

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

Gegründet 1857

## Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

### Geschäftsstellen in Pommern:

Die tragbare elektrische **SINGER**



Nähe Elektrisch

auch in monatlichen Raten von M. 10.- gegen Bar nur M. 260.- Unverbindliche kostenlose Vorführung im eigenen Hause

**SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT**

- Anklam, Peenstraße 7
- Barth, Lange Straße 50
- Belgard (Persante), Karlstraße 27
- Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
- Bublitz, Poststraße 144
- Bütow, Lange Straße 68
- 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
- Pölitze, 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, Farberstraße 5
- Wolgast, Wilhelmstraße 4

# Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet

## Hagen & Co.

Gegr. 1853

Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf  
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

## Stettiner Träger- u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

Sinn für künstlerische Art  
Liebe zu bester Werkarbeit  
sind die Grundlagen für

## Ohlydruck

Stettin, Körnerstraße 75 a



Buch- und Steindruckerei  
**THEODOR OHLY**  
Buchbindererei · Bürobedarf

Fernruf 27098  
und 28902

## C. F. Weber

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

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle



Preis **250.—** RM.  
mit handl. Koffer und allem Zubehör.

Diese elegante tragbare Klein-Schreibmaschine sollten Sie sich auch zulegen, denn auf die Dauer werden Sie Ihre Briefe doch nicht mehr mit der Hand schreiben können — es sind ganz gewaltige Vorteile, die Ihnen die

**STOEWER**  
KLEIN-SCHREIBMASCHINE

Unverbindliche Vorführung bei

bieten kann.

**Büro-Maschinen-Zentrale WILHELM MÜLLER**

STETTIN, Am Königstor 1 und Stadtverkaufsstelle Kleine Domstraße 24

# Gauger & Schünke

**Automobil-Reparatur-Anstalt**  
Vertragswerkstatt für Hansa-Loyd, Hansa und Studebaker  
Reparaturen an Kraftfahrzeugen aller Art

## STETTIN

Sannestr. 12a (Galgwiese)

Fernsprecher Nr. 31485

Tag- und Nachtdienst ohne Unterbrechung  
Bearbeiten und Ausschleifen von Zylindern  
mit neuesten amerikan. Maschinen, Ventile-  
schleifen nach der Black & Decker-Methode

## Stettiner Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft

Gegründet 1856

### STETTIN, Bollwerk 21

Drahtanschrift: „Dampferco“ — Fernsprecher: Sammel-Nr. 353 01

#### Passagier- und Frachtlinien

zwischen

Stettin—Reval jeden Freitag von Stettin  
jeden Freitag von Reval  
Stettin—Stockholm jeden 10. und 25. von Stettin  
jeden 3. und 18. von Stockholm

Solange es die Eisverhältnisse gestatten:

Stettin—Leningrad jeden Freitag von Stettin  
jeden Sonnabend von Leningrad  
Stettin—Wiborg jeden 2. Freitag von Stettin  
jeden 2. Donnerstag von Wiborg  
Stettin—Kotka jeden 2. Freitag von Stettin  
jeden 2. Donnerstag von Kotka

#### Regelmäßiger Frachtdienst.

Stettin—Königsberg ..... 10 tägig  
Stettin—Danzig ..... 14 tägig  
Stettin—Memel ..... 14 tägig  
Stettin—Malmö/Gothenburg ..... 2 mal wöchentlich  
Stettin—Westschweden—Westnorwegen ..... wöchentlich  
Stettin—London ..... wöchentlich  
Danzig—London ..... wöchentlich  
Danzig—Memel ..... 14 tägig  
Rotterdam—Finnland ..... dreiwöchentlich  
Reval—Wiborg ..... zweiwöchentlich  
Reval—Kotka ..... zweiwöchentlich  
Stettin—Levante ..... 14 tägig

## Herren- Leder-Kleidung

für den Automobil- u. Motorradspori

in bester Verarbeitung, in großer Auswahl

**Leder-Jacken, Leder-Mäntel**

**Leder-Westen, Leder-Breeches**

**Sämisch-Leder-Hosen, Schofför-Kleidung**

Ledermützen / Lederkappen / Ledergamaschen

Auto-Brillen

## GEBRÜDER HORST

Paradeplatz 19, 20, 21, 22, 23 STETTIN Gr. Wollweberstr. 19, 20, 21, 22

## **Achtung! Kraftwagenbesitzer!**

Technische Sorge und Ärger bleiben Ihnen erspart durch Inanspruchnahme meiner Hilfe und Beratung in allen vorkommenden Kraftfahrzeug-Angelegenheiten.



## **Franz Stoltze**

Ober-Ingenieur und Sachverständiger

Öffentlich bestellt und beeidigt bei der Industrie- und Handelskammer

**Stettin, Prutzstraße 7 - Fernruf 28536**

**Elegantes, repräsentatives**

Hohenzollernstraße Nr. 66

Fernsprecher Nr. 34803



## **Privat-Auto**

für Fahrten in das Stadttinnere und nach außerhalb;  
billigste Preisberechnung. Annahme von Fahrtbestellungen jederzeit.

## **Hermann Roloff, Stettin**

**Photo**

**Kino**

**Radio**



**Zahlungserleichterungen**

## **NORD-OSTSEE**

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT  
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

### **STETTIN, KÖNIGSTOR 6**

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

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

**Augustastr. 16**

(Nahe Polizeipräsidentium)

# **Auto-Grote**

**Barnimstraße 22**

(Gabelung Berlin-Pasewalk)

# Wirtschaftszeitung für die Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostsee-Handel, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

## AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Organ der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin,

des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil H. Jaeger, alle in Stettin.

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin, Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aufnahme Stettin, Borse Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 5341. 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. Für nicht erbetene Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Nr. 6

Stettin, 15. März 1930

10. Jahrg.

## Das Problem der deutschen Automobilzölle.

Von Emil Stöewer, Generaldirektor der Stöewer-Werke A.-G.

Gelegentlich der im Dezember 1929 vorgenommenen Zolltarifverlängerung und der im Zusammenhang damit durchgeführten Zolländerungen hat bereits in verschiedenen Gremien die Frage einer Erhöhung der Kraftfahrzeugzölle zur Erörterung gestanden; ohne daß damals eine endgültige Entscheidung über dies, eines der wichtigsten Probleme auf dem Gebiet der deutschen Industriezölle gefallen wäre. Reichsrat und Reichswirtschaftsrat sprachen sich damals für eine Erhöhung der autonomen Zölle der Position 915 des deutschen Zolltarifs aus; die schließliche Erledigung der Frage wurde aber weiteren Verhandlungen im Jahre 1930 vorbehalten, ist also jetzt noch im höchsten Grade akut.

Bekanntlich wurde 1925 ein System von absinkenden Zöllen (Deszendenzzölle) verabschiedet, das der deutschen Kraftfahrzeugindustrie Gelegenheit geben sollte, ihre Betriebe unter einem erst hohen, dann immer niedriger werdenden Zollschatz mit Beschleunigung zeitgemäß umzustellen. Im Wege dieses Systems, das also gewissermaßen die Bedeutung eines Erziehungszolles hatte, wurden die Zollsätze für die verschiedenen Arten der Kraftfahrzeuge im Laufe der Jahre bis zum 1. Juli 1928 wie folgt gesenkt:

für Krafträder von Rm. 350.— auf Rm. 160.—,

für Motorwagen bei einem Reingewicht des

Stückes bis zu 22 Dz. von Rm. 250.— auf

Rm. 75.—, bis zu 32 Dz. von Rm. 175.— auf

Rm. 40.—, von mehr als 32 Dz. von Rm.

150.— auf Rm. 30.—

(alles pro Dz.). Abgesehen hiervon wurden die Zölle in ihren einzelnen Phasen bis zu den niedrigsten, im Jahre 1928 erreichten Sätzen auch einer Reihe von Staaten gegenüber handelsvertraglich gebunden, so Italien, Frankreich, Belgien und der

Schweiz gegenüber. Die Sache hat also auch ihre handelspolitische Seite, auf die nachher noch zurückzukommen sein wird.

Ueber anderthalb Jahre hat die deutsche Kraftfahrzeugindustrie heute also schon ihre Erfahrungen über die Auswirkungen der am 1. Juli 1928 in Kraft getretenen niedrigen Zölle sammeln können, und man kann sagen, daß diese Erfahrung denkbar ungünstig sind. Im Jahre 1913 führte Deutschland an Personenkraftwagen einschließlich Motorrädern und Lastwagen dem Gewicht nach 2279 Tonnen ein, hingegen 12706 Tonnen aus. Nach dem Kriege, insbesondere seit 1925, hat sich das Bild ganz anders gestaltet und der Ausfuhrüberschuß sich mehr und mehr in einen bedeutenden Einfuhrüberschuß gewandelt. Es ist der deutschen Industrie infolge der von ihr gelieferten Qualitätsarbeit zwar gelungen, in den letzten Jahren ihren Export nach verschiedenen, hauptsächlich mitteleuropäischen Ländern wieder zu steigern, teilweise auch im Wege von Reparationslieferungen. Demgegenüber ist aber die Einfuhr in den letzten Jahren ständig in einem unverhältnismäßig großen Umfang gestiegen, wie die nachstehenden Zahlen zeigen:

### Einfuhr von Kraftfahrzeugen in Deutschland:

in Stück)					
1924	1925	1926	1927	1928	1929
7362	15853	15326	18192	27551	22679

An dieser Einfuhr hat Amerika mit 13209 Stück im Jahre 1928 und 11433 Stück im Jahre 1929 den größten Anteil, ist also als der schärfste Konkurrent der deutschen Industrie auf dem Binnenmarkt anzusprechen, als der es ja auch in anderen europäischen Ländern aufzutreten sich bemüht, hierzu von der Sättigung des inneren amerikanischen Marktes mit Kraftfahrzeugen getrieben. Aber auch der deutsche Absatzmarkt ist

nur beschränkt aufnahmefähig, da das deutsche Volk sich nicht wie das amerikanische in einem Zustand wirtschaftlicher Blüte befindet, sondern unter dem harten Druck der Reparationslasten mit allen ihren Auswirkungen: Wirtschaftskrise, Arbeitslosigkeit usw. existiert. Eine gesunde Wirtschaftspolitik kann es aber kaum verantworten, wenn ein sehr namhafter Teil des an sich schon eingeschränkten Bedarfs durch das Ausland gedeckt wird, wo sich doch im Inlande eine leistungsfähige und bei weitem nicht genügend ausgenutzte Industrie befindet. Im Jahre 1928 hat Deutschland über 80, im Jahre 1929 über 57 Millionen für die Einfuhr ausländischer Personen- und Lastkraftwagen und Motorfahräder bezahlen müssen, immerhin beträchtliche Summen, deren Verbleib im Inlande angesichts der angespannten deutschen Zahlungsbilanz sehr wünschenswert gewesen wäre. Dabei geben diese Ziffern noch nicht einmal ein richtiges Bild von dem, was Deutschland von seinem Bedarf an Kraftfahrzeugen an das Ausland abführt, da in ihnen diejenigen Halbfabrikate nicht aufgeführt sind, die für die in Deutschland sich immer mehr breitmachenden Montageniederlassungen ausländischer (amerikanischer) Werke eingeführt werden. Es fällt erschwerend ins Gewicht, daß diese Abführung immerhin beträchtlicher Summen an das Ausland in eine Periode absinkender Konjunktur und der Zuspitzung der Lage der heimischen Wirtschaft fällt, die man nur als eine Wirtschaftskrise von größter Schärfe bezeichnen kann.

Es wurde schon gesagt, und es muß dies besonders betont werden, daß die Absatzmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge in Deutschland selbst bei der heutigen Lage der Dinge keinesfalls überschätzt werden dürfen. Voraussichtlich auch noch auf lange Zeit hin, das heißt solange Deutschland unter dem Druck der Tributverpflichtungen steht, dürfte kaum an eine wesentliche Hebung der Kaufkraft zu denken sein. Umsomehr erhebt sich die Frage, wie der leistungsfähigen deutschen Kraftfahrzeugindustrie wenigstens ein ins Gewicht fallender Teil dieser Absatzmöglichkeiten gesichert werden kann, wie verhindert wird, daß sich gegenüber der kapitalschwachen deutschen Industrie, begünstigt durch die niedrigen Zölle, weiter der ganze scharfe Druck der ausländischen Exportindustrie auf den deutschen Markt konzentriert. Es mag hier eingeschaltet werden, daß Deutschland vor dem Kriege 59 Personenwagenfabriken besaß, von denen heute nur noch 17 existieren, 39 Lastkraftwagenfabriken, von denen heute nur noch 10 in Betrieb sind. Diese Zahlen sagen genug, um diejenigen, die aus rein theoretischen Erwägungen heraus, aus heute — angesichts der Schutzollpolitik der ganzen Welt — nicht durchführbaren Gedanken an Freihandel, Zollabbau, Zollfrieden usw. heraus gegen brauchbare zollpolitische Maßnahmen auch dort ihre Stimme erheben, wo es sich um die weitere Existenz einer einst blühenden und auch heute in ihrem überlebenden Teil noch lebens- und leistungsfähigen Industrie handelt. Die heutige, durch die Zollverhältnisse bedingte Einschränkung der Deckung des Inlandes durch die heimische Industrie geht bereits so weit, daß eine rationelle Massenfabrikation nicht mehr

möglich ist, wobei hinzukommt, daß, wie oben bereits ausgeführt, ja auch der Export keinen hinreichenden Ausgleich dagegen bietet. So hat die deutsche Industrie sich dann auch bereits im letzten Jahre auf eine kleinere Produktion umgestellt, was aber das Mißliche hat, daß ihre Kapazität bei weitem nicht erschöpft ist und hierdurch natürlich auch die Möglichkeiten wirklicher Rentabilität sehr eingeschränkt sind. Es ist hier auf den Zusammenhang zwischen dem Umfang der Produktion und der Rentabilität hinzuweisen: bei einem Rückgang des Absatzes und damit der Produktion ist eine Rentabilität nur dann gewährleistet, wenn die Preise Erhöhungen erfahren.

Abgesehen davon, daß die deutschen Zölle es ihr leicht machten, ist gerade die amerikanische Industrie aber von Anfang an in der rücksichtslosesten Weise an die Eroberung des deutschen Marktes gegangen, wie die amerikanischen Verkaufspraktiken zeigen. Es muß hier insbesondere auf die Uebernahme von Altwagen weit unter dem effektiven Wert durch den amerikanischen Verkäufer, die Anpreisung von „fabrikneuwertigen Vorführungswagen“ mit voller Garantie, auf die Bezahlung der ersten Jahressteuer hingewiesen werden, alles Methoden, die sich als rücksichtsloses Dumping kennzeichnen.

Es ist nun die Frage, ob die Erhöhung der autonomen Zölle und ein Versuch, in Verhandlungen mit den Vertragsstaaten die bisherigen niedrigen Vertragszölle zu beseitigen, in dieser Situation die geeignete deutsche Hilfsmaßnahme sein würde. Die Handelsverträge bestehen nun einmal, und es muß bei der Vielseitigkeit der Interessen, die hier für viele deutsche Wirtschaftszweige auf dem Spiel stehen, sehr überlegt werden, ob sie nun ohne weiteres gekündigt werden sollen, um einer bestimmten Industrie zu helfen. Vom Standpunkt einer den deutschen Export im allgemeinen fördernden Handelspolitik könnte zweifellos eine einseitige Zollerhöhung zu nicht unbedenklichen Konsequenzen führen; auch muß berücksichtigt werden, daß die deutsche Automobilindustrie teilweise selbst bedeutende Exportinteressen hat, insbesondere in der Lastwagenindustrie, so daß autonome Zollerhöhungen Deutschlands angesichts der zu erwartenden Gegenmaßnahmen anderer Länder immerhin sehr bedacht sein wollen. Aber wenn auch noch so viel handelspolitische Bedenken gegen eine Zollerhöhung bestehen würden, so müßte, das ist sicher, schließlich doch wohl auch dieser Weg beschritten werden, wenn das Interesse der deutschen Kraftfahrzeugindustrie es verlangt.

Von der Automobilindustrie selbst sind aber nun keine Zollerhöhungen gefordert, vielmehr ist in letzter Zeit ein anderer Weg von ihr in den Vordergrund gerückt worden. Es handelt sich um die Einführung von Zollkontingenten, wonach für einen großen Teil der Einfuhr die bisherigen niedrigen Zölle bestehen bleiben sollen, für den dies Kontingent überschießenden Teil aber ein erhöhter autonomer Zollsatz, voraussichtlich von 300 Mark pro Dz., in Geltung gesetzt werden soll. Die deutsche Automobilindustrie hat sich zum Zwecke eines einheitlichen Vorgehens in dieser Hinsicht mit den anderen Kraftfahrzeuge erzeugenden Län-

dem Europas, mit Frankreich, Belgien, Italien, Oesterreich und der Tschechoslowakei, ins Benehmen gesetzt und nach den vorliegenden Nachrichten bei den Vertretungen der Automobilindustrie dieser Länder, die ebenfalls unter der amerikanischen Invasion zu leiden haben, durchweg volles Verständnis für ihre Absichten gefunden. Praktisch würde die Sache so aussehen, daß das höchste Kontingent, welches Deutschland einem Lande bewilligt, dann auch auf Grund der Meistbegünstigung allen anderen Ländern, mit denen Deutschland Handelsverträge hat, und auf Grund des deutsch-amerikanischen Vertrages vom 8. 12. 1923 auch den Vereinigten Staaten zugute kommen würde. Es wird sich also keine Schlechterstellung Amerikas gegenüber anderen Ländern ergeben, eher ist mit einer Besserstellung zu rechnen, da Amerika zweifelsohne das ihm zugebilligte Kontingent voll ausnützen dürfte, was bei den anderen Ländern nicht sicher ist. Bezüglich der Kraftfahrzeuge wäre diese Regelung tatsächlich ein Ausweg aus der gegenwärtigen, auf die Dauer die Existenzgrundlagen der deutschen Industrie völlig untergrabenden zollpolitischen Situation, wie ihn kein anderer etwa zu beschreibender Weg darstellen würde. Die Kalkulation der deutschen Zollpolitik des letzten Jahrfünfts, daß Deutschland mit dem Abbau der Zölle vorangehen und den anderen Nationen gewissermaßen ein gutes Beispiel geben sollte, hat sich im wesentlichen als eine falsche erwiesen. Ueberall ist ein weiteres Ansteigen der Zölle im Gegensatz zu der von Deutschland verfolgten Politik zu beobachten, und wenn es wirklich heute zu dem geplanten Zollfrieden kommen sollte, so dürfte Deutschland dabei erheblich den Kürzeren ziehen. Bei dieser Sachlage ist der Vorschlag der deutschen Kraftfahrzeugindustrie auf Zollkontingentierung, in Zusammenhang mit entsprechenden Maßnahmen der anderen europäischen Länder, ernsthafter Beachtung wert und mit keinerlei Gründen, die sich doch nur wieder auf nicht durchführbare Thorien und auf eine inzwischen als fälschlich erwiesene handelspolitische Ideologie stützen könnten, von der Hand zu weisen. Was die deutsche Kraftfahrzeugindustrie mit diesem Weg der Zollkontingentierung bezweckt, ist nicht etwa eine vollkommene Ausschaltung des ausländischen, namentlich des amerikanischen Exports, vielmehr wird durch ihn ja gerade die Aufrechterhaltung dieses Exports bis zu einem gewissen Grade und unter dem niedrigen Zoll wie bisher ausdrücklich gewährleistet. Der Vorschlag der deutschen Kraftfahrzeugindustrie zielt vielmehr auf

Marktsicherung, auf Sicherung eines bestimmten Teiles des Inlandsmarktes für die von der Vernichtung bedrohte einheimische Industrie gegenüber der hemmungslosen Einfuhr Amerikas und gegenüber dem Dumping, das die amerikanische Industrie gerade auf dem Gebiet der Kraftfahrzeuge treibt. Es könnte nun die Befürchtung naheliegen, daß durch die beabsichtigte Kontingentierung die Inlandspreise für Automobile steigen könnten. Es ist aber nicht anzunehmen, daß dies der Fall ist. Der unveränderte niedrige Zollsatz für noch zu bestimmende Kontingentmengen jährlich wird den Marktpreis entscheidend beeinflussen. Im übrigen lehrt in dieser Beziehung ein täglicher Blick in die Zeitungen und Zeitschriften, wie scharf auch die Konkurrenz der deutschen Fabriken untereinander ist, so daß auch aus diesem Grunde schon mit einer Erhöhung der Preise nicht zu rechnen ist. Vielmehr ist zu erwarten, daß eine Erhöhung der Absatzmöglichkeiten für deutsche Wagen als Folge der durch die Kontingentierung erstrebten Marktsicherung die deutsche Kraftfahrzeugindustrie in die Lage versetzt, größere Serien rationeller herzustellen und dadurch die Produktion billiger auf den Markt zu bringen.

Die Erzielung der Stetigkeit des eigenen Inlandsmarktes für die deutsche Kraftfahrzeugindustrie ist, wie die Dinge heute liegen, ein Problem der Handelspolitik. Die Industrie selbst muß der Regierung den Weg weisen, wie es ohne eine stets mißliche Kündigung bestehender Handelsverträge möglich ist, im Wege privater Vereinbarungen und mit Hilfe der oben geschilderten Kontingentierung zu einer tragbaren Neuregelung der Automobilzölle zu gelangen. Die Regierung aber wird diesen Weg beschreiten müssen, wenn sie nicht eine Industrie, die in den letzten Jahren organisatorisch und konstruktiv Hervorragendes geleistet hat, als ein Opfer einer Zollpolitik, die nicht zu den von ihr erwarteten Ergebnissen führte, zum Erliegen kommen lassen will.

Schließlich muß, wenn es auch nicht unmittelbar in diesen Zusammenhang gehört, darauf hingewiesen werden, daß die vom Reichsfinanzminister geplante Neubelastung der Kraftverkehrswirtschaft mit 70 Millionen durch Erhöhung des Benzinzolles oder durch eine Benzinbesteuerung und Neueinführung eines entsprechenden Benzinzolles, die deutsche Kraftfahrzeugindustrie unbeschadet der weiteren Gestaltung ihrer handelspolitischen Situation in ihrer Entwicklung auf Jahrzehnte zurückwerfen müßte. Die geplanten Maßnahmen würden eine 20% ige Mehrbelastung der Kraftverkehrsgesellschaften bedeuten; die Kraftwagenhaltung würde dadurch über jedes erträgliche Maß hinaus gedrosselt, Neuanschaffungen unmöglich gemacht und Produktionseinschränkungen und Personalabbau der Industrie unvermeidlich werden. Es muß daher auch an dieser Stelle der dringenden Erwartung Ausdruck gegeben werden, daß von einer höheren Belastung der Betriebsstoffe in irgend einer Form unter allen Umständen abgesehen wird. \*)

### Berichtigung.

Der Vortrag über „Reform des Armenrechts“ von Syndikus Berger, der in Nr. 5 des „Ostsee-Handel“ auf Seite 7 ff. zum Abdruck gelangt ist, wurde nicht, wie irrlicherweise angegeben, in der Sitzung des Rechtsausschusses der Deutschen Industrie- und Handelsgesellschaft, sondern im Rechtsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages gehalten.

\*) Siehe hierzu auch den folgenden Artikel.

## Aktuelle Fragen der Kraftverkehrswirtschaft.

Von Dr. Röpke, Stettin.

Das Kraftfahrzeug in allen seinen Erscheinungsformen ist durch die jüngsten wirtschafts-, finanz- und zollpolitischen Debatten wieder einmal in den Mittelpunkt des Interesses gerückt worden. Es verlohnt sich deshalb, einmal einen kurzen Blick darauf zu werfen, wie die Lage der Kraftverkehrswirtschaft innerhalb unseres engeren Bezirks sich im Laufe der letzten Jahre gegenüber den allgemein im Reich und im Ausland zu beobachtenden Tendenzen gestaltet hat. Die Reichsstatistik über den Bestand an Kraftfahrzeugen mit dem Stichtag vom 1. Juli 1929 gibt darüber recht interessante Aufschlüsse. Ueber die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im Reich ist daraus zu entnehmen, daß sie in der gleichen ruhigen Weise vor sich gegangen ist wie im Vorjahre, d. h. der Bestand an Kraftfahrzeugen aller Art stieg von

933 312 in 1928  
auf 1 214 039 in 1929,  
also um 30,1%, während in Pommern sogar eine Zunahme um 30,6% von 19 069 in 1928 auf 26 056 in 1929

zu verzeichnen ist. Daß Pommern in dieser Beziehung über dem Reichsdurchschnitt liegt, erklärt sich aus der Tatsache, daß sich die Motorisierung infolge des durchweg landwirtschaftlichen Charakters der Provinz noch auf ziemlich niedrigem Stande befindet. Infolgedessen sind die Möglichkeiten weiterer Motorisierung noch größer als in Gebieten mit hohen Bestandsziffern, die also der Saturierung mit Kraftfahrzeugen bereits näher gebracht worden sind. Pommern bietet der Automobilindustrie und dem Handel wahrscheinlich noch ein weites Feld der Betätigung unter der Voraussetzung, daß es gelingt, sich mit den angebotenen Erzeugnissen restlos den Bedürfnissen des Marktes in technischer und wirtschaftlicher Beziehung sowie hinsichtlich der Preispolitik und der Zahlungsbedingungen anzupassen.

