

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
Pölitz, Baustraße 7
Polzin, Brunnenstraße 17
Pyritz, Bahnerstraße 50
Rügenwalde, Lange Straße 32
Schivelbein, Steintorstraße 24
Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3
Stettin, Gießereistraße 23
Stettin, Breite Straße 58
Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
Stralsund, Apollonienmarkt 7
Swinemünde, Färberstraße 5
Wolgast, Wilhelmstraße 4

Gustav Metzler

Befrachtung Schiffsmakler Bunkerung

Stettin und Swinemünde

Fernsprech-Anschluß 355 71 — Telegr.-Adr.: Metzler

Direkte Verbindung für Passagiere und Güter
von Stettin nach Reval-Helsingfors:

**Jeden Mittwoch
mit Luxus-Schnelldampfer „Ariadne“**

Von Stettin nach Kopenhagen-Oslo, West-
norwegen bis Drontheim und nach Gothen-
burg mit den Luxusdampfern der „Forenede
Dampskibs-Selskab“ Kopenhagen

**Direkte Güterverbindung nach Rotterdam
und dem Rhein**

Passagier-Verbindung
nach West-Indien, Nord- und Süd-Amerika

DRUCKE NUR BEI



FISCHER & SCHMIDT

BUCHDRUCKEREI
STETTIN

GR. WOLLWEBERSTR. Nr. 13
FERNSPRECHER Nr. 21666

Der „Ostsee-Handel“

liegt im Ausland in folgenden Hotels aus:

Schweden

Stockholm: Hotel Astoria
Hotel Continental
Hotel Kronprinzen
Hotel Regina
Hotel Terminus
Malmö: Grand Hotel Savoy
Hotel Kramer
Göteborg: Hotel Högland
Palace Hotel

Lettland

Libau: Hotel St. Petersburg
Hotel de Rome
Riga: Hotel Bellevue
Hotel de Rome
Hotel St. Petersburg

Litauen

Kowno: Hotel Metropol
Hotel Kontinent
Memel: Victoria Hotel
Baltischer Hof
Preußischer Hof

Dänemark

Kopenhagen: Hotel Terminus
Hotel Cosmopolite
Hotel Kong Fredrich
Hotel Dagmar
Webers Hotel

Norwegen

Oslo: Hotel Phönix
Grand Hotel A. S.
Bergen: Hotel Norge
Hotel Rosenkrantz
Raadhusotelet

Estland

Reval: Hotel Rome
Hotel du Nord
Hotel Goldener Löwe
Hotel Petersburg

Finnland

Helsingfors: Hotel Societatshus
Hotel Kaemp
Wiborg: Hotel Andrea

Diese überragende Verbreitung sichert den großen Erfolg der Anzeigen.

Anzeigenannahme: Stettin, Börse, Schuhstraße 16/17 — Fernsprecher: Sammelnummer 353 41.

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU 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-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Für nicht erbetene Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Nr. 8

Stettin, 15. April 1930

10. Jahrg.

Einheitliche Buchung der Unkosten im Einzelhandel.

Von Franz Thiel.

Die Buchführung in den kleineren Betrieben des Einzelhandels läßt im allgemeinen immer noch zu wünschen übrig. Umso mehr ist anzuerkennen, daß sich die Spitzenverbände des Einzelhandels, insbesondere die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, darum bemühen, den Kleinbetrieben des Einzelhandels brauchbare Grundlagen für eine zweckmäßige Buchführung zu geben. Insbesondere ist der Einzelhändler bei der Führung seiner Bücher auf Schwierigkeiten in der Gliederung der Unkosten gestoßen. Die Hauptgemeinschaft hat daher ein System der Gliederung der Unkosten aufgestellt. Diese einheitliche Unkostengliederung soll insbesondere den kleinen Einzelhändlern zeigen, wie die Unkosten am besten in die wichtigsten Bestandteile aufgelöst werden; darüber hinaus gibt sie dem Einzelhändler die Möglichkeit, die Entwicklung der Betriebsunkosten zu verfolgen und die Feststellung des Betriebserfolges zu erleichtern. Das von der Hauptgemeinschaft aufgestellte Schema umfaßt sechs Hauptgruppen und gibt nur die tatsächlich entstehenden Ausgaben wieder. Für die Warenkalkulation müssen außerdem bestimmte Posten berücksichtigt werden, die in der Unkostengliederung nicht enthalten, weil sie buchhalterisch schwer faßbar sind, so z. B. der Unternehmerlohn und die Verzinsung des betrieblichen Eigenkapitals.

Die einheitliche Unkostengliederung enthält 6 Hauptgruppen reiner Handelskosten:

1. Raum- und Sicherungskosten,
2. Personalkosten,
3. Steuer und Abgaben,
4. Reklamekosten,
5. Zinsen,
6. Verwaltungskosten.

Zur Gruppe 1 Raum- und Sicherungskosten gehören: Miete; Licht und Kraft; Heizung; Reinigung; Instandhaltung; Prämien für Waren- und Geschäftsversicherungen; Bewachungskosten; Abschreibungen auf Inventarien.

Diejenigen Einzelhändler, die ihre Betriebe auf eigenen Grundstücken unterhalten, setzen als Geschäftsmiete den Betrag ein, welcher von einem Dritten als Mietpreis zu zahlen wäre. Dieser Betrag wird zweckmäßig einem Hausverwaltungskonto gutgeschrieben.

Für die im Laufe eines Jahres erfolgte Abnutzung und entsprechende Wertminderung des Inventars ist am Jahresschluß eine Abschreibung auf Inventarkonto in der von der Steuerbehörde zugelassenen Höhe vorzunehmen. Diese Abschreibungen werden zweckmäßig über das Unkostenkonto und nicht, wie oft üblich, über das Gewinn- und Verlustkonto direkt verbucht.

Zur Gruppe 2 Personalkosten gehören: Gehälter des Verkaufspersonals; Gehälter der Schau- fensterdekorateure; Gehälter der Einkäufer; Gehälter der Geschäftsführer und Abteilungsleiter; Sozialabgaben; Berufsschulbeiträge; Pensionen; sonstige Personalunterstützungen.

Die Gruppe 3 erfaßt die Steuern und Abgaben des Betriebes: Reichssteuern, (Umsatzsteuer, Aufbringung der Industriebelastung und bei Gesellschaften Vermögens- und Körperschaftssteuer); Gewerbesteuer; sonstige Landes- und Gemeindesteuern; Beiträge zu öffentlich rechtlichen Berufsvertretungen.

Nicht zu dieser Gruppe gehören Einkommen- und Vermögensteuer des Inhabers einer Einzelfirma oder einer offenen Handelsgesellschaft. Diese Einkommen- und Vermögensteuern sind dem Privatkonto zu belasten.

Die Hauszinssteuer gehört ebenfalls nicht hierher, sondern in das in Gruppe 1 genannte Hausverwaltungskonto.

Zur Gruppe 4 Reklamekosten gehören: Inse- rate; Werbefriefe; Kataloge; Prospekte usw.; sonstige Reklame; Schaufenster- und sonstige Deko- rationsutensilien.

Gruppe 5 erfaßt Zinsen: Zinsen für fremdes Kapital; Verzugszinsen an Lieferanten; Kosten für Kundenkreditfinanzierung.

Alle Zinseinnahmen gehören in die Erlös-Konten und sind daher dem Warenkonto oder zweckmäßigerweise einem besonderen Erlös-Konto gutzuschreiben. Zinseinnahmen aus Privatvermögen sind dem Privatkonto gutzubringen.

Kundenrabatte, die nicht sofort vom Warenkonto abgezogen werden, sind zweckmäßig einem besonderen Rabattkonto, das kalkulatorisch zu berücksichtigen und vom Erlös des Warenkontos abzuziehen ist, zu verbuchen.

Zur Gruppe 6 Verwaltungs- und allgemeine Unkosten gehören: Porti, Telefon, Telegramme; Büromaterialien; Verpackungsmaterial; Einkaufskosten; Sachkosten der Warenzuführung zum Kun-

den, Verbands- und Vereinsbeiträge; Gerichts- und Anwaltskosten.

Frachten sind grundsätzlich über Warenkonto zu verbuchen.

Von den in Gruppe 1—6 aufgeführten reinen Handelskosten sind die Kosten zu trennen, welche durch angegliederte Fabrikations-, Aenderungs- oder sonstige Werkstattbetriebe entstehen. Diese Kosten sind in einer besonderen Gruppe Werkstattkosten zusammenzufassen.

Dieser Unterscheidung zwischen Werkstattkosten und Handelskosten muß eine Trennung der Umsätze in Werkstattumsätze und Verkaufsumsätze entsprechen. Die produktiven Löhne sind nicht dem Personalkostenkonto, sondern besser dem Konto „Werkstattkosten“ oder einem besonderen Löhnekonto zu belasten.

Der Einzelhandel in kommenden Gesetzen.

Von Dr. J. Krull.

Dem Reichstage liegen zurzeit verschiedene Gesetzentwürfe zur Beratung vor, in welchen wirtschaftliche Interessenfragen des Einzelhandels zum Teil von außerordentlicher Bedeutung enthalten sind. Es verlohnt sich daher, diese Gesetzentwürfe, soweit sie den Einzelhandel angehen, zu behandeln, zumal nach ihnen verschiedene Fragen eine Regelung erfahren sollen, die ganz und gar nicht im Sinne des Einzelhandels liegt.

Der Entwurf des Gesetzes „zur Abänderung der Titel II bis V der Gewerbeordnung“ ist kürzlich dem Reichstage zugegangen, nachdem er im Laufe des Jahres 1929 von dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat und dem Reichsrat behandelt wurde. Die Titel II bis V haben die Regelung des Straßenhandels und des Wanderhandels zum Inhalt. § 42b der Gewerbeordnung sieht vor, daß Straßenhändler einer behördlichen Erlaubnis bedürfen. Mit dieser Bestimmung war keine Gewähr dafür gegeben, daß nur zuverlässige Händler den Hausierhandel betreiben. Der Regierungsentwurf enthält daher die Bestimmung, daß die Erteilung der Erlaubnis zum Straßenhandel von dem Nachweis eines Bedürfnisses abhängig gemacht werden kann. Es soll der obersten Verwaltungsbehörde eines Landes überlassen werden, zu bestimmen, in welchen Fällen ein Bedürfnis anzuerkennen sei oder nicht. Wegen Mangels des Bedürfnisses kann künftig die Genehmigung versagt werden. Um Unbilligkeiten auszuschalten, soll vor Erlaß einer Bestimmung über die Versagung der Erlaubnis die zuständige gesetzliche Berufsvertretung gehört werden. Wünschenswert wäre es gewesen, wenn den anerkannten Einzelhandelsverbänden ein solches Mitwirkungsrecht gegeben wäre; es ist aber zu erwarten, daß die gesetzlichen Berufsvertretungen ihre Urteile jeweils nach Fühlungnahme mit dem entsprechenden Interessentenkreise abgeben werden.

Mit der vorgesehenen Bestimmung erhalten die bestehenden Vorschriften über die Beschränkungs- und Genehmigungspflicht des Straßenhandels erst den eigentlichen Wert, weil die Verwaltungsbehörden, bei denen die Entscheidung lag, bisher nicht den lokalen Verhältnissen Rechnung tragen konnten, sondern vielmehr darauf angewiesen

waren, auf die Beobachtung allgemeiner Beschränkungen zu dringen, die für das ganze Reich auf Grund reichsgesetzlicher Bestimmungen als erforderlich angesehen wurden.

Was den Wanderhandel anbetrifft, so wird die Einführung des Bedürfnisnachweises für eine Erteilung des Wandergewerbescheines im Gesetzentwurf abgelehnt, weil sie mit den Grundsätzen der Gewerbefreiheit nicht vereinbar sei. Ebenso enthält der Gesetzentwurf nicht eine Anerkennung der vom Einzelhandel seit langem erhobenen Forderung auf eine Beschränkung des Wandergewerbescheines auf den Bezirk der ausstellenden Behörde (in Preußen Regierungspräsident). Dagegen versucht der Entwurf eine Eindämmung der im Wandergewerbe auftretenden Mißstände, die sich insbesondere darin äußern, daß die Händler die Käufer mit unwahren Behauptungen über die Preiswürdigkeit der Ware, von der oft nur Muster vorgezeigt werden, zum Kauf verleiten, daß Warenmengen, die in einem Mißverhältnis zur Kaufkraft der Besteller stehen, aufgedrängt werden, daß die Käufer übervorteilt werden, ohne daß die Händler strafrechtlich wegen Wuchers verfolgt werden können, und daß die Käufer oft durch Vertragsformulare undurchsichtigen Inhalts zu Kaufbedingungen gezwungen werden, welche die Käufer nicht einhalten können. Außer den für die Versagung eines Wandergewerbescheines geltenden gesetzlichen Ablehnungsgründen soll nämlich im Gesetzentwurf ganz allgemein mangelnde Zuverlässigkeit als Grund einer Versagung des Scheines gelten. Die Verwaltungsbehörde soll die Beweisleistung für das Fehlen der Zuverlässigkeit tragen, und muß bestimmte Tatsachen nachweisen, aus denen hervorgeht, daß die erforderliche Zuverlässigkeit für den Gewerbebetrieb im Umherziehen nicht vorhanden ist.

Das Hausierhandelsverbot des § 56 der Gewerbeordnung, das sich bisher auf geistige Getränke, gebrauchte Textilien, Gold- und Silberwaren, Bijouterien, optische Instrumente, Gifte usw. erstreckt, soll auf Teppiche, auf bestimmt hygienische Artikel, und auch auf versilberte und vergoldete Gegenstände ausgedehnt werden, weil bei diesen Waren die Gefahr der Täuschung besonders

groß ist. Weitere Anträge des Einzelhandels auf Einbeziehung in das Handelsverbot sind nicht berücksichtigt worden.

Als wesentlicher Vorteil für den Einzelhandel im Gesetzentwurf ist zu buchen das Verbot der Abhaltung von Wanderlägern in Gastwirtschaften.

Als weitere Aenderung, die im besonderen Interesse der Fabrikanten und Großhändler liegt, ist mitzuteilen, daß von Herstellern, Großhändlern und Handlungsagenten mit stehendem Gewerbebetrieb Bestellungen auf Waren bei Wiederverkäufern sowohl in den Geschäftsräumen als auch, wenn es mit Rücksicht auf Art oder Umfang der Muster üblich und erforderlich ist, außerhalb der Geschäftsräume der Besteller z. B. in Hotels usw. entgegengenommen werden dürfen. Hierin liegt eine Erleichterung der Musterausstellung. Der Wunsch des Großhandels nach einer grundsätzlichen Freigabe auch des Warenverkaufs an Wiederverkäufer wurde nicht berücksichtigt.

Die vorgesehenen Aenderungen zu dem Marktwesen entsprechen im wesentlichen den Wünschen des stehenden Handels. Marktähnliche Veranstaltungen, insbesondere Privatmärkte sollen künftig den gleichen Bestimmungen unterliegen wie die öffentlichen Märkte, insbesondere den Beschränkungen hinsichtlich der zum Verkauf gelangenden Gegenstände. Der Wochenmarkt z. B. hat seine eigentliche Bestimmung, den Absatz von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu vermitteln, mehr und mehr verloren und wird mit Artikeln aller Art besetzt. Eine Ausdehnung der zum Wochenmarkt zugelassenen Artikel über die im § 66 G.O. vermerkten Waren hinaus soll nur noch nach Anhörung der gesetzlichen Berufsvertretung möglich sein.

Während die Bestimmungen des behandelten Gesetzentwurfes mehr oder weniger dem Interesse des stehenden Handels dienen, bringt der Entwurf eines Arbeitsschutzgesetzes dem Einzelhandel im wesentlichen neue Belastungen. Die wichtigsten Abschnitte aus ihm und zwar die über die Arbeitszeit, über die Sonntagsruhe und den Ladenschluß sollen kurz behandelt werden; sie erscheinen dem Einzelhandel dringend Aenderungsbedürftig, da sie die notwendigen Rücksichten auf die Wettbewerbslage im Einzelhandel vermissen lassen.

Die bisherige Regelung der Arbeitszeit in der Arbeitszeitnotverordnung vom 14. 4. 1927 wird durch die neuen Bestimmungen weiter eingengt. Die Regelung der Vorbereitungs- und Ergänzungsarbeiten, der Arbeitsbereitschaft und der Ruhepause geht teilweise über den bisherigen gesetzlichen Zustand hinaus und wird zu einer Neubelastung der Einzelhandelsbetriebe. Die vom Einzelhandel immer wieder erhobene Forderung, für bestimmte Fälle und Veranstaltungen z. B. zur Vorbereitung der Ausverkäufe, von bestimmten Sonderveranstaltungen (Weiße Woche usw.) eine in gewissen Grenzen gehaltene Mehrarbeit zuzulassen, wird nicht berücksichtigt. Ueberhaupt wird die Wirtschaft durch die Neuregelung der Mehrarbeit besonders getroffen, indem die jährlich höchstens zulässige Zahl der Mehrarbeitsstunden auf 300, also durchschnittlich

auf eine Stunde für den Tag festgesetzt wird. Während bisher durch Tarifvertrag oder auf Grund behördlicher Genehmigung eine Mehrarbeit bis zu 2 Stunden täglich vereinbart werden konnte, ist dieses nach den neuen Bestimmungen nur für 240 Stunden zulässig. 60 Stunden Mehrarbeit für das Jahr sollen ohne weiteres erlaubt sein. Der Reichsarbeitsminister kann nur auf Grund von Tarifverträgen für bestimmte Gewerbebezüge und bestimmte Zeiten Ausnahmen zulassen. Die Mehrarbeit ist mit einem angemessenen, im Zweifel mit einem 25 prozentigen Zuschlage zu bezahlen.

Die Bestimmungen über die Sonntagsarbeit in offenen Ladengeschäften sind in einer Reihe von Punkten änderungsbedürftig. Bei jeder Anerkennung des Grundsatzes der Sonntagsruhe müßte jedenfalls insbesondere der Landbevölkerung die Möglichkeit gegeben werden, die notwendigsten Einkäufe Sonntags zu besorgen, zumal in Anbetracht des immer mehr auf dem Lande zunehmenden Hausierhandels. Der Einzelhandel ist der Auffassung, daß die im Gesetzentwurf vorgesehene Begrenzung auf Gemeinden bis zu 5000 Einwohnern, und zwar nur auf solche Gemeinden, die in weitläufigen Siedlungsbezirken mit schwierigen Verkehrsverhältnissen liegen, zu eng gezogen ist, und den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung und des ländlichen Handels nicht genügt. Insbesondere kann die Anzahl der für diese Gemeinden vorgesehenen Sonntage (13 Sonntage, im ursprünglichen Entwurf 26 Sonntage) als nicht ausreichend angesehen werden. Auch die Zahl der an diesen Sonntagen täglich zugelassenen Verkaufsstunden (2 Stunden) gilt als ungenügend. Der Deutsche Industrie- und Handelstag fordert, daß allgemein in ländlichen Gemeinden an höchstens 30 Sonntagen während eines ununterbrochenen Zeitraumes von höchstens 2 Stunden Verkaufsstellen aller Art geöffnet sein dürfen, wenn der Verkauf infolge weitläufiger Siedlung oder schwieriger Verkehrsverhältnisse oder aus sonstigen wichtigen Gründen zur Versorgung der Bevölkerung notwendig ist.

Für den allgemein erweiterten Geschäftsverkehr an Sonntagen in allen Gemeinden (ohne Berücksichtigung der Einwohnerziffer dieser Gemeinden) genügen die im Gesetzentwurf vorgesehenen 6 Sonntage nicht. Die bisherige Höchstzahl von 10 Sonntagen, von denen bisher 6 die Polizeibehörden und 4 die Regierungspräsidenten genehmigen konnten, sollten beibehalten werden. Der Geschäftsschluß an diesen Sonntagen um 6 Uhr nachmittags genügt nicht, die Geschäfte sollten wie bisher bis 7 Uhr abends geöffnet sein können. Eine Beschäftigungsdauer von höchstens 5 Stunden würde ausreichend sein.

Grundsätzlich wird dem beigespflichtet werden können, daß das Gesetz den Arbeitnehmern, die an Sonntagen gearbeitet haben, einen Ausgleich an den nächsten Sonntagen gibt. Der Gesetzentwurf geht aber über die bisherige Regelung zu weit hinaus, in dem er für alle Arbeitnehmer, die an Sonn- und Festtagen mehr als 3 Stunden beschäftigt werden, für den folgenden Sonntag eine Ruhezeit von 12 Stunden oder für den dritten Sonntag eine Pause von 36 Stunden gibt. Mit Zustimmung des Arbeitsaufsichtsamtes können diese Ruhepausen

auf Werktage verlegt werden. In diesen Fällen ist in jeder Woche eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden zu gewähren. Ausnahmsweise kann der Reichsarbeitsminister die Freizeit anders festsetzen. Diese vorgesehene Regelung trifft besonders den Einzelhandel, z. B. bei der Beschäftigung des Personals an den Sonntagen vor Weihnachten. Die Ausnutzungsmöglichkeit der Weihnachtsfeiertage würde durch die behandelte Regelung der Ruhepausen weitgehendst gefährdet werden. Dem Einzelhandel müßte die Möglichkeit gegeben werden, einen Ausgleich für die geleistete Sonntagsarbeit dem Personal während stiller Geschäftszeiten zu geben.

Die Regelung des Ladenschlusses entspricht ebenfalls nicht ganz den Wünschen des Einzelhandels. Grundsätzlich wird die Bestimmung Annahme finden können, daß offene Verkaufsstellen an Werktagen nur in der Zeit von 7 Uhr morgens bis 7 Uhr abends geöffnet sein dürfen. Die bereits gesetzlich festgelegte Verlegung des Ladenschlusses am 24. Dezember auf 5 Uhr nachmittags wird abgelehnt als den Interessen des Einzelhandels vollkommen zuwiderlaufend. Für Gemeinden bis zu 2000 Einwohnern sieht der Gesetzentwurf an höchstens 100 Tagen im Jahre einen Ladenschluß bis 8 Uhr abends vor. Au' in den größeren Gemeinden und Städten sollte wenigstens an etwa 20 Tagen (Forderung des Deutschen Industrie- und Handelstages) die Möglichkeit gegeben werden, die Ladengeschäfte bis 8 Uhr abends offen zu halten. Die Vorschrift über eine Oeffnung der Geschäfte vor 7 Uhr morgens ist auch verbesserungsbedürftig. Wenn es auch grundsätzlich als angemessen gelten muß, die Ladengeschäfte nicht vor 7 Uhr morgens zu öffnen, so sollten doch wie die Lebensmittelgeschäfte auch Geschäfte anderer Art unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit erhalten, vor 7 Uhr zu öffnen.

Die Bestimmungen des Gesetzentwurfes, daß Verkaufsstellen aller oder einzelner Geschäftszweige innerhalb einer oder mehrerer Gemeinden dauernd oder zu bestimmten Zeiten schon vor 7 Uhr abends, jedoch frühestens um 6 Uhr abends geschlossen sein müssen, ist untragbar. Der 6 Uhr-Ladenschluß würde auch nicht im Interesse der vielen Angestellten und Arbeiter, welche länger als bis 6 Uhr beschäftigt sind, liegen, da ihnen die Möglichkeit genommen würde, ihre Einkäufe nach Arbeitsschluß zu besorgen. Einer weiteren Entwicklung vom späten Ladenschluß über den 7 Uhr-Ladenschluß hinaus muß unbedingt ein Riegel vorgeschoben werden, da sie schwer in das Interessenbereich der Einzelhändler eingreifen würde.

Für das Zuendebedienen der Kundschaft gewährt der Entwurf nach Ladenschluß einen Zeitraum von 20 Minuten; nach Schluß der zulässigen Verkaufszeit dürfen neue Kunden nicht zugelassen, die bereits anwesenden aber während dieser 20 Minuten zu Ende bedient werden.

Im § 42 des Entwurfes ist das Austragen von Waren nach Geschäftsschluß geregelt: Während der Zeit, in der offener Verkaufsstellen geschlossen sein müssen, dürfen Waren der in diesen Verkaufsstellen geführten Art auch nicht ausgetragen werden, auch wenn dabei keine Arbeitnehmer beschäftigt werden. Diese Vorschrift ent-

spricht in keiner Weise der Praxis. Es ist oft ein Bedürfnis für die Kundschaft, daß Waren, die im Laufe des Tages gekauft werden, nach Vornahme von Aenderungen usw. abends abgeliefert werden. Nach der Bestimmung des Entwurfes dürfen weder das Personal, noch auch der Geschäftsinhaber selbst Ware nach Ladenschluß an Käufer abliefern.

Von nicht minderer Bedeutung für den Einzelhandel ist der Entwurf des Berufsausbildungsgesetzes, der seit Anfang Februar 1930 im sozialpolitischen Ausschuß des Reichstages beraten wird. Dieses Gesetz, das zum ersten Male eine allgemeine systematische Regelung aller mit der Berufsausbildung zusammenhängenden Rechtsfragen bringt, ist für unsere Wirtschaft überhaupt deshalb so wichtig, weil Deutschland im Gegensatz zu vielen anderen Ländern das Land der berufsmäßig gelernten Arbeit ist. Die gesetzlichen Berufsvertretungen und Fachverbände von Industrie, Handel und Handwerk sind schon von jeher für eine gründliche Berufsausbildung, insbesondere der Lehrlinge eingetreten und haben sich insbesondere dieser Aufgabe in den letzten Jahren immer mehr zugewandt. Während im Handwerk die Ausbildung des Lehrlings auf Grund gesetzlicher Bestimmungen bereits systematisch betrieben wird, haben die gesetzlichen Berufsvertretungen des Handels teilweise ohne gesetzmäßigen Zwang die Berufsausbildung des Lehrlings gefördert, Lehrwerkstätten und Werkschulen und Prüfungen für kaufmännische Lehrlinge eingerichtet.

Die wichtigsten Abschnitte für den Einzelhandel sind diejenigen über Lehrlinge und über das Prüfungswesen: Kaufmännische Lehrlinge dürfen nur in solchen Betrieben beschäftigt werden, die nach Art und Umfang zur Berufsausbildung geeignet sind, deren Inhaber mindestens 24 Jahre alt und beruflich befähigt sind, den Lehrlingen die nötigen Kenntnisse und Fertigkeiten zu übermitteln. Wenn diese Voraussetzungen nicht zutreffen, kann die gesetzliche Berufsvertretung dem Betriebsinhaber die Beschäftigung von Lehrlingen untersagen. Der Betriebsinhaber hat gegen solche Verfügungen das Beschwerderecht. Ist diesem endgültig die Beschäftigung von Lehrlingen untersagt worden, sind die Lehrlinge zu entlassen. Beschäftigt ein Arbeitgeber oder Lehrherr soviel Lehrlinge, daß er die ihm obliegenden Pflichten nicht mehr erfüllen kann, so kann ihm die untere Verwaltungsbehörde die Entlassung einer entsprechenden Anzahl von Lehrlingen aufgeben und die Beschäftigung von Lehrlingen über eine bestimmte Zahl hinaus untersagen. Die Dauer der Lehrzeit kann durch freie Vereinbarung bestimmt werden; sie darf die Höchstdauer von 4 Jahren nicht überschreiten. Der Lehrvertrag soll schriftlich binnen 4 Wochen nach Beginn des Lehrverhältnisses festgelegt werden. Er soll enthalten: die Bezeichnung des Berufs, die Dauer der Lehrzeit, die Angabe der gegenseitigen Leistungen und die gesetzlichen Voraussetzungen, unter denen der Vertrag einseitig gelöst werden kann. Die ersten 4 Wochen sind Probezeit; sie kann durch den Lehrvertrag bis zu 3 Monaten ausgedehnt werden. Während der Probezeit kann das Lehrverhältnis fristlos gekündigt werden. Nach Ablauf der Probezeit kann eine

Kündigung nur aus wichtigem Grunde erfolgen; hierbei ist eine Frist von 4 Wochen innezuhalten. Die Kündigung muß immer schriftlich erklärt werden. Bei Beendigung des Lehrverhältnisses ist ein Lehrzeugnis auszustellen; es muß Aufzeichnungen über den Beruf, in dem der Lehrling ausgebildet ist, die Dauer der Lehrzeit und die erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten, sowie ein Urteil über das Betragen enthalten.

Die Industrie- und Handelskammern sind nach dem Entwurf berechtigt, für Berufe und Berufsgruppen, die sie beruflich vertreten, Gehilfenprüfungen zu veranstalten. Werden in einem Berufe Gehilfenprüfungen abgehalten, so soll sich jeder Lehrling prüfen lassen (Soll- nicht Mußvorschrift). Die Prüfungen werden vor Gehilfenprüfungsausschüssen abgelegt, die von den Industrie- und Handelskammern errichtet werden; die Ausschüsse bestehen aus dem Vorsitzenden und mindestens 3 Beisitzern. Ein Beisitzer muß Lehrer an einer Berufsschule sein. Diesen Beisitzer und den Vorsitzenden bestellt die Industrie- und Handelskammer. Die übrigen Beisitzer müssen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sein, deren Zahl bei jeder Prüfung gleich sein muß. Die gesetzlichen Berufsvertretungen erlassen im Einvernehmen mit der höheren Verwaltungsbehörde Prüfungsordnungen. Die Prüfungen sind gebührenpflichtig. Die gesetzlichen Berufsvertretungen können in einzelnen Fäl-

len auch Personen ohne ordnungsmäßige Berufsausbildung, namentlich solche höheren Lebensalters, die längere Zeit in dem Berufe tätig waren, oder Kriegsbeschädigte zulassen.