Die Geschäftslage kann als ziemlich fest angesehen werden, weil nach den Erfahrungen des letzten Jahres auch der allgemeine wirtschaftliche Niedergang die zwangsläufig fortschreitende Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens nicht

einzudämmen vermochte. Die Motorisierung scheint also ziemlich unabhängig von der allgemeinen wirtschaftlichen Konjunktur zu sein und vollzieht sich offenbar nach eigenen Gesetzen, die in der Ersetzung tierischer Leistung durch rationelle motorische Kraft bis zur Grenze des wirtschaftlich Vorteilhaften liegen.

Wie schon angedeutet, ist diese Grenze in Pommern noch lange nicht erreicht. Folgende Zusammenstellung gibt einen Ueberblick über den Bestand der drei pommerschen Regierungsbezirke an Kraftfahrzeugen nach dem Stande vom 1. Juli 1929 und zwar einmal nach der Zahl von Personenkraftwagen und zweitens nach der Gesamtzahl an Kraftfahrzeugen überhaupt. In der letzteren Zahl sind also auch Krafträder, Lastkraftwagen, Spezialfahrzeuge (Feuerwehr- und Straßenreinigungsfahrzeuge) und Traktoren enthalten.

	Zahl der Personen- kraftwagen	Anzahl der Kraft- fahrzeuge überhaupt
Regierungsbezirk Stettin	4 417	13 065
" Köslin	3 108	9 405
" Stralsund	1 223	3 586
Pommern	8 748	26 056

Diese Zahlen ergeben an sich noch kein ausreichendes Bild von der Intensität des Kraftfahrwesens in Pommern. Deshalb seien in folgender Tabelle die Dichtigkeitsziffern des Kraftfahrzeugbestandes im Verhältnis zur Bevölkerungszahl in Pommern und im Durchschnitt des deutschen Reiches gegenübergestellt. Es entfiel ein Kraftfahrzeug

	1927	1928	1929
in Pommern auf	121	101	74
im deutschen Reich auf	87	68	53

Einwohner. Dazu sei bemerkt, daß beispielsweise im Freistaat Sachsen 1929 nur 37 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug entfielen. Pommerns Ziffern liegen also noch erheblich unter dem Reichsdurchschnitt, sodaß auch aus dieser Er-

# Germania-Versicherung



## Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Stiftkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen:

**30 Millionen RM.**

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

**100 Millionen RM.**

Gesamtbestand in der Lebensversicherung:

**rd. 450 Millionen RM.**

Die Gesellschaften schließen ab:

**Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,**

**Auto-, Feuer-,**

**Einbruchdiebstahl-,**

**Transport-, Reisegepäck-**

Versicherungen

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



wägung heraus eine langsame, aber stetige Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugbestandes angenommen werden muß.

Allerdings spielen sowohl im Reich wie auch in Pommern die Krafräder bei dem Anschwellen der Kraftfahrzeugbestandsziffern eine große Rolle. Wenn man diese sowie Lastwagen usw. außer Betracht läßt, so ergibt sich ein Reichsdurchschnitt von 147 Personen auf 1 Personenkraftwagen gegenüber einer Zahl von 221 Personen in Pommern.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß auch der Reichsdurchschnitt noch gegenüber den Ziffern der prominenten Kraftfahrzeuggebiete des Auslandes erheblich zurückbleibt. Deutschland steht zwar nach der absoluten Zahl seiner Kraftfahrzeuge an fünfter Stelle hinter den Vereinigten Staaten, England, Frankreich und Kanada, nach der zu seiner Bevölkerung in Beziehung gesetzten Dichtigkeitsziffer jedoch erst an 14. Stelle und nach der Verteilung der Kraftfahrzeuge auf je 100 qm Gebiet an 8. Stelle in der Welt.

Wenn nun auch im Hinblick auf die ungeheuren Ziffern der Vereinigten Staaten nicht gefolgert werden muß, daß sich auch in Deutschland eine schrankenlose und sprunghafte Entwicklung vollziehen wird, so wird man doch auch in Deutschland und gerade in Pommern aus den bereits angegebenen Gründen mit einem gewissen Optimismus in die Zukunft blicken können. Der Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes hat zwar darauf hingewiesen, daß bei Vergleich der Kraftfahrzeugzahlen mit der Einkommensteuerstatistik festzustellen ist, es seien in der Provinz mehr Fahrzeuge vorhanden als Einkommens-träger über 8000 Rm. Auch die zweite Einkommensgruppe von 5—8000 Rm. werde in Pommern schon zu  $\frac{3}{4}$  von der Zahl der Kraftfahrzeuge überdeckt. Der genannte Verband zieht aus dieser in anderen Landesteilen noch nicht in gleichem Umfange festgestellten Entwicklung den Schluß, daß die vorhandene Kaufkraft nahezu erschöpft sei und daß es sich in Zukunft mehr als bisher bei dem Verkauf neuer Fahrzeuge darum handeln werde, solche Personen zu erfassen, die bereits im Besitze eines Kraftfahrzeuges seien. Diese Schlußfolgerungen erscheinen vielleicht als zu pessimistisch. Bei dem angestellten Vergleich mit der Einkommensteuerstatistik ist zu berücksichtigen, daß sich in Händen vieler Einkommens-träger zwei und mehr Kraftfahrzeuge befinden und daß sich unter der Voraussetzung der Einbeziehung sämtlicher Kraftfahrzeuge in die dem Vergleich zugrunde gelegten Ziffern eine Reihe von Momenten ergibt, die die gefundene Relation erheblich abschwächen und die aus ihr zu ziehenden Folgerungen weniger bedenklich erscheinen lassen. Immerhin sind die angestellten Vergleiche sehr beachtlich und wären einer genaueren Untersuchung wert.

Eine nicht zu unterschätzende Chance für die weitere Steigerung des Absatzes heimischer Kraftfahrzeuge in Pommern bietet auch die Tatsache, daß der Anteil ausländischer Marken am Kraftfahrzeugbestand sehr gering ist. Er beträgt bei den

Krafrädern	3,5 %,
Personenwagen	13,3 %,
Lastkraftwagen	14,8 %,
Traktoren	21,1 %.

Pommern steht neben beiden Mecklenburg, Lippe und der Grenzmark in dieser Beziehung an letzter Stelle im Reich. Das ist um so beachtlicher, als die ausländischen Kraftfahrzeuge in Deutschland gegenüber dem Vorjahre zahlenmäßig anteilmäßig zugenommen haben. Der Reichsdurchschnitt beträgt 21 %, und die Stadt Berlin weist sogar einen Satz von 34 % ausländischer Kraftfahrzeuge auf.

Eingangs war bereits erwähnt worden, daß der Kraftfahrzeugverkehr augenblicklich wieder in verstärktem Maße Gegenstand wirtschaftspolitischer Debatten ist. Wenn hier von der Frage des Automobilzolles abgesehen wird, der an anderer Stelle dieser Ausgabe ausführlich behandelt ist, bleiben neben kleineren Teilfragen, wie z. B. Umgestaltung der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere Einführung des Verbots der hochelastischen Vollgummiereifen, zwei große Fragenkomplexe offen. Das ist

1. das durch die Finanznot des Reiches akut gewordene Problem der Erhöhung der Betriebsstoffsteuern zur Deckung des Defizits des Reichshaushalts und
2. das viel erörterte Verhältnis von Reichsbahn und Kraftwagenverkehr.

Wenn auch Einzelheiten über die Besteuerung der Kraftwagenbetriebe bisher nicht festzustehen scheinen, hat sich doch ein dahingehender Vorschlag des Reichsfinanzministers kristallisiert, den Benzinzoll von rd. 6 Pfg. pro Liter, der bisher als Finanzaufschlag erhoben wurde, als Schutz-

zoll zu stabilisieren und das bisher zollfreie Benzol in diese Regelung einzubeziehen. Außerdem soll bei allen eingeführten Triebstoffen ein Finanzaufschlag von 4 Pfg. je Liter erhoben werden, dem eine Besteuerung der inländischen Produktion, die bekanntlich etwa  $\frac{1}{3}$  des Gesamttriebstoffverbrauches beträgt, in Höhe von 10 Pfg. je Liter entsprechen soll. Den Ertrag dieser Maßnahme veranschlagt der Reichsfinanzminister mit etwa 70 Millionen Rm. Das bedeutet eine Mehrbelastung der Kraftverkehrswirtschaft um 25 %, die ohnehin an Sonderabgaben einschließlich der Verbrauchszölle für 1930 bereits 350 Millionen Rm. aufzubringen hat. Bei Verwirklichung dieser Pläne würde die Kraftwagenhaltung ohne Zweifel überaus stark gedrosselt, Neuanschaffungen unmöglich gemacht und Produktionseinschränkungen und Personalentlassungen der Industrie unvermeidlich werden. Der Vorschlag erscheint auch insofern bedenklich, als zum 1. April 1931 eine Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuern in Aussicht genommen worden ist. Dieser endgültigen Regelung würde die Durchführung der geplanten Maßnahmen in unverantwortlicher und überstürzter Weise vorgreifen. Zudem besteht die Befürchtung, daß durch Schädigungen der Industrien hervorgerufen würden, die Benzin und Benzol als Produktionsmittel verbrauchen.

Diese Vorschläge, die ohne Zweifel von der Wirtschaft solidarisch abgelehnt werden, sind noch aus einem anderen Grunde sehr bedenklich. In der im Januar von der Reichsbahn veröffentlichten Denkschrift „Reichsbahn und Kraftwagenverkehr“ werden nämlich Sonderabgaben des Lastkraftwagenverkehrs zugunsten der Reichsbahn gefordert, wenn die Halter von Lastkraftwagen über die Grenze eines Gemeindebezirks hinaus Güter der oberen Tarifklassen der Reichsbahn befördern, so daß der Gedanke nahe liegt, es bestehe eine, sei es beabsichtigte, sei es zufällige Verbindung zwischen den Plänen des Reichsfinanzministers und den Wünschen der Reichsbahn. Die letzteren gehen in der in der genannten Denkschrift niedergelegten Form sicher weit über das Ziel hinaus, wenn auch nicht verkannt werden soll, daß der Lastkraftwagenverkehr in den letzten Jahren der Reichsbahn sehr scharfe Konkurrenz gemacht hat. Die Reichsbahn hat selbstverständlich das Recht, sich dagegen zu wehren. Sie hat von diesem Recht auch in weitem Umfange durch Erstellung von Kampfтарifen gegen die Kraftwagenkonkurrenz Gebrauch gemacht. Wenn sie nun jedoch mit wachsender Schärfe fordert, daß durch rigorose steuerliche und Konzessionsbeschränkungen des Kraftverkehrs jegliche Konkurrenz ausgeschaltet wird, scheint das auf einer Identifizierung ihres eigenen Interesses mit dem der deutschen Wirtschaft zu beruhen. Demgegenüber ist festzustellen, daß bei Ausschaltung der Kraftwagenkonkurrenz keinerlei Gewähr für eine natürliche Anpassung der Tarife an den technischen Fortschritt und die Intensität der Benutzung geboten wird, daß also die deutsche Wirtschaft genau so wie an der Flußschiffahrt auch ein nicht zu leugnendes Interesse an der Aufrechterhaltung des Kraftwagenverkehrs in gewissem Umfange hat.

Das von Reichsbahnseite neben dem Hinweis auf die eigene politische Belastung immer wieder angeführte Argument, der Kraftwagen arbeite zu billig, da er nicht die für die Unterhaltung der Straßen nötigen Aufwendungen trage, trifft im Augenblick nur beiläufig zu und wird wahrscheinlich durch die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuern gänzlich entkräftet werden. Schon heute liegen die Dinge so, daß mit dem Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuern in Deutschland im Vergleich zu dem Ausland viel zu geringe Nutzeffekte erzielt werden. Auf den km entfällt in Deutschland ein jährlicher Ausgabendurchschnittssatz von 1700 Rm. gegenüber 950 Rm. in den Vereinigten Staaten und 890 Rm. in Frankreich. Wenn es gelänge, den sehr ungünstigen km-Satz Deutschlands durch zentrale Leitung und Organisation des Wegebauwesens auf 1000 Rm. herabzudrücken, was unbedingt möglich sein müßte, so würde auch das Deckungsverhältnis der Wegebauausgaben durch das Kraftfahrzeugsteueraufkommen zuzüglich der Treibstoffzölle in Höhe von etwa 350 Millionen Rm. schon heute ungefähr ausgeglichen sein. Wenn man auch aus diesen Gründen zu einer Ablehnung der Forderungen der Reichsbahn kommt, so wird man selbstverständlich auf der anderen Seite keinen Ausbau der Landstraßen im Umfange des amerikanischen Vorbildes vertreten können, weil die Verhältnisse infolge der ganz verschiedenartigen Dichte des Eisenbahn- und Wegenetzes in den beiden Ländern nicht verglichen werden können. In dieser Beziehung muß sich auch der Kraftwageninteressent den objektiven Blick für das Mögliche und Rationelle wahren und keine Wegebauforderungen stellen, die jede Rücksicht-

nahme auf die großen Kapitalinvestitionen der Schienenwege vermissen lassen. Jedoch sind wir von solchen übertriebenen Wunschgebilden in Deutschland und zumal in Pommern in der Praxis noch so weit entfernt, daß eine Warnung hier überflüssig erscheinen kann.

Allerdings muß anerkannt werden, daß die Straßen auch in Pommern in den letzten Jahren erheblich verbessert worden sind. Weitere Fortschritte kann man bei der augenblicklichen Finanzlage der Wegeunterhaltungspflichtigen nur von einer organisatorischen Zusammenfassung des Automobilstraßenbaues erwarten, wie er bereits von den zuständigen Wirtschaftsverbänden vorgeschlagen worden ist. Im Ver-

folg dieser Bestrebungen hat das Reichsverkehrsministerium bereits den Entwurf eines Reichskraftfahrstraßennetzes ausgearbeitet, nachdem auch von der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau entsprechende Vorschläge gemacht worden sind. Bei diesen Entwürfen sind die pommerschen Interessen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Industrie- und Handelskammern und den Automobilverbänden gewahrt worden. Augenblicklich konzentriert sich das größte Interesse der pommerschen Kraftfahrer auf den Bau der Zecheiner Brücke, mit deren anscheinend bereits finanziell sichergestellten Ausführung der lange gehegte Wunsch nach einer festen Verbindung mit der Insel Usedom und den dortigen Seebädern Wirklichkeit wird.

## Der Personenzugfahrplan 1930/31.

Von Dr. C. Hoffmann.

Am 28. Februar 1930 fand bei der Reichsbahndirektion Stettin eine Besprechung über den am 15. Mai 1930 in Kraft tretenden Personenzugfahrplan statt. Zur Beratung gelangten 165 Anträge, die von den am Verkehr interessierten Behörden und Verbänden eingereicht waren. Auch die Industrie- und Handelskammer zu Stettin hatte die für den Regierungsbezirk Stettin bestehenden Wünsche der Reichsbahndirektion zur Kenntnis gebracht. Leider konnten, wie der Reichsbahndirektionspräsident zu Beginn der Konferenz ausführte, infolge der miblichen finanziellen Lage der Reichsbahn nicht alle Wünsche erfüllt werden; insbesondere mußten auch neue Zugleistungen, deren Notwendigkeit von der Reichsbahndirektion durchaus anerkannt wurde, für dieses Fahrplanjahr unberücksichtigt bleiben.

Ganz allgemein ist zu sagen, daß bei dem kommenden Fahrplan die Schnell- und Eilzugverbindungen zugunsten des Nah- und Schulverkehrs schlechter behandelt worden sind, weil gegenüber den Vorkriegsverhältnissen hinsichtlich der Eilzugverbindungen schon eine Verbesserung des Fahrplanes eingetreten ist. Dagegen wird auf einigen wichtigen Strecken die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge gesteigert werden, so daß viele Wünsche hinsichtlich besserer Anschlüsse und kürzerer Wartezeiten hierdurch erfüllt werden.

Dem Bäderverkehr hat die Reichsbahndirektion auch im kommenden Fahrplan besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der neue Sommerfahrplan wird für den Ostseebäderverkehr wesentliche Verbesserungen bringen. Zur besseren Bedienung des Badeverkehrs zwischen Mitteldeutschland und den Ostseebädern des Darß und der Insel Rügen werden in der Hauptreisezeit an die Eilzüge 3084/3083 Leipzig—Halle—Magdeburg—Rostock—Warnemünde Flügelzüge E 2084/2083 Rostock—Stralsund eingelegt, von den E 2084 gleichzeitig Anschluß an E 267 (Kassel—Hannover—Uelzen)—Ludwigslust—Rostock—Warnemünde hat. Die Verkehrszeit der Eilzüge E 31/32 Berlin Stb.—Wolgaster Fähre ist bis zum 30. 9. verlängert worden. Die bisherigen Vorzüge zu den Usedom-Bädern D 35/36 werden beschleunigt von Berlin bis Swinemünde mit nur einem Zwischenhalt in Pasewalk durchgeführt. Die Wochenendzüge E 141/142 und die Sonntagszüge 143/144 von Berlin nach den Usedom-Bädern werden um 20 Minuten beschleunigt. Zur Verbesserung des Abendverkehrs auf der Strecke Swinemünde—Bansin wird während der Badesaison vom 31. 5. bis 31. 8. ein weiteres Zugpaar gefahren, von dem der eine Zug Swinemünde um 21<sup>45</sup> Uhr, der Gegenzug Bansin um 23<sup>27</sup> Uhr verläßt. Eine wichtige Verbindung wird dadurch hergestellt, daß die Schnellzüge D 179/178 Dresden—Leipzig—Kottbus—Küstrin—Stet in in der Zeit vom 1. 7. bis 31. 8. nach und von den Usedom-Bädern durchgeführt werden (D 179 Heringsdorf an 14<sup>09</sup> Uhr). In Heringsdorf erhält der D 179 Anschluß an den 359 bis Wolgaster Fähre und in Ducherow an PZ 323 nach Stralsund. Der Gegenzug, Heringsdorf ab 14<sup>23</sup> Uhr, hat in Heringsdorf Anschluß an Zug 356 und in Pasewalk an D 2 Stettin—Hamburg. Zur besseren Bedienung des Fernverkehrs sowie des Markt- und Geschäftsverkehrs von der Kreisstadt Swinemünde wird das Personenzugpaar 139/140 Ducherow—Swinemünde auch im Winter ganzjährig gefahren. Z 139, Ducherow ab 17<sup>00</sup> Uhr (mit Anschluß an E 129 Berlin—Stralsund), Swinemünde an 13<sup>41</sup> Uhr und Z 140 Swinemünde ab 12<sup>14</sup> Uhr, Ducherow an 13<sup>04</sup> Uhr (mit Anschluß an E 130 Stralsund—Berlin). Auch für den Ausflurückverkehr aus dem Haffbade Ueckermünde ist in der Zeit vom 15. 6. bis 31. 8. eine durchgehende Zugverbindung vorgesehen, die Ueckermünde um 20 Uhr verläßt und um 20<sup>56</sup> Uhr in Pasewalk ein-

trifft. Die Uebergänge in Jatznick sind gekürzt worden. Die Verbindung Ueckermünde—Berlin wird dadurch verbessert, daß Z 326, Stralsund ab 14<sup>31</sup> Uhr, auch im Winter in Pasewalk von D 14 überholt wird. Der im Sommerfahrplanabschnitt vorgesehene PZ 393 Stettin—Pasewalk wird 45 Min. früher gelegt zum Anschluß an D 29 nach Stralsund—Rügen (Stettin ab 10<sup>15</sup>, Pasewalk an 11<sup>01</sup>, D 29 Pasewalk ab 11<sup>12</sup>). Infolge Verlegung des GZ 8921 wird ein Schülerzug 329 Pasewalk—Anklam im Anschluß an E 344 von Stettin werktags gefahren (Pasewalk 7<sup>01</sup>, Anklam an 7<sup>55</sup>).

Auf der Strecke Stettin—Berlin wird die Spätverbindung E 163 um 5 Minuten später gelegt, so daß die Abfahrtszeit künftighin um 23<sup>35</sup> liegt. Es hat sich leider nicht ermöglichen lassen, daß das während der Badesaison verkehrende Zugpaar E 45/46 ganzjährig gefahren wird. Es ist jedoch unbedingt erforderlich, daß auf der Strecke Stettin—Berlin noch nachmittags eine Schnellverbindung eingerichtet wird, die die große Lücke zwischen dem D 20, Stettin ab 14<sup>09</sup>, und dem D 24, Stettin ab 19<sup>07</sup> ausfüllt.

Durch Zusammenschluß des um 28 Minuten beschleunigten PZ 593 Stettin—Lauenburg in Ruhnów mit PZ 581 Ruhnów—Neustettin wird eine Frühverbindung zwischen Stettin und Neustettin geschaffen (Stettin ab 4<sup>40</sup>, Neustettin an 9<sup>10</sup>). Das für diese Strecke geforderte Eilzugpaar wurde nicht bewilligt, da eine ausreichende Besetzung des Zugpaares nicht zu erwarten ist.

Die Strecke Stettin—Gollnow—Kolberg wurde durch den bisherigen Fahrplan sehr schlecht bedient. Zur Beseitigung der großen Lücke zwischen Z 841 und 843 wird wochentags in der Zeit vom 15. 4. bis 4. 10. zwischen Stettin und Gollnow ein neues Vormittagszugpaar gefahren, Stettin ab 7<sup>50</sup>, Gollnow an 8<sup>50</sup>, Gollnow ab 10<sup>05</sup>, Stettin an 11<sup>05</sup>. Es ist aber erforderlich, daß dieses Zugpaar über Gollnow hinaus geführt wird. Außerdem wird auf dieser Strecke der Zug 841 um 31 Minuten beschleunigt gefahren. Das Eilzugpaar E 72/73 wird wieder während der Hauptreisezeit gefahren und E 72 um 20 Minuten und E 73 um 10 Minuten beschleunigt. Da dieses Zugpaar eine gute Besetzung nur während der Badesaison aufzuweisen hat, ist mit einem ganzjährigen Verkehr nicht zu rechnen.

Zur Verbesserung des Verkehrs Stettin—Posen wird anschließend an E 159 (Berlin)—Stettin—Kreuz von Kreuz nach Posen ein Anschlußzug gefahren, der in Posen D 23 Berlin—Warschau erreicht. Damit ist eine wichtige Verbindung von Schweden über Pasewalk—Stettin nach Warschau geschaffen.

Auf der Strecke Demmin—Neubrandenburg verkehrt das Zugpaar Z 202/215 künftighin auch Montags.

Trotz jahrelanger Bemühung ist es noch nicht gelungen, eine Früherlegung des T 1162, Stargard ab 7<sup>46</sup> (—Pyritz) um 20 Minuten zu erreichen, damit dieser Zug als Schulzug für Pyritz benutzt werden kann. Der Zug ist durch Anschlüsse in Stargard gebunden.

Zur besseren Bedienung des Nahverkehrs in den Kreisen Randow und Angermünde wird ein Personenzugpaar Stettin—Angermünde als Vorläufer von D 20 und D 19 vom 15. 5. bis 4. 10. gefahren (Z 430 Stettin ab 13<sup>15</sup>, Angermünde an 14<sup>38</sup> mit Anschluß an E 130 nach Berlin. Der Gegenzug, der den Anschluß an E 129 von Berlin herstellt, verläßt Angermünde um 15<sup>30</sup> und trifft um 17<sup>03</sup> in Stettin ein). Die Züge T 1072/1073 Stettin—Casekow verkehren auch Sonntags.

Für den Vormittagsverkehr Stettin—Ziegenort wird in der Zeit vom 15. 5. bis 4. 10. ein Zugpaar eingelegt (1013 Stettin ab 9<sup>58</sup>, 1012 Ziegenort ab 8<sup>50</sup>). Zur Verbesserung des Ausflugverkehrs nach Pölitz und Ziegenort wird Sonntags in der Zeit vom 8. 6. bis 15. 9. ein neues Personenzugpaar beschleunigt gefahren (1009 Stettin ab 8<sup>07</sup>, Ziegenort an 9<sup>08</sup>; 1034 Ziegenort ab 20<sup>30</sup>, Stettin an 21<sup>52</sup>).

In Altdamm werden zusammengeschlossen:  
Z 846 Kolberg—Stettin und 715 Stettin—Kreuz,  
E 72 Kolberg—Stettin und 713 Stettin—Kreuz,  
Z 544 Ostswine—Stettin und 595 Berlin—Stb.—Stolp.

In Stettin werden zusammengeschlossen:  
PZ 339 Pasewalk—Stettin und E 45 Berlin Stb.—Misdroy,  
PZ 339 Pasewalk—Stettin und 713 Stettin—Kreuz (im Winter)  
PZ 544 Ostswine—Stettin und 410 Stargard—Berlin Stb.

## Die Regelung der deutsch-polnischen Roggenausfuhr.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

Das bis zum 10. Februar verpflichtende Provisorium über die gemeinsame Regelung der Roggenausfuhr Deutschlands und Polens ist durch ein am 18. Februar in Warschau unterzeichnetes Abkommen abgelöst worden. Durch diese Abrede, welche die Roggenausfuhr der beiden Länder nach den skandinavischen Märkten einheitlich regelt, ist vorerst für die Dauer der laufenden Getreidekampagne, d. h. bis zum 1. Juli 1930 ein Interessengebiet bereinigt worden, an dessen Konsolidierung nicht nur der Exporthandel, sondern in noch stärkerem Maße die Landwirtschaft sowohl Deutschlands wie auch Polens ein vitales Interesse hatte. Die relativ kurze Frist des Abkommens wird immerhin zeigen müssen, ob diese handels- und allgemein wirtschaftspolitisch natürlich überaus interessante Uebereinkunft der Zweckmäßigkeit entspricht und sich in ihrer jetzigen Form zu einer eventuellen Verlängerung eignet. Sie gibt Zeit genug, die Lücken erkennen zu lassen, um sie bei der künftigen Zusammenarbeit zu beseitigen.

Ausgangspunkt der Abrede ist die Zentralisierung der Roggenausfuhr beider Länder, wobei auch den Sonderinteressen Danzigs Rechnung getragen ist. Zu diesem Zwecke wird eine Spezialkommission gebildet, deren Sitz Berlin ist, sofern nicht geschäftliche Rücksichten ihre Verlegung nach einem anderen Orte erheischen. Dieses Gremium setzt sich paritätisch aus je drei, von den Regierungen Deutschlands und Polens zu ernennenden Mitgliedern zusammen. Gleichsam als Exekutivorgan wird ihm ein Arbeitsausschuß in der Rechtsform einer G. m. b. H. beigegeben, als deren Mitglieder die Deutsche Getreidehandels-Gesellschaft und von polnischer Seite die Staatliche Getreidestelle auftreten. Das Gesellschaftskapital ist auf 20000 Rm. festgesetzt und wird von beiden Organisationen zu gleichen Teilen aufgebracht. Diesem Ausschuß liegen die mit der Wahrnehmung der Roggenkontingente verbundenen Verpflichtungen bzw. Funktionen ob, und er hat gleichzeitig auch die Preispolitik zu überwachen.

In Uebereinstimmung mit der gegenwärtigen Marktlage wird ein beide Vertragspartner verpflichtender Minimalpreis als Grundsatz angenommen, der auf 20 Zl. je Doppelzentner Roggen loco Danzig bzw. Stettin fixiert ist. Es unterliegt gar keinem Zweifel daß dieser Minimalpreis eine untere Grenze darstellen soll, über welche hinaus man nach Möglichkeit keine Transaktionen abschließen möchte, selbst wenn sich die gegenwärtige Marktlage verschlechtert. Denn der eigentliche Zweck der Abrede dürfte sich praktisch erst dann zeigen, wenn es gelingt, durch Anpassung des gemeinsamen Angebots die Stimmung der skandinavischen Märkte in einer Weise zu beeinflussen, daß die Nachfrage zu Preisgeständnissen über das gegenwärtige, durchaus unzureichende Niveau bewegen läßt. Der Grundsatz des Minimalpreises ist ferner insoweit bedeutsam, als dadurch den polnischen Exporteuren die Möglichkeit genommen ist, sich auf den skandinavischen Märkten zu unterbieten, wie das bisher der Fall gewesen ist. Eine Ermäßigung des Minimalpreises in Höhe von 10 % kann auf Verlangen beider Partner eintreten, wenn im Laufe der letzten 14 Tage gemeinsam weniger als 30000 t Roggen ausgeführt wurden. Auch hinsichtlich der Wahrnehmung der Kontingente läßt das Abkommen den Partnern freie Hand. So können die Kommissionsmitglieder des einen Staates, wenn der jeweils zu erzielende Exportpreis zu niedrig erscheint, auf die Ausnutzung ihres Kontingents verzichten. Die Mengen werden dann bis zum 1. Juli 1930 ausgeglichen. Jedoch darf in diesem Falle der Anteil Deutschlands nicht 80 % und der Anteil Polens nicht 60 % des Gesamtkontingents überschreiten.

Hinsichtlich des Umfangs der Ausfuhrkontingente wird ein Verteilungsschlüssel angenommen, der grundsätzlich einem Verhältnis wie 2:3 entspricht. Deutschland fällt sonach drei Fünftel und Polen zwei Fünftel der gesamten Roggenausfuhr nach den nordischen Märkten zu, woran Danzig mit

einer Quote in Höhe von 15 % partizipiert. Wenn man in Betracht zieht, daß die deutsche Exportkapazität das Ausfuhrvermögen Polens erheblich übersteigt, dann wird man nicht behaupten können, daß Deutschland mit der Dreifünftelquote gut abschneidet. Aber auch hier wird die Praxis zunächst zeigen müssen, inwieweit das Entgegenkommen gegenüber Polen, welches die Interessen des deutschen Exporthandels offenbar tangiert, womöglich durch die Wahrnehmung gemeinsamer Belange bedingt war. Es dürfte weniger bedenkliche Rückwirkungen haben, wenn es gelingen wird, die voraussichtlich auf den nordischen Märkten unterzubringenden Roggenmengen auch tatsächlich abzusetzen.

Als Lücke der Abrede wird vielfach auch die Tatsache angesehen, daß sich das Abkommen nur auf die nordischen Märkte bezieht, während die Ausfuhr darüber hinaus nicht gebunden ist. Polen hat sich dadurch vor allen Dingen die Ausfuhr über die trockene Grenze nach Lettland, Litauen und Estland und zwar aus den Wojewodschaften Wilna, Bialystok und Nowogrodek sowie über die südlichen Grenzpunkte aus den Wojewodschaften Krakau, Lemberg, Tarnopol, Stanislaw und Kielce offen gehalten. Deutschland wiederum behielt sich im Hinblick auf seine Ausfuhr nach Oesterreich, der Tschechoslowakei, Frankreich und der Schweiz freie Hand vor, soweit es sich um Transporte aus Schlesien, Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden oder der Rheinprovinz handelt. In die Abrede nicht einbegriffen ist ferner der Austausch im kleinen Grenzverkehr, ebenso wie der Handel zwischen Deutschland und Polen.

In dieser Abrede ist freilich das Maximum der Erwartungen noch nicht verkörpert; immerhin stellt sie einen geeigneten Rahmen dar, dem jetzt durch eine zielbewußte Exportpolitik und durch die innere Organisation der polnischen Getreideerfassung der Inhalt gegeben werden muß. Daß die polnische Getreidewirtschaft an dieser Regelung in erster Linie interessiert ist, bedarf keines Hinweises. Der polnische Exporthandel, der bislang jeder zweckmäßigen Organisation entbehrte, unterbot sich systematisch auf Kosten der Landwirtschaft, deren Preise fortdauernd gedrückt wurden. Auch die Ausfuhrprämie wurde vielfach für diesen Zweck mißbraucht, ohne der Erzeugung nennenswerte Vorteile zu verschaffen. Das hat denn auch die Regierung erkannt, indem sie die Ausfuhrprämie für die außerhalb der Abrede stehende Roggenausfuhr sperrte. Praktisch wäre also die über den Rahmen der gemeinsamen Exportzentrale hinausgehende Ausfuhr von vornherein unterbunden, da ja die Ausfuhrprämie, wenigstens nach Lage der jetzigen Preisgestaltung, eine zu große Spanne bildet, als daß sich eine prämienlose Ausfuhr noch rentieren könnte.

Eine völlige Verkenning der Zielsetzung des Roggenabkommens spricht natürlich aus der in gewissen polnischen Kreisen verbreiteten Ansicht, daß Polen nunmehr seine handelspolitische Bewegungsfreiheit aufgegeben und sich der Diktatur der deutschen Roggenexporteure unterworfen habe, um damit gleichzeitig den direkten Kontakt mit dem nordischen Importhandel zu opfern. Abgesehen von der paritätischen Besetzung der Spezialkommission, die ja die Interessen beider Länder in gleicher Weise schützt, muß diesem Argument die Tatsache entgegengestellt werden, daß Polen erst in der laufenden Kampagne nennenswerte Roggenüberschüsse für Ausfuhrzwecke frei hat und niemals über einen selbständigen Absatzorganismus verfügte. Von einer Aufgabe direkter Handelsbeziehungen kann aber auch schon deshalb nicht die Rede sein, weil sich Polen bei seiner bisherigen Getreideausfuhr zwangsläufig des ausländischen Zwischenhandels bedienen mußte, während es jetzt als gemeinsame Organisation mit einem viel stärkeren Rückgrat auftritt. Der Unterschied liegt letzten Endes nur darin, daß für die bislang auf den nordischen Märkten sich wild bekämpfenden polnischen Exporthändler nicht mehr die Möglichkeit einer grenzenlosen Preisunterbietung besteht und sie jetzt an bestimmte Normen gebunden sind.

## Die Reorganisation des russischen Außenhandels.

*Beibehaltung des Außenhandelsmonopols. — Starke Einschränkung des Apparates der Moskauer Zentrale des Handelskommissariats und der Sowjethandelsvertretungen. — Bildung monopolistischer Export- und Importvereinigungen. — Der Verkehr mit den ausländischen Firmen. — Die leitende Stellung der Berliner Sowjethandelsvertretung.*

Der dieser Tage veröffentlichte Erlaß des Handelskommissars Mikojan bringt endlich die Richtlinien über die Reorganisation des russischen Außenhandels, über deren Notwendigkeit man sich vor allem in den Kreisen der Sowjetindustrie seit langem im klaren war. Das Ziel der Reorganisation, durch die, wie gleich vorausgeschickt sei, das Außenhandelsmonopol als Grundlage des Wirtschaftsverkehrs der Sowjetunion mit dem Auslande nicht angetastet wird, ist die Beseitigung der bedeutendsten Mißstände auf dem Gebiete des Außenhandels, die sich mit zunehmendem Umfange des russischen Außenhandelsumsatzes als immer stärkeres Hemmnis für die Abwicklung des Geschäftsverkehrs mit dem Auslande erwiesen haben. Der Kern der Reorganisation besteht darin, daß die Arbeit der Zentrale des Handelskommissariats in Zukunft in der Hauptsache auf die planwirtschaftliche Leitung und auf die Kontrolle der Durchführung der Export- und Importpläne und der Außenhandelsbestimmungen beschränkt werden soll, während eine ganze Reihe bisheriger Funktionen des Handelskommissariats 24 besonderen Export- und Importvereinigungen mit Monopolcharakter übertragen wird. Es tritt mithin eine weitgehende Spezialisierung der Außenhandelsoperationen ein. Da die Zentrale des Handelskommissariats auf diese Weise von einem großen Teil ihrer Arbeit entlastet wird, so soll ihr Personalbestand entsprechend vermindert werden.

Die neuen Export- und Importvereinigungen, die als selbständige juristische Personen auf kaufmännischer Grundlage arbeiten werden, übernehmen die ganze operative Arbeit, sowie einen Teil der regulierenden und planwirtschaftlichen Funktionen in bezug auf diejenigen Waren, die in den Kreis ihrer Tätigkeit fallen. Wie weit ihre Rechte im einzelnen gehen werden, ist aus dem Erlaß nicht zu ersehen.

Für den Export werden folgende 14 Vereinigungen gebildet: Export-Cleb (Getreide), Exportles (Holz), Exportljon (Flachs), Masloexport (Butter), Puschno-Exportsyndikat (Rauchwarensyndikat), Ptizeexport (Geflügel), Rudoexport (Erze), Prodexport (Lebensmittel), Promexport (Industriewaren), Lektechsyrcho (technische und Heilkräuter), Kustexport (Hausgewerbe), Antiquariat (Antiquitäten), Rasnoexport (verschiedene Waren), Plodoexport (Obst). Für den Export von Naphta, Kohle und Zündhölzern werden spezielle Kontore der Konzerne „Ssojusneft“ und „Ssojusgolj“, sowie des Zündholzkonzerns gebildet. Für den Import werden folgende 10 Vereinigungen geschaffen: Metalloimport, Elektroimport, Textilimport, Chimimport (Einfuhr für die chemische Industrie), Selchosimport (Import für die Landwirtschaft), Koshimport (Leder), Zwetmetimport (farbige Metalle), Rasnoimport (verschiedene Waren), Meshdunarodnaja Kniga (Bücher) und Kinoexportimport. Der Import von Kautschuk und der Export von Gummi wird in einem besonderen Kontor der Bundesvereinigung der Gummi- und Asbestindustrie konzentriert. Ferner wird eine Bundesvereinigung für das Transport-, Speditions-, Versicherungs- und Frachtgeschäft „Sowfrachttransport“ gebildet, bei der sämtliche einschlägige Geschäfte im Handel mit Westeuropa konzentriert werden. Für den Handel mit dem Orient wird die Vereinigung „Wostgostorg“ gebildet, der alle Export- und Importoperationen mit den Orientländern übertragen werden mit Ausnahme des Handels mit Baumwolle, Wolle und Naphta, für welche Waren die entsprechenden Export- und Importvereinigungen zuständig sein werden.

Der Import von Bedarfsartikeln wird einem besonderen Kontor des Zentralverbandes der Konsumvereine „Centrossojus“ übertragen. Man hofft, durch diese Reorganisation eine exaktere und schnellere Durchführung aller Außenhandelsaufgaben zu erreichen.

Was die Sowjethandelsvertretungen im Auslande anbetrifft, so wird ihr Apparat stark eingeschränkt, wodurch man bedeutende Valutaersparnisse zu erzielen hofft. Dies soll einmal dadurch erreicht werden, daß die ganze technische Vorarbeit für die Vergebung von Bestellungen im Auslande und für den Verkauf von Exportwaren, die bisher von den Sowjethandelsvertretungen geleistet wurde, nach Rußland verlegt und den neuen Vereinigungen übertragen wird. Zur Erleichterung der Arbeit der Sowjethandelsvertretungen werden die Lizenzen und Spezifikationen künftig in der Sprache des Landes angefertigt werden, in dem die Bestellung untergebracht werden soll. Insbesondere aber sollen die Sowjethandelsvertretungen von der Masse der kleinen Aufträge entlastet werden. Die Realisierung und der Einkauf von Waren im Auslande sollen konzentriert werden. Ein ständiger Apparat von Fachleuten soll nur in Ländern, die für bestimmte Waren Hauptmärkte darstellen, unterhalten werden. In minder wichtigen Ländern sollen dagegen für die Durchführung bestimmter Einkaufs- und Verkaufsoperationen Fachleute von Fall zu Fall entsandt werden.

Ueberhaupt soll die Entsendung einzelner Fachleute und Kommissionen zur Führung von Verhandlungen über die Plazierung von Bestellungen im Auslande mehr als bisher Anwendung finden, wobei allerdings die Valutaknappheit des Sowjetstaates ein Hemmnis für die Durchführung dieses Planes sein dürfte. Andererseits wird, wie der stellvertretende Handelskommissar Chintschuk dieser Tage mitteilte, den ausländischen Firmenvertretern künftig die Einreise nach der Sowjetunion zu unmittelbaren Verhandlungen über bestimmte Bestellungen gestattet werden. Dies ergibt sich notwendigerweise aus dem Umstand, daß die praktische Vorarbeit über die Vergebung der Aufträge bei den Bundesvereinigungen konzentriert wird. Allzu große Vorteile dürfen sich die ausländischen Firmen davon nicht versprechen, wenn auch durch die unmittelbaren Verhandlungen in Moskau verschiedene Angelegenheiten vielleicht schneller als bisher erledigt werden. Denn es darf nicht verkannt werden, daß die Firmen dort den monopolistischen Außenhandelsvereinigungen gegenüberstehen werden, die ebenso wie bisher die Sowjethandelsvertretungen im Auslande in der Lage sein werden, die einzelnen Firmen gegeneinander auszuspielen. Zu erwähnen ist, daß sämtliche Operationen auf den Auslandsmärkten nach wie vor durch die Sowjethandelsvertretungen ausgeführt werden sollen, wenn sie durch die Neuorganisation auch etwas von ihrer Bedeutung einbüßen dürften. Um die vielfach zwischen den Sowjethandelsvertretungen bestehende Konkurrenz zu beseitigen, wird eine wichtige Neuregelung getroffen, indem der Berliner Sowjethandelsvertretung die zentrale operative Leitung aller Sowjethandelsvertretungen in Westeuropa übertragen wird. Entsprechend dieser wichtigen Aufgabe ist der Posten des Leiters der Berliner Handelsvertretung durch den stellvertretenden Handelskommissar Ljubimow besetzt worden, der also sehr weitgehende Rechte erhält.

## Litauens Wirtschaft 1929.

### Jahresbericht.

Das erste Halbjahr 1929 stand ganz im Zeichen der Nachwehen der Mißernte des Vorjahres. Die von der Mißernte ausgelöste schwere Wirtschaftskrise, die alle Zweige der litauischen Volkswirtschaft mehr oder minder nachteilig beeinflusste, erreichte ihren Höhepunkt im Februar 1929. Vom März an trat eine leichte Besserung ein, die bis Ende des Jahres anhielt. Diese Besserung war die unmittelbare Folge der Ratifizierung des deutsch-litauischen Handelsvertrages, die im Februar erfolgte und die eine Belebung des bisher durch veterinär-polizeiliche Maßnahmen behinderten Viehexportes nach Deutschland herbei-

führte. Diese Besserung wurde im letzten Quartal durch den guten Ausfall der Ernte 1929 verstärkt.

Die vorliegenden amtlichen Ernteschätzungen zeigen im Vergleich zum Vorjahre bei den einzelnen Kulturen das folgende Bild (in 1000 dz):

	1929	1928	Index Mittelernte = 100)
Roggen	5 575	4 751	209,7
Weizen	2 400	1 722	100,3
Gerste	2 602	1 504	123,0
Hafer	4 336	2 667	149,8
Kartoffeln	9 597	9 210	125,7
Flachs (Faser)	346	310	102,2
„ (Leinsaat)	433	254	118,6

Wie ersichtlich, hat die Ernte 1929 bei einigen Kulturen, namentlich bei Roggen und Hafer, nicht nur den Ernteertrag des Vorjahres überschritten, sondern eine für litauische Verhältnisse ungewöhnlich hohe Erzeugung ergeben. Die Folge dieser Rekorderte war indessen ein starker Rückgang der Getreidepreise, der selbst durch die Intervention der Regierung, die große Mengen Getreide für die Armee aufkaufte, nicht aufgehalten werden konnte. Hinzukommt, daß bei der auf dem Weltgetreidemarkt ungünstigen Konjunktur sich große Schwierigkeiten in Bezug auf die Realisierung der Ernte im Auslande ergaben. Ferner kommt in Betracht, daß die Landwirte infolge der vorjährigen Mißernte stark verschuldet sind und zwar sowohl bei den Kaufleuten, als auch beim Staat, der ihnen Hilfskredite gewährte. Alle diese Momente hatten zur Folge, daß der gute Ausfall der Ernte bei weitem nicht so günstige Auswirkungen in bezug auf die allgemeine Besserung der Wirtschaftslage brachte, wie man zunächst erwartet hatte.

Günstiger gestalten sich die Verhältnisse in der Viehzucht und der Milchwirtschaft. Die Ratifizierung des deutsch-litauischen Handelsvertrages ermöglichte, wie bereits erwähnt, einen verstärkten Viehexport, der sich auf die Handelsbilanz Litauens sehr günstig auswirkte. Während im Vorjahre die Handelsbilanz mit 34,3 Mill. Lit. passiv war, ergab sich im Berichtsjahr in den ersten 10 Monaten ein Ueberschuß der Ausfuhr über die Einfuhr in Höhe von 12,2 Mill. Lit. In den ersten 10 Monaten des Berichtsjahres stellte sich die Ausfuhr auf 265,0 Mill. Lit. (gegenüber 208,6 Mill. Lit. im gleichen Zeitraum des Vorjahres), die Einfuhr stellte sich auf 252,8 Mill. Lit. (246,9 Mill.). Die außerordentliche Zunahme der Ausfuhr (um 56,4 Mill. Lit.) war in erster Linie auf die Steigerung des Exports von Lebendvieh und Molkereiprodukten zurückzuführen. Die Ausfuhr von Lebendvieh stieg von 21,6 Mill. auf 40,5 Mill. Lit., die Ausfuhr von Molkereiprodukten von 23,2 Mill. auf 32,0 Mill. Lit., die Ausfuhr von Fleisch von 4,2 Mill. auf 11,1 Mill. Lit. Daneben stieg beträchtlich auch die Ausfuhr von verschiedenen Holzwaren. Weniger günstig gestaltete sich dagegen die Ausfuhr von Flachs. Bis zum Oktober wurden insgesamt 5835 to Flachs im Werte von 20 Mill. Lit. ausgeführt gegenüber 7995 to im Werte von 30,5 Mill. Lit. im gleichen Zeitraum des Vorjahres. 1927 gegenüber hat sich die litauische Flachsausfuhr sogar um die Hälfte verringert. In Litauen sind große Flachsreserven aus früheren Ernten vorhanden, die durch den guten Ausfall der diesjährigen Ernte verstärkt werden und deren Realisierung bei der ungünstigen Konjunktur auf dem Weltmarkt sich sehr schwierig gestaltet. Namentlich sind es die russischen Flachstransaktionen, die den Absatz des litauischen Flachses erschweren.

Was die litauische Einfuhr im Berichtsjahr anbelangt, so stieg vor allem infolge der Nachwirkungen der Mißernte die Einfuhr von Getreide. Ferner ist die Einfuhr von Steinkohlen, Papier und Blech gestiegen, während die Einfuhr der meisten Konsumwaren sowie einiger Produktionsgüter eine rückläufige Tendenz aufwies. Namentlich ging die Einfuhr von Baumwollwaren, Strickwaren, Glas, Automobilen und Kunstdünger zurück.

Bezüglich des Anteils der einzelnen Länder am Außenhandel Litauens waren folgende bemerkenswerte Änderungen zu verzeichnen: Deutschlands Anteil an Litauens Einfuhr ging von 51,1% auf 49,9% zurück, der Anteil Polens und Danzigs sank von 9,4% auf 4,1%, der Anteil von Amerika von 7,3% auf 5,4%. Dagegen stieg der Anteil Englands von 6,1% auf 9,1%, der Anteil der Tschechoslowakei von 3,9% auf 5,4%. Es ergab sich mithin folgende Umstellung: während bisher unter den Lieferanten Litauens Deutschland an erster, Polen an zweiter, Amerika an dritter und England an vierter Stelle stand, rückte England nunmehr an die zweite Stelle, Amerika ging an die dritte Stelle zurück, während die Tschechoslowakei die vierte Stelle einnahm. Der Rückgang des Anteils Polens an der litauischen Einfuhr ist auf die Anwendung von Maximalzöllen für polnische Erzeugnisse zurückzuführen, während die Erzeugnisse der Vertragsländer von den litauischen Minimalzöllen profitieren.

Der Anteil Amerikas an der litauischen Einfuhr verringerte sich im Zusammenhang mit dem Rückgang der Einfuhr von Automobilen und Traktoren, deren Hauptlieferant in Litauen die Vereinigten Staaten sind. Die Tschechoslowakei profitierte von der Verdrängung polnischer Waren vom litauischen Markt und erweiterte ihren Absatz auch zum Teil auf Kosten des deutschen. England erweiterte in Litauen seinen Absatz in Trikotage- und Nähmaschinen,

während Deutschlands Absatz sich in der Hauptsache auf Baumwollwaren, Wollwaren, Strick- und Strumpfwaren, Papier-, Eisen- und Stahlwaren, verschiedene Maschinen, Apparate und Galanteriewaren erstreckte.

Dagegen trat in bezug auf den Anteil verschiedener Länder an dem litauischen Export keine nennenswerte Änderung ein. Deutschlands Anteil stieg von 55,7% auf 57,6%.

Die günstige Gestaltung der Handelsbilanz im Berichtsjahr hatte eine Zunahme des Devisenbestandes der Bank von Litauen zur Folge. Der Devisenbestand stieg von 43,0 Mill. Lit. am 31. Januar 1929 auf 63,7 Mill. Lit. am 31. Oktober und erreichte am 30. November 73,9 Mill. Lit. Diese Zunahme des Devisenbestandes ermöglichte eine Erhöhung des Banknotenumlaufs und zwar von 83,6 Mill. Lit. am 31. Januar auf 97,2 Mill. am 30. November 1929.

Was die Kreditpolitik der Bank von Litauen anbelangt, so wiesen die von ihr erteilten Kredite eine Zunahme von 82,0 Mill. Lit. am 31. Januar auf 90,6 Mill. Lit. am 31. Oktober auf. Von diesen Krediten entfielen 24 Mill. Lit. auf den Exporthandel, 31 Mill. Lit. auf die Industrie, der Rest auf die Landwirtschaft und die Genossenschaften. Die Depositen der Bank von Litauen wiesen eine Zunahme von 71,4 Mill. Lit. am 31. Januar auf 81,0 Mill. Lit. am 30. November auf.

Auch bei den Privatbanken war eine beachtenswerte Zunahme der Depositen zu verzeichnen, so daß die Banken nach dem Vorbild der litauischen Commerzbank zu einer Herabsetzung der Zinsen für gewährte Kredite schritten. Bereits im Sommer des Berichtsjahres hatten die litauischen Banken den Zinssatz für ausgeliehene Gelder von 18% auf 16% ermäßigt. Gegen Jahresende nahm die litauische Commerzbank eine weitere Herabsetzung des Zinssatzes auf 15% vor, der die anderen litauischen Privatbanken teilweise folgten.

Doch lag diese Herabsetzung der Zinssätze für ausgeliehene Gelder nur z. T. an dem starken Zufluß von Depositen, zum andern Teil aber an der starken Geschäftsunlust als Folge der Mißernte des Vorjahres.