Der Entwurf des Berufsausbildungsgesetzes wird arbeitgeberseits mit großer Zurückhaltung aufgenommen. Es werden grundsätzliche Bedenken dagegen erhoben, daß das Gesetz nicht nur auf Lehrlinge, sondern auch auf Jugendliche als Arbeiter oder Angestellte (Personen, die über 14, aber noch nicht 18 Jahre alt sind,) ausgedehnt werden soll. Die jugendlichen Arbeiter, die nach ihrer Arbeitsleistung entlohnt werden und außerdem ihre Arbeitsstellen häufig wechseln, unterscheiden sich wesentlich von den Lehrlingen, die in einem Ausbildungsverhältnis längerer Dauer stehen. Die Mehrzahl der jugendlichen Arbeiter verbleibt zeitlebens in der Gruppe der ungelerten Arbeiter, d. h. der Arbeiter ohne ordnungsmäßige Ausbildung für einen bestimmten Beruf. Abzulehnen ist z. B. die Bestimmung, daß die untere Verwaltungsbehörde einem Arbeitgeber, welcher nach Auffassung der Behörde zu viel Jugendliche beschäftigt, die Entlassung einer entsprechenden Anzahl jugendlicher aufgeben und die Beschäftigung von Jugendlichen über eine bestimmte Zahl hinaus untersagen kann. Damit bekommt der Staat einen derartigen Einfluß auf die Betriebsführung, der ihm nicht zugestanden werden kann.

Bericht über die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Steffin vom 1. April 1930.

Nach der Eröffnung der 14. Vollversammlung durch Präsident Dr. Toepffer wird zunächst zur satzungsgemäßen Neuwahl des Präsidiums geschritten mit dem Ergebnis, daß Herr Unterstaatssekretär a. D. Dr. Toepffer als Präsident wiedergewählt wird. An Stelle des 1. Vizepräsidenten, Herrn Braun, der auf eigenen Wunsch aus dem Präsidium ausscheidet, wird der bisherige 2. Vizepräsident, Herr Konsul Gribel, zum 1. Vizepräsidenten und an seiner Stelle Herr Generaldirektor Johannes Bundfuß zum 2. Vizepräsidenten gewählt. Hieran anschließend dankt Präsident Dr. Toepffer Herrn Braun für die aufopfernde Tätigkeit, die er als Vizepräsident der Kammer 4 Jahre lang geleistet hat, und gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß Herr Braun künftig auch als Mitglied der Kammer noch weiter mitarbeiten wird.

Hierauf werden verschiedene Formalien erledigt. So wird die Wahl von Vertretern im Hauptausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages sowie in den ständigen Ausschüssen des Deutschen Industrie- und Handelstages vorgenommen. Hierauf werden die Geschäfte der Kammer unter die einzelnen Mitglieder verteilt. Ferner wird die Wahl von verschiedenen Vorsitzenden und Mitgliedern in den einzelnen Kommissionen der Kammer sowie die von Regulierungskommissarien für Heringe und von kaufmännischen und juristischen Schiedsrichtern für das Schiedsgericht der Stettiner Heringshändler für das Jahr 1930 und schließlich die Wahl von Mitgliedern bzw. Stellvertretern für den Vorstand der Produktenbörse bestätigt.

Im Anschluß hieran wird der Haushaltsplan der Kammer für das Jahr 1930/31 durchberaten und genehmigt. Dann erstatten die Dezernenten der einzelnen Institute der Kammer über deren Abschluß Bericht, so Herr Direktor Blume über den Abschluß der Eisbrecherverwaltung per 30. September 1929, Herr Meister über den Abschluß des Wiegeamtes per 31. Dezember 1929 und Herr Braun über den Abschluß des Handlungs-Armen-Instituts per 31. Dezember 1929. Den Verwaltungen der genannten Institute wird von der Kammer Entlastung erteilt.

Zu Beginn des zweiten Teiles der Vollversammlung begrüßt Herr Präsident Dr. Toepffer die Behördenver-

treter und gibt seiner Freude darüber Ausdruck, daß der bisherige Oberpräsident Lippmann heute noch einmal im Kreise der Kammer weilen wird. Herr Präsident Dr. Toepffer gedenkt in kurzen Worten der verständnisvollen Bemühungen und Arbeiten, die der Oberpräsident in den 11 Jahren seiner Tätigkeit für die Interessen der pommerischen Wirtschaft geleistet hat, und verliest ein Schreiben, das der Oberpräsident anlässlich seines Ausscheidens aus seinem Amte an die Kammer gerichtet hat. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„An die Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Der Tag meines Ausscheidens aus dem Amte als Oberpräsident der Provinz Pommern gibt mir Veranlassung, mit Freude und Dank der gemeinsamen Arbeit mit der Industrie- und Handelskammer während der vergangenen 11 Jahre zu gedenken. Als hervorragender Teil unserer heimatlichen Wirtschaft waren Handel, Gewerbe und Verkehr stets Gegenstand meiner besonderen Aufmerksamkeit, und mit Sorge verfolgte ich die in den rückliegenden schweren Jahren sich in immer steigendem Maße entwickelnden Schwierigkeiten. Wenn die beruflichen Vertretungen des Handels und der Industrie ihre Stimme erhoben, um auf die Lebensnotwendigkeiten der Wirtschaft hinzuweisen, so war es mir eine ernste, stets aus vollster Ueberzeugung erfüllte Pflicht, ihren berechtigten Wünschen nach Kräften zur Durchführung zu verhelfen. Nicht alles, was Handel und Industrie in Pommern fordern müssen, ließ sich erreichen. Wenn es gleichwohl gelang, manch einen bedeutsamen Schritt vorwärts zu tun und vor allem die Aufmerksamkeit der zuständigen Stellen im Reiche und in Preußen auf die ernste Lage unserer heimatlichen Wirtschaft in so eindrucksvoller Form zu lenken, daß den gemeinsamen Bemühungen eine Reihe von beachtlichen Erfolgen beschieden war, so danke ich dies in hervorragendem Maße der eifrigen, treuen Mitarbeit der amtlichen Vertretung von Industrie, Handel und Gewerbe. Möge das bisher Erreichte ein Anfang sein zu weiterem Fortschritt und möge Pommerns Wirtschaft nach den schweren vergangenen Jahren einer Zeit stetigen Aufstieges entgegensehen, das ist

der aufrichtige Wunsch, mit dem ich der Kammer am heutigen Tage Lebewohl zurufen möchte.

(gez.) Lippmann."

Im Anschluß daran gibt Herr Präsident Dr. Toepffer den Geschäftsbericht wie folgt:

Der Jahresbericht für 1929 liegt Ihnen allen gedruckt vor, so daß ich Ihnen heute nur über die seitherige Entwicklung und über einige besonders wichtige Gebiete der Kammerstätigkeit zu berichten brauche. Wenn in der Ihnen vorliegenden Jahresübersicht aus den Berichten fast aller im Kammerbezirk vertretenen Geschäftszweige die allgemeine Ungunst der Lage im Jahre 1929 sich widerspiegelt, so ist heute leider festzustellen, daß die Wirtschaftslage im ersten Quartal 1930 sich noch weiter zum Schlechteren gewandt hat. Wiederum sind viele Firmen in Schwierigkeiten geraten: Konkurse und Vergleiche und Liquidationen sind nach wie vor an der Tagesordnung, und es befinden sich bedauerlicherweise altangesehene, solide Firmen dabei, die auf eine jahrzehntelange fleißige und erfolgreiche Arbeit zurückblicken können und die nun der jetzigen Krise der deutschen und namentlich der ostdeutschen Wirtschaft doch unwiderstehlich zum Opfer fallen. Es ist angesichts dieser Vorgänge heute nicht mehr angebracht, lediglich von einem gesunden Ausleseprozeß zu sprechen; die heutige Krise schneidet tief in das Fleisch der Wirtschaft und vernichtet viele Existenzen und Firmen, die in einem gesunden Wirtschaftskörper sehr wohl noch Arbeit und Werte schaffende Funktionen hätten ausüben können.

Es erhebt sich die Frage, welche Maßnahmen nun gegen den immer mehr um sich greifenden Niedergang der Wirtschaft getroffen worden und welche zu erwarten sind. Es erhebt sich weiter die Frage, was für die am meisten bedrohte Wirtschaft des deutschen Ostens bereits geschehen ist und weiter geschehen soll. In der Erkenntnis, daß eine Fortdauer des heutigen Steuerdrucks die Wirtschaft immer mehr und mehr zum Erliegen bringen muß, hat man bereits seit Ende vorigen Jahres darüber beraten, wie durch eine umfassende Finanzreform der Wirtschaft Entlastung gebracht und die Möglichkeit zu der dringend erforderlichen Kapitalneubildung geschaffen werden kann. Es ist Ihnen bekannt, daß sich dann herausgestellt hat, daß die trotz der Erleichterungen des Youngplanes schwierige Lage der Reichsfinanzen eine Senkung der Steuern für das Jahr 1930 wahrscheinlich nicht zuläßt. Die Wirtschaft hat diese bittere Enttäuschung hinnehmen müssen und kann nur darauf hoffen, daß es nun wenigstens in diesem Jahre gelingt, Ordnung in die öffentlichen Finanzen zu bringen, damit dann endlich im nächsten Jahre zu steuerlicher Entlastung geschritten werden kann.

Der Osten aber bedarf darüber hinaus besonderer Maßnahmen. Der deutsch-polnische Handelsvertrag, der hier in Stettin immer gefordert worden ist, ist inzwischen zur Annahme gelangt und wird an anderer Stelle der heutigen Tagesordnung noch ausführlich behandelt werden. Es ist anzunehmen, daß der wirtschaftliche Wechselverkehr zwischen Deutschland und Polen mit ihrer langen gemeinsamen Grenze sich in Auswirkung des Vertrages wieder wesentlich ungehemmter vollziehen kann, als dies in den 5 Jahren des Handelskrieges der Fall war. Viele Wirtschaftszweige der deutschen Ostprovinzen werden von der endlich erfolgten Beilegung des Zollkrieges zweifelsohne eine Erleichterung ihrer Situation erfahren und sich nun wieder innerhalb ihres natürlichen Aktionsradius ohne gewaltsame Einengung betätigen können. Der Wirtschaft des Ostens in ihrer Gesamtheit ist aber mit dem Abschluß des Vertrages allein bei weitem noch nicht geholfen, und dies konnte von einer handelspolitischen Vereinbarung, wie bedeutsam sie auch sein mag, allein auch nicht erwartet werden. Nachdem der Westen in Verbindung mit der Annahme des Youngplanes durch den Fortfall der Besatzung eine wesentliche Erleichterung und eine Befreiung von seinen größten Sorgen erfahren hat, muß nun endlich auch an die wirtschaftliche Hilfe für Ostdeutschland gegangen werden. Die Stettiner Kammer begrüßt es daher mit besonderer Genugtuung, daß der Reichspräsident von Hindenburg sich erst kürzlich so betont im gleichen Sinne für den Osten eingesetzt hat. Bekanntlich hat der Reichspräsident gelegentlich der Unterzeichnung des deutsch-polnischen Liquidationsabkommens in einem Briefe an den Reichskanzler darauf hingewiesen, daß neben den allgemeinen Maßnahmen zum Schutze der Landwirtschaft für den verzweifelt um seine Existenz ringenden Osten eine wirksame finanzielle Hilfsaktion aus wirtschaftspolitischen wie aus natürlichen

Gründen ins Werk gesetzt werden müsse. Insbesondere seien durch die in den letzten Jahren abgeschlossenen Handelsverträge und auch durch den deutsch-polnischen Handelsvertrag, um der deutschen Industrie neue Absatzmöglichkeiten zu schaffen, der Landwirtschaft durch Zulassung der Einfuhr von Agrarerzeugnissen große Opfer auferlegt worden, so daß es billig erscheine, wenn nun in diesen Notjahren der Landwirtschaft von der Industrie ein gewisser Ausgleich gewährt werde. Der Reichspräsident hat ferner auf die Möglichkeit hingewiesen, aus der Industriebelastung auf die Dauer der nächsten 5 Jahre Beträge für landwirtschaftliche Zwecke zur Verfügung zu stellen, davon ausgehend, daß eine derartige Maßnahme angesichts der Verbundenheit der landwirtschaftlichen und der industriellen Produktion vertretbar sei und nicht nur zur Sanierung der landwirtschaftlichen produktiven Betriebe, sondern auch zur allgemeinerwirtschaftlichen Zwecken, nämlich zur Stärkung des Binnenmarktes und zur Besserung der Handelsbilanz beitragen könne. Es mag hier unerörtert bleiben, ob es empfehlenswert ist, diesen Weg, der vielleicht die ebenfalls große Notlage der Industrie und des Handels Ostdeutschlands nicht genügend berücksichtigt, zu beschreiten. Aber ich muß es doch mit freudiger Genugtuung begrüßen, daß von der höchsten Spitze des Reichs mit so großem Nachdruck auf die Notlage des Ostens hingewiesen worden ist, wie dies in dem erwähnten Brief an den Reichskanzler geschehen ist, und daß insbesondere der Reichspräsident mit aller Beschleunigung ein Ostprogramm fordert, durch das den unerträglichen Verhältnissen hier im Osten gesteuert werden soll.

Vorher schon haben sich die privaten Interessenvertretungen und die Selbstverwaltungskörper der bedrohten Ostprovinzen Pommern, Grenzmark Posen-Westpreußen, Niederschlesien und Oberschlesien zu einer Kundgebung in Breslau zusammengefunden, bei der auch die Industrie- und Handelskammer Stettin führend beteiligt war. Es ist hier mit Nachdruck auf die Notwendigkeit einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse als dem eigentlichen Problem des Ostens hingewiesen und namentlich angesichts der fortschreitenden Arbeiten am Mittellandkanal verlangt worden, daß im Interesse des gesamten Deutschen Reichs, für das die Erhaltung eines starken Ostens zur Lebensfrage geworden ist, der beschleunigte Ausbau der Oder zu einer allen Ansprüchen genügenden Schiffsstraße in Angriff genommen wird. Der Vertreter der Industrie und Handelskammer Stettin hat im Rahmen dieser Kundgebung ausgeführt, daß die pommersche Landwirtschaft im Interesse der Landeskultur zur Beseitigung von Niedrigwasser, zur Verhütung von Hochwasserschäden und im Interesse des Verkehrs, daß Pommerns Industrie und Handel zum Hertransport der Roh- und Halbfabrikate und zum Abtransport der Fertigfabrikate eine vollkommen durchgeführte Oderregulierung dringend brauchen. Insbesondere ist betont worden, daß für den Seehafen Stettin die ständige Vollsichtigkeit der Oderwasserstraße dringend erforderlich ist und daß die Möglichkeit der Verwendung des 1000-tonn-Kahns, der das Regelschiff auf den westdeutschen Wasserstraßen bilden soll, auch im Interesse des Seehafens Stettins endlich geschaffen werden muß. 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 im Osten naht in Gestalt des Mittellandkanals eine neue Gefahr im Westen, die fast 1 Million to, also fast ein Fünftel des gesamten Seehafenumschlages Stettin gefährdet. Ueber die geforderte Oderregulierung hinaus muß Stettin angesichts der starken Schädigung seiner Seehafeninteressen auch noch andere wirksame Ausgleichsmaßnahmen fordern, von denen hier die völlige Aufhebung der Vertiefungsabgabe auf der Seewasserstraße Stettin/Swinemünde und die beschleunigte Fertigstellung der Hafenbauten in Stettin sowie zweckentsprechende eisenbahntarifrische Maßnahmen und schließlich Gebührenermäßigung auf der Wasserstraße Stettin/Berlin genannt seien. Die Erfüllung dieser Wünsche ist eine Existenzfrage für die weitere Entwicklung einmal der ostdeutschen Wirtschaft überhaupt, dann aber im besonderen des Seehafens Stettin und seines Verkehrsgewerbes, seines Handels sowie seiner Industrie.

Von den anderen Ereignissen, die sich im ersten Quartal 1930 zugetragen haben, muß ich noch auf eines eingehen: die Auflösung der Nachrichtenstelle Stettin und die Angliederung der bisher von dieser Stelle betreuten Kammerbezirke an eine neue Außenhandelsstelle in Berlin, die mit dem heutigen Tage ihre Tätigkeit aufnimmt. Schon im vorigen Jahre wurde beim Deutschen Industrie- und Handelstag eine Studienkommission unter meinem Vorsitz eingesetzt, die damit betraut war, die Verhältnisse bei den deutschen Reichsnachrichtenstellen sowie den ihnen gleichgeordneten Zweigstellen des Auswärtigen Amts zu studieren und Vorschläge zu einer Vereinfachung und Neuorganisation des deutschen amtlichen Außenhandels- und Nachrichtenwesens zu machen. Der leitende Gesichtspunkt hierbei war, daß künftig nur noch solche Stellen bestehen bleiben sollten, die gestützt auf eine genügende Anzahl von Exportfirmen, den höchsten Ansprüchen an ihre Leistungsfähigkeit genügen und den deutschen Exportinteressen in jeder denkbaren Weise dienen können. Die von der Studienkommission angestellten Untersuchungen haben dazu geführt, daß mit Genehmigung der beteiligten Reichsministerien von den 25 bisher bestehenden Stellen jetzt nur noch 17 übriggeblieben sind, die in enger Anlehnung an die Industrie- und Handelskammern ihrer Bezirke tätig sein sollen und die künftig den Namen „Außenhandelsstelle“ führen. Dieser Entwicklung hat auch die Nachrichtenstelle Stettin weichen müssen, da in ihrem Bezirk ausgesprochene Exportfirmen nur verhältnismäßig wenig vorhanden waren und die Stelle in ihrer fünf Jahre langen Tätigkeit sich niemals auf eine sehr breite Interessenbasis in ihrem Bezirk stützen konnte. Es ist aber Vorsorge getroffen worden, daß die Kammer Stettin die für sie wichtigen Nachrichten, die von der Berliner Zentrale verbreitet werden, auch künftig ohne jede Verzögerung und ohne jede Einschränkung erhält, so daß den Interessen der Kammer in dieser Beziehung keineswegs Abbruch getan ist. Im übrigen wird die Kammer natürlich den am Außenhandel interessierten Firmen ihres Bezirks auf Grund des bei ihr vorhandenen Zolltarif- und sonstigen Auskunftsmaterials wenigstens die den Außenhandel mit Nord-, Ost- und Mitteleuropa betreffenden Informationen wie bisher beschleunigt geben können.

Ich möchte mich hier auch zu dem der Kammer kürzlich bekannt gewordenen Plan der Stadt Stettin äußern, ein Wirtschaftsamt einzurichten. Soweit damit auch der Meinungsaustausch zwischen Stadt und Kammer mehr als bisher erleichtert wird, ist dieser Plan durchaus zu begrüßen. Die Kammer hat nach den ihr gegebenen Zusicherungen keinen Anlaß anzunehmen, daß damit ein Uebergreif in die ihr gesetzlich obliegenden und somit ja auch gar nicht abnehmbaren Funktionen beabsichtigt ist, und sie wird deshalb die Arbeit dieses Wirtschaftsamtes, soweit sie diese für zweckmäßig hält, unterstützen. In welchem Maße dies möglich ist, kann selbstverständlich erst die Entwicklung lehren.

Jede Maßnahme, die zur Behebung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in Stettin auch nur in engen Grenzen beiträgt, wird die Zustimmung der Kammer finden, und sie erwartet solches Bestreben nicht nur von den staatlichen und kommunalen Stellen, sondern auch aus den Kreisen der Wirtschaftstreibenden selbst. In letzter Beziehung möchte man wünschen, daß die sehr zu begrüßende Senkung des Reichsbankdiskontsatzes auf 5% (zum zweiten Male nach dem Kriege liegt er so tief) die deutschen Kreditinstitute veranlassen möchte, die Höhe der geforderten Debet-Zinssätze recht bald dieser Ermäßigung des Reichsbankdiskontsatzes anzupassen.

Aus dem weiteren Tätigkeitsgebiete der Kammer ist zu erwähnen, daß sie sich in steigendem Maße mit der Handhabung der Vergleichsordnung vom 5. Juli 1927 zu befassen hat. Nach § 20 dieser Vergleichsordnung hat das Gericht vor der Entscheidung über den Antrag auf Eröffnung des Vergleichsverfahrens die zuständige amtliche Berufsvertretung zu hören. Wenn auch der Meinungskampf über die Wirkungen dieser Vergleichsordnung, nachdem sie noch nicht ganz 3 Jahre Gesetzeskraft hat, noch nicht abgeschlossen gelten kann, so mehren sich doch immer noch die Stimmen, welche eine überwiegend ungünstige Auswirkung der Bestimmungen der Vergleichsordnung in der Praxis betonen. Die Erfahrungen, welche die Kammer bei den leider immer zahlreicher werdenden Vergleichsanträgen gemacht hat, zwingen sie dazu, ihnen in ihren Äußerungen gegenüber dem Gericht im volkswirtschaftlichen Interesse noch mehr als bisher die überragende Bedeutung einzuräumen, die

ihnen gegenüber den Interessen des Schuldners und der Gläubiger zukommt. — Wenn auch die Vergleichsordnung leider keine Handhabung bietet, dieses volkswirtschaftliche Interesse zum entscheidenden Bestandteil der Äußerung der Kammer zu machen, so wäre doch zu wünschen, daß die Gerichte Verständnis dafür zeigen, wenn die Kammer die Rücksicht auf die Allgemeinheit in ihren Äußerungen mit maßgebend sein läßt. Die Tendenz der Vergleichsordnung geht jedenfalls dahin, daß die durch sie erleichterte Auseinandersetzung des in Zahlungsschwierigkeiten geratenen Schuldners mit seinen Gläubigern nicht zum Schaden der gesamten Wirtschaft und zur Untergrabung der geschäftlichen Moral ausgenutzt wird. Es wird natürlich in jedem einzelnen Fall besonders geprüft werden müssen, inwieweit dem Schuldner die Wohltat des Vergleichs gegenüber dem Konkursverfahren gewährt werden kann, und es lassen sich allgemeine Richtlinien für die Äußerungen der Kammer deshalb nicht aufstellen, wohl aber muß betont werden, daß die Kammer in Zukunft in jedem Fall sehr eingehend prüfen wird, ob der Vergleichsabschluß eine im Sinne der Wirtschaft gesunde Maßnahme ist, und sie wird sich in den meisten Fällen dafür aussprechen, daß den Vergleich nur zugestimmt werden kann, wenn eine zuverlässige Sicherheit vom Schuldner gestellt wird. — Schließlich wird die Kammer auch erwägen, ob sie nach dem Vorbilde der Uebung in anderen Handelskammerbezirken sich nicht nur dann für den Vergleich aussprechen wird, wenn eine Quote von mindestens 50% der Forderungen geboten wird.

Der Entwicklung auf dem Gebiet des Getreidehandels hat die Kammer auch im Berichtsjahr besondere Aufmerksamkeit gewidmet und in Eingaben an die zuständigen Stellen stets auf die Notlage hingewiesen, in die der Getreidehandel durch die Maßnahmen der Regierung und der staatlich unterstützten Getreidegesellschaften geraten ist.

Das wichtigste Ereignis des Berichtsjahres war die Zollvorlage vom Dezember 1929, die erhöhte Zölle für Getreide brachte. Die Kammer hatte sich zusammen mit den Industrie- und Handelskammern Stolp und Stralsund der Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern, dem Verein Stettiner Getreidehändler und dem Pommerschen Landbund für höhere feste Getreidezölle mit den Zollsätzen entsprechenden Einfuhrscheinen eingesetzt. Es ist Ihnen bekannt, daß den Wünschen der Wirtschaft, Einfuhrscheine in Höhe der Zollsätze beizubehalten, nicht entsprochen worden ist, sondern daß der Wert der Einfuhrscheine unter den Zollsätzen festgesetzt wurde. Diese Regelung des Einfuhrscheinsystems erfüllt den Ausfuhrhandel, namentlich den Getreidehandel, mit größter Besorgnis. Wird man noch abwarten müssen, in welchem Ausmaße die Unterbewertung der Einfuhrscheine Schäden auslösen wird, so kann man schon jetzt sagen, daß die Bestimmungen über den Vermahlungszwang von inländischem Weizen eine Preissteigerung für dieses Produkt herbeigeführt haben.

In der Frage des Speicherbaues hat die Kammer die begonnenen Arbeiten fortgesetzt. Dem Finanzministerium wurde eine Rentabilitätsberechnung des Speichers eingereicht und die verlangte Erklärung der Stettiner Interessenten darüber beigebracht, daß die in diese Berechnung eingesetzten Lagergeld- und Umschlagsätze als tragbar und wettbewerbsfähig angesehen werden können. Es ist bedauerlich, daß das in der Nachkriegszeit eingerissene System der Übernahme von Ausfallgarantien oder sonstigen Garantien durch die Interessenten, soweit Stettiner Bauten in Frage kommen, regelmäßig zur Anwendung gelangt. Obwohl diesen Forderungen des Ministeriums entsprochen wurde, verlangte es außerdem noch den Abschluß eines Gewährleistungsvertrages zwischen der Hafengesellschaft auf der einen Seite und den Stettiner Getreidehändlern auf der anderen Seite. Trotz großer Schwierigkeiten ist es gelungen, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu gründen, die ihrerseits unter gewissen Bedingungen die Übernahme einer Ausfallgarantie auf 5 Jahre angeboten hat. Eine Entscheidung über den Speicherbau ist noch nicht gefallen, trotzdem die Stettiner Interessenten allen Forderungen nachgekommen sind.

Die umfangreiche Tätigkeit, die die Industrie- und Handelskammer Stettin auf dem Gebiete der Tarifpolitik, insbesondere des Eisenbahntarifwesens, geleistet hat, ist im Geschäftsbericht der Kammer für das Jahr 1929 eingehend geschildert worden. Ich möchte von diesen Arbeiten nur einzelne, besonders wichtige Anträge und Wünsche, die noch nicht erfüllt worden sind, auch an dieser Stelle noch einmal hervorheben. Die schwierigen Verhältnisse, die sich durch die Rekorderte des Jahres 1929

auf dem Getreidemarkt ergeben haben und die zu einem Stand der Getreidepreise führten, der erheblich unter denjenigen des Jahres 1913 lag, zwangen zu außergewöhnlichen Maßnahmen. Man versuchte bekanntlich den Getreidepreis dadurch zu stützen, daß man durch den Scheuer-Konzern und die Deutsche Getreide-Handelsgesellschaft den Roggen zu Ueberpreisen aufkaufen und zu unter den Marktpreisen liegenden Preisen nach dem Auslande absetzen ließ. Das führte zu einer starken Hebung des Getreideexports über die Seehäfen. Aber es führte auch zur Ausschaltung des legitimen Getreidehandels in Stettin, der in diese Exportpreise der Berliner Gesellschaften nicht einzutreten vermochte. Seit dem Jahre 1925 verlangten die Vorsteher der Kaufmannschaft bzw. die Industrie- und Handelskammer die Wiedereinführung eines Seehafenausfuhrtarifs für Getreide und Mühlenfabrikate, wie er in Gestalt des Ausnahmetarifs S 3 und S 3 a vor dem Kriege bestanden hat. Königsberg und Ostpreußen haben ihren Ausfuhrtarif für Getreide und Mühlenfabrikate zur Ausfuhr über See im Jahre 1925 erhalten, während man den Gebieten diesseits des Korridors meines Erachtens aus nichtssagenden Gründen diesen Tarif vorenthalten hat. Es ist bei allen sich bietenden Gelegenheiten immer erneut vorgeschlagen, den Abfluß des überflüssigen Getreides nach dem Ausland durch Einführung dieses Tarifs zu fördern und die befürchteten Nachteile gewisser Industrien dadurch zu beseitigen, daß man seinen Geltungsbereich auf 300—400 km im Umkreise von den Seehäfen beschränkte. Ich kann auch an dieser Stelle wiederholen, daß die endliche Wiedereinführung dieses Ausfuhrtarifs im Interesse der Landwirtschaft, des ostdeutschen Getreidehandels und des Seehafens Stettin sowie aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen dringend geboten ist. Ich bin überzeugt, daß die Wiedereinführung dieses Tarifs in stärkerem Maße zum Abfluß des Roggens in das Ausland beigetragen hätte, als Maßnahmen, die große Mittel verschlungen haben und über deren Zweckmäßigkeit die Meinungen außerordentlich geteilt sind. Ebenso bedauerlich ist es, daß die Reichsbahngesellschaft sich nicht dazu zu entschließen vermag, den seit langen Jahren beantragten Tarif zur Ausfuhr von Kartoffelfabrikaten über See wieder zur Einführung zu bringen.