Unter dem Einfluß der Auswirkungen der Mißernte nahmen die Wechselproteste im ersten Halbjahr des Berichtsjahres auf 29,8 Mill. Lit. zu gegenüber 13,4 Mill. Lit. im ersten Halbjahr des Vorjahres. Auch im dritten Jahresquartal blieben die Wechselproteste noch über dem Niveau der Wechselproteste des Vorjahres, und erst im letzten Jahresquartal stellten sie sich niedriger. Abschließende Daten für das Gesamtjahr liegen noch nicht vor.

Infolge der regen Bausaison waren die Holzindustrie und die Ziegeleien gut beschäftigt. Es wurden 20 Mill. Ziegel inländischer Produktion für die Bautätigkeit verbraucht. Auch das Exportgeschäft der Holzindustrie gestaltete sich nicht ungünstig. Bis September waren die litauischen Sägewerke gut beschäftigt. Das Exportgeschäft gestaltete sich bis September befriedigend, doch handelte es sich in der Hauptsache um die Realisierung alter Aufträge. Neue Aufträge liefen infolge der ungünstigen Verfassung des deutschen Baumarktes nur sehr spärlich ein, so daß im letzten Jahresquartal die Lage in der Holzindustrie sich wesentlich verschlechterte. Die Verhältnisse in der Lederindustrie waren ungünstig, da das Exportgeschäft infolge der ungünstigen Konjunktur auf dem Weltmarkt zurückging. Die Damenschuhproduktion hatte mit scharfer ausländischer Konkurrenz zu kämpfen. Namentlich das Vordringen der tschechoslowakischen Bata-Schuhe zwang die Fabriken, seit August nur noch 4 Tage in der Woche zu arbeiten. Günstig dagegen gestaltete sich die Entwicklung der litauischen Kleinindustrie, die Galanteriewaren herstellt. Die inländische Produktion von Handschuhen, Wasche, Kravatten und Knöpfen wies einen bemerkenswerten Aufschwung auf und verdrängte z. T. ausländische Erzeugnisse.

Der Textilwarenhandel erholte sich teilweise von den schweren Verlusten des Vorjahres. Die Wechselproteste in dieser Branche gingen zurück. Auch waren keine nennenswerten Zusammenbrüche zu verzeichnen. Trotzdem war das Geschäft in der Textilwarenbranche ziemlich flau, was z. T. auf den lange anhaltenden warmen Herbst und den schlechten Stand der Wege nach der Ernte zurückzuführen ist.

Die von den Nachwirkungen der Mißernte des Vorjahres bewirkten Schwierigkeiten, die trotz anhaltender Bes-

serung noch nicht ganz überwunden sind, kamen auch in dem Eingang der Staatseinnahmen zum Vorschein. Während im allgemeinen in den ersten 9 Monaten des Berichtsjahres 76,3 % der vorgesehenen Staatseinnahmen eingingen, waren bei den direkten Steuern manche Rückstände zu ver-

zeichnen: so gingen nur 58,7 % der vorgesehenen Landsteuer ein, die Gewerbesteuer erbrachte im selben Zeitraum nur 33,9 % des Voranschlags. Diese Rückstände wurden jedoch durch Ueberschüsse aus den Zöllen und den Einnahmen aus dem Branntweinmonopol ausgeglichen.

## Letlands See-Handelsflotte und Schifffahrt.

Nach den neuesten Daten des Seedepartements setzte sich die See-Handelsflotte Letlands zum 1. Januar 1930 folgendermaßen zusammen:

	Frachtschiffe			Fracht- u. Passagier-Schiffe			Im Staatsdienst stehende Schiffe			Zusammen		
	Stückzahl	Tonnage		Stückzahl	Tonnage		Stückzahl	Tonnage		Stückzahl	Tonnage	
		Brutto	Netto		Brutto	Netto		Brutto	Netto		Brutto	Netto
I. Dampfer												
a) Staatliche . . .	7	10 106	5 931	—	—	—	5	3 031	67	12	13 137	5 998
b) Private . . . . .	87	158 423	95 414	5	927	377	—	—	—	92	159 350	95 791
Zusammen	94	168 529	101 345	5	927	377	5	3 031	67	104	172 487	101 789
II. Segelschiffe												
a) 3-mastige . . . .	6	1 268	1 105	—	—	—	—	—	—	6	1 268	1 268
b) 2-mastige . . . .	28	2 267	1 943	—	—	—	—	—	—	28	2 267	2 267
Zusammen	34	3 535	3 048	—	—	—	—	—	—	34	3 535	3 048
III. Motor-Segler	7	77,3	423	—	—	—	1	137	76	8	910	499
<b>Insgesamt See-Handelsschiffe.</b>	<b>135</b>	<b>172 837</b>	<b>104 816</b>	<b>5</b>	<b>927</b>	<b>377</b>	<b>6</b>	<b>3 168</b>	<b>143</b>	<b>146</b>	<b>176 932</b>	<b>105 336</b>

Stellt man obigen Daten die Statistik zum 1. Januar 1929 gegenüber, so erweist es sich, daß die Zahl der Dampfer binnen Jahresfrist um 21 Einheiten oder 25,3 Proz. zugenommen hat und die der Segelschiffe um eine Einheit, während die Zahl der Motorsegler um ebenfalls eine Einheit zurückgegangen ist. Im Endresultat zeigt die Handelsflotte Letlands im verflossenen Jahr einen Zuwachs um 21 Einheiten oder 17,6 Proz.

Was die Tonnage anbetrifft, so verzeichnet die Netto-Tonnage der Dampfer einen Zuwachs von 26 149 NRT oder 34,5 Proz., die der Segelschiffe dagegen einen Rückgang um 91 NRT und die Tonnage der Motorsegler einen Rückgang um 97 NRT.

In diesem Zusammenhange sei bemerkt, daß Letlands Seeflotte über Passagierschiffe reinen Typus nicht verfügt, sondern die Passagiere von Frachtdampfern, wie obige Tabelle zeigt, aufgenommen werden.

Die Zahl der einen regelmäßigen Verkehr unterhaltenden Schifffahrtslinien betrug zum 1. Januar 1930: 12 für den Verkehr mit ausländischen Häfen und 2 für den Verkehr mit lett-ländischen Häfen.

Die Namen dieser Schifffahrtslinien lauten:

### a) Verkehrslinien zwischen lett-ländischen und ausländischen Häfen:

1. Riga—London (Fracht-Passagierverkehr),
2. Libau—London (Fracht-Passagierverkehr),
3. Riga—London—Hull—Riga (Fracht-Passagierverkehr),
4. Riga—Stettin (Fracht-Passagierverkehr),
5. Riga—Hamburg (Frachtverkehr),
6. Riga—Lübeck (Frachtverkehr),
7. Riga—Helsingfors (Fracht-Passagierverkehr),
8. Libau—Kopenhagen (Fracht-Passagierverkehr),
9. Riga—Kopenhagen (Fracht-Passagierverkehr),
10. Riga—Stockholm (Fracht-Passagierverkehr),
11. Riga—Pernau—Arensburg—Riga (Fracht-Passagierverkehr),
12. Riga—Havre (Fracht-Passagierverkehr).

### b) Verkehrslinien zwischen lett-ländischen Häfen:

1. Riga—Windau—Libau—Windau—Riga (Fracht-Frachtverkehr),
2. Riga—Haynasch (Fracht-Passagierverkehr).

Die größten Häfen Letlands sind Riga, Libau und Windau. Die Länge der für den Seeverkehr ausgebauten Kais beträgt in Riga 9620 m, Libau 9600 m und Windau 2566,5 m.

Der Passagierverkehr hat sich im Jahre 1925 folgendermaßen gestaltet:

#### Ausreiseverkehr:

	Zahl der Ausgereisten	Ins Ausland	Davon:
			Nach lett-ländischen Häfen und Riga—Strand
Rigaer Hafen	746	166	50
Libauer Hafen	2 162	1 984	178
Windauer Hafen	—	—	—
Haynascher Hafen	88	—	88

#### Einreiseverkehr:

	Zahl der Eingereisten	Aus dem Auslande	Davon:
			Aus Lettland
Rigaer Hafen	7 198	5 187	2 011
Libauer Hafen	1 269	1 226	43
Windauer Hafen	—	—	—
Haynascher Hafen	137	—	137

Der Warenverkehr zeigt dagegen folgendes Bild (die nachstehenden Daten beziehen sich auf das Jahr 1928, da neuere statistische Angaben einstweilen nicht vorliegen):

#### Einfuhr:

Rigaer Hafen	899 697,7 t i. Werte v. 220 895,8 tausend Ls
Libauer „	182 886,7 t „ 26 347,1 „ „
Windauer „	9 617,5 t „ 925,6 „ „
Haynasch „	8 857,0 t „ 551,4 „ „
Zus. (rund)	1 101 058,9 t i. Werte v. 248 719,9 tausend Ls

#### Ausfuhr:

Rigaer Hafen	863 152,9 t i. Werte v. 183 138,7 tausend Ls
Libauer „	107 292,9 t „ 18 407,2 „ „
Windauer „	212 495,3 t „ 16 13,5 „ „
Haynasch „	28 519,7 t „ 1 650,4 „ „
Zus. (rund)	1 211 460,9 t i. Werte v. 219 379,8 tausend Ls

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Außenhandel.** Im Januar d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 136,6 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 111,7 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 24,9 Mill. Kr. Für den Januar 1929 lauteten die entsprechenden Zahlen 122,5 Mill., 109,4 Mill. und 13,1 Mill. Kr.

**Die Banken im Januar.** Der offizielle Januarbericht der schwedischen Bankinspektion bestätigt die fortlaufende günstige Entwicklung, die schon der Jahresbericht von 1929 verkündete. Im Januar stiegen die Gesamteinlagen um 119 Mill. Kr. auf 3600 Mill. Kr., die Anleihen stiegen um 95 Mill. Kr., der Ueberschuß der Anleihen über die Einlagen sank von 1020 Mill. Kr. auf 901 Mill. Kr. Die Anleihen bei der Reichsbank einschließlich der Rediskonte betrugen 4501 Mill. Kr. Die Gesamtsumme der ausländischen Nettoguthaben aller Banken sank im Januar um 40 Mill. Kr. auf 351 Mill. Kr., und die ausländischen Schulden stiegen um 13 Mill. Kr. auf 131 Mill. Kr. Die ausländischen Geldreserven aller schwedischen Banken beliefen sich Ende Januar auf 532 Mill. Kr. gegen 473 Mill. Kr. zur Vergleichsperiode des Vorjahres.

**Der Frachtindex hat im Januar den bisher niedrigsten Stand erreicht.** Zufolge „Handelstidningen“ ist der durch The Camber of Shippings rapport festgestellte Frachtindex für den ersten Monat dieses Jahres der bisher niedrigste überhaupt. Verglichen mit dem Januar vorigen Jahres beträgt der in dem Bericht als katastrophal bezeichnete Rückgang nicht weniger als 31,46.

**Schwedische Maßnahmen zur Ausführung der Bestimmungen des zweiten Zusatzabkommens zum deutsch-schwedischen Handelsabkommen, betreffend Regelung der Ausfuhr des Rindvieh-Kontingents.** Durch die kgl. Bekanntmachung vom 11. Februar 1930 ist mit Wirkung vom 12. Februar 1930 die Viehausfuhr nach Deutschland via Tralleborg-Sabnitz geregelt worden. Die Bekanntmachung ist erlassen in Ausführung der Vereinbarungen der Anmerkung zur Ziffer 3 des Artikels 1 des zweiten Zusatzabkommens zum deutsch-schwedischen Handels- und Schiffahrtsvertrag und sieht die Gründung eines besonderen „Viehexportamts“ (Kreaturexportnämnd) in Malmö vor, das über die Verteilung des Schweden zugewilligten Exportkontingents im einzelnen zu entscheiden hat.

**Die russischen Fabriken der Allgemeinen Schwedischen Elektrizitätsgesellschaft fertig.** Die großen Fabriken der Asea in Jaroslaw sind, wie aus Stockholm gemeldet wird, jetzt fertiggestellt. Mit dem Bau der Anlagen ist bereits 1916, als die Asea eine russische Tochtergesellschaft hatte, begonnen worden, und 1918 erfolgte die Einstellung der Arbeiten vor Fertigstellung. Bereits 1921 wurden die Verhandlungen mit den russischen Machthabern wieder aufgenommen und 1925 fortgesetzt. Zwei Jahre später war man sich so weit einig, daß die Konzessionsabkommen mit der Sowjetregierung unterzeichnet werden konnten. Anfangs 1929 waren die Fabriken errichtet und zum letzten Jahreswechsel waren auch die zum Großbetrieb notwendigen Montierarbeiten zu Ende geführt. Gewisse Abteilungen arbeiten schon und im Laufe eines weiteren Jahres dürften die Fabriken ihre volle Leistungsfähigkeit ausnützen können. Die Produktion wird ausschließlich Dreiphasenmotoren umfassen bis zu 750 PS. Die normale Jahresleistung wird bei vollem Betrieb auf 30 000 Maschinen in der Durchschnittsgröße von 5 bis 6 PS geschätzt. Die gesamte Produktion ist für Rußland bestimmt. Die Fabriken werden bei vollem Betrieb einige Tausend Mann beschäftigen. Eine Anzahl Instrukteure und Spezialisten sind Schweden, die eine gründliche Ausbildung in den Vesterasfabriken erhalten haben. Gegenwärtig sind etwa 50 Schweden draußen.

**Die Schwedische Zündholzgesellschaft.** Nach einem vorläufigen Bericht über die Tätigkeit der Schwedischen Zündholzgesellschaft 1929 betrug der Nettogewinn 54 242 103,46 Kr. gegen 48 961 568,44 Kr. im Vorjahre. Von 1928 wurden 9 987 805,47 Kr. gegen 6 683 895,07 Kr. im Vorjahre auf das Gewinn- und Verlustkonto überschrieben. Zur Disposition der Generalversammlung stehen somit 64 229 908,93 Kr. gegen 55 645 463,41 Kr. im Vorjahre. Das Direktorium schlägt eine Dividende von 15. v. H. vor.

## Norwegen.

**Außenhandel.** Im Januar d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 80,9 Mill. Kr. (gegen 73,2 Mill. im Januar 1929), der Wert der Ausfuhr 63,8 Mill. Kr. (gegen 60,3 Mill. im Januar 1929), mithin der Einfuhrüberschuß 17,1 Mill. Kr. (gegen 12,9 Mill. im Januar 1929). Die Steigerung der Einfuhr erklärt sich hauptsächlich durch Einfuhr von Schiffen. In der Ausfuhr wiesen höhere Zahlen auf: Heringe und andere Fische, Holzwaren, Mineralien und Metalle.

**Wiederaufnahme der Viehausfuhr nach Dänemark.** Nach einer (TT)-Meldung aus Kopenhagen an „Sydsv. Dagbl.“ hat das dänische Ministerium für Landwirtschaft eine Verordnung erlassen, nach der das am 29. Januar erlassene Verbot gegen die Einfuhr lebender Huftiere von Norwegen nach Dänemark wieder aufgehoben wird. Ferkel (6 bis 8 Wochen alte) können demnach wieder von Norwegen nach Dänemark über Helsingör, Kopenhagen und Frederikshavn eingeführt werden. Der obige Erlaß tritt sofort in Kraft.

**Herabsetzung der Osloer Hafengebühren geplant.** Zur Zeit findet die Herabsetzung der im Osloer Hafen geltenden Gebührensätze Erörterung. Die Genehmigung der neuen Sätze seitens der Stadtbehörden und des Handelsdepartements steht jedoch noch aus. In Kraft sind jedoch bereits die neuen Sätze für die Kranbenutzung. Hiernach fällt der Zuschlag von 3 Kr. für die erste Stunde fort. Ebenso ist die Abgabe für Benutzung des 20-Tonnen-Krans und des schwimmenden Krans „Samsons“ von 60 auf 50 Kr. für die erste Stunde herabgesetzt worden.

**Rückzahlung von Handelspaßgebühren.** Nachdem die norwegischen Handelspaßgebühren auf die alte Höhe (100 Kronen) herabgesetzt worden sind, ist vom Storting auch die Rückzahlung des Unterschieds, der sich aus dem seit dem 1. Januar 1930 in Kraft gewesenen erhöhten Sätze von 200 Kronen gegenüber dem alten Satz von 100 Kronen ergab, beschlossen worden. (Vergl. „O.-H.“ Nr. 5.)

**Die Fischerflotte.** Am 15. Dezember 1929 umfaßte die norwegische Fischerflotte 21 352 Dampf-, Motor- und Segelschiffe und 16 488 Fischer- und Fangboote usw., insgesamt also 37 840 Fahrzeuge. Hierunter befinden sich 365 Dampfschiffe mit 66 157 PS, 17 542 Motorboote mit 203 576 PS und 3445 Segelschiffe.

**Norges Bank verteilt 8 Prozent Dividende.** Nach einer (TT)-Meldung an „Sydsv. Dagbl.“ hat Norges Bank 1929 einen Gewinn von 8 265 269 Kr. erzielt gegen 11 269 731 Kr. im Jahre zuvor. Die Dividende an die Aktionäre wurde auf 8 Prozent wie im Vorjahre festgesetzt.

**Bankbilanzen.** Die norwegischen Banken haben ein verhältnismäßig gutes Jahr gehabt. Der Betriebsüberschuß 1929 machte für 20 ältere Banken zusammengekommen 15 Mill. Kr. gegen 14,6 Mill. Kr. im Vorjahre aus. Die Steigerung erklärt sich durch verminderte Steuerzahlungen, die im letzten Jahre nur 2 Mill. gegen 2,4 Mill. Kronen 1928 betragen. Da im letzten Jahr auch weniger Abschreibungen erforderlich waren, konnte vielfach eine Dividendenerhöhung vorgenommen werden, wie folgende Aufstellung ergibt:

Dividendensätze											
		der 20 Banken	0	4-4½	5	6	7	8	9	10 %	
1928	.....	3	3	8	3	1	1	0	1		
1929	.....	0	3	8	4	2	1	1	1		

Das Verwaltungskapital dieser Banken ist von 1195 auf 1223 Mill. Kr., die Einlagen von 713 auf 729 Mill. Kr. gestiegen.

Auch die neun neuen Banken haben gut abgeschnitten. Dieses sind: Andresens Bank, Bergens Kreditbank, Drammens og Oplands Nye Privatbank, Gjøvik og Oplands Privatbank, Moss og Oplands Bank, Privatbanken i Sangefjord, Sarpsborg og Oplands Kreditbank, Tromsø Forretningsbank und Tønsberg og Oplands Bank. Ihr Verwaltungskapital betrug insgesamt 142,6 Mill. Kr., die Einlagen 75,8 Mill. Kr. per Ultimo Dezember.

## Dänemark.

**Jahresergebnisse dänischer Reedereien.** Dampskibaelskabet Skagerak in Kopenhagen hatte im vergangenen Jahre einen Ueberschuß von 160 000 Kr. aufzuweisen. Nach dem Vorschlag der Verwaltung soll das Aktienkapital um 1 247 000 Kr. abgeschrieben werden. Der Betrag ist für Abschreibungen in Aussicht genommen. Ferner ist die Zeichnung von Vor-











## Finland

**Staatliche Exportförderung.** §2 des Gesetzes über die Gewährung eines weiteren Staatskredits für die Ausfuhr vom 18. Mai 1929 wurde gemäß Beschluß des Reichstags dahin geändert, daß Staatsgarantien auf Grund dieses Gesetzes während einer Zeit von drei Jahren, gerechnet von Anfang 1930 ab unter der Bedingung bewilligt werden können, daß der gesamte Betrag gleichzeitig geltender Garantien eine Summe von fünfundsiebzig Millionen Mark nicht übersteigt.

**Das neue Sempelsteuergesetz.** Durch Gesetz vom 28. Dezember 1929 über Stempelsteuer und den Beschluß des Staatsrats vom gleichen Tage über die Ausführung dieses Gesetzes werden das bisher gültige Stempelsteuergesetz vom 19. Dezember 1921 und die dazu ergangenen Änderungen ersetzt. Das Gesetz ist den seit Erlaß des letztgenannten Gesetzes eingetretenen Änderungen des Wirtschaftslebens angepaßt worden und soll die Mißstände, die sich bei Ausführung des früheren Gesetzes ergeben haben, nach Möglichkeit beheben. Es bringt daher teils Erhöhungen, teils Ermäßigungen der Stempelsteuer, hat eine Reihe von Positionen unverändert übernommen und andere völlig fortfallen lassen. Zu den letztgenannten gehören: Anträge, Erklärungen, Beschwerden usw., Eingaben, Vollmachten und Anlagen, die bei Gericht oder anderen Behörden eingereicht oder vorgelegt werden; Zollpässe, Merkrollen (Ladeverzeichnisse der Schiffe), Konossemente, Versicherungsbriefe, die jetzt also von der Stempelsteuer befreit sind. Ferner ist die für Automobile und Motorräder bisher vorgesehene Stempelsteuer, die bereits durch das Gesetz über Kraftfahrzeugsteuer vom 18. Januar 1929 vorläufig außer Kraft gesetzt worden war, in Wegfall gekommen.

Die Stempelsteuer für Spielkarten, in Finland hergestellte und vom Auslande eingeführte, ist für jedes Kartenspiel von 15 Fmk. auf 10 Fmk. ermäßigt worden.

Die Stempelsteuer die ausländische Handelsreisende zu erlegen haben, ist unverändert geblieben. Von der Zahlung dieser Steuer ist jedoch der Ausländer befreit, der im Dienste eines Geschäftes angestellt ist, das seinen Sitz in Finland hat, oder der im Dienste einer Filiale steht, die ein ausländisches Geschäft mit Erlaubnis der zuständigen Behörden errichtet hat. Ebenso ist der Leiter oder der Repräsentant eines ausländischen Geschäftes von der Steuer befreit, wenn das Geschäft in Finland eine Vertretung hat, die das Gewerbe besitzt und durch welche der Verkauf ausschließlich erfolgt.

Die aufgehobene Stempelsteuer für Zollpässe, Merkrollen und Konossemente hat in der Erhöhung der Leuchtfeuerabgabe ihren Ersatz gefunden.

Von der Beseitigung der Steuer für Versicherungsbriefe erhofft man eine günstige Einwirkung auf den Abschluß von Lebens- und anderen Versicherungen. Die Aufhebung der früher bei der Erhöhung des Aktienkapitals zur Erhebung gelangenden hohen Stempelabgaben soll es den Gesellschaften erleichtern, den Buchwert ihres Vermögens durch Ausgabe von Gratisaktien usw. dem jetzigen Geldwerte anzupassen. Hierdurch würde eine Erhöhung der sonstigen Steuern eintreten.

Die Herabsetzung der Stempelsteuer für Obligationen und ihre Befreiung von der Stempelsteuer beim Verkauf oder Tausch soll die Wirtschaft veranlassen, diesen Weg der Geldbeschaffung in größerem Umfang als bisher in Anspruch zu nehmen.

Der Abbau der Steuer für Abholzungsverträge ist erfolgt, weil derartige Verträge mit Rücksicht auf die hohen Abgaben bisher nur selten eingetragen wurden.

Die Ermäßigung der Steuer für den Verkauf oder Tausch von Wertpapieren hat sich als notwendig erwiesen, weil die bisherigen hohen Abgaben sehr nachteilig auf den Börsenumsatz eingewirkt und die Beteiligten sich bei Verkäufen außerhalb der Börse in der Regel überhaupt der Zahlung der Steuer entzogen haben.

Die Verminderung der Steuer für Spielkarten soll dem recht umfangreichen Schmuggel in Spielkarten entgegenarbeiten.

**Verzollung von Schuhwaren.** Die finnische Generalzoll-direktion hat mit Rundschreiben an die Zollämter vom 25. Januar 1930 bezüglich der Verzollung von Schuhwaren folgende Entscheidung getroffen:

„Nach dem Grundzoll der Position 474 (40 Fmk. für 1 kg) sind zu verzollen: Kinderschuhe und Sandalen im Paarreingewicht von höchstens 400 g.

Nach dem erhöhten Zollsatz der Position 474 sind zu verzollen:

Pantoffeln, im Paarreingewicht von höchstens 400 g, mit Bekleidung von anderer Gespinnstware als Seide, mit Sohlen aus Woylach und außerdem unter dieser mit einer durchnähten Ledersohle versehen.“

**Die Haftung für Importwaren in den Häfen Finnlands.** Am 1. April d. J. tritt in Finland eine neue Zollverordnung in Kraft, wonach die Haftung für die Importwaren der Reederei bzw. dem Agenten der Schifffahrtsgesellschaft bis zu dem Zeitpunkt obliegt, in dem die Ware vom Zollamt dem Empfänger ausgeliefert wird. Bisher bestand in den finnischen Häfen Unklarheit darüber, wer die Haftung in der Zeit zwischen der Löschung der Ware bis zu deren Auslieferung durch den Zoll trug. Dieser Umstand hat zu vielen Schwierigkeiten und zahlreichen Gerichtsverhandlungen geführt. In den größeren finnischen Häfen, vor allem in Helsingfors, Abo, Viborg und Wasa, werden besondere Gesellschaften ins Leben gerufen, die den Reedern, Dampferagenten und Importeuren gegenüber die Haftung einer Kaiverwaltung übernehmen werden. In Helsingfors wird sie voraussichtlich durch die große Lagerhausgesellschaft Helsingfors Magasins A/B organisiert werden.