In dem ersten Vierteljahr des Jahres 1930 behandelte die Kammer eine erhebliche Anzahl wichtiger Eisenbahntarifprobleme. Das bedeutungsvollste war eine Frachtermäßigung für oberschlesische Kohlen zur Ausfuhr über See. Da die Tonnage- und insbesondere die Warenverkehrsbilanz des Seehafens Stettin stark passiv ist insofern, als die Einfuhr die Ausfuhr bei weitem übersteigt, ist für den Seehafen und die gesamte Stettiner Wirtschaft die wirtschaftliche Bedeutung eines Zusatzausfuhrverkehrs in deutsch-oberschlesischen Kohlen gar nicht zu ermessen. Es kann daher nur auf das dringendste begrüßt werden, wenn der angekündigte Ausfuhrtarif für oberschlesische Exportkohle möglichst schnell in Kraft gesetzt wird, um seine befruchtenden Wirkungen auf den Seehafen Stettin und auf die gesamte Stettiner Wirtschaft auszuüben.

Die Eisbrecherverwaltung hatte 1928/29 bei dem überaus strengen Winter mit ihren 4 Eisbrechern „Preußen“, „Pommern“, „Berlin“ und „Stettin“ eine sehr schwere Arbeit zu verrichten. Die Eisbrecher waren vom 21. Dezember 1928 bis zum 6. April 1929, also 107 Tage, ununterbrochen im Schiffsrevier Stettin—Swinemünde und zeitweilig auch auf See im schweren Eise tätig. Zur Beseitigung der Eisschaden, die die Eisbrecher erlitten haben, war allein ein Kostenaufwand von rund 59 000.— RM. erforderlich. Da bei den zunehmenden Eisschwierigkeiten der Schiffsverkehr mehr und mehr zurückging, betrugen die Einnahmen aus den Gebühren nur etwa die Hälfte der Einnahmen aus der Periode 1927/28, und es mußte noch dazu für die Zeit vom 16. März bis zum 6. April die Eisbrecherhilfe ohne jedes Entgelt geleistet werden. Die Verluste, die die Eisbrecherverwaltung dadurch erlitten hat, betragen fast 300 000.— RM., und da sich auch schon in der Periode 1927/28 bei dem auf 2 Pfg. ermäßigten Tarif ein Verlust von rund 130 000.— RM. ergeben hatte, beträgt der Gesamtverlust in diesen beiden letzten Perioden fast 1/2 Million. Dieser Verlust ist durch die günstigen Witterungsverhältnisse der Periode 1929/30 nur zu einem geringen Teil wieder ausgeglichen worden. — Es ist vielleicht von Interesse mitzuteilen, daß, obwohl unsere Eisbrecher in dieser letzten Periode nur 9 Tage in Fahrt gewesen sind, doch die Betriebsunkosten für das Jahr ohne die Ueberholungsarbeiten und ohne Abschreibungen rund 100 000.— RM. aus-

machen. Es erweist sich immer mehr, daß das auch von anderen Häfen nachgeahmte System der Abgabenerhebung während einer festen Periode die einzige Möglichkeit bietet, um die für die Unterhaltung der Eisbrecher erforderlichen Summen aufzubringen, und daß diese Verteilung der Lasten auch am wenigsten drücken wird. Würde man das Leistungsprinzip dem Tarif zugrunde legen, so wäre die Belastung für das einzelne Schiff so hoch, daß sie nicht aufgebracht werden könnte. Es hat sich ferner erwiesen, daß die Differenzierung des Tarifs in dem Sinne, daß man die für den Wettbewerb mit den Weichselhäfen in Betracht kommenden Güter niedrig tarifiert und die übrigen etwas heraufsetzt, ebenfalls richtig ist, und es muß darauf hingewiesen werden, daß der höchste Tarifsatz noch bei weitem nicht den Einheitssatz erreicht, wie er in früheren Jahren üblich gewesen und getragen worden ist. Es hat sich auch aus den Beobachtungen des Schiffsverkehrs ergeben, daß die Erhebung der Eisbrechergebühr keineswegs verkehrsabweisend wirkt. Selbstverständlich wird von mancher Seite die Gebühr nicht gern bezahlt, und es wäre natürlich erwünscht, wenn durch Leistung eines bestimmten Zuschusses seitens des Reiches oder des Staates es möglich gemacht werden könnte, die Gebührenerhebung entweder ganz zu beseitigen oder doch wenigstens zu mildern. Es sind der Kammer aber auch Äußerungen zugegangen, aus denen mit Deutlichkeit hervorgeht, daß die Eisbrechergebühren als eine verhältnismäßig unbedeutende Abgabe nicht so sehr beschwerend wirken. Jedenfalls ist die Industrie- und Handelskammer nach den Ergebnissen der Eisbrecherverwaltung keinesfalls in der Lage, irgendwie eine Thesaurierungspolitik zu betreiben, und es ist dabei nicht einmal möglich, aus den Einnahmen einen auch nur bescheidenen Teilbetrag für die in absehbarer Zeit durchaus notwendige Beschaffung eines neuen Eisbrechers zu gewinnen.

Das Wiegeamt der Industrie- und Handelskammer als ältestes ihrer Verwaltungsinstitute, hat im Jahre 1929 eine sehr umfangreiche Tätigkeit auszuüben gehabt. Im Gegensatz zu den Vorjahren hat diesmal auch das Wiegeamt keinen Zuschuß, sondern einen geringen Ueberschuß aufzuweisen, während die Elevatorenverwaltung infolge der außerordentlich großen umgeschlagenen Mengen Getreide ein günstiges finanzielles Ergebnis aufzuweisen hat. Die verworgenen und umgeschlagenen Mengen durch das Wiegeamt beliefen sich im Jahre 1929 auf 324 552 to gegenüber 288 134 to im Jahre 1928. Das Wiegeamt hat bekanntlich einen vierten Elevator in Auftrag gegeben, der eine Leistungsfähigkeit von etwa 100 to die Stunde aufweist, und der in den ersten Tagen des April nach erfolgter Abnahme in den Dienst gestellt werden kann. Heute erkennt man, wie zweckmäßig und vorteilhaft es gewesen ist, daß wir uns so schnell zum Bau eines vierten Elevators entschlossen haben, da die Menge des zu bewältigenden Getreides eine außerordentlich große ist und auch für die nächste Zeit voraussichtlich noch bleiben wird. Bemerkenswert ist, daß sich trotz der vier Becherelevatoren außerdem zwei Hamburger Sauger im Hafen befinden, da einzelne der Speditionsfirmen glaubten, mit dem vorhandenen Gerät den Umschlag nicht durchführen zu können.

Die Umorganisation des Wiegeamtes ist in Arbeit und wird voraussichtlich am 1. Mai beendet sein. Es ist zu erwarten und zu hoffen, daß diese alte Organisation auch im neuen Gewande nach Umwandlung in eine selbständige Gemeinschaft der alten Jahrhunderte langen Tradition gemäß fortbestehen und sich weiter entwickeln wird.

Das Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer hat sich im Jahre 1929 besonders reger Beanspruchung zu erfreuen gehabt. Der Grund dieser Erscheinung liegt darin, daß es selbst den Verkehrsinteressenten heute nicht mehr möglich ist, sich ohne Hilfe derartiger Spezialinstitute durch die Eisenbahngütertarife Mitteleuropas durchzufinden. Das Tarifmaterial des Verkehrsbüros besteht aus etwa 1 390 zurzeit gültigen Tarifheften und erstreckt sich auf die Eisenbahnen fest sämtlicher Mitteleuropäischer Staaten. Das Büro hat im Jahre 1929 fast 3000 schriftliche Auskünfte, beruhend auf eingehenden Kalkulationen, gegeben und mit den täglichen telefonischen und persönlichen Anfragen insgesamt etwa 11 000—12 000 Auskünfte erteilt. — Die Einrichtung dieses Instituts hat in weiten Kreisen der Wirtschaft Befriedigung ausgelöst und Anerkennung gefunden.

Das Handlungs-Armen-Institut der Industrie- und Handelskammer hat im Jahre 1929 erfreulicherweise an Unterstützungen RM. 16 820.— verteilen können. Wenn auch die Zugänge zu dem Stock des Handlungs-

Armen-Instituts in Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Lage in der letzten Zeit im Vergleich zur Vorkriegszeit wesentlich geringer geworden sind, so ist es doch überaus begrüßenswert, daß an verarmte Kaufleute und deren Angehörige, denen bekanntlich keinerlei soziale Versorgung über schwere unverschuldete Not hinweghilft, wieder Unterstützungen verteilt werden konnten. Hoffentlich gelingt es, das Kapital des Handlungs-Armen-Instituts, das sich vor dem Kriege auf beinahe eine Million Mark belief, durch

Zuwendungen nach und nach wieder auf diesen Stand aufzuheben. Daß das Institut und die Kammer zwecks Linderung der schweren Notlage für jede Zuwendung besonders dankbar ist, brauche ich hier nicht besonders hervorzuheben."

Im Anschluß hieran wurde der nachfolgend abgedruckte Vortrag über den Handelsvertrag mit Polen gehalten, nach dessen Beendigung und kurzen Schlußworten der Präsident die Vollversammlung schloß.

Das Wirtschaftsabkommen mit Polen.

Vortrag des Oberregierungsrats Dr. Goldmann, Berlin, gehalten in der 14. Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, am 1. April 1930.

Der freundlichen Aufforderung des Herrn Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, in Ihrem Kreise über das Wirtschaftsabkommen mit Polen zu sprechen, komme ich umso lieber nach, als ich weiß, gerade hier großem Interesse für diese Frage zu begegnen. Sie haben ja hier aus unmittelbarer Nähe die Entwicklung des polnischen Staates, seiner Industrie und des Ausbaus seiner Häfen verfolgt. Das jetzt abgeschlossene Wirtschaftsabkommen mit Polen soll gerade dem notleidenden Osten dienen und den Zugang zum natürlichen Hinterland wieder eröffnen. Darüber hinaus hat aber auch die Industrie von ganz Deutschland ein lebhaftes Interesse an dem Handelsvertrag mit Polen. Die absoluten Ziffern der Ausfuhr mit Polen sind zwar nicht ungünstig. Im Jahre 1929 ist aber bereits ein Rückgang der Ausfuhr nach Polen erfolgt. Auch ist der Anteil des polnischen Zollgebiets an der deutschen Gesamtausfuhr wesentlich gefallen. Dieser Anteil hat im Jahre 1924 6,1 %, im Jahre 1925 4,5 % betragen, und ist gesunken von 4,8 % im Jahre 1927 auf 3,2 % im Jahre 1929.

Der Zollkrieg brach am 15. Juni 1925 aus, als der Wegfall der Ostoberschlesien zustehenden Kontingente für die Einfuhr nach Deutschland auf Grund des Versailler Vertrages und später des Genfer Abkommens bevorstand. Der Zollkrieg wird erst nach Ratifizierung und Inkrafttreten des Vertrages aufgehoben werden. Bis dahin bleiben die Kampfmaßnahmen auf beiden Seiten bestehen, die auf polnischer Seite die Einfuhrverbote, die ausschließlich gegen Deutschland gerichtet sind, betreffen, ferner die Beeinträchtigung der Einfuhr von Maschinen und Apparaten aus Deutschland und die Benachteiligung der Einfuhr über deutsche Seehäfen und deutsche Eisenbahnen. Auf deutscher Seite kommen in Fortfall die Kampfzölle, die für einzelne Waren festgesetzt sind, und die ausschließlich gegen Polen gerichteten Einfuhrverbote. Alle diese Maßnahmen fallen mit Inkrafttreten des Handelsvertrages fort. Für Verfehlungen, die vor der Unterzeichnung des Handelsvertrages begangen sind, ist eine Amnestie vereinbart. Das Wirtschaftsabkommen erstreckt sich auch auf den Freistaat Danzig. Das Abkommen tritt am 10. Tag nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft und ist zunächst für ein Jahr abgeschlossen; wenn es aber nicht drei Monate vor Ablauf gekündigt wird, verlängert es sich auf unbestimmte Zeit und ist dann jederzeit mit sechsmonatiger Frist kündbar. Es enthält in seinen 38 Artikeln die Regelungen, die man in einem umfassenden Handelsvertrag zu treffen pflegt, außer den Zolltarifabreden alle wesentlichen Bestandteile eines umfassenden Handelsvertrages, und ist geeignet, als Grundlage für die Anbahnung langfristiger Handelsbeziehungen zu dienen.

Für Streitigkeiten ist ein Schiedsgericht vorgesehen. Es ist bekannt, daß wir in den langen Jahren der Handelsvertragsverhandlungen vor allem versucht haben, für die deutsche Industrie wesentliche Erleichterungen zu erreichen. Polen hat sich bei diesen Wünschen recht zurückhaltend verhalten. Als im letzten Jahre Zollerrhöhungen zum Schutze der deutschen Landwirtschaft notwendig wurden, konnten wir nicht annehmen, daß Polen uns noch mehr entgegenkommen wollte, und man versuchte nun, auf Grund der Lage auf dem Zolltarifgebiet lediglich die Meistbegünstigung zu vereinbaren. Auf dieser Grundlage ist das Abkommen jetzt zustande gekommen. Es war demgemäß nicht möglich, irgend welche Zollbindungen und Ermäßigungen zu erreichen. Verschiedene Zölle, wie sie in Geltung treten, stellen zweifellos ein erhebliches Opfer der deutschen Industrie dar. Die Industrie hat aber auf Zollerrmäßigungen verzichten müssen, um der Landwirtschaft die geltenden deutschen Zölle gegenüber Polen zu erhalten.

Die Meistbegünstigung, die wir jetzt zum ersten Male von Polen erhalten, bedeutet aber doch immerhin etwas.

Die vertraglichen Ermäßigungen, die von Polen anderen Ländern zugestanden sind, kommen auch Deutschland zugute. Diese Zollerrmäßigungen betreffen zum Teil auch wichtige deutsche Waren. Ich darf auch darauf hinweisen, daß Polen einen neuen Vertrag mit Frankreich abgeschlossen hat. In diesem Verträge werden weitere Zollerrmäßigungen enthalten sein.