**Die schwedischen und finnländischen Holzverkäufe.** Zu-folge „Svensk Travarutidning“ betragen die schwedischen Holzverkäufe bis Mitte Februar rund 360 000 Standards, während sich die Verkäufe von finnländischer Seite auf etwa 340 000 Standards belaufen. Nach England sind seitens Schwedens nur recht wenig Abschlüsse zustande gekommen. Die Importeure decken zwar ihren dringenden Bedarf für die Frühjahrsverschiebung von Schweden, aber dieser Bedarf ist gegenwärtig nicht besonders groß.

Die Abschlüsse nach dem europäischen Festland haben während der letzten Wochen bedeutend zugenommen. Französische Käufer waren bemerkenswert rege, und es liegen verschiedene Abschlüsse vor, besonders von Niederbotten. Von Sundsvall und Oberbotten sind verschiedene, neue Kaufverträge mit Spanien abgeschlossen worden. Auch die holländischen Käufer haben Interesse für Abschlüsse an den Tag gelegt. Nach Deutschland sind zwar einige Kaufverträge in Fichte getätigt worden, aber die Importeure dieses Landes sind äußerst zurückhaltend — auch gegenüber den Russen, welche nur mit größten Schwierigkeiten nach Deutschland verkaufen können.

**Die Abholzungen sind größer als der Zuwachs.** Das Forstwissenschaftliche Forschungsinstitut hat seine Untersuchungen über den Holzverbrauch und den Holz-zuwachs in Finland abgeschlossen. Es wurde festgestellt, daß die Abholzungen tatsächlich den Zuwachs überschreiten. Während in Nordfinland der Zuwachs größer als die Abholzungen ist und infolge Mangels an Transportmitteln teilweise verloren geht, hält in Südfinland der Nachwuchs mit den Abholzungen nicht Schritt. Der jährliche Gesamtverbrauch an Holz wurde vom Institut für das Untersuchungs-jahr auf 46,7 Mill. cbm berechnet, während der Zuwachs nur 44,4 Mill. cbm beträgt. Der Verbrauch verteilt sich im einzelnen wie folgt: Export unveredelten Holzes 4,3 Mill. cbm; Brennholzbedarf der Industrie 1,4 Mill.; Rohstoffbedarf der Industrie 19 Mill.; Bedarf der Eisenbahnen 1,4 Mill.; Hausbedarf der Bevölkerung 12,9 Mill.; verloren gingen beim Transport usw. 5,8 Mill.; sonstige Verwendung 1,9 Mill. cbm. Man nimmt an, daß die Abholzungen in Südfinland um etwa 4,1 Mill. cbm jährlich größer sind als der Zuwachs. Am meisten leidet der Fichtenbestand, sodann der Bestand an Tannen, während der Zuwachs des Birkenbestandes den Verbrauch überschreitet. Diese soeben bekanntgegebenen Ergebnisse der Untersuchungen des Forstwissenschaftlichen Forschungsinstituts haben größtes Interesse hervorgerufen. Unter Hinweis auf die bekanntgegebenen Zahlen wird strenge Kontrolle der Abholzungen gefordert, wobei besondere Aufmerksamkeit dem Papierhollexport und der





# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Oderausbau und Mittellandkanal.

Der schon seit vielen Jahren geforderte Ausbau der Oder zu einer wirklich leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße wird immer dringlicher, je weiter die Arbeiten am Mittellandkanal fortschreiten. Würde doch die Inbetriebnahme des Mittellandkanals für die ostdeutsche Wirtschaft eine vollkommene Verschiebung der Absatzverhältnisse und damit eine schwere Erschütterung der Produktionsgrundlagen bringen, wenn nicht rechtzeitig entsprechende Ausgleichsmaßnahmen in die Wege geleitet werden. In Erkenntnis dieser Gefahr haben sich jetzt alle Oderinteressenten zusammengefunden, um ein gemeinsames Programm aufzustellen, das nachdrücklichst den alsbaldigen Ausbau der Oder zu einer leistungsfähigen Wasserstraße, und zwar vor Vollendung des Mittellandkanals fordert. Folgende 68 Stellen haben das Programm unterzeichnet:

Landeshauptmann von Niederschlesien, Breslau Landeshauptmann von Oberschlesien, Ratibor, Landeshauptmann der Provinz Grenzmark Posen-Westpreußen, Schneidemühl, Landeshauptmann der Provinz Pommern, Stettin.

Magistrat Beuthen OS., Magistrat Breslau, Magistrat Brieg, Magistrat Frankfurt a. d. Oder, Magistrat Gleiwitz, Magistrat Glogau, Magistrat Greifenhagen, Magistrat Hindenburg OS., Magistrat Küstrin, Magistrat Neusalz a. d. O., Magistrat Ohlau, Magistrat Oppeln, Magistrat Ratibor, Magistrat Schwedt, Magistrat Steinau a. d. O., Magistrat Stettin, Magistrat Swinemünde.

Schlesischer Städtetag, Mittelschlesischer Städtetag, Bezirksstädtetag für den Bezirk Liegnitz, Mittelschlesischer Landkreistag, Niederschlesischer Landkreistag, Landgemeindevorstand Niederschlesien, Oberschlesischer Städtetag, Verband kreisangehöriger Städte Oberschlesiens, Oberschlesischer Landkreistag, Oberschlesischer Provinziallandgemeindevorstand, Landwirtschaftskammer Oberschlesien, Landwirtschaftskammer Niederschlesien, Landwirtschaftskammer für die Grenzmark Posen-Westpreußen.

Industrie- und Handelskammer Breslau, Industrie- und Handelskammer Frankfurt a. d. O., Industrie- und Handelskammer Görlitz, Industrie- und Handelskammer Hirschberg, Industrie- und Handelskammer Liegnitz, Industrie- und Handelskammer Oppeln, Industrie- und Handelskammer Sagan, Industrie- und Handelskammer Schneidemühl, Industrie- und Handelskammer Schweidnitz, Industrie- und Handelskammer Stettin, Industrie- und Handelskammer Stralsund, Stolz i. Pom., Industrie- und Handelskammer Stettin, Verband niederschlesischer Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammer Breslau, Handwerkskammer Frankfurt a. d. O., Handwerkskammer Liegnitz, Handwerkskammer Schneidemühl, Handwerkskammer Stettin.

Bund Schlesischer Industrieller, Breslau, Brandenburgischer Oderverein, Frankfurt a. d. O., Niederschlesisches Steinkohlensyndikat, Waldenburg, Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein, Gleiwitz, Oberschlesisches Steinkohlensyndikat, Gleiwitz, Oberschlesischer Oderverein, Ratibor, Oberschlesischer Verkehrsverband, Ratibor, Oderbund, Breslau, Pommerscher Binnenschiffahrtsverein, Stettin, Schiffsahrts-Verein zu Breslau, Schifferbetriebsverband für die Oder, Breslau, Schlesischer Oderverein, Breslau, Verein für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens, Waldenburg, Verein der Industriellen Pommerns und der benachbarten Gebiete, Stettin, Verein Stettiner Spediteure, Stettin, Verein Stettiner Reeder, Stettin.

Das Programm hat folgenden Wortlaut:

I. Das Schwergewicht der wirtschaftlichen Kraft Deutschlands hat sich mehr und mehr nach dem Westen verschoben. Es wäre jedoch verhängnisvoll, über dem Aufstieg des Westens die große Rolle, die dem deutschen Osten im Interesse des gesamten Vaterlandes von jeher zugefallen ist, und die hohe Mission zu übersehen, die ihm gerade jetzt obliegt. Nur ein starker Osten gewährleistet eine gesunde Weiterentwicklung Deutschlands. Die Vorgänge der letzten Jahre wecken hinsichtlich der Behauptung der Stellung des Ostens schwerste Befürchtungen. Nachdem die wichtigsten Fragen des Westens einer Lösung entgegengeführt worden sind, ist die schleu-

nige Inangriffnahme der für die Erhaltung des Ostens erforderlichen Maßnahmen das Gebot der Stunde.

II. Schon vor dem Kriege war angesichts der Aenderungen der wirtschaftlichen Entwicklung und seiner sich immer ungünstiger gestaltenden verkehrsgeographischen Lage eine Verbesserung der Verhältnisse und durchgreifende Maßnahmen zu seiner Kräftigung wurden insbesondere auch auf dem Gebiete des Gütertarifwesens getroffen. Auch das Oderproblem wurde in den Dienst dieser Bestrebungen gestellt. Durch alle Erörterungen über die Mittelland-Kanalfrage zieht sich seit Jahrzehnten wie ein roter Faden die Erkenntnis, daß das auf vielen Wirtschaftsgebieten mit den durch diesen Verkehrsweg begünstigten Landesteilen in Wettbewerb stehende Schlesien in seinen Lebensbedingungen getroffen würde, wenn es nicht entsprechende Verkehrsverbesserungen, besonders mit Berlin, erhalte. Die preußische Staatsregierung hat sich diesen Forderungen in ihrer bekannten, von den gesetzgebenden Faktoren als einem Gesetz gleich bindend angesehenen Erklärung vom Jahre 1899 angeschlossen; es heißt dort:

„Die Staatsregierung wird, wenn der vorliegende Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhält, die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigeren auf Staatskosten ausbilden. Die dieserhalb eingeleiteten Vorermittelungen haben als wahrscheinlich ergeben, daß es technisch durchführbar sein wird, durch Anlegung von Stauweihern der nicht kanalisiertem Oderstrecke auch in trockenen Zeiten eine Wassertiefe von etwa 1,40 m, die für die Beförderung von Schiffen bis 450 to geeignet ist, zu verschaffen. Sollte indes dieser Weg sich als ungangbar erweisen, so werden als Ausgleich anderweite Maßnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, zu dem Zwecke in Aussicht zu nehmen sein, die Parität der Frachtkosten zwischen dem ober-schlesischen und dem rheinisch-westfälischen Montanrevier auf dem Schnittpunkte Berlin zu gewährleisten.“

Als das Ziel wurde im Gesetz vom 30. Juni 1913 und 4. Dezember 1920 die ständige Gewährleistung einer Fahrwassertiefe von 1,70 m aufgestellt, die zugleich der engeren Verknüpfung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Teilen der Oderländer dienen und die produktiven Kräfte des gesamten Odergebietes zur Entfaltung bringen sollte.

III. Durch die Gebietsverluste, die die Wirtschaft des Ostens in ganz anderem Maße als früher auf den Verkehr mit dem Westen hingedrängt haben, ist die Lage inzwischen auf das äußerste verschärft worden. Gleichzeitig hat die Vernachlässigung des Oderstromes dessen Wasserführung höchst ungünstig beeinflusst, die Schwankungen in den Wasserständen vergrößert, damit die Schiffbarkeit beeinträchtigt und dem Verkehr Hemmnisse in den Weg gelegt, die auch durch das in Ausführung begriffene Ottmachauer Staubecken und die Nachregulierung des Stromes nur zum Teil beseitigt werden können.

IV. Der Fortgang der Arbeiten am Mittellandkanal, deren Abschluß in wenigen Jahren zu erwarten ist, erfüllt daher die Wirtschaftskreise des Odergebietes mit den ernstesten Besorgnissen. Durch die Fortführung der Großschiffahrtsstraße vom Rhein über Hannover nach Berlin wird die Fracht für die Ruhrkohle in Berlin um rund 6 Rm. für 1 to verbilligt, das ist nahezu die gesamte Wasserfracht von Cosel nach Berlin; die von dem Ottmachauer Staubecken zu erwartende Frachtverbilligung wird im günstigsten Falle nur auf rund 1 Rm. geschätzt. Die Frachtverbilligung für westfälisches Eisen wird sogar 12 bis 20 Rm. je to betragen. Diese Frachtverschiebung würde für ober- und niederschlesische Kohle und Eisen den Verlust des Berliner Marktes und der weiteren angrenzenden Märkte Sachsens, Brandenburgs und Pommerns bedeuten, die bisher etwa den vierten Teil ihres Gesamtabsatzes aufgenommen haben. Darüber hinaus droht die Konkurrenz des Ruhrgebietes in die Provinz Schlesien selbst einzudringen. Eine Möglichkeit, in anderen Verkehrsbeziehungen für diesen Verlust einen Ausgleich zu finden, besteht nicht.

Vielmehr droht der Bau des Rhein-Donau-Kanals, Schlesien zugunsten des Westens auch aus den früheren unbestrittenen Absatzmärkten im Donaugebiet zu verdrängen.

Die schlesischen Steinkohlengruben und die oberschlesische Hüttenindustrie stehen und fallen mit der Möglichkeit, mindestens ihre bisherigen Absatzmärkte zu behaupten, zumal ein deutsch-polnischer Handelsvertrag den Absatz ohnehin wesentlich erschweren muß. In gleicher Lage sind die anderen wichtigen Schlüsselindustrien Schlesiens. Bedroht sind ebenso sämtliche Zweige der Wirtschaft aller Oderprovinzen: Landwirtschaft, die beim Versand z. B. von Zucker und Getreide und beim Bezuge von Düngemitteln und Futtermitteln zu den wichtigsten Frachtinteressen gehört, Industrie, Gewerbe und Handel, nicht zuletzt auch die Oderschiffahrt selbst und die dafür geschaffenen Anlagen. — Es sei in diesem Zusammenhange nur an den Stettiner Hafen mit seinem weitverzweigten Verkehr erinnert. Soll der Osten vor wirtschaftlicher Verkümmern bewahrt bleiben, so muß er bei Fertigstellung des Mittellandkanals in der Oder einen Wasserweg zur Verfügung haben, der sowohl zwischen Schlesien und Berlin, wie auch Stettin, jederzeit vollbeladenen Fahrzeugen von einer Tragfähigkeit bis zu 1000 t ohne Ableichterungen einen ungehemmten Verkehr sicherstellt.

V. Dazu ist erforderlich:

1. die Nachregulierung der Oder unterhalb Breslau.
2. der allgemein, auch vom Reichsverkehrsministerium als notwendig anerkannte, wiederholt im Reichshaushaltsplan vorgesehene, jedesmal aber, so auch in diesem Jahre wieder gestrichene Bau einer zweiten Schleuse bei Ransern.
3. der Bau von Anlagen zur Versorgung der Oder mit Zuschußwasser. Der Gesamtbedarf beträgt über 500 Millionen Kubikmeter, während das Staubecken von Ottmachau nur annähernd 100 Millionen Kubikmeter zu liefern vermag. Daher sind weitere Staubecken unerlässlich, vor allem auch im Laufe der oberen Oder selbst, da nur auf diesem Wege die erforderliche Regelung des Wasserablaufes möglich ist. Die von der geologischen Landesanstalt bestätigten Untersuchungen haben ergeben, daß der Bau eines Staubeckens bei Krappitz durchführbar ist und über 200 Millionen Kubikmeter Zuschußwasser bereitzustellen vermag. Der Rest des Bedarfes ist durch weitere Staubecken zu decken, die u. a. bei Ratiborhammer, Sersno, Colonowska und Borganie in Frage kommen.
4. Erweiterung der Anlagen der kanalisiertem oberen Oder und der Kanäle zwischen Oder und Spree-Havel-Gebiet für den Verkehr der größten Fahrzeuge. Dazu gehört auch die beschleunigte Fertigstellung des Schiffshebewerkes bei Niederfinow in dem technisch möglichen Bautempo bis 1933.
5. Der unmittelbare Anschluß des oberschlesischen Industriegebietes an die Oderwasserstraße, sei es durch eine Schleppbahn, sei es durch einen Kanal: eine Forderung, die im Westen als selbstverständlich gelten würde, wie die Anlage von Stichkanälen auch bei weit geringerer Verkehrsmöglichkeit beweist.

VI. Bei dem Ausbau der Oder ist gleichzeitig den überaus wichtigen, auf eine Lösung hindrängenden Belangen der Landeskultur angesichts der Verhütung von Hochwasserschäden, der Erhaltung eines gleichmäßigen Grundwasserstandes und der Ermöglichung der Zuführung von Wasser an die Ländereien, der Wasserversorgung der größeren Ortschaften sowohl wie der gewerblichen Tätigkeit und der sonstigen von der Wasserwirtschaft bedingten Zweige der Wirtschaft wie der Volksgesamtheit, weitgehende Beachtung zu schenken. Die gleichmäßige Berücksichtigung aller dieser verschiedenen, in den einzelnen Wünschen oft auseinandergehenden, in den Grundfragen jedoch völlig zusammengehenden Interessenkreise wird der Wasserwirtschaft des Odergebietes neue Wege weisen und zu einer Quelle des Segens für alle Teile werden können.

VII. Die Arbeiten zur Deckung des Bedarfs an dem erforderlichen Zuschußwasser, ebenso wie die an der Oder unterhalb von Breslau, an den Kanälen zwischen Oder und Spree-Havel-Gebiet und zur Herstellung des Anschlusses des oberschlesischen Industriegebietes an die Großschiffahrtsstraße der Oder müssen vor Vollendung des Mittellandkanals fertiggestellt sein (siehe die Erklärung des Reichsverkehrsministers zum Wasserstraßenhaushalt im Sommer 1929, wonach der Ausbau der Oder min-

destens drei Jahre vor Fertigstellung des Mittellandkanals beendet sein muß).

VIII. Insoweit durch alle diese Maßnahmen die frühere Frachtlage auf dem Berliner Marke nicht sichergestellt ist, ist die Wettbewerbsmöglichkeit gegenüber dem Westen durch entsprechende Gestaltung der Sonderabgaben auf dem Mittellandkanal aufrechtzuerhalten.

IX. Das niederschlesische (Waldenburg-Neuroder) Steinkohlenrevier wird durch die Frachtverbilligung der Ruhrkohle, die für das Berliner und mitteldeutsche Absatzgebiet infolge der Fortführung des Mittellandkanals bis Berlin eintreten wird, in gleicher Weise wie das oberschlesische Steinkohlenrevier betroffen. Bei der schon seit langen Jahren bestehenden, allgemein anerkannten Notlage des niederschlesischen Steinkohlenreviers muß die Wettbewerbsverschiebung für dieses Revier geradezu katastrophale Folgen haben, die auch durch Verbesserungen der Oderwasserstraße allein nicht behoben werden können. Für das niederschlesische Steinkohlenrevier kann daher der von der Reichsregierung zugesagte Ausgleich nur durch entsprechende eisenbahntarifmäßige Maßnahmen geschaffen werden, für welche eventuell Reichshilfe eintreten müßte.

In diesen Forderungen haben sich, erfüllt von den ernstesten Sorgen um den Bestand des deutschen Ostens, die weitesten Teile des Odergebietes zusammengefunden.

Es geht nicht um Fragen des Ostens allein, sondern des ganzen Deutschen Reiches, für das die Erhaltung eines starken Ostens zur Lebensfrage geworden ist.

#### Eine eindrucksvolle Kundgebung

der Oderinteressenten im Sinne der vorstehenden programmatischen Ausführungen fand am 3. März im Landeshause zu Breslau statt. Einberufen dieser bedeutsamen Veranstaltung waren die oben angeführten Vertreter der Selbstverwaltung in Provinzen, Städten und wirtschaftlichen Körperschaften, von Verkehr, Handel, Industrie sowie der Landwirtschaft aus dem Osten des Reiches. Unter den Eingeladenen bemerkte man Staatssekretär Gutbrod als Vertreter des Reichsverkehrsministers, zwei Referenten aus dem Reichsverkehrsministerium, je einen Vertreter des Reichsfinanzministers und des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe, den Oberpräsidenten von Niederschlesien, Mitglieder des Reichs- und Staatsrates, zahlreiche Abgeordnete des Reiches und des Landtages, Vertreter der Gewerkschaften aus Berlin und Breslau sowie der Presse.

Nach einer Begrüßung durch Dr. von Thaer, Landeshauptmann der Provinz Niederschlesien, führte Dr. jur. Dr.-Ing. e. h. Grund, Präsident der Industrie- und Handelskammer Breslau aus, daß die Besorgnis um die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Ostwirtschaft nach Fertigstellung des Mittellandkanals der Anlaß der Kundgebung sei. Er betonte, daß der Oderausbau nur eine der Forderungen sei, die der Osten erhebe.

Die heutige Versammlung stehe unter einem glücklichen Stern. Es sei wohl das erstmal, daß Vertreter des ganzen Odergebietes, von Ratibor bis Swinemünde, Vertreter der Selbstverwaltung in Provinzen, Städten und wirtschaftlichen Körperschaften, Vertreter von Verkehr, Handel, Industrie wie auch von Landwirtschaft sich zu gemeinsamer Beratung und Kundgebung zusammenfänden. Erfüllt von den ernstesten Sorgen über den Bestand des deutschen Ostens sei ein

**gemeinsames Programm für den Ausbau der Oder** ausgearbeitet worden. Die heutige Versammlung solle allen zeigen, daß der Osten es wohl verstehe, bei den großen Fragen sich auf einer Plattform zu einigen, und solle allen, die es angehe, das Bild einer völlig geschlossenen Front bieten.

M. d. R. Ehrhardt, Landesrat in Ratibor: Sieht man sich die Landkarte von Deutschland an, dann erkennt man, daß die deutsche Politik und Staatskunst vor eine ungewöhnlich schwierige Aufgabe gestellt ist. Die Verluste und die unnatürlichen Grenzen, die das Diktat von Versailles dem Deutschen Reich auferlegte, sind im deutschen Osten ohne Zweifel am größten. Die deutsche Politik hat aber in den letzten zehn Jahren kaum die nötige Zeit gefunden, um sich mit den Problemen des deutschen Ostens zu befassen. Denn auch die Westfront des Reiches war gefährdet. Die Bevölkerung in den deutschen Ostprovinzen hat den Kampf am Rhein und an der Ruhr mit großem Interesse verfolgt. Sie hat ihre eigenen Nöte zurückgestellt in der Ueberzeugung, daß keine Zersplitterung der Kräfte bei der Lösung einer großen politischen Aufgabe in Betracht kommen dürfte. Wir dürfen erwarten, daß in einigen Monaten die fremde Besatzung deutschen Boden verlassen haben wird. Darüber freuen wir uns. Zugleich glauben



wir aber auch die nationale Pflicht zu haben, vor dem gesamten deutschen Volk die Nöte des Ostens darzulegen. Das tun wir nicht deshalb, weil wir Freude am Klagen und Jammern hatten, sondern weil wir der Überzeugung sind, daß die Nöte der deutschen Ostprovinzen sehr schnell zu einer politischen Gefahr werden können.

Ein Blick auf die alte und neue Landkarte zeigt, daß Ostdeutschland zerrissen wurde. Was in Menschenaltern wirtschaftlich und verkehrspolitisch organisch zusammengewachsen war, wurde gewaltsam getrennt. Abgetreten werden mußten 4375 000 Menschen. Verloren gingen wichtige Industriezweige und reiche Schätze an Kohlen, Zink- und Bleierz. Verloren gingen ferner fruchtbare landwirtschaftliche Gebiete. Das Verkehrswesen wurde zerstört. Straßen, Straßenbahnen und Reichsbahnlagen durchschnitten. Anstalten die der Volkswohlfahrt dienten, gingen verloren. Es blieb ein Torso. Ostdeutschland hat den großen wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands im letzten halben Jahrhundert nur im bescheidenen Maße mitmachen können. Die Abwanderung vieler Menschen aus den Ostprovinzen ist ein altes Problem. Immerhin wuchs auch der Wohlstand im deutschen Osten. Die Industrie fand in der landwirtschaftlichen Bevölkerung kaufkräftige Abnehmer. Die wachsende industrielle Betätigung in den östlichen Provinzen bot auch der Landwirtschaft die Möglichkeit, einen erheblichen Teil ihrer Produkte auf einem nahen Markt abzusetzen. Im Weltkriege haben Teile des deutschen Ostens stark gelitten, weil sie unmittelbares Kriegsgebiet waren. Andere waren Aufmarschgebiet des deutschen Heeres. Weltkrieg und Inflation haben Deutschlands Wirtschaftskraft geschwächt. Dazu kommen die schweren Verluste, die uns das Diktat von Versailles auferlegte. In der in zweiter Auflage erschienenen Schrift der Dresdner Bank „Die wirtschaftlichen Kräfte der Welt“ ist auf Seite 169 in einer Abhandlung über Volkseinkommen zu lesen: „Was Deutschland abtritt, so hat es nach vorsichtiger Schätzung durch Gebietsabtretungen etwa 30 Milliarden RM., d. h. etwa 10 Proz. seines Volksvermögens verloren, von denen etwa 17 Milliarden RM. Polen, ungefähr 10 Milliarden RM. Frankreich und der Rest Dänemark, der Tschechoslowakei, Belgien, Litauen und der Freien Stadt Danzig zufielen.“

Also ungefähr zwei Drittel der Verluste trägt der deutsche Osten. Ich habe den Eindruck, daß die wirklichen Schäden vielleicht noch nicht einmal restlos klargestellt sind. Jedenfalls haben die Gebietsabtretungen im deutschen Osten, die neuen Grenzen und die neuen Staaten die ostdeutsche Wirtschaft vor eine vollständig veränderte Situation gestellt. Aus den verbliebenen Trümmern muß wieder eine organische Einheit geschaffen werden. Durch den Verlust von mehr als  $4\frac{1}{4}$  Millionen Menschen gingen Industrie und Landwirtschaft wichtige sichere Absatzgebiete verloren. Die neu entstandenen Staaten streben nach Autarkie und sperren sich deshalb gegen die Einfuhr fremder Waren. So ist die Marktfürne für die ostdeutsche Wirtschaft ganz außerordentlich gewachsen. Auf einen Umstand, der mir bei der Beurteilung der Notlage der ostdeutschen Wirtschaft wichtig erscheint, möchte ich noch hinweisen, und das ist die schwierige Lage der Landwirtschaft. Wir befinden uns in einer allgemeinen Weltagrarkrise. Diese Krise trifft Deutschland nach dem Weltkriege, der Inflation, bei dem hohen Zinssatz und den großen öffentlichen Lasten stärker als andere Staaten. Innerhalb Deutschlands wirkt sich die Agrarkrise in Ostdeutschland am stärksten aus. Das liegt einmal an ihrer Struktur und ihrer Marktfürne und andererseits an ihrem größeren Anteil an der Bevölkerung. Während in Preußen im Durchschnitt der Anteil der landwirtschaftlichen Bevölkerung 30 Proz. beträgt, haben die sechs Ostprovinzen eine landwirtschaftliche Bevölkerung, die 45 v. H. ausmacht. Da ein so erheblicher Teil der Bevölkerung sich in einer schweren Wirtschaftskrise befindet, muß das seine Rückwirkungen auch auf die industrielle und gewerbliche Tätigkeit ausüben.

Die Merkmale ungewöhnlicher Not in den östlichen Provinzen lassen sich heute leicht zusammenfassen. Der deutsche Osten hat

1. die höchsten Geburtsziffern, den größten Bevölkerungsüberschuß und damit auch die höchsten Schullasten,
2. die größte allgemeine Sterblichkeit,
3. die größte Kindersterblichkeit,
4. die größte Tuberkulosesterblichkeit,
5. die größte Abwanderung,
6. das niedrigste Aufkommen an Einkommen-, Körperschafts-, Vermögens- und Umsatzsteuer. Die östlichen

Provinzen liegen 55 bis 30 Proz. unter dem Reichsdurchschnitt,

7. erheblich unter dem Reichsdurchschnitt liegende Löhne und Gehälter, was nicht ausschließt, daß in einzelnen Gebieten und Industriezweigen Ausnahmen zu verzeichnen sind,
8. die am stärksten verschuldete Landwirtschaft,
9. die höchsten Konkursziffern in den letzten zwei Jahren,
10. eine ungewöhnlich hohe Arbeitslosigkeit,
11. ungewöhnlich lange Landesgrenzen,
12. erheblich unter dem Durchschnitt liegende Geldmittel für die Aufgaben der Kommunalverbände, wenn man die Steuerüberweisungen, Dotationen und die eigenen Steuern statistisch zusammenstellt.

Die heutige Tagung hat sich nun nicht die Aufgabe gestellt, alle die Ostprovinzen betreffenden Fragen zu behandeln. Im Mittelpunkt steht heute der Ausbau der Oder zu einem leistungsfähigen Großschiffahrtsweg. Da die Oder mit ihren Nebenflüssen periodisch große Ueberschwemmungsschäden verursacht, ist seit langer Zeit darüber nachgedacht worden, wie die Ueberschwemmungsschäden auf ein Minimum vermindert werden könnten. Daß die Oder nicht schon früher zu einer leistungsfähigen Wasserstraße ausgebaut wurde, mußte sich in dem Moment bitter rächen, als der deutsche Osten durch die Folgen des verlorenen Krieges ungewöhnlich geschwächt wurde und der Wettbewerb der Industrie in der Welt sich stärker als jemals geltend machte. Die Transportkosten spielen bei der Beschaffung der Rohstoffe einerseits und bei dem Versand der Produkte andererseits eine große Rolle. Bei Massengütern wie Kohle und Eisen z. B. bestimmen die Transportkosten die Absatzmöglichkeiten. Sind die Transportkosten hoch, dann müssen die übrigen Produktionskosten gedrückt werden. Niedrige Löhne und Gehälter, geringe Gewinnquote, Minderung der Rentabilität der Unternehmungen usw. sind die unausbleiblichen Folgen.

Die Gefahren für die Wirtschaft der deutschen Ostprovinzen sind nun noch viel größer geworden durch den Bau des Mittellandkanals. Der Reichsverkehrsminister Dr. Stegerwald hat in einem Aufsatz in der „Kölnischen Volkszeitung“ nach Abschluß der Pariser Konferenz im August vorigen Jahres ausgeführt, daß der Mittellandkanal im Mittelpunkt der deutschen Wasserstraßenpolitik steht. Er sei in Aussicht genommen worden, um die deutschen Ströme vom Rhein zur Oder miteinander zu verbinden und um die Eisenbahn zu entlasten. Schon bei den ersten Beratungen des Mittellandkanals hätte sich eine starke Gegnerschaft bemerkbar gemacht. Nur die Zusage von Ausgleichsmaßnahmen an die an der Oder gelegenen Provinzen habe den Beschluß zum Bau des Mittellandkanals ermöglicht. Die damals durch die preußische Staatsregierung gegebenen Versprechungen müßten auch heute noch gehalten werden. Der Mittellandkanal sei, wenn man die gesamten Wasserstraßen vom Rhein ab betrachtet, zu drei Viertel fertiggestellt. Ich darf wohl noch hinzufügen, daß die Reichsregierung ebenso wie bestimmte parlamentarische Kreise auf dem Standpunkt stehen, daß das investierte Kapital nutzbar gemacht werden müßte. Mit anderen Worten, der Mittellandkanal muß fertig gebaut werden.

Was wird denn eintreten, wenn der Mittellandkanal fertig ist? Ich bedaure, daß nicht mehr Material von den verschiedensten Wirtschaftszweigen vorliegt. Für die Kohle tritt eine Frachtermäßigung vom Ruhrrevier bis Berlin von 6,10 RM. je Tonne gegenüber der jetzigen Eisenbahnfracht und von 4—4,50 RM. je Tonne gegenüber der Fracht auf dem Wasserwege über Rotterdam—Hamburg oder Rotterdam—Stettin ein. Die westdeutsche Eisenindustrie erhält durch den Bau des Mittellandkanals eine Frachtverbilligung von 12—20 RM. je Tonne Eisen. Diese Frachtverbilligungen können weder durch Senkung der Löhne noch durch andere Einsparmaßnahmen eingeholt werden. Oberschlesische Kohle und Eisen müssen vom Berliner Markt verschwinden. Erst südlich Berlin wird wieder eine Konkurrenz möglich sein. Das Waldenburger Kohlenrevier sieht sich in seinen Absatzinteressen mit Recht stark bedroht, weil es in stärksten Wettbewerb mit Oberschlesien kommen muß. Denn wenn sich der Absatzmarkt verengt, dann müssen die verbleibenden Konkurrenten sich in den Rest teilen. Das Bild ist leider noch nicht vollständig. Ich habe hier nicht die Absicht, gegen den polnischen Handelsvertrag zu polemisieren. Aber ich muß doch feststellen, daß nach Pressemeldungen 350 000 t Kohle monatlich von Polen abgenommen werden sollen.

Das sind 4 200 000 t im Jahre oder ein Fünftel der ober-schlesischen Kohlenförderung. Die Belegschaft im ober-schlesischen Kohlenbergbau beträgt rund 55 000 Köpfe. Für 11 000 Arbeitskräfte werden dann die Kohlen in Polen ge-fördert. Sehr wahrscheinlich werden Oberschlesien und das Waldenburger Revier zusammen 11 000 Dauerarbeitslose be-kommen, denn die polnische Kohle muß doch irgendwo deutsche Kohle verdrängen.

Die Lage der ostdeutschen Wirtschaft ist schon heute äußerst schwierig. Sieht man aber die kommenden Ereignisse ganz nüchtern an, dann wird das Bild ganz trübe. Wer nicht will, daß es zu einem vollständigen Zusammenbruch unserer ostdeutschen Wirtschaft kommt, der muß auf den baldigen Ausbau der Oder zu einem Groß-schiffahrtswege drängen. Das ober-schlesische In-dustriegebiet muß ferner an die Oder frachtlich herangebracht werden, und das Waldenburger Revier, das von dem Ausbau der Oder nur den Vorteil hat, daß ihm die Konkurrenz der ober-schlesischen Kohle erspart bleibt, muß durch die Reichs-bahn tarifliche Erleichterungen als Ausgleich erhalten. Wir müssen verlangen, daß die Oder zum Großschiffahrtsweg be-schleunigt ausgebaut wird, ganz unabhängig davon, ob der Mittellandkanal gebaut wird oder nicht.

Die östlichen Provinzen sind heute durch eine Schick-salsgemeinschaft verbunden. Die Stadt Stettin und ihr Hafen haben nur solange eine größere Bedeutung, als noch ein Hinterland vorhanden ist, mit dem Handel getrieben werden kann. Wenn unsere nächsten Nachbarn innerhalb der Reichsgrenze kaufunfähig geworden sind, an wen soll dann noch verkauft werden? Dann muß die eigene Wirtschaft auch verkümmern und schließlich absterben. An dem Ausbau der Oder zu einem Großschiffahrtsweg sind alle Volkskreise der Oderprovinzen gleichmäßig interessiert. Bricht die In-dustrie zusammen, dann steht dem Arbeiter und Angestellten Arbeitslosigkeit in Aussicht. Der Kaufmann und der Hand-werker können nur auf Absatz rechnen, wenn eine kauf-kraftige Bevölkerung vorhanden ist. An wen soll der Land-wirt anders verkaufen, als den städtischen und industriellen Konsumenten? Wenn die Industrie im Osten nicht gehalten werden kann, dann soll man auch keine Siedler mehr an-setzen. Zehntausend in der Industrie beschäftigte Menschen sind viel schneller zur Abwanderung gezwungen, als ein-tausend Bauern angesetzt werden können. Soweit sind die Fragen geklärt, daß wir wissen, die Oder kann zu einer leistungsfähigen Wasserstraße ausgebaut werden. Nach un-serer Meinung ist mit größter Beschleunigung der technische Plan für das Staubecken Krappitz—Cosel fertig-zustellen, damit mit dem Bau begonnen werden kann. Der Ausbau der mittleren und unteren Oder darf nicht zum Still-stand kommen. Im übrigen verweise ich auf die zusammen-gestellten Forderungen.

Nun gestatten Sie mir noch ein kurzes Wort an die Vertreter der Reichs- und Staatsregierung und an die Damen und Herren aus dem Reichstag und Landtag. In den letzten zehn Jahren gab es soviel Sorgen, daß die Not des deutschen Ostens ganz in den Hin-tergrund trat. Die Not hat jetzt einen Höhepunkt erreicht. Kommt nicht bald Hilfe, dann fürchte ich, wird es sehr schnell bergab gehen. Es kann dann zu spät sein. Unser Vaterland ist durch das Diktat von Versailles so klein geworden, daß alles getan werden muß, um weiteren Verlusten vorzubeugen. Deshalb bitte ich die Reichs- und Staatsregierung, uns zu helfen. Die parla-mentarischen Vertreter der Oderprovinzen, daran zweifle ich nicht, werden in Zukunft in gemein-samer Arbeit zusammenstehen, um den Osten dem Deutschen Reiche zu erhalten.

Im weiteren Verlauf gab Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Gothein einen Rückblick auf die Entwicklung des Oderschiffahrtsweges und ging dann auf Fragen tech-nischer Art ein. Der Ausbau des Ottmachauer Staubeckens werde der Schifffahrt zwar wesentliche Erleichterungen bringen, jedoch nicht im entferntesten dazu ausreichen, eine ständige Wassertiefe von 1,70 m zu erreichen. Der Redner wies besonders darauf hin, daß die Abmessungen des Mittellandkanals den Verkehr von 1000-Tonnen-Schiffen ermöglichen würden und daß auch sämtliche Schleusen der Oder, des Oder-Spree-Kanals und des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin Abmessungen für den 1000-Tonnen-Schiffs-verkehr erhalten müßen.

Landgerichtsrat a. D. von Stoephasius, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Oppeln: Nach den beiden einleitenden Referaten von Landesrat Ehrhardt und Minister Gothein über die wirtschaftliche Not des Ostens

und die Notwendigkeit des Oderaubaues ist es meine Auf-gabe, Ihnen ganz kurz die Gesichtspunkte zusammenzufassen, die das Interesse Oberschlesiens an dem Ode-rausbau bedingen. Lassen Sie mich an die Spitze meiner Ausführungen den Satz stellen, daß es sich hierbei um eine Schicksalsfrage Oberschlesiens handelt. Heute er-fordert dieses Problem, angesichts der östlichen wirtschafts-politischen Veränderungen der Nachkriegszeit und ihrer Folgen, der starken Herabminderung einer pfleglichen Be-handlung auf dem Gebiete des Gütertarifwesens, und endlich angesichts der sich aus dem Bau des Mittellandkanals für unser Gebiet ergebenden geradezu katastrophalen wirtschaft-lichen Rückwirkungen, eine Beachtung wie nie zuvor.

Der Ausbau der Oder zwecks Verbesserung der Schiff-fahrt zwischen Schlesien und Berlin sowie zwischen Schlesien und Stettin durch Erreichung einer für die Schifffahrt nutz-baren geringsten Wassertiefe von 1,7 m in genügender Breite während der ganzen Schifffahrtszeit, und zwar durch Anlage von Staubecken, von denen zunächst, wie es ausdrück-lich in den betreffenden Gesetzen heißt, das Ott-machauer Staubecken in Angriff genommen werden sollte, ist bereits durch die Gesetze vom 30. Juni 1913 und 4. Dezember 1920 festgelegt. Das Ziel, das damit erreicht werden sollte, ist der planmäßige Ausbau des Wasserstraßen-netzes auch im Osten, sowie die Erfüllung der von der preu-Bischen Regierung bereits 1899 und in den folgenden Jahren an Oberschlesien gegebenen feierlichen Zusicherung der preußischen Staatsregierung, die Parität der Frachtkosten zwischen dem Osten und dem Westen auf dem Schnittpunkt Berlin unbedingt zu gewährleisten. Wie sieht es mit der Er-füllung dieses planmäßigen Ausbaues des Wasserstraßen-netzes und der dem Osten gegebenen Versprechungen aus?

Während der Westen über ein ausgedehntes, dauernd ver-bessertes Wasserstraßennetz verfügt, das ihm gestattet, seine Produkte zu billigen Sätzen in einem weiten Radius abzu-setzen und immer weiter vorzudringen, haben wir im Osten gerade die Katastrophenjahre 1928 und 1929 hinter uns. 1928 war die Oder mit voller Last nur an 143 Tagen befahrbar und lagen bis 900 beladene Schiffe wochenlang in den Schleusenhaltungen der oberen Oder fest, wodurch, abgesehen von den sonstigen Schädigungen der Wirtschaft, allein an Schiffsfrachten ein Ausfall von 10 bis 12 Millionen Mark verursacht worden ist. 1929 war der Oderwasserstand noch schlechter, und ließ eine volle Auslastung der Schiffe nur an 106 Tagen zu. Es bedarf keiner weiteren Ausführun-gen, daß ein solcher Zustand der einzigen Wasserstraße des Ostens, der Oder, eine starke, nicht länger tragbare Zu-rücksetzung und Vernachlässigung des Ostens gegenüber dem Westen in sich schließt. Wenn wir auch anerkennen wollen, daß der nunmehr vor drei Jahren in Angriff genommene Bau des Ottmachauer Staubeckens dazu bestimmt ist, diesen un-haltbaren Zuständen gegenüber Abhilfe zu schaffen, so müssen wir doch immer wieder betonen, daß damit nur ein Anfang gemacht ist, der anerkanntermaßen nicht ausreicht, das Ziel der Vollschiffbarkeit der Oder zu erreichen. Das Staubecken von Ottmachau liefert nur 130 Millionen cbm Zuschußwasser, während 500 Millionen benötigt werden. Es bedarf daher neben dem Bau des Ottmachauer Stau-beckens auch noch der Anlage der weiteren Staubecken, die bei Sersno, Krappitz, Colo-nowska und Borganie geplant sind, sowie der Durch-führung der weiteren in den Richtlinien vorgesehenen Maß-nahmen. Darüber hinaus aber ist für Oberschlesien auch die endliche Lösung der nun auch schon seit zwei bis drei Jahrzehnten schwebenden Frage der Verbilligung der Vorräthe aus dem ober-schlesischen In-dustriebezirk bis zur Oder ein dringendes Erfordernis.

Sowohl von Minister Gothein wie von Landesrat Ehr-hardt ist Ihnen bereits dargelegt worden, welche enormen, ja vernichtenden Schädigungen der Bau des Mit-tellandkanals für Oberschlesien nach sich zieht. Was das wirtschaftlich bedeutet, insbesondere im Hinblick auf die uns darüber hinaus noch aus dem deutsch-polnischen Handelsvertrag drohenden gewaltigen Schädigun-gen, ergibt sich von selbst. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die anderen Industrien, Zement, Papier usw., sowie auch für die Landwirtschaft. Mit der am meisten ge-fährdeten Montanindustrie steht und fällt die ganze ober-schlesische Wirtschaft; sie bildet das Rückgrat des ober-schlesischen Wirtschaftslebens. Wird die Montanindustrie der westlichen Konkurrenz ge-opfert, dann geben Sie damit zugleich ganz Oberschlesien auf, und machen uns damit die Erfüllung der uns an der

Ostgrenze auferlegten nationalen und kulturellen Aufgaben unmöglich.

Wir können nicht sagen, daß wir in Oberschlesien die Empfindung und das Vertrauen haben, daß die Schwere unserer wirtschaftlichen Situation und die unausbleiblichen auch nationalen Folgen des zurzeit unaufhaltsam fortschreitenden wirtschaftlichen Zusammenbruchs in Oberschlesien in Berlin schon in vollem Umfange erkannt und gewürdigt werden. Solange auf der einen Seite für den Ausbau des Mittellandkanals jedes Jahr ganz erhebliche Mittel bereitgestellt werden, auf der anderen Seite aber für die Wasserzufuhr der Oder in trockenen Jahreszeiten nicht einmal die Pläne für den Bau der notwendigen Staubecken vorliegen, ist bei uns nicht die Gewißheit vorhanden, daß die Oderfrage, wie es uns wiederholt zugesagt ist, mit dem Bau des Mittellandkanals zugleich gelöst wird. Erst kürzlich ist in einem Antwortschreiben des Reichsverkehrsministeriums zum Ausdruck gebracht, daß mit Rücksicht auf die Finanzlage des Reiches der ursprünglich für den Ausbau der Oder unterhalb Breslaus im Reichshaushaltsplan für 1930 eingesetzte Betrag eine Kürzung erfahren, daß ferner von einer Einstellung von Etatsmitteln für den so notwendigen Bau einer zweiten Schleuse bei Ransern für 1930 abgesehen werden müsse, und daß endlich der Bau weiterer Staubecken noch in der Schwebe sei. Wir erkennen gern an, daß die gegenwärtige äußerst gespannte Finanzlage des Reiches zu äußerster Sparsamkeit zwingt, und demgemäß vielfach eine Kürzung von Beträgen erforderlich macht. Zum mindesten fordern wir dann aber, daß die Sparsamkeitsmaßnahmen auf die in Frage kommenden Gebiete gleichmäßig verteilt werden. Bisher war dies nicht der Fall. So sind z. B. im vorigen Jahr die Ansätze des Haushaltsentwurfes bei den Staubecken von Ottmachau um 34 Proz. und bei der Regulierung der Oder unterhalb Breslaus um 33 $\frac{1}{3}$  Proz. gekürzt worden, während die für den Mittellandkanal vorgesehenen Summen nur eine Kürzung von 15 Proz. erfahren haben. Gegen eine solche schwerwiegende Schädigung oberschlesischer Interessen muß mit allem Nachdruck Einspruch erhoben und gefordert werden, daß hierbei ein gerechter Maßstab Anwendung findet, und daß in Zukunft die Anlage der neuen künstlichen Wasserstraße nicht mehr bevorzugt wird gegenüber dem so dringend notwendigen Ausbau der natürlichen Wasserstraße der Oder.

Die Ansichten über den Ausbau und die Fortsetzung des Mittellandkanals sind geteilt; erst in letzter Zeit sind von bedeutenden Wirtschaftsorganisationen Ost- und Mitteldeutschlands Eingaben gegen die Fortsetzung des Baues des Mittellandkanals der Reichs- und Staatsregierung eingereicht worden. Ich will zu dieser Frage hier nicht Stellung nehmen, aber auf eines möchte ich, wie dies seitens unserer Kammer auch schon früher geschehen ist, immer wieder hinweisen. Als die Wasserstraße durch den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 von dem Reich übernommen wurde, hat sich das Reich in § 18 des Gesetzes verpflichtet, die von den Ländern begonnenen Bauten an den Wasserstraßen fortzuführen. Diese Verpflichtung ist jedoch — obwohl man dies eigentlich wohl auch als selbstverständlich ansehen muß — ausdrücklich von der Bedingung abhängig gemacht, daß später auch noch das Bedürfnis zu der Fortführung dieser Bauten in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage des Reiches entgegenstehen. Nun, bei den gewaltigen Schäden, die dem Osten bei den schon an sich so schwierigen Wirtschaftsverhältnissen in Deutschland aus dem Bau des Mittellandkanals erwachsen, und der in- folgedessen ablehnenden Einstellung weiter Wirtschaftskreise Deutschlands gegenüber diesem Bau, ist die Reichsregierung m. E. nicht berechtigt, ohne weiteres das Vorhandensein eines Bedürfnisses zu der Fortsetzung dieses Baues anzunehmen und ebenso dürfte die Frage, ob nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage des Reiches dem Ausbau des Mittellandkanals, der jetzt noch 300 bis 400 Millionen Mark erfordert, entgegenstehen, bei der heutigen Finanzlage zum mindesten zweifelhaft sein. Die Reichsregierung hat das Vorhandensein eines wirtschaftlichen Bedürfnisses und der finanziellen Möglichkeit des Weiterausbaues des Mittellandkanals bisher jedoch ohne weiteres als gegeben angesehen und hat demgemäß die Mittel für die Fortsetzung des Kanalbaues nicht durch eine besondere Gesetzesvorlage angefordert, sondern stets einfach in den Etat eingestellt. Erfreulicherweise ist uns jedoch in letzter Zeit bekannt geworden, daß die Ansicht, daß die Reichsregierung keine unbedingte Verpflichtung zur Fortführung des Mittellandkanalbaues den Ländern gegenüber habe, sondern daß diese Verpflichtung

von den genannten beiden Voraussetzungen abhängig sei, die nunmehr nochmals eingehend geprüft werden müssen, auch in den maßgebenden Kreisen der Reichsregierung stark an Boden gewonnen habe. Wir begrüßen dies auch deshalb ganz besonders, weil gerade auch Reichsverkehrsminister Dr. Stegerwald bei verschiedenen Gelegenheiten Veranlassung genommen hat, mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß der Bau des Mittellandkanals an die Gewährung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen für den Osten gebunden ist, und daß an diesen nicht gerüttelt werden dürfe.

Ich möchte daher an die Abgeordneten des Ostens die dringende Bitte richten, auch ihrerseits nunmehr mit allem Nachdruck auf die Vorlage eines besonderen Gesetzesentwurfes betr. den Weiterbau des Mittellandkanals, wie es stets früher der Fall gewesen ist, zu dringen, damit auf diese Weise auch dem Parlament die Gelegenheit geboten wird, die Frage der Wirtschaftlichkeit des Kanals und der finanziellen Durchführbarkeit unter den heutigen Verhältnissen nochmals und zwar eingehender als es bei den Etatsberatungen möglich ist, zu prüfen, und damit dann auch insbesondere die außer dem Oderausbau für den Osten notwendigen Sicherungen ebenfalls in das Gesetz mit aufgenommen werden. Möge es auf diese Weise gelingen, unser schon jetzt schwer ringendes Oberschlesien vor dem sonst unvermeidlichen Zusammenbruch zu bewahren und ihm auch in weiterer Zukunft die Erfüllung seiner so wichtigen nationalen Aufgaben an der Ostgrenze zu ermöglichen.

Nach weiteren Darlegungen eines Vertreters des Niederschlesischen Steinkohlensyndikats und des Präsidenten der Landwirtschaftskammer Niederschlesien, der für die landwirtschaftlichen Interessen Niederschlesiens sprach, machte der **Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Konsul Gribel**, folgende Ausführungen: Ich habe die Ehre, zu dem Problem „Oderausbau“ vor Fertigstellung des (die Wettbewerbsverhältnisse stark verschiebenden) Mittelland-Kanals vom Standpunkt der pommerischen Landwirtschaft, des Handels und der Industrie des Stettiner Wirtschaftsbezirks und des Seehafens Stettin als Mündungshafen der Oder kurz Stellung zu nehmen. Die pommerische Landwirtschaft wünscht eine vollkommen durchgeführte Oderregulierung im Interesse der Landeskultur, zur Beseitigung von Niedrigwasser und zur Verhütung von Hochwasserschäden sowie im Interesse des Verkehrs. Die pommerische Landwirtschaft muß in der Lage sein, ihre Produkte an Massengütern und die Erzeugnisse der landwirtschaftlichen Nebengewerbe jederzeit zu billigen Frachtsätzen binnenwasserwärts in die Verbrauchsgebiete zu transportieren. Der Mittelland-Kanal wird das Eindringen ausländischer landwirtschaftlicher Erzeugnisse und solcher der landwirtschaftlichen Nebengewerbe — besonders auf dem Berliner Markt — stark erleichtern und die pommerische Landwirtschaft empfindlich schädigen. Industrie und Handel bedürfen einer sicheren, mit Ausnahme der Eiszeiten ständig vollschiffigen Oderwasserstraße zum Hertransport ihrer Rohstoffe und Halbfabrikate und zum Abtransport ihrer Fertigfabrikate. Die weitere Stärkung des Übergewichts der gewaltigen westdeutschen Industrie durch den Mittelland-Kanal ohne die in den Leitsätzen erwähnten Ausgleichsmaßnahmen ist für Handel und Industrie des Stettiner Wirtschaftsbezirks untragbar.