Polen ist an der Meistbegünstigung besonders auf landwirtschaftlichem und auf industriellem Gebiet interessiert, so für chemische, Textil- und Holzwaren sowie für Erzeugnisse aus Eisen, Zink und Blei. Eine besonders wichtige Auswirkung der Meistbegünstigung ist, daß auch die autonomen Zollvergünstigungen den Waren des andern Teils zugute kommen und daß der Ursprung der Waren im Zollgebiet des andern Teils kein Grund für eine Diskriminierung sein darf. Diese Vereinbarung hat besondere Bedeutung für Maschinen und Apparate. Soweit diese zur Hebung der Erzeugung dienen und nicht im polnischen Zollgebiet hergestellt werden, kann der polnische Zollsatz autonom auf zur Zeit 35 v. H. seines Betrages ermäßigt werden. Diese Vergünstigung ist während des Zollkrieges deutschen Maschinen und Apparaten im allgemeinen vorenthalten worden. Jetzt ist ausdrücklich vereinbart, daß die deutschen Maschinen nicht anders behandelt werden als Maschinen anderer Länder. Darüber hinaus ist für eine große Zahl von Maschinen und Apparaten, die in unmittelbaren Verhandlungen zwischen der deutschen und polnischen Maschinen- und elektrotechnischen Industrie vereinbart sind, für diese jetzt festgestellt, daß bei ihnen ohne weiteren Nachweis angenommen wird, daß sie im polnischen Zollgebiet nicht hergestellt werden. Bei der Prüfung, ob der ermäßigte Zollsatz zu gewahren ist, ist daher für diese Maschinen und Apparate nur noch festzustellen, ob sie zur Hebung der Erzeugung dienen, und da dies ohne weiteres anzunehmen ist, bedeutet diese Regelung eine sehr wesentliche Erleichterung der Einfuhr von Maschinen und Apparaten nach Polen.

Der Teil 2 des Vertrages betrifft eine für Stettin sehr wichtige Frage. In Polen hat sich im Zwischenhandel im Laufe der Zeit, vor allem im Zollkrieg, der Grundsatz herausgebildet, den auch Frankreich hat, daß Waren aus dem Ursprungslande nur dann zu dem ermäßigten Satz nach Polen eingeführt werden können, wenn sie direkt daher kommen. Dies System war noch verschärft dadurch, daß Polen Ursprungszeugnisse forderte, die unmittelbar im Ursprungslande, z. B. in Amerika, von dem Aussteller selber ausgestellt waren. Es ist im Verträge gelungen, dieses System durch das deutsche System zu ersetzen, wonach es ausschließlich auf den Ursprung ankommt. Es ist also jetzt so, daß deutsche Ware nach Polen auch dann zum Vertragssatz eingeführt werden kann, wenn sie über dritte Länder gehandelt wird. Bei den Ursprungszeugnissen ist die Regelung so, daß sie nur in Ausnahmefällen (Vertragssätze, Einfuhrverbote und Beschränkungen) verlangt werden.

Für die inneren Abgaben ist gleiche Behandlung mit den gleichartigen Erzeugnissen des eigenen oder des meistbegünstigten Landes vorgesehen. Wegen der von Polen geplanten besonderen Umsatzsteuer bei der Einfuhr von Waren ist für den Fall, daß dadurch die deutsche Ausfuhr besonders beeinträchtigt wird, vereinbart, daß Deutschland die Aufnahme von Verhandlungen zum Ausgleich der Nachteile verlangen und mangels Einigung das Wirtschaftsabkommen mit dreimonatiger Frist kündigen kann.

Viel Unruhe hat ein polnischer Gesetzentwurf hervorgerufen, wonach jetzt zum Ausgleich der Gewerbesteuer eine Ausgleichssteuer erhoben werden soll. Dieser Plan ist noch nicht Gesetz geworden; aber es ist anzunehmen, daß er in irgend einer Form angenommen wird. Das Schwierige bei diesem Gesetz ist, daß der Finanzminister ermächtigt wird,

den Kreis der Waren zu bestimmen, die der Ausgleichsteuer unterliegen, und festzustellen, welchen Satz die einzelne Ware zu tragen hat. Die Höchstgrenze ist 6 v. H. des Wertes. Befreit sind diejenigen Waren, die in Polen nicht hergestellt werden.

Eine weitere wichtige Bestimmung ist die Frage der Nationalisierung. Polen hat hier nämlich wie Frankreich den Grundsatz, daß es als deutsche Ware nur solche ansieht, die zu 100% in Deutschland hergestellt wird oder, wenn sie aus nach Deutschland eingeführten Rohstoffen oder Halbfabrikaten besteht, in Deutschland durch Zutaten oder durch Bearbeitung um mindestens 50% im Werte gesteigert wird. Diesen Grundsatz hat Polen im Handelsvertrage auch nicht verlassen. Wir haben aber im Schlußprotokoll eine große Reihe von Waren in einer Liste aufnehmen können, von denen Polen ohne weiteres annimmt, daß sie als nationalisiert angesehen werden. Auch diese Bestimmungen bedeuten für unseren Handel eine sehr wesentliche Erleichterung.

Ich komme jetzt zum Hauptpunkt des Vertrages: zur Frage der Ein- und Ausfuhrverbote. Die Einfuhr neuer Verbote ist nur mit der Maßgabe zugelassen, daß der Handelsverkehr keine Unterbrechung erleidet und daß der andere Teil sofort ein Kontingent in der vollen Höhe seines Interesses erhält. Dieser Grundsatz ist nur durchbrochen im Katastrophenfall. Die bestehenden Verbote sind so geregelt, daß sie gegenüber dem anderen Teile nur gelten, wenn sie gegenüber allen anderen Ländern gelten. Soweit Verbote bestehen, sind ferner Kontingente vereinbart. Auf der deutschen Seite handelt es sich dabei vor allem um ein Ausfuhrkontingent für Rohtee und um Einfuhrkontingente für Kohle, Tiere und tierische Erzeugnisse sowie um ein Ausfuhrkontingent für Schrott. Auf diesem Gebiet hat Polen im Laufe der fünf Jahre mit ungeheurer Zähigkeit gekämpft. Für die Einfuhr von Schrott ist nun mit Polen ein Kontingent vereinbart in Höhe von 165 000 t im Jahre (früher 235 000 t). Schwieriger war die Regelung der Einfuhr von Schweinen. Wenn man die langjährigen Verhandlungen auf diesem Gebiete verfolgt, kann man aber sagen, daß wir uns auf einer mittleren Linie geeinigt haben. Das Kohlenkontingent ist auf monatlich 320 000 t festgesetzt worden. Das Kohlenkontingent betrifft den deutschen Bergbau zweifellos sehr hart; grundsätzlich muß man dazu allerdings sagen, daß die Förderung Deutsch-Oberschlesiens sich seit 1924 über das Doppelte erhöht hat. Diese Entwicklung ist durchaus erfreulich; aber ein Rückschlag war immer zu erwarten in dem Moment, wo ein Handelsvertrag zwischen Polen und Deutschland abgeschlossen wurde. Es ist in den Anlagen zum Handelsvertrag sehr genau festgelegt, nach welchen Grundsätzen bei dem Kontingent verfahren wird. Diese Bestimmungen werden durch Abkommen zwischen den beteiligten Industrien ergänzt, wonach die polnische Kohle in Deutschland zu den deutschen Preisen verkauft werden muß. Wenn trotzdem eine Unterbietung durch polnische Kohle in Deutschland stattfinden soll, so kann nach den Bestimmungen des Handelsvertrages Deutschland Verhandlungen verlangen, wenn diese nicht zum Ziel führen sollten, den Handelsvertrag mit einer Frist von 3 Monaten kündigen und gleichzeitig die Kohleneinfuhr aus Polen sperren.

Besonders unglücklich trifft es sich, daß das Handelsabkommen in einem Zeitpunkt in Kraft tritt, in dem die Wirtschaft Polens so schwer darniederliegt. Es wird naturgemäß eine gewisse Zeit dauern, bis die Absatzlage in Polen sich bessert. Jedenfalls ist aber das hohe Kohlenkontingent ein großes Opfer der deutschen Industrie, das allein wahrscheinlich die Möglichkeit gab, daß in dem Vertrag auch Bestimmungen Aufnahme gefunden haben, die im wesentlichen nach deutschen Wünschen gestaltet sind. Namentlich ist es bei Tieren und tierischen Erzeugnissen möglich gewesen, die großen polnischen Forderungen und die Einfuhr von Wiederkäuerfleisch weitgehend auszuschalten. Neben der Einfuhr von Einhufern, Geflügel und tierischen Erzeugnissen ist die Einfuhr von lebenden und geschlachteten Schweinen sowie von zubereitetem Schweinefleisch zugelassen. Für lebende und geschlachtete Schweine beträgt das Jahreskontingent insgesamt 200 000 Stück. Dieses Kontingent erhöht sich nach 18 Monaten auf 275 000 und nach weiteren 12 Monaten auf 350 000 Stück. Lebende Schweine dürfen aber nur in deutsche Seegrenzschlachthöfe eingeführt werden, geschlachtete Schweine nur in die besonders zugelassenen Fleischwarenfabriken, die den veterinärpolizeilichen Normativbestimmungen entsprechen. Außerdem darf das Fleisch von diesen Schweinen nicht auf große Fleischmärkte kommen, wo eine amtliche Notierung stattfindet. Geschlachtetes

Schweinefleisch darf auch über die freien Hafengebiete eingeführt werden. Nach den Bestimmungen des Reichsviehseuchengesetzes und des Reichsfleischbeschaugesetzes können verseuchte Transporte zurückgewiesen werden. Eine Einfuhr nach Ostpreußen kommt nicht in Frage. Diese einengenden Bestimmungen lassen es als wahrscheinlich erscheinen, daß, soweit als möglich, eine Beeinflussung des deutschen Schweinehandels und eine Beeinträchtigung der deutschen Preise unterhält.

Deutschland erhält polnische Einfuhrkontingente für die allen Ländern gegenüber einfuhrverbotenen Waren. Dies sind insbesondere Obst, Konserven, Konditorwaren, Wein, Rauchwaren, Schuhwerk aus Lackleder usw., Bäume und Blumen, Porzellan, Spiegelglas, kosmetische Mittel, Seifen, Gold- und Silberwaren, Klaviere, Grammophone, Personenkraftwagen, Motorfahräder, Gewebe, Teppiche, Wirk- und Posamentierwaren, Gardinen, Spitzen und Stickereien, Wäsche und Kleidung, Hüte, Schirme, Knöpfe, Galanteriewaren, Kinderspielwaren. Sie sehen, daß dabei sehr viele wichtige deutsche Ausfuhrwaren sind. Während für das Verfahren bei der Erteilung der Einfuhrbewilligungen eine befriedigende Regelung erreicht ist, bleibt die Höhe der Kontingente erheblich hinter den berechtigten deutschen Wünschen zurück. Dies beruht auf einer grundsätzlichen polnischen Erwägung: Deutschland hat Polen die Handelsfreiheit für Kohle, Tiere usw. nicht zugestehen können; infolgedessen beschränkt Polen seinerseits die Einfuhr deutscher Fertigerzeugnisse.

In diesem Zusammenhang spielt das Genfer Abkommen eine Rolle. Wie Ihnen bekannt ist, tritt das Genfer Abkommen am 1. Juli in Kraft. Die Existenz des Genfer Abkommens hängt davon ab, daß Polen ihm beitrifft. Polen will jedoch vor seinem Beitritt seine ungünstige Lage gegenüber Deutschland verbessern. Tritt das Genfer Abkommen zur Abschaffung der Ein- und Ausfuhrverbote mit Einschluß Polens in Kraft, so kann Deutschland das Einfuhrverbot für Kohle und das Ausfuhrverbot für Schrott, Tiere und tierische Erzeugnisse vorübergehend und die veterinärpolizeilichen Einfuhrverbote auf die Dauer aufrechterhalten, während Polen alle seine wirtschaftlichen Einfuhrverbote aufheben muß. Schon aus diesem Grund haben wir Polen zugesagt, daß wir bereit sind, auf polnischen Antrag in einen Gedankenaustausch einzutreten, um die allgemeine Inkraftsetzung des Genfer Abkommens nach Möglichkeit zu fördern.

Die Durchfuhr ist allgemein geregelt. Es ist die gegenseitige Freiheit der Durchfuhr vereinbart. Für die Durchfuhr von Tieren und tierischen Erzeugnissen sind eingehende Bestimmungen getroffen. Es ist zugelassen die Durchfuhr von Geflügel, tierischen Erzeugnissen, frischem und zubereitetem Schweine-, Wiederkäuer- und Einhuferfleisch.

Auf dem Gebiet der Zollförmlichkeiten sind neben der Meistbegünstigung Bestimmungen über Einreise und Handelsreisende, den Musterverkehr, die Einfuhr auf Zeit für Werkzeuge, Umschließungen, Maschinenteile etc. zum Ausproben, über Ausstellungsgegenstände und Möbelwagen, ferner über verbindliche Tarifauskünfte und Reinheitszeugnisse vereinbart.

Ueber die Frage des Niederlassungsrechts sind im Laufe der Zeit eine Reihe von Meinungsverschiedenheiten aufgetreten. Eine allgemeine Meistbegünstigung für die Niederlassung hat Polen abgelehnt. Die Regelung, die getroffen ist, geht zurück auf eine Vereinbarung im Jahre 1927. Diese Bestimmungen enthalten für Einreise und Aufenthalt die Meistbegünstigung. Bei der Niederlassung ist dem praktischen Bedürfnis von Industrie und Handel im wesentlichen Rechnung getragen, indem selbständigen Kaufleuten und Industriellen sowie höheren Angestellten, jedoch mit Ausnahme insbesondere der Handwerker und Kleinkaufleute, das Niederlassungsrecht zu wirtschaftlichen Zwecken zugestanden ist. Wenn diese Niederlassung auch reichlich beschränkt ist, so kann man doch sagen, daß sie den praktischen Bedürfnissen entspricht. Auch die geldlichen und Lohnvorschriften sind reichlich einengend. Weiter ist die Meistbegünstigung für die Ausübung von Handel, Industrie und Gewerbe, für Vermögenserwerb, für gerichtlichen und behördlichen Schutz und für Abgaben bei der Ausfuhr vereinbart. Die beiderseitigen Gesellschaften werden als zu Recht bestehend anerkannt. Ihre Zulassung richtet sich nach dem inneren Recht. Wenn sie zugelassen sind, werden sie meistbegünstigt behandelt.

Auf dem Verkehrsgebiet hat sich leider nicht viel erreichen lassen. Die Eisenbahntarifabkommen und die Regelung der Binnenschiffahrtsfragen sind für spätere Verhand-

lungen zurückgestellt. Es ist aber vereinbart, daß diese Verhandlungen alsbald aufgenommen werden. Für die Seeschiffe sind die üblichen Bestimmungen vereinbart. Für die Auswandererbeförderung erhalten drei Schifffahrtslinien Konzessionen; bei Ausübung ihrer Tätigkeit werden sie meistbegünstigt, ihre Agenten wie Inländer behandelt. Die Beförderung der Auswanderer muß allerdings nach den geltenden polnischen Bestimmungen über Danzig und Gdingen erfolgen. Immerhin darf eine Diskriminierung wegen der Nationalität der Schiffe nicht erfolgen. Polen behält sich vor, die eigenen Schifffahrtsunternehmungen gesondert zu behandeln.