Für den Seehafen Stettin, gelegen an der Mündung des auf 700 Kilometer schiffbaren Oderstroms mit Querverbindungen nach Elbe und Weichsel, ist die ständige Vollschiffbarkeit der Oderwasserstraße dringend erforderlich. Die Möglichkeit der Verwendung des 1000-to-Kahns, der das Regelschiff auf den westdeutschen Wasserstraßen bilden soll, muß auch im Interesse des Seehafens Stettin endlich geschaffen werden. Die Nichtdurchführung der geforderten Maßnahmen bedeutet, daß der Seehafen Stettin seiner natürlichen Vorzüge und Vorteile beraubt würde, die allein ihn in den Stand setzen, dem Wettbewerb der mit künstlichen Mitteln großgezogenen Weichselhäfen standzuhalten.

Dem untragbaren Wettbewerbsdruck vom Osten nach in Gestalt des Mittelland-Kanals eine neue Gefahr im Westen, die fast 1 Millionen to, also fast  $\frac{1}{5}$  des gesamten Seehafenschiffes Stettins gefährdet. Für diese starke Schädigung seiner Seehafeninteressen wird Stettin bei anderer Gelegenheit besondere wirksame Ausgleichsmaßnahmen — z. B. Aufhebung der Vertiefungsabgabe auf der Seewasserstraße Stettin—Swinemünde, beschleunigte Fertigstellung der Hafenbauten in Stet-

tin, zweckentsprechende eisenbahntarifari- sche Maßnahmen sowie Gebührenermäßi- gung auf der Wasserstraße Stettin—Berlin — fordern müssen. Wir im Osten haben bisher in be- wußter Selbstlosigkeit die Augen nach dem Westen gerichtet, um die Abwehrfront des Westens zu stärken. Nach Er- leichterung der Verhältnisse im Westen müssen wir verlangen, daß der Westen sich nunmehr auch mit den Nöten des Ostens befaßt und dem Osten Dank zollt für das, was Ostdeutschland, ein Grenzland wie Westdeutschland, jahrelang an eigenen Wünschen dem grö- ßeren Ziele der Befreiung Westdeutschlands von fremder Besetzung untergeordnet hat. Der deutsche Osten erwartet, daß das gesamte deutsche Volk, Regierungen und Parlamente, nunmehr ebenso tatkräftig und einig die bescheidenen Wün- sche des Ostens erfüllen, die für ihn und für ganz Deutsch- land lebenswichtig sind.

An diese Referate schloß sich eine Aussprache an, in der Staatssekretär Gutbrod das Wort er- griff und folgendes ausführte:

Der Reichsverkehrsminister Dr. Stegerwald hat mich beauftragt, sein lebhaftes Bedauern darüber zum Ausdruck zu bringen, daß er infolge schwerwiegender politischer Ent- scheidungen in dieser Stunde seine Absicht, den heutigen Tag in ihrer Mitte zu verbringen, leider im letzten Augenblick hat aufgeben müssen. Er bedauert das um so mehr, als er, wie Ihnen allen bekannt, seit Monaten den ersten Willen gehabt hat, hier persönlich in ihrer Mitte über Ihre Nöte und Sorgen sich mit Ihnen auszusprechen. Sie haben, Herr Präsident, ebenso wie die übrigen Herren Vorredner, auf die schwierige wirtschaftliche Lage hingewiesen, in welcher sich Schlesien zurzeit befindet. Ich glaube, daß niemand, welcher an verantwortlicher Stelle im öf- fentlichen Leben arbeitet, die Größe und die Bedeutung des Problems verkennt, das wir in Schlesien und in der ganzen Grenzmark des Reiches zu lösen haben. Die Aufgabe erschöpft sich nicht nur darin, die Eisenbahnlinien, welche durch die unverständliche Grenzziehung durchschnitten und zu toten Strängen geworden sind, durch neue Bahnbauten derart mit- einander zu verbinden, daß die auf den wechselseitigen Ver- kehr miteinander angewiesenen Städte und Gemeinden ihre wirtschaftlichen Beziehungen wieder aufnehmen können. Es handelt sich auch nicht nur darum, das Landstraßennetz zu ergänzen, sondern es geht um mehr: Wir müssen den Grenzkreisen, welche durch die Abtretung deutschen Gebietes an Polen und die Tschechoslowakei aus ihren bis- herigen wirtschaftlichen Verbindungen herausgerissen sind, neue Bezugsquellen und neue Absatzgebiete erschließen, und können ihnen die Arbeitsmöglichkeiten für ihre Bevölkerung nur geben, wenn wir neue Ver- kehrslinien schaffen. Von den Arbeitsmöglichkeiten hängt nicht nur das wirtschaftliche Bestehen, sondern auch die kulturelle Entwicklung und die nationale Sicherung un- serer Grenzmark ab. Der Kampf geht um das Deutschum, um die Erhaltung eines gesunden, deutschen Bauern- und Ar- beiterstandes, um unsere Sprache und unsere Kultur. Wenn wir nicht alles daran setzen, um in diesen Gebieten, welche dem slawischen Ansturm unmittelbar ausgesetzt sind, die An- ziehungskraft deutscher Wirtschaft und deutschen Wesens zu stärken, würden wir das Volkstum, das durch alle schweren Zeiten hindurch treu zum Reich gestanden hat, aufgeben.

Die Aufgaben, welche uns im deutschen Osten er- wachsen, sind nicht in kurzer Zeit zu erfüllen. Wir werden erst in diesen Tagen dazu gelangen, die ungeheuren Fragen, welche bei Beendigung des Krieges im Verträge von Ver- sailles ungelöst geblieben waren, durch den Youngplan zu regeln und durch Abschluß des Liquidationsabkommens, sowie eines Handelsvertrages die Verständigung mit unserem öst- lichen Nachbar herbeizuführen. Ich weiß, daß diese Ver- träge von vielen deutsch empfindenden Männern mit ernster Sorge betrachtet werden, und daß gerade im deutschen Osten große, aus vaterländischem Verantwortungsbewußtsein ent- springende Widerstände gegen dieses Abkommen bestehen. Ich glaube aber, sagen zu dürfen, daß uns erst die Berei- nigung aller aus dem Kriege hervorgegangenen Fragen die Möglichkeit bietet, mit voller Kraft an die innere Erstarke- nung unserer gefährdeten Gebiete zu gehen, und daß wir eine geordnete Finanzwirtschaft erst aufbauen können, wenn wir durch klare Abgrenzung unserer Verpflichtungen die Grund- lage für die Kreditfähigkeit des Deutschen Reiches herge- stellt haben. Ohne Anleihen sind die wirtschaft- lichen und verkehrspolitischen Aufgaben im deutschen Osten nicht zu erfüllen. Wir können

nicht auf die Dauer die Kapitalinvestitionen, die notwendig sind, aus laufenden Steuermitteln bestreiten. Wir kommen sonst dauernd zu einer steuerlichen Belastung aller Zweige der Wirtschaft, welche notwendigerweise mit der Aufzehrung der Substanz zu enden droht. Wir müssen, wie in der Vor- kriegszeit, dazu gelangen, in unserer Haushaltsführung die ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben zu unterscheiden und die außerordentlichen Ausgaben auf Anleihe zu nehmen. Mit der Möglichkeit, Anleihen zu erhalten, wird das Zeitmaß, in welchem wir die großen Verkehrsarbeiten des deutschen Ostens lö- sen können, bestimmt. Das nächste Haushaltsjahr wird eines der schwersten sein, welches wir überhaupt bis- her zu überwinden hatten. Vom Jahre 1931 ab können wir auf eine gewisse Entlastung hoffen, und in den späteren Jah- ren bei geordneter Wirtschaftsführung daran denken, mit Ernst und vorausschauend an die Probleme heranzugehen, welche uns die besonders schwierigen Verhältnisse im Osten bieten.

Mit besonderer Sorge verfolgen Sie in Schlesien die Arbeiten am Mittelland-Kanal, und vergessen vielleicht dabei, daß der Mittellandkanal kein Projekt ist, welches das Reich erst in den letzten Jahren aufgenommen hat, sondern daß die Verbindung von Rhein und Elbe und über die Havel zur Oder einen Plan darstellt, welcher zu den ältesten Wasserstraßenprojekten Preußens gehört. Preußen hat schon zu Ausgang der 70er Jahre den Gedanken aufgenommen, die drei großen Wasserstraßensysteme der norddeutschen Tief- ebene durch einen Kanal miteinander zu verbinden, und ver- folgte dabei das staatspolitische Ziel, die östlichen und west- lichen Provinzen, die bis zum Jahre 1866 durch das alte Königreich Hannover getrennt waren, unlösbar miteinander zu verankern. Von diesem staatspolitischen Ziel hat sich die preußische Regierung bis zum Ausbruch des Krieges leiten lassen, und bei dem Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom Reiche verlangt, daß es diese alte preußische Aufgabe an erster Stelle erfülle. Das Reich war, wenn es die Wasserstraßen übernehmen und mit gleich- zeitiger Übernahme der Eisenbahn eine einheitliche Reichs- verkehrspolitik begründen wollte, gezwungen, die von den Län- dern begonnene Politik bis zu einem gewissen Abschluß fort- setzen und kann jetzt, nachdem so erhebliche Kapitalien in das Unternehmen des Mittellandkanals hineingesteckt sind, unmöglich davon zurücktreten. Wir sind uns aber darüber vollständig klar, daß der Mittel- landkanal nicht dazu führen darf, Schlesien und Schlesiens Wirtschaft von ihrem natür- lichen Absatzgebiet in Berlin zu verdrängen und sie in dem Winkel, der durch die Umklammerung Polens und der Tschechoslowakei gebildet wird, langsam absterben zu lassen. Das Reich hat darum, wie es auch von Preußen schon in Angriff genommen war, die natürliche Lebensader Schlesiens, die Oder, auszubauen, fortzuführen, und ich kann wiederholt die bestimmte Erklärung abgeben, daß die Bauten an der Oder spätestens zu dem Zeitpunkt fertiggestellt sein werden, wo der Verkehr auf dem Mittellandkanal nach Berlin eröffnet wird. Ich kann ebenso die von dem Reichsverkehrs- minister von Guérard gegebene Zusage wiederholen, daß die Regierung durch tarifari- sche oder andere Maßnahmen dafür Sorge tragen wird, daß die Kohle auf dem Mittelland- kanal vom Ruhrgebiet nicht billiger nach Berlin gelangen kann, als es von Schlesien her möglich sein wird.

Ich verstehe die Besorgnisse, welche in Entschließungen der politischen und wirtschaftlichen Körperschaften Schle- siens immer wieder zum Ausdruck kommen, daß die Reichs- regierung den Schädigungen, welche der Mittellandkanal mög- licherweise für Schlesien bringen wird, nicht genügend Beach- tung schenkt. Aber ich glaube, daß die schlesischen Kreise das Vertrauen zu der Regierung — und sei die Regierung zu- sammengesetzt, wie sie es auch immer sein mag — haben dürfen, daß keine Regierung den elementaren Gedanken aus dem Auge verlieren wird, daß das deutsche Reich in seinem Bestande nur leben und erhalten bleiben kann, wenn die deutsche Wirtschaft und die deutsche Kultur in Schlesien und in der ganzen Ostmark gestärkt und gefestigt wird. Ich bitte sie, davon überzeugt zu sein, daß das Reichsverkehrsmini- strium gewillt ist, gemeinschaftlich mit Ihnen an der Lösung des Problems mit allen seinen Kräften weiterzuarbeiten im Sinne des alten Spruches: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Handelskammerpräsident Dr. Grund schloß die Kund- gebung mit Dankesworten an die Teilnehmer, insbesondere an den Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, der erfreu- licherweise eine bindende Zusage in dem Sinne der Kund- gebung erteilt habe.

## Steuerwesen.

**Umsatzsteuermerkblatt.** Die Industrie- und Handelskammer Krefeld hat ihr Umsatzsteuermerkblatt nach dem Stand der Gesetzgebung am 1. 2. 1930 neu und wesentlich erweitert herausgegeben. Das Merkblatt bringt eine gedrängte Zusammenfassung aller Bestimmungen über Einfuhr, Durchfuhr, Ausfuhr, Veredelungsverkehr, Großhandelsprivileg, Freilisten, alle maßgeblichen Buchführungsvorschriften und stellt vor allem die Vergünstigungen und Erleichterungen des Gesetzes in den Vordergrund. Die außerordentlich umfangreiche und wichtige Rechtsprechung zu § 7 U.St.G., ferner die zahlreichen, z. T. nicht veröffentlichten Verwaltungsanweisungen und Entscheidungen über die Auslegung der Freilisten 1a und 1b mit den dazugehörigen Zolltarifnummern, über die privilegierten Bearbeitungsvorgänge bei der verlängerten Einfuhr, Ausfuhr und beim Veredelungsverkehr sind bis in die jüngste Zeit hinein berücksichtigt. Durch eine übersichtliche Druckanordnung ist eine rasche und zuverlässige Unterrichtung möglich. Das Merkblatt faßt die wichtigsten Gesichtspunkte bei der Umsatzsteuer zusammen und wird wie die früheren sehr schnell vergriffenen Auflagen ein wertvolles Hilfsmittel für den Kaufmann und den Steuerberater sein.

Das Merkblatt kann von der Industrie- und Handelskammer Krefeld zum Preise von RM. 0,60 (bei Sammelbestellungen zu ermäßigtem Preis) zuzüglich Porto bezogen werden.

## Kreditschutz.

### Eingestellte Vergleichsverfahren.

1. Stettiner Dachpappen- und Teerprodukte-Fabrik Albert van Gogh, Inh. Albert van Gogh, Stettin, Hindenburgstraße 2 (15. 2. 1930).
2. Kaufmann Bruno Neumann, Inhaber der Firma Helene Stenzel Nachf., Schuhgeschäft, Stettin-Züllchow, Chausseestr. 6 (27. 2. 1930).
3. Gebr. Stamborsky, Herrenkleiderfabrik, Stettin, Neue Königsstr. 1 (3. 3. 1930).
4. Kruse & Sohn, Inh. Ulrich Kruse, Buchdruckerei und Papierverarbeitung, Stettin, Oberwiek 4 (5. 3. 1930).

### Eröffnete Konkursverfahren.

Name der Firma:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Spicker & Gneust, Getreide-Agenturgeschäft	Stettin, Königsstraße 7	26. 2. 30	Kaufmann Ernst Kunz Stettin, Kantstr. 7
Nachlaß des Zimmermeisters Emil Schleyer	Anklam	27. 2. 30	Rechtsanwalt Neumann. Anklam
Kaufmann Erich Laasch, Kolonialwarengroßhandlung	Stettin, Speicherstraße 31-33	27. 2. 30	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Gr. Domstr 24
Zimmermeister Franz Engelmänn, Hoch- und Tiefbaugeschäft	Stettin, Schwarzer Damm 13	6. 3. 30	Bücherrevisor Rudolf Altmann, Stettin, Birkenallee 36
Kaufmann Willy Boettcher, Inh. der Firma Most & Kern, Waren-großhandlung	Stettin, Speicherstraße 21	6. 3. 30	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstr. 7
Kaufmann Johannes Stüwe	Gülzow i. Pom.	6. 3. 30	Kaufmann Franz Selle, Gülzow
Kaufmann Ferdinand Gloede, Inh. der Firma Gloede & Kuhr, Waren-großhandlung	Stettin, Kronenhofstraße 29	8. 3. 30	Bücherrevisor Kurt Jonas Stettin, Frauensstraße 50

## Postwesen.

**Postscheckverkehr.** Die Oberpostdirektion Stettin teilt mit, daß in der Benachrichtigung, die jedem neuen Postscheckkunden bei Eröffnung eines Kontos vom Postscheckamt zugeht, empfohlen wird, für den Geschäftsverkehr Briefbogen u. dgl. mit dem Vermerk: Postscheckkonto . . . Nr. . . . zu verwenden und diesen Vermerk in der auf den Ueberweisungs- und Scheckheften angewandten Form groß und in deutlichen Ziffern hervortretend aufdrucken zu lassen. Diese Anregung wird von den Postscheckkunden nicht immer beachtet; vielfach werden auch von den Druckereien für das Drucken der Kontonummern zu kleine oder schlecht lesbare Ziffern benutzt, was zu Verwechselungen von Zahlen und zu Weiterungen bei der Gut-

schrift führt. Es ist den Postscheckkunden zu empfehlen, zur Beseitigung dieser Mängel auf Briefbogen, Rechnungen, Quittungen und dergl. stets auch das Postscheckkonto in der oben bezeichneten Form an gut sichtbarer Stelle aufdrucken zu lassen und für den Druck der Kontonummern nicht zu kleine Ziffern mit deutlichem und klarem Schriftbild verwenden zu lassen. Zweckmäßig ist es außerdem noch, die Einer und Zehner der Kontonummern etwas kleiner drucken zu lassen als die vorangehenden Hunderter, Tausender usw.

**Verzeichnis der Postscheckkunden.** Die Verzeichnisse der Postscheckkunden bei den Postscheckämtern im Deutschen Reich werden in nächster Zeit nach dem Stande vom 1. Januar 1930 erscheinen. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen, die auch über die Preise Auskunft erteilen. Postscheckkunden erhalten die Verzeichnisse auf Wunsch von ihrem Postscheckamt unter Abbuchung des Preises von ihrem Konto; sie können sich auch den regelmäßigen Bezug durch einmalige Bestellung bei ihrem Postscheckamt sichern.

## Außenhandel.

**Deutsch-Australische Handelskammer.** Am 23. August 1929 ist in Sidney, 4, Bridge Street, eine Deutsch-Australische Handelskammer gegründet worden. Ein Auszug aus den Satzungen dieser Kammer ist der Industrie- und Handelskammer zu Stettin zugegangen und kann Interessenten zur Verfügung gestellt werden. Die Deutsch-Australische Handelskammer ist ein Zusammenschluß der am Güteraustausch zwischen Deutschland und Australien beteiligten Firmen in Australien. Die Deutsch-Australische Handelskammer, deren Errichtung vom Deutschen Generalkonsulat in Sidney gefördert wurde, hat es sich zur besonderen Aufgabe gemacht, den Güteraustausch zwischen den beiden Ländern zu fördern, wirtschaftliche Gegensätze auszugleichen und insbesondere den ihr beitretenden Mitgliedern in Deutschland Auskünfte zu erteilen, Absatzgelegenheiten nachzuweisen und Vertreter zu benennen. Firmen, die am Handelsverkehr mit Australien beteiligt sind oder daran Interesse haben, mit der neuen Kammer in Verbindung zu treten, kann empfohlen werden, die Mitgliedschaft zu erwerben.

**Deutsche Handelskammer in Paris.** Am 19. Februar 1930 ist in Paris eine Deutsche Handelskammer gegründet worden. Der Vorstand der Kammer besteht aus folgenden Personen: Ernst Fischer (Carl Zeiß, Jena, und Zeiß-Ikon, Dresden), Paris, Vorsitzender, F. Jacobson, Bankier, Paris, Direktor Kahrweg (Siemens-France), Paris, Bergner, Paris, Eberhard (Otto Wolff), Paris, Eliat (Deutsche Bank und Diskonto-Gesellschaft), Paris, Dr. Meyer, (Mercedes-Benz), Paris. — Als ständige beratende Mitglieder gehören dem Vorstand an: Gesandtschaftsrat Dr. Döhle (Deutsche Botschaft, Paris), Dr. Riedberg (Deutscher Vertreter bei der Internationalen Handelskammer, Paris). Ein Abdruck der Satzungen ist der Industrie- und Handelskammer zu Stettin zugegangen. Interessenten können ihn auf Wunsch erhalten. Danach handelt es sich bei der neuen Kammer um eine deutsche Organisation, die den für die Anerkennung deutscher Auslandshandelskammern aufgestellten Grundsätzen entspricht. Wie die Zusammensetzung des Vorstandes zeigt, sind namhafte Vertreter der deutschen wirtschaftlichen Interessen in Frankreich an der Kammer beteiligt. Ihre Errichtung entspricht einem bestehenden Bedürfnis nach einer Interessenvertretung der deutschen Kaufmannschaft in Frankreich. Die hierfür gewählte Form der Gründung einer deutschen Handelskammer bedeutet gleichzeitig die Schaffung eines Instituts für die Förderung des deutsch-französischen Handelsverkehrs. Durch die Mitgliedschaft des Leiters der Konsulats- und Wirtschaftsabteilung der Deutschen Botschaft im Vorstand der Kammer erscheint eine zweckmäßige Zusammenarbeit der Wirtschaftsabteilung der Botschaft und der Kammer gesichert. — Die Mitgliedschaft des Deutschen Vertreters bei der Internationalen Handelskammer im Vorstand der Kammer wird die Verbindung zwischen der Kammer und den deutschen Wirtschaftsvertretungen im Reich fördern. Die neue Kammer wird ihre Tätigkeit voraussichtlich am 1. April d. J. aufnehmen. Ihre Adresse ist vorläufig: Paris, 18/20, Faubourg du Temple.

**Weltwirtschaftliches Archiv in Mexiko.** Das Ibero-amerikanische Institut in Hamburg hat der Kammer mitgeteilt, daß zur Zeit in Mexiko ein Weltwirtschaftliches Archiv gegründet worden ist, dem die Vermittlung zwischen Mexiko und den übrigen Ländern obliegen soll. Das Archiv bittet um Ueberlassung von geeignet erscheinenden Statuten, Prospekten, Katalogen, die es in den Stand setzen würden,



Vor allem aber wird in dem Buche gezeigt, wie man sich des Terminmarktes bedienen muß. Der Verfasser gibt genaue Angaben über das Wesen der einzelnen Warengattungen, ihre Produktion und Verarbeitung sowie über die Bestimmungen und Gebräuche der wichtigsten Warenbörsen. Eingehend und leicht verständlich werden die Terminmärkte für Zucker, Getreide, Kaffee, Kakao, Pfeffer, Schmalz behandelt. Zahlreiche Tabellen und Beispiele erläutern die Ausführungen.

### Angebote und Nachfragen.

- 11116 Berlin. Technisches Büro für Abwasser-Anlagen. Wasserreinigung, Wasserversorgung sucht zum Ausbau seiner Organisation im Bezirk Stettin einen geeigneten Vertreter (Architekten, Bauunternehmer), der über gute Beziehungen in Baukreisen verfügt und bei den für die Anlagen maßgebenden Behörden gut eingeführt ist.
- 11412 Mazagan (Marokko) sucht Geschäftsverbindung mit Pflanzenhaar-Importeuren und ferner Vertreter für den Vertrieb dieses Artikels.
- 11341 Uster (Schweiz) sucht für den Verkauf des echten Schweizer Emmentaler Käse in Laiben und Schachteln gut eingeführte Vertreter.
- 11350 Bombay (Indien) sucht als Exporteur von indischem Tee und anderen Waren (Gewürzen, Konfekt, Zuckerwerk), sowie indischen Spezialitäten, wie z. B. Messingarbeiten, Holzschnitzereien, Teppichen, indischen Seidentüchern Geschäftsverbindung mit deutschen Firmen, die Interesse an dem Import dieser Waren haben.
- 11449 Catania (Sizilien) wünscht Geschäftsverbindung mit hiesigen Importeuren von sizilianischen Produkten, und zwar Mandeln (süßen und bitteren), Haselnüssen, Pistazien, brauner Senfsaat usw.

- 11454 Beyrouth (Syrien) möchte Vertretungen erster deutscher Firmen für Syrien übernehmen.
- 11489 Chemnitz sucht bei Detaillisten gut eingeführten Vertreter für Strumpfwaren.
- 11549 Schwenke i. Westf. sucht für die Provinzen Pommern und Mecklenburg einen bei Grossisten und Detaillisten gut eingeführten Vertreter für den Verkauf von Aluminium-Bestecken.
- 11552 Jura (Litauen) sucht Geschäftsverbindung mit Holzimport- und Holzverarbeitungsfirmen des Bezirks, die für den Bezug von Fertigholz, wie Brettern, Bau-, Tischler- und Industrieholz usw. sowie von Rohholz Interesse haben.
- 11555 Wien sucht Geschäftsverbindung mit deutschen Ausfuhrfirmen für die Ausfuhr von in eigener Fabrik hergestellten Spezialitäten von Kondensatoren.
- 11582 Solingen sucht für den Absatz von wasserfestem Papier zum Auslegen von Fischkörben, Umwickeln von geräucherten Fischwaren etc. Geschäftsverbindung mit hiesigen Papierhändlern, Agenten etc.
- 11583 Genua sucht Geschäftsverbindung mit Vertreterfirmen, die bei Kolonialwaren-, Delikatessen- und Lebensmittelgroßhandlungen gut eingeführt sind.
- 106 R.N.R. Stettin sucht Geschäftsverbindung mit ausländischen Abnehmern von Holz.
- 11682 Aluminium-Werk in Lüdenscheid i. W. sucht für den Vertrieb von Aluminium-Haus- und Küchengeräten gut eingeführten Vertreter.
- 11566 Stettin sucht Vertreter der Kurzwarenbranche (Schnürsenkel, Maschinengarn, Knöpfe etc.).