Die Bedeutung des Handelsvertrages liegt in der Hauptsache darin, daß es sich bei unseren wirtschaftlichen Beziehungen zu Polen um ein Land handelt, das in Europa, sowohl an der Fläche als auch an der Bevölkerungsziffer gemessen, an 6. Stelle steht und das mit Deutschland eine lange gemeinsame Grenze hat, die größte Grenze, die überhaupt zwischen zwei Ländern Europas besteht. Gegenüber einem solchen Lande kann der Wirtschaftskampf nicht der letzte Schluß der Wissenschaft sein. Für die deutsche Industrie und den deutschen Handel bietet das Abkommen eine ausreichende Grundlage, um den Handelsverkehr mit dem polnischen Zollgebiet weiter auszubauen. Darüber hinaus hat der Vertrag grundsätzliche Bedeutung insofern, als er eine empfindliche Lücke schließt und als der Vertrag die Grundlage wird, auch mit den anderen Ländern im Osten umfassende Handelsverträge abzuschließen.

Über die unmittelbaren Auswirkungen des Wirtschaftsabkommens etwas zu sagen, ist nicht leicht. Immerhin wird

man damit rechnen können, daß die deutsche Ausfuhr eine Zunahme erfährt. Für eine Zunahme der Ausfuhr sprechen zahlreiche Umstände. Zunächst ist die deutsche Ausfuhr jetzt rechtlich gesichert. Darüber hinaus wird die deutsche Ausfuhr eine große Reihe von Waren übernehmen können, die bisher trotz Einfuhrverböten insbesondere aus der Tschechoslowakei und Oesterreich eingeführt worden sind. Insbesondere bringt das Abkommen für Deutschland eine Neuregelung für den Zwischenhandel, die zolltarifliche Meistbegünstigung, die Nationalisierung und Zollförmlichkeiten, die eine wesentliche Erleichterung im Warenverkehr bedeuten. Schließlich wird das Einreise-, Aufenthalts- und Niederlassungsrecht dem deutschen Kaufmann die Möglichkeit geben, auf Intensivierung des Geschäftsverkehrs hinzuwirken. Auf der anderen Seite muß man allerdings wegen der augenblicklich sehr schlechten Wirtschaftslage in Polen in ernster Sorge sein. Ich brauche die Einzelheiten hierüber wohl nicht mitzuteilen. Es ist jedenfalls so, daß bei der Anbahnung neuer Geschäftsverbindungen äußerste Vorsicht angebracht ist. Die augenblicklichen Zustände können sich aber bald durch Maßnahmen der Regierung zum Schutz der polnischen Wirtschaft ändern und eine Besserung der Lieferungsmöglichkeiten zur Folge haben. Im ganzen wird man jedenfalls das Abkommen als eine ausreichende Grundlage ansehen können, um dem deutschen Handel die Erweiterung der Beziehungen nach Polen zu ermöglichen. Wir dürfen diesem Abkommen vor allem den Wunsch auf den Weg geben, daß die getroffenen Regelungen sich in der Praxis gut auswirken und daß sie vor allen Dingen die Wirtschaft des deutschen Ostens neu beleben!

Der Stettiner Hafen 1929.

Bericht der Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.

Der Wiederaufbau des ostdeutschen Verkehrslebens, das seinen Schwerpunkt im Stettiner Hafen findet, ist durch die politische und wirtschaftliche Umgestaltung Osteuropas nach wie vor schwer gehemmt. Langsamer als die Nordseehäfen vermag Stettin sich von der durch Versailles ausgelösten Krise zu erholen, weil bei den Gebietsverlusten Deutschlands gerade im Stettiner Hinterland wirtschaftlich zusammengehörige Landteile, wie z. B. diejenigen Oberschlesiens, willkürlich zerrissen wurden. Mit umso zäherer Energie ist daher an der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dieses in der Vorkriegszeit oft in seiner Bedeutung unterschätzten, in seinen verkehrswirtschaftlichen Grundlagen aber kerngesunden Hafens zu arbeiten. Daß verkehrspolitische Pflege bei einem von Natur begünstigten Hafen wie Stettin Erfolge zu erzielen vermag, beweist bei rein zahlenmäßiger Betrachtung der Lage die im allgemeinen festzustellende Besserung im Berichtsjahre.

1. Der seewärtige Schiffsverkehr.

Trotz des strengen Winters erreichte der ein- und ausgehende Schiffsverkehr — gemessen am Raumgehalt — wie im Vorjahre 12,8 Mill. cbm Nettoraumgehalt. Bei allen Hemmungen, die die ungewöhnliche Kälte für die Schifffahrt aussteht, ist hervorzuheben, daß der Stettiner Hafen nicht wie andere Ostseehäfen wegen Eisbehinderung geschlossen war. Konnten doch beispielsweise selbst die Tourfahrten auf Helsingfors regelmäßig und pünktlich ausgeführt werden. Die Entwicklung der letzten 4 Jahre zeigt die folgende Tabelle:

Stettins seewärtiger Schiffsverkehr im Eingang und Ausgang nach Zahl und Raumgehalt, in den Jahren 1926—1929.

	1929		1928		1927		1926*	
	Zahl	cbmNR	Zahl	cbmNR	Zahl	cbmNR	Zahl	cbmNR
Eingang	4443	6445533	4686	6465745	4160	5566092	5170	7621534
Ausgang	4346	6398267	4517	6386535	4117	5493704	5263	7730279

Für das Jahr 1929 verteilt sich diese Schiffsbewegung im Eingang und Ausgang auf die in der folgenden Tabelle genannten Länder. Hierbei ist zu bemerken, daß der Verkehr Stettins mit dem Ausland im Eingang etwa das 5fache und im Ausgang etwa das 7fache des Verkehrs Stettins mit deutschen Häfen ausmacht. Hierdurch kommt offensichtlich der Charakter Stettins als Großhafen, d. h. als selbständiger zwischenstaatlicher Verkehrsträger zum Ausdruck.

Der seewärtige Schiffsverkehr Stettins im Jahre 1929 im Eingang und Ausgang nach Zahl, Raumgehalt und Ländern.

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	cbm NR	Zahl	cbm NR
Bremen	66	26 962	53	35 496
Hamburg	386	343 545	290	357 385
Lübeck	46	55 841	49	43 210
Mecklenburg	21	22 984	13	8 067
Sonstige Nordseehäfen	64	348 873	27	31 768
Ostpreußen	183	125 061	236	162 750
Pommern	254	129 277	203	100 760
Rheinhafen	25	25 950	31	33 239
Schleswig	86	49 270	85	50 142
Sa. Deutsche Häfen	1131	1 127 763	987	822 817

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	cbm NR	Zahl	cbm NR
Amerika	17	110 702	2	22 086
Belgien	98	192 635	54	124 559
Danzig	108	176 014	216	486 844
Dänemark	1023	699 929	1061	669 846
England	335	702 817	177	379 952
Estland	81	133 651	91	143 769
Finnland	211	492 047	325	727 353
Frankreich	10	28 387	38	105 383
Griechenland	2	10 562	—	—
Holland	170	388 162	244	457 456
Japan	6	50 430	—	—
Lettland	131	193 414	136	222 133
Memel	32	28 657	31	60 471
Mittelmeerhäfen	36	205 004	1	2 649
Norwegen	145	208 492	63	99 910
Ostasien	18	195 902	—	—
Persien	1	4 421	—	—
Polen	3	4 438	44	112 491
Rußland	73	202 488	98	281 827
Schweden	806	1 263 987	776	1 674 255
Spanien	3	9 974	2	4 466
Westafrika	3	15 657	—	—
Sa. Ausländische Häfen	3312	5 317 770	3359	5 575 450
Insgesamt: Deutsche und Ausländische Häfen	4443	6 445 533	4316	6 398 267

Ein anderes Bild ergibt sich, wenn man den Schiffsverkehr nach Flaggen ordnet. Nach der deutschen Flagge, die mit einer Beteiligung von 64% im Gesamtverkehr bei weitem vorherrscht, sind am häufigsten die Flaggen Skandinaviens, Englands, Hollands, Finnlands usw. vertreten.

Die in Stettin im Jahre 1929 eingegangenen Seeschiffe nach Zahl, Raumgehalt und Flaggen.

Flagge	Zahl	cbm NR
Deutsch	2857	4 141 084
Amerikanisch	2	20 327
Belgisch	3	1 627
Danziger	19	30 163
Dänisch	511	602 157
Englisch	63	220 345
Estnisch	19	26 577
Finnisch	56	170 281
Französisch	1	4 031
Griechisch	19	102 278
Holländisch	153	203 269
Italienisch	4	24 192
Japanisch	3	36 486
Lettisch	23	54 294
Memeler	2	4 251
Norwegisch	197	332 885
Polnisch	6	27 315
Russisch	13	42 335
Schwedisch	489	387 924
Spanisch	3	13 712
Insgesamt:	4443	6 445 533

2. Der seewärtige Güterverkehr.

Der Gesamtumschlag von Bord zu Bord und über Kai beträgt 4 919 000 to, gegenüber 4 597 000 to im Jahre 1928. Das bedeutet eine Steigerung von 7%. Setzt man dieses Ergebnis in Vergleich zu 1913 (6 245 538 to), so hat die Güterbewegung im Stettiner Hafen 78,7% des Friedensumschlages wieder erreicht. (1928 = 74%). Der eingetretene Verkehrszuwachs erklärt sich aus der zunehmenden Ausfuhr, während die Einfuhr um rd. 100 000 to gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen ist und zwar vor allem durch den Rückgang der Kohleneinfuhr.

Der seewärtige Güterumschlag in den Jahren 1926 bis 1929 nach Einfuhr, Ausfuhr und in % zum Vorjahr.

(Mengenangabe in to zu 1000 kg).

	1929		1928		1927		1926	
	t	%	t	%	t	%	t	%
Einfuhr	3 400 000	- 3	3 506 000	+17	2 994 000	+44	2 087 000	- 34
Ausfuhr	1 519 000	+39	1 091 000	+ 4	1 051 000	-71	3 699 000	+266
Insgesamt	4 919 000	+ 7	4 597 000	+14	4 045 000	-30	5 786 000	+ 39

Betrachtet man diesen Gesamtverkehr, zergliedert nach Eingang und Ausgang, so fällt zunächst die stark passive Ladebilanz auf, die das typische Kennzeichen für den auf ein industrielles Hinterland sich stützenden Seehafen ist. Vor allem tritt hierdurch die große Bedeutung des Stettiner Hafens für die Rohstoffversorgung Deutschlands in die Erscheinung.

In der Einfuhr ist besonders eine Zunahme der Erz-, Alteisen- und Düngemittel-Transporte zu verzeichnen, während Nahrungsmittel, Leinsaat, Roheisen und die bereits erwähnte Kohle einen Rückgang erfahren. Einem Rückgang um 3% in der Einfuhr steht aber eine Zunahme der Ausfuhr um 39%, verglichen mit dem Vorjahre, gegenüber. Diese Zunahme ist auf das starke Anwachsen des Exportes von landwirtschaftlichen Produkten (Getreide, Zucker, Mehl) zurückzuführen. Die Getreideausfuhr überragt um 191% die des Vorjahres und übertrifft sogar absolut die des Jahres 1913. Auf den starken Rückgang der Bau- und Nutzholzausfuhr (Grubenholz, Rammpfähle, Telegrafstangen usw.) wurde bereits früher hingewiesen. Die Zinkausfuhr hat mit rd. 159% des Vorjahres den Höchststand der Ausfuhr in dieser Güterart während der Nachkriegszeit überhaupt erreicht.

Stettins seewärtige Güter-, Ein- und Ausfuhr in einigen Hauptgüterarten während der letzten 4 Jahre.

(Mengenangabe in to zu 1000 kg).

Güterart	1929	1928	1927	1926
A. Einfuhr.				
Erze u. Schlacken	937 964	857 078	902 578	711 074
Kohlen, Koks, Briketts	901 832	1 055 868	597 986	338 870
Bau u. Nutzholz	256 494	339 712	235 014	200 733
Verarbeitetes Eisen	155 318	165 869	157 358	59 120
Alteisen	106 925	80 170	52 672	29 220
Roheisen	14 170	22 401	16 569	5 642
Steine u. Erden	135 434	132 323	197 331	140 846
Phosphate	123 104	86 816	114 320	62 033
Sojabohnen	150 260	151 237	106 294	99 860
Leinsaat	20 947	28 336	27 426	21 382
Getreide	38 248	53 436	92 263	39 595
Salzheringe	73 850	70 970	71 616	85 794
Zellulose	52 825	42 139	56 161	31 181
Thomasmehl	43 439	32 923	42 685	33 812
Butter	24 525	26 147	24 273	18 586
Eier	3 694	6 623	10 030	4 754
Maschinen	3 240	6 021	5 757	4 294
B. Ausfuhr.				
Kohlen, Koks, Briketts	55 730	93 072	188 648	2 489 330
Bau- u. Nutzholz	11 729	59 323	154 519	156 749
Zucker	223 072	165 995	150 324	254 789
Papier u. Pappe	83 390	93 813	87 096	82 333
Verarbeitetes Eisen	73 931	88 836	72 269	70 850
Getreide	562 296	189 830	43 599	205 558
Zement	38 717	38 299	38 054	35 059
Mehl	86 359	34 914	36 352	77 613
Superphosphat	53 239	29 502	31 006	44 553
Stärke u. Dextrin	28 933	30 945	22 674	35 388
Zink	41 292	25 956	18 580	22 989

Oele	16 904	17 429	15 358	11 014
Maschinen	8 932	10 017	8 645	7 021
Salzheringe	3 457	5 506	7 145	16 585
Farben u. Farbstoffe	7 438	7 781	6 442	6 171
Säuren	5 938	7 158	5 182	4 513
Roheisen	371	1 097	2 607	2 777

3. Der Binnenschiffsverkehr.

Wenn auch das Gesamtergebnis des Güterverkehrs auf den Binnenwasserstraßen gegenüber dem Vorjahre um 138 321 to sich verbessert hat, so ist doch festzustellen, daß die Oderschiffahrt ebenso wie im Jahre 1928 unter den ungünstigen Wasser- verhältnissen sehr zu leiden hatte. Das ist unso- bedauerlicher, als die Oder mit ihren Nebenflüssen und Kanalsystemen das natürliche Rückgrat des Stettiner Verkehrsnetzes im Hin- terland ist, ohne daß bei den heute bestehenden Wasserverhältnissen eine volle Ausnutzung dieser günstigen geographischen Gegebenheit für den Stettiner Hafen möglich ist. Die Erkenntnis der Notwendigkeit des Ausbaues der östlichen Wasser- straßen hat zwar breiteren Raum angenommen, es ist aber zu wünschen, daß die Ausführungen möglichst gefördert werden. Insbesondere sei dar- auf hingewiesen, daß dieser Ausbau vor Vol- lendung des Mittellandkanals zu erfolgen hat, weil andernfalls der neue Mittellandkanal die Industrien von Nieder- und Oberschlesien noch mehr zu Gunsten der westlichen Wirtschaft von ihren bisherigen Absatzgebieten und von ihrem natürlichen Weg über den Stettiner Hafen abdrängen würde.