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse 2 Trp., 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).

## 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.

Rußland. Sowjet-englische Wirtschaftsbeziehungen.

Palästina. Die wirtschaftliche Lage.

Rumanien. Lloydschiedsgericht in Temesvar.

Marokko. Eigentumsvorbehalt.

**Adressenmaterial.** Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel, Stettin, Börse II, liegen Anschriften von Importeuren deutscher Waren, sowie Adressen von Pitsch-Pine- und Hartholz-Exporteuren in den Vereinigten Staaten von Amerika vor, die vom Büro der Reichsnachrichtenstelle abschriftlich bezogen werden können.

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

**Firmenlisten und Merkblätter für den deutschen Außenhandel.** Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel sind nachstehend aufgeführte Firmenlisten und Merkblätter für den deutschen Außenhandel zugegangen, die auf dem Büro der Stelle eingesehen, bzw. von dem Handelsauskunftsamt der Zentralstelle für Außenhandel, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, gegen Erstattung der Unkosten bezogen werden können:

- Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Guatemala. (Nr. 27. Preis Rm. 0,50 zuzgl. Porto.)
- Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Großbritannien und Nordirland. (Nr. 27. Preis Rm. 0,75 zuzgl. Porto.)
- Verzeichnis deutscher und ausländischer Firmen mit deutschen Interessen in Siam. (Preis Rm. 2,— zuzgl. Porto.)
- Firmen in Peru. (Preis Rm. 3,— zuzgl. Porto.)

Liste von Handelsfirmen in der Republik Guatemala. (Preis Rm. 2,— zuzgl. Porto.)

**Spanisches Zollwesen.** Einige Pressestimmen der letzten Zeit über Verfügungen der Regierung in Zollschutz- und Industrieschutz-Angelegenheiten lassen darauf schließen, daß Ueberraschungen auf dem Gebiete des Zollwesens kaum zu befürchten sind und man vielmehr in manchen Kreisen darauf hofft, daß in absehbarer Zeit einige der übertriebenen Maßnahmen der letzten Jahre abgebaut werden. Von der geplanten Zolltarif-Revision hört man in Spanien nichts mehr, sie scheint augenblicklich vollständig zu ruhen. Im übrigen wird durch den Tiefstand der Pesete zurzeit die Einfuhr viel mehr behindert als durch die Zölle. Trotzdem verfolgt die Federacion de Industrias metalurgicas ihre Vorstellungen für eine Wiederherstellung des Zolltarifes vom Jahre 1922 mit allen später verfügbaren Koeffizienten; sie trat daher auch für ein Fernbleiben Spaniens von der Zollfriedenskonferenz in Genf ein, wogegen die Industrie-Kammer in Madrid in einer Eingabe an die Regierung gerade das Gegenteil, d. h. eine Vertretung Spaniens auf dieser Konferenz, beantragt hatte. Die Regierung hat durch die endlich erfolgte Ernennung ihrer Vertreter eine zwar positive, aber doch distanzierte Stellung eingenommen. Die mit Polen begonnenen Handelsvertragsverhandlungen kommen nicht weiter; mit Frankreich schweben wegen des Verbots des Verschnitts spanischer Weine mit solchen französischer Herkunft Verhandlungen, über die Näheres noch nicht ermittelt werden konnte. Die Presse der letzten Zeit bringt scharfe Erklärungen und Aufrufe der spanischen Weininteressenten, in denen mit Rücksicht auf das französische Weingesetz die sofortige Kündigung des spanischen-französischen Handelsvertrages gefordert wird.

**Wirtschaftslage in Varna.** Der Reichsnachrichtenstelle liegt ein Bericht über die Wirtschaftslage im Jahre 1929 in Varna vor, der sich mit dem Ein- und Ausfuhrgeschäft über Varna, mit der allgemeinen Lage der bulgarischen Industrie, mit den wirtschaftlichen Verhältnissen im Industriebezirk Gabrowo, mit dem Schiffsverkehr im Hafen von Varna und dem Außenhandelsverkehr über den Donauhafen Rustschuk befaßt. Interessenten können den Bericht von der Stelle erhalten.





Die Mitglieder des Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amtes erhalten auf die obengenannten Satze einen Rabatt von 25 Prozent. Firmen, die noch nicht Mitglied sind, aber dem Deutschen Ausstellungs- und Messe-Amt in diesem Geschäftsjahr beitreten, wurden wir die Ermäßigung auf den Mindestbeitrag von Rm. 100,— voll anrechnen.

Spätester Termin für Mailand: 18. März 1930.

Damit die sachgemäße Bearbeitung des für Mailand erbetenen Katalogmaterials gründlich und rechtzeitig erfolgen kann, bitten wir die Firmen dringend, unter Beifügung des Beteiligungsantrages und unter gleichzeitiger Einsendung des Unkostenbeitrages ihr Katalogmaterial umgehend an unsere Geschäftsstelle, Berlin W 10, Königin-Augusta-Str. 28, mit der äußerlich sichtbaren Bezeichnung „Betrifft: Mailänder Messe“, einzusenden.

Für die Weltausstellung Antwerpen bitten wir, vorerst uns bis zum 18. März nur den Beteiligungsantrag einzusenden, da die Entscheidung über die Errichtung der Auskunftsstelle von dem Eingang einer genügenden Anzahl von Anmeldungen abhängig ist. Wir werden auf Grund der Beteiligungsanträge Ihnen spätestens bis zum 25. März eine Mitteilung zugehen lassen, ob mit der Durchführung der Auskunftsstelle gerechnet werden kann. Sollte dies der Fall sein, wurden wir als Termin für die Ubersendung des Katalog- und Prospekt-Materials den 10. April 1930 festsetzen. Den Unkostenbeitrag für Antwerpen bitten wir, uns erst nach Zugang



**Breite Straße 6**  
**Ruf 26020**

**Für den Herrn am Steuer!**  
**Der rauhe Huf \* Die elegante Mütze**  
**Chauffeurmützen**

Auch Anfertigung aus gelieferten Stoffen

einer Entscheidung über die Durchführung zu übermitteln.

Zur Beratung der ausländischen Interessenten ist die Einsendung fremdsprachlichen Katalogmaterials sehr erwünscht.

Das lediglich für Mailand bestimmte Katalogmaterial wird nach Schluß der Mailänder Mustermesse, wenn keine gegenteiligen Wünsche der Firmen vorliegen, der Deutsch-Italienischen Handelskammer in Mailand als Ergänzung der bereits von ihr geführten Katalogsammlung überlassen werden."

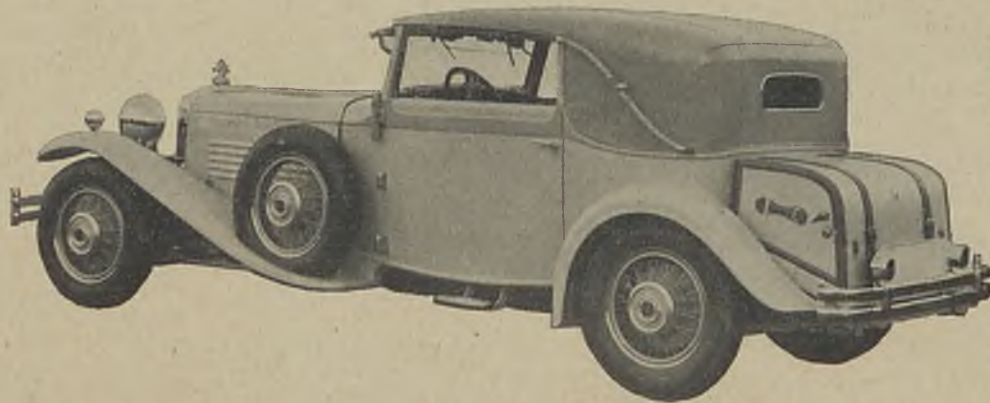
#### Schluß des redaktionellen Teils.

### Deutsche Meisterstücke.

Weiß schon heute jeder Pennäler, daß die Stoewer-Werke in Stettin mit ihrem 15/80 PS Achtzylinder einen Vogel abgeschossen haben, so überraschen trotzdem von Zeit zu Zeit immer wieder die wunderbaren Karosserien dieses deutschen Qualitätswagens. Es wird nicht mehr lange dauern, und man wird von diesem Stoewer-Wagen als von dem Ausdruck eines besonderen Stils sprechen. Dies vor allen Dingen, was die Aufbauten und die Ausstattung angeht. Man möchte fast sagen, die neuesten Stoewer-Aufbauten sind durchaus „barock“. In ihnen kommt — klar ersichtlich für den Architekten wie für den Wagenbauer und

(sprich: Snobismus!) noch in der Erinnerung sein. Und heute noch wird durchaus in der gewollten Betonung der geraden Linie ein Karosserietyp künstlich gezüchtet und am Leben erhalten, der, gerade weil er mit so unerschütterlicher Beharrlichkeit an der geraden Linie festhält, keineswegs geeignet ist, die höchstmögliche Bequemlichkeit der Fahrgäste zu gewährleisten!

In diesem Zusammenhange wird es zweifelsfrei und verständlich, warum gerade der weitaus größte Teil amerikanischer Karosserien so wenig Bequemlichkeit für die Insassen bietet. Hingegen erkennt man bei den neuesten



den Ingenieur — der barocke Stil des galanten Zeitalters, jedoch in wesentlich abgerundeter und würdevollere Form, zum Ausdruck.

Ein Prinzip wird hier durchbrochen: das Prinzip der durchgehenden Geraden! Das, womit man jahrelang im deutschen wie im ausländischen, vornehmlich im amerikanischen, Automobilbau prunkte, die geraden durchgehenden Stromlinien, werden hier rücksichtslos beiseite gelassen.

Erinnern wir uns der Insertionskampagne größter amerikanischer Firmen, in denen es etwa so hieß: „Hochelegant, mit rassigen langen Linien...“ oder „Pfeilgeschwindigkeit mit weit durchlaufenden Stromlinien...“. Dem aufmerksamen Leser und dem aufmerksamen Beobachter werden diese schwülstigen in echt amerikanischer agency-Manier

Stoewer-Karosserien: ... diese Wagen sind anatomisch nach den Sitzerfordernissen der Menschen konstruiert. Dies erkennen wir in der tiefen bogenförmigen Herabziehung des Mittelteils, die es allein ermöglicht, daß die Passagiere — das heißt nicht nur der Lenker — ihre Füße so bequem ausstrecken können, wie immer sie es mögen. Was man im Unterbewußtsein, das heißt bei oberflächlicher Betrachtung dieser neuesten Stoewer-Wagen, nicht erkannte, wird man nunmehr einwandfrei feststellen: diese Wagen sind nicht nur auf Schönheit, sondern auf Schönheit und Bequemlichkeit zugleich gebaut worden. Kommen dazu die langen, edel geschweiften Vorderkotflügel und die in typisch barocker Form entwickelten Hinterkotflügel. Weiter das Ineinanderfließen von barocken Wellenlinien und Doppelkurven, die in

ihrer geschickt getroffenen Harmonie dem Wagen einen Ausdruck höchster architektonischer Erfindungsgabe verleiht. So kann man sagen, daß diese neuen Stoewer-Wagen nicht nur in rein technischer Hinsicht, sondern vor allen Dingen auch in aufbautechnischer Hinsicht ein Vorbild darstellen. weil sie die bisherige Tradition, den Zug nach der geraden Linie, vollkommen verlassen und solche Wege gehen, die man unrichtig als „eigene Wege“, richtig als „Wege praktischer Erfordernisse“ bezeichnen muß.

Wenn man von diesen karosserietechnischen Vorzügen absieht und das rein technische Moment kurz ins Auge zu fassen versucht, so wird man vor allen Dingen die tiefe Schwerpunktage zu beachten haben, die ein besonderes Kennzeichen dieses deutschen Wagens ist. Sie wurde möglich dadurch, daß man ebenfalls die Tradition der geraden Linie, die seit jeher im Automobilbau geherrscht hatte, fallen ließ und den Rahmenträgern eine doppelte Kröpfungskurve gab, die einmal eine genügende Bodenfreiheit, zum andern Male eine tiefe Schwerpunktage sichert. Weiterhin ist die technische Konstruktion vollendet durch die Verwendung eines Schnellangetriebes, so daß tatsächlich die bestmöglichen Fahreigenschaften dem Wagen verliehen sind.

Die großen, ja fast übergroßen blanken Ziernaben der Drahtspeichenräder wirken ornamental, das heißt, wie die geschnitzten und gedrehten Ornamente des Barockstils diesem als architektonische Stützpunkte dienen, so wirken die großen Ziernaben als ornamentale Stützpunkte dieser hervorragenden, feinen, sinnig empfundenen Architektur und Technik.

Sehen wir von allen diesen Dingen ab und betrachten wir den neuen Stoewer-Wagen vom rein kaufmännischen Standpunkte, ja sogar fast vom übertriebenen Standpunkte des amerikanischen Automobilverkäufers, so müssen wir sagen, daß dieser Wagen durch seine neue Form, durch seine auffallende Tendenz nach Bequemlichkeit, ganz abgesehen von seiner technischen Vollendung und seinen Fahreigenschaften „The biggest sales arguments“, d. h. die größten Verkaufsargumente hat, die bisher erreicht werden konnten.

Wer noch mehr und noch genaueres über dieses neue Stoewer-Modell erfahren will, dem sei empfohlen, die nachstehenden technischen Daten, die uns von den Stoewer-Werken zur Verfügung gestellt wurden, aufmerksam zu lesen.

Audimax.

## Moderne Autobediensstationen.

Die rasche Entwicklung des deutschen Kraftfahrwesens ist wesentlich gefördert worden durch neuzeitliche und vorbildliche Einrichtungen für schnellste und zuverlässigste Versorgung der Fahrzeuge mit Betriebsstoffen und Autoölen.

Noch vor einigen Jahren war Benzin nur aus Fässern und Kannen erhältlich; aber frühzeitig begann man mit der Errichtung von feuersicheren Straßen-Zapfstellen. Heute wird der Kraftfahrer in fast jedem Ort eine Pumpe antreffen, bei der er Benzin und Oel erhalten kann.

lichen Tankstelle, die mit einer Ueberdachung versehen ist und dem Kraftfahrer dadurch bei schlechtem Wetter Schutz bietet. An den größeren Stationen sind für das Abschmieren der Fahrzeuge und den Oelwechsel hydraulische Wagenheber vorhanden. Alle derartigen Dapolin-Stationen sind mit elektrisch betriebenen Luftpumpen ausgerüstet, die mit an geeigneter Stelle errichteten Luft- und Wasserständern verbunden sind. Das Aufpumpen der Reifen auf den vorgeschriebenen Luftdruck, Nachfüllen des Kühlers, sowie andere kleine Hilfe-



Einen weiteren Schritt auf dem Wege der bequemen Betriebsstoffversorgung stellt die Errichtung von Auto-Bediensstationen dar. Es sind dieses moderne Anlagen nach dem Vorbild der amerikanischen „Service Stations“, die mit mehreren Betriebsstoff- und Oel-Pumpen, Fettpressen usw. versehen sind, und an denen der Kraftfahrer, abseits vom Straßenverkehr, schnell und bequem versorgt wird. Unsere Abbildung zeigt eine in dieser Hinsicht mustergültige Dapolin-Station, an der der Kraftfahrer nicht nur den benötigten Betriebsstoff, Oel, Luft, Wasser usw. bekommt, sondern wo ihm auch durch geschultes Personal fachmännische Auskunft in allen Fragen, die den Betrieb seines Fahrzeuges betreffen, erteilt wird. Breite Fahrbahnen führen zur eigent-

leistungen werden von dem stets dienstbereiten Personal gern und kostenlos vorgenommen. Jeder Fahrer wird die zuvorkommende und aufmerksame Bedienung angenehm empfinden. Nicht zuletzt dürfte das die Ursache sein für den Erfolg, den die Dapolin-Stationen bisher erzielen konnten.

Toilette, Waschraum und Telefon stehen dem Kunden der Dapolin-Stationen gleichfalls zur Verfügung.

Hervorzuheben ist noch die zweckmäßige und schöne Ausgestaltung der Stationen. Bei dem Bau ist besonders auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht genommen, so daß sich die Anlagen in jedem Falle in architektonischer Hinsicht der Umgebung anpassen.

### Gauger & Schünke, Steffin.

In der Automobil-Reparatur-Branche ist die Firma **Gauger & Schünke**, Steffin, Sannestr. 12a, als **größte und leistungsfähigste** Werkstatt für Steffin und Umgebung anzusprechen.

Nach Beendigung der Inflationszeit wurde die Firma von den jetzigen Inhabern Fritz Gauger und Willy Schünke am 15. Mai 1924 gegründet. Da beide Inhaber langjährige Fachleute sind, wurden sie nach kurzer Zeit derartig von Automobil-Besitzern in Anspruch genommen, daß sie gezwungen waren, ihren Betrieb **von Jahr zu Jahr** zu vergrößern und beschäftigt derselbe heute **ca. 50** ausgebildete Automobil-Fachleute, welche unter der steten Anleitung der Inhaber, die in unermüdlichem Fleiß den Betrieb selbst überwachen, stehen. Während des 6 jährigen Bestehens haben es die Inhaber verstanden, durch **Qualitätsarbeit** sowie **prompte Lieferung** die **volle Zufriedenheit** ihrer Kundschaft zu erwerben. Ein Park modernster Maschinen, wie **Cylinderbearbeitungs-, Ventilschleif-,** sowie andere **Spezialmaschinen und Werkzeuge** unterstützen das Können der Fachleute, so daß die Firma die namhaftesten Steffiner Betriebe als stete Kunden sich zu erhalten wußte. Bezeichnend für die Leistung des Be-

triebes ist der **Vertrag** der **Hansa-Lloyd-** sowie **Hansa-Werke**, welcher Ende vorigen Jahres geschlossen wurde. Durch diesen Vertrag übernimmt die Firma Gauger & Schünke die Arbeiten der Hansa-Lloyd-Werke für Hansa- sowie Hansa-Lloyd-Fabrikate und bleibt in dauernder Fühlung mit den Werken. Während der 6 jährigen Arbeitszeit hat sich die Firma nicht auf ein Fabrikat spezialisiert, sondern übernimmt **sämtliche** Arbeiten an **Automobilen, landwirtschaftlichen Maschinen, Motorbooten und Dieselmotoren** sowie **Neuanfertigung** von **Ersatzteilen** ausgefallener Typen. Ein großes, gut sortiertes Ersatzteil-Lager für in- sowie ausländische Fahrzeuge gewährleistet schnellste Fertigstellung der übertragenen Arbeit. — Das innere Schaffen des Betriebes wird ferner unterstützt durch einen **Abschleppwagen**, welcher bei Unglücksfällen mit den modernsten Hebe- und Spezialwerkzeugen ausgerüstet ist und für sofortige Hilfe garantiert.

Es ist zu bewundern, daß es der Firma Gauger & Schünke trotz der schweren Zeiten gelungen ist, den Betrieb auf die heutige Blüte zu bringen und wird uns mitgeteilt, daß weitere **Vergrößerungen** des Betriebes geplant sind.



Buchdruckerei  
Steindruckerei

**Fischer  
&  
Schmidt**

Stettin, Gr. Wollweberstr. 13

Fernsprech-Anschluss 21666

## Herstellung aller Buchdruckarbeiten

besonders illustrierte Kataloge und Prospekte  
Anfertigung sämtl. kaufmännischer Formulare  
Feinste Reklame- und Werbe-Drucksachen  
Spezialität: Drei- und Vierfarbendrucke  
Steindruckerei für vielfarbigen Qualitätsdruck

**üchtiges  
kaufmännisches  
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

**Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.**

Stettin, Bollwerk 1B, Fernruf 36685—86

Stralsund, Tribseerstr. 27, Fernruf 2116 — Stolp, Kl. Auckerstr. 26, Fernruf 472.

# Der „Ostsee-Handel“

liegt in folgenden Gaststätten Pommerns regelmäßig aus:

## Anklam

Hotel „Zur goldenen Traube“  
Hotel Deutsches Haus  
Bahnhofshotel  
Bahnhofswirtschaft

## Cammin

Hotel Schittlow  
Hotel Meyen  
Konditorei Beder

## Demmin

Hotel König von Preußen  
Krug's Hotel Zur Sonne  
Hotel Zur Reichspost  
Hotel Mecklenburger Hof

## Siddichow

Kübbachs Hotel  
Gasthof Zum Schwanenhof  
Konditorei Gerhard Hummel

## Gollnow

Wethlingshotel  
Bahnhofshotel  
Hotel Deutsches Haus

## Greifenberg

Hotel Preussischer Hof  
Hotel Fuh  
Hotel Bismarck  
Etaberow's Gasthof  
Konditorei Franke  
Konditorei Busch  
Bahnhofswirtschaft

## Greifenhagen

E. Pape, Koeples Hotel  
Wilh. Köhle, Wein- und Bierstuben  
Wilh. Gloege, Inh. Franz Hübsch  
Max Albrecht, Konditorei und Cafe

## Greifswald

Hotel Deutsches Haus  
Hotel Preussischer Hof  
Hotel Nordischer Hof  
Stadthalle  
Kurfhaus  
Hotel „Zur Traube“  
Restaurant „Zur Hütte“

## Sarmen

Hotel Schützenhaus  
Hotel Zur Sonne  
Heyden's Hotel  
Bahnhofshotel

## Rolberg

Bahnhofshotel  
Hotel Kaiserhof  
Hotel Baltischer Hof  
Hotel Hohenzollern  
Cafe Viktoria  
Hotel Metropole

## Röslin

Hotel Deutsches Haus  
Pommerscher Hof  
Hotel Schuhmacher  
Hotel Fiß  
Drei Kronen  
Hotel Kronprinz  
Hotel Wuhow

## Labes

Hotel Pommerscher Hof  
Hotel Nordischer Hof

## Lauenburg

Bahnhofswirtschaft  
Restaurant Willi Hermann  
Konditorei Willi Jacobs  
Konditorei Emil Fiede  
Albert Koch, Weinhandlung  
Konzerthaus  
Artur Busch, Weinhandlung  
Restaurant Artur Schleiffer  
Restaurant Kurt Schmidt

## Naugaed

Cafe H. Schent  
Kaiskeller  
Hotel Bismarck  
Kotloff's Hotel

## Pasewalk

Stuthmanns Hotel  
Hotel Monopol  
Bahnhofsrestaurant

## Plathe

Konditorei Ernst Wrensch  
Hotel Preussenhof

## Pyrick

Hotel Deutscher Hof  
Cafe Voese  
Bahnhofswirtschaft  
Restaurant Schützenhaus  
Restaurant Zum Bahnhof  
Hotel Sitora

## Regenwalde

Zingler's Hotel

## Saßnitz

Hotel Fürstenhof  
Hotel Fahrenberg  
Hotel Geschwister Koch  
Hotel am Meer

## Stargard

Hotel Prinz von Preußen  
Hotel Kaiserhof  
Hotel Pommerscher Hof  
Hotel Norddeutscher Hof  
Restaurant zum Kulmbacher  
Weinhandlung Otto Schliebener  
Wartefale des Personenbahnhofes

Cafe und Restaurant Ortmann  
Restaurant Blüchergarten

## Stolp

Mund's Hotel  
Franziskaner  
Klein's Hotel  
Gasthof Hurlienne  
Manke's Viehhof  
Hotel Kaiserhof  
Gasthof Klose  
Norddeutscher Hof  
Bahnhofs-Hotel  
Cafe Reinhardt  
Ballhaus  
Cafe Regina  
Cafe Schäffer  
Cafe Ramlow

## Stralsund

Hotel Germania  
Hotel zum Bahnhof  
Hotel Kronprinz  
Hotel zur Post  
Hotel Schweriner Hof  
Hotel Brandenburg  
Hotel Goldener Löwe

## Gwinemünde

Hotel Preussenhof  
Hotel Schweriner Hof  
Central-Hotel  
Hotel Baltischer Hof  
Jeschke's Hotel  
Schmidt's Hotel  
Hotel Vater Jahn  
Hotel Wikinger Hof  
Hotel Fürst Bismarck  
Hotel Fürstenhof  
Hotel St. Hubertus

## Torgelow

Hotel Deutsches Haus

## Treptow a. Rega

Hotel Pommersches Haus  
Hotel Deutsches Haus  
Cafe Balau  
Cafe Alug

## Treptow a. Toll.

Zouschers Hotel  
Bahnhofshotel  
Hotel Deutsches Haus  
Konditorei August Schenk

## Uckeremünde

Hotel Ludes Haus

## Wangerin

Jahns Hotel

## Wollin

Konditorei P. Schenk  
Hotel zum Grünen Baum  
Strad's Hotel

Dazu in allen führenden Gaststätten Stettins, seines Hinterlandes, Schwedens, Norwegens, Dänemarks, Finnlands und der Randstaaten.