Im Berichtsjahre gingen insgesamt 13 926 Fahr- zeuge (einschließlich 9 Flöße) ein und 14 377 Fahr-

zeuge aus. Die Entwicklung des Stettiner Kahn- umschlages in den letzten 5 Jahren zeigt die fol- gende Tabelle:

(Mengenangabe in to zu 1000 kg).

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1929	1 328 569	1 469 594	2 798 163
1928	1 161 587	1 498 255	2 659 842
1927	1 379 759	1 292 145	2 671 904
1926*	1 721 296	1 048 969	2 770 365
1925	1 128 684	1 409 627	2 538 311

Nach Wirtschaftsgebieten verteilt, gibt der Stettiner Kahnumschlag in den letzten 5 Jahren das folgende Bild:

Jahr	a) Eingang				Insgesamt	
	Oder- aufwärts	Oder- abwärts	Berlin u. Märk. Wasserstr.	Warte, Netze Elbe		
1929	589 504	289 383	219 232	173 983	56 467	1 328 569
1928	455 041	234 553	255 877	126 451	59 665	1 161 587
1927	645 697	210 312	251 977	204 256	67 535	1 379 777
1926*	1 083 611	153 980	223 420	222 961	37 324	1 721 296
1925	666 485	189 034	163 605	81 578	27 982	1 128 684

Jahr	b) Ausgang				Insgesamt	
	Oder- aufwärts	Oder- abwärts	Berlin u. Märk. Wasserstr.	Warthe, Netze Elbe		
1929	513 813	140 044	759 618	12 619	43 500	1 469 594
1928	313 347	172 216	964 182	12 578	35 932	1 498 255
1927	712 432	84 827	430 716	8 237	55 933	1 292 145
1926*	692 879	34 244	279 638	4 491	37 727	1 048 979
1925	945 428	116 169	298 968	17 365	30 697	1 408 627

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

Wesen und Bedeutung der Speditionsversicherung.

Von Dipl. oec. Wolfhart Schlichting.

Obwohl die „Speditionsversicherung“ nach langen ge- meinsamen Verhandlungen zwischen dem Reichsverband der Deutschen Industrie, dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Ueberseehandels, der Hauptgemeinschaft des deut- schen Einzelhandels, dem Deutschen Versicherungsschutz- verbande auf der einen Seite und dem Verein Deutscher Spediteure, Reichsverband des deutschen Speditions-gewerbes auf der andern Seite mit der grundsätzlichen Zustimmung des Deutschen Industrie- und Handelstages schon im Juli 1927 — man darf wohl sagen — generell eingeführt wurde, be- steht über diese für die gesamte Wirtschaft außerordentlich wichtige Einrichtung im allgemeinen noch recht viel Un- klarheit.

Dieser neuen Versicherung liegt folgende Idee zugrunde: Der Aufgabenkreis des Spediteurs umfaßt außer der typi- schen Transportvermittlungstätigkeit, die auch im Handels- gesetzbuch (§§ 407—415) das „Speditions-geschäft“ kenn- zeichnet, heute noch etwa folgendes: Rollfuhrbetrieb, Sam- melladungs- und sonstige Frachtführertätigkeit, Lagereibetrieb und Lagerbesorgung, Verzollung, Versicherungsvermittlung, bankmäßige Geschäfte in weitestem Umfange (man denke an das Inkasso durch Speditionsfirmen!) und oft auch rein kaufmännische Funktionen, die der Spediteur auf Grund seiner recht vielseitigen Warenkenntnis im Interesse der Auf- traggeber ausübt. Durch die große Vielseitigkeit dieser Auf- gaben wird ein sehr starkes Gefahrenmoment bedingt, das in dem Risiko aus der Haftung des Spediteurs, welche das Gesetz vorschreibt, entsteht. Im Vergleich zu diesem Risiko sind die Provisionen, die im Speditions-gewerbe üblicher- weise gerechnet werden, recht gering. Das Speditions- gewerbe sah nun zwei Möglichkeiten, sich hiergegen zu schützen: einmal die, ganz allgemein eine Erhöhung der Spesensätze (Uebernahmen usw.) vorzunehmen, wodurch die Kosten einer Haftungsübernahme, die gegebenenfalls durch Deckung einer Versicherung auf Kosten des Spediteurs hatte

ausgeglichen werden können, abgegolten wären, oder aber — und diesen zweiten Weg haben die Spediteure im Verhältnis zu den andern Verkehrsgewerben erst spät und notgedrungen beschreiten müssen — ihre gesetzliche Haftung durch Ver- trag (Geschäftsbedingungen) zu beschränken.

So liegen die Verhältnisse heute: Nach den allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp.) ist die Haftung des Spediteurs grundsätzlich auf RM. 1,50 je Bruttokilo, keines- falls mehr als 1500,— RM. für jeden Schadenfall begrenzt. Diese Tatsache ist naturgemäß für den Auftraggeber des Spediteurs recht wenig angenehm, denn, falls durch das Ver- schulden des von ihm betrauten Transportvermittlers ein schwerwiegender Fehler eintritt, so kann er an und für sich keine höheren Ansprüche als die von uns genannten, stellen, da er sich ja in der Regel durch stillschweigende Anerkennung der ADSp., wofür ein Hinweis in den Ge- schäftspapieren der Speditionsfirma genügt, der Haftungs- beschränkung unterworfen hat. Hier tritt nun die „Spedi- tionsversicherung“ ein; wir sehen schon, daß der Ausdruck „Speditionsversicherung“ verhältnismäßig unglücklich gewählt ist und ein Ersatz etwa durch „Spediteurhaftungsversiche- rung“ schon im Wort das Wesen dieser neuen Versicherungs- art besser charakterisieren würde.

Ein großer Teil der Auftraggeber des Speditionsge- werbes, nicht nur im Ausland, sondern auch in Deutschland selbst, denkt nun aber: Warum soll noch eine besondere „Speditionsversicherung“ zu meinen Lasten gedeckt werden, wenn schon eine Transportversicherung mich gegen die Ge- fahren, die dem auf der Reise befindlichen Gut drohen können, geschützt bin? Daß diese Auffassung grundfalsch ist, sehen wir, wenn wir das Wesen der Transportversicherung einmal kurz dahingehend definieren, daß sie zwar, im Gegen- satz zu den anderen Sachschadenversicherungen, einen ganzen Gefahrenkomplex umfaßt, nicht aber alle Gefahren. So werden in der Regel in den Transportversicherungs-

police Risiken wie Bruch, Leckage, Krieg usw. ausgeschlossen, abgesehen davon, daß auch bei vielen Versicherungen eine Freizeichnung (Franchise) von einigen Prozent festgesetzt ist. Auf keinen Fall aber deckt die Transportversicherung solche Gefahren, die durch Unachtsamkeit oder Verschulden des Spediteurs entstehen und für die er nach dem Gesetz haften mußte.

Bevor wir auf die Gefahrengruppen näher eingehen, wollen wir an einigen Fällen aus der Praxis zeigen, welcher Art diese Gefahren sind:

Ein Spediteur erhielt mittels eingeschriebenen Briefes die Konnossemente für eine Kahnladung Getreide. Trotz ordnungsgemäßen Empfanges des Briefes gehen die Konnossemente auf unerklärliche Weise verloren. Alle daraus entstehenden Folgen, Kosten des Aufgebotsverfahrens, der Sicherheitsleistung, Ueberliegegelder usw., evtl. auch weitere Schäden durch unbefugte Dritte, gingen zu Lasten der „Speditionsversicherung“.

Ein Spediteur erhielt den Auftrag, Sendungen für einen Auftraggeber auf Lager zu nehmen und sämtliche Ursprungszeichen zu entfernen; dann sollte er weitere Versandvorschriften abwarten. Bei einer Sendung wurde nun versehentlich das Herkunftszeichen nicht restlos entfernt. Der Käufer der Ware erfuhr infolgedessen Name und Wohnort des Herstellers und konnte sich mit diesem direkt in Verbindung setzen. Schaden des Auftragsgebers also: Verlust des Gewinnes aus den künftigen Geschäften, die er hätte abschließen können.

War nun tatsächlich der Schaden dadurch entstanden, daß die äußeren Ursprungszeichen nicht sorgfältig entfernt waren und konnte der Beweis hierfür angetreten werden, so mußte die Speditionsversicherung auch hier einspringen. (Anders natürlich, wenn vielleicht aus der Ware selbst oder der inneren Umhüllung sich die Herkunft entnehmen ließ.)

Eine Schokoladenfabrik erteilt dem Seehafenspediteur den Auftrag, 18 Kisten und Musterkoffer mit Schokoladenmustern nach Australien zu verschiffen. Die Verschiffung hat laut ausdrücklicher Vorschrift des Auftraggebers im trockenen Proviautraum eines Dampfers zu erfolgen, der um das Kap der Guten Hoffnung fährt. Entgegen dieser Anordnung erfolgte die Verladung im Proviautraum eines Dampfers via Suez-Kanal. Durch die lange Einwirkung der außerordentlich großen Hitze auf dieser Route ist die Ware völlig verdorben angekommen. Auch hier Reklamationen eines annähernden Totalverlustes auf dem Wege über die „Speditionsversicherung“.*

Außer diesen drei typischen Fällen denke man sich etwa folgendes: Ein Maschinenfabrikant sendet durch Vermittlung eines Hafenspediteurs eine wertvolle Spezialmaschine in das Ausland und beauftragt den Spediteur, die Ware nur gegen Bezahlung von etwa 5000 Dollar dem Empfänger auszuliefern. Durch irgend ein Versehen, das in einem derart auf billige Massenarbeit (die doch Qualitätsarbeit sein soll!) eingestellten Betriebe, wie es ein Speditionsunternehmen zu sein pflegt, immer einmal entschuldbar vorkommen kann, wird es vergessen, diese Wertnachnahme einzukassieren. Der Käufer nimmt die Sendung natürlich an, fällt in Konkurs und dem Lieferanten stehen, außer seiner verhältnismäßig wertlosen Forderung auf Konkursdividende im Auslande, nur die Ansprüche gegen den Spediteur auf Grund der von ihm anerkannten Spediteurbedingungen (ADSp.) zu. Er würde also im Höchsthalle 1500 RM. an Stelle von 20000 RM. erhalten, wenn nicht die Speditionsversicherung bestände.

Wir glauben, daß die Vermögensschäden, welche durch die „Speditionsversicherung“ Deckung finden sollen, sich nach den Ursachen ihrer Entstehung etwa so ordnen lassen:

1. Durch Fehler des Spediteurs, die sich auf die reine Transportvermittlungstätigkeit zurückführen lassen, wie etwa falsche Adressierung, die Benutzung falscher oder unvorteilhafter Verkehrsmittel oder -wege usw. Auf diesen „Fehlexpeditionen“ beruht die Mehrzahl der Schäden.
2. Durch fehlerhafte Unterlassung von Weisungen, die der Auftraggeber ausdrücklich seinem Spediteur erteilt hat. Unter diese Kategorie würden z. B. die Fälle bezüglich Nachnahmeerhebung, versäumte Entfernung der Ursprungszeichen, Auslieferung entgegen dem Auftrage,

*) Nach Mitteilungen des Vereins Deutscher Spediteure, E. V., Berlin.

die wir eben anführten, gehören. Aber auch noch eine sehr wichtige Art von Fehlern, nämlich die Unterlassung der Deckung einer Transport-, Feuer- oder Lagerversicherung.

3. Durch Außerachtlassung behördlicher Vorschriften (Zoll, Bahn, evtl. auch bei Bestimmungen über Konsulatsakturen) und solchen, die von den Reedereien und anderen Verkehrsinstituten aufgestellt werden.
4. Durch Verschulden von Zwischenspediteuren, für die u. U. der Hauptspediteur haften muß.

Wenn diese Aufzählung auch nicht unbedingt vollständig ist, so umfaßt sie doch die grundsätzlich wichtigen Entstehungsursachen der Schadenfälle.

Die Bedeutung dieser neuen „Speditionsversicherung“ dürfte nach unseren Ausführungen ohne weiteres klar zutage liegen.

Die praktische Durchführung ist nun derart, daß der Spediteur als Versicherungsnehmer die einzelnen Verkehrsaufträge zu Händen eines Berliner Großmaklers dem Versicherungspool, der sich unter Führung der mit 12½% beteiligten Victoria-Feuer-Versicherungs A.-G., Berlin aus 19 guten Versicherungsgesellschaften gebildet hat, anmeldet. Der Spediteur ist — und das ist überaus wichtig! — nach § 39a der ADSp., wenn der Auftraggeber es nicht ausdrücklich schriftlich untersagt hat, verpflichtet, die Schäden, die dem Auftraggeber durch den Spediteur bei der Ausführung des Auftrages erwachsen können, gemäß dem „Speditionsversicherungsschein“ (SVS.) auf Kosten des Auftraggebers zu versichern. Die Prämie spielt als Belastung der Ware nur eine recht unbedeutende Rolle im Verhältnis zu der Sicherheit, die der Kaufmann dagegen eingetauscht. So beträgt die Prämie für einen Verkehrsauftrag im Werte von 5000 RM. nur 10 Pfg., d. h. also ein Fünfzigstel pro Mille! Man sollte annehmen dürfen, daß die Auftraggeber des Speditions-gewerbes diese Belastung um so eher übernehmen, da sie selbst nur die berechtigten Versicherten durch den vom Spediteur abgeschlossenen Vertrag sind, d. h. also, die Schadensumme ihnen direkt ausgezahlt wird.

Es ist aber recht häufig nicht der Fall. Der Kaufmann steht noch oft dieser neuen Versicherungsart sehr mißtrauisch gegenüber, zum mindesten aber glaubt er, die geringe Prämie nicht selbst bezahlen zu sollen. Dadurch jedoch, daß sich die im Anfang unserer Ausführungen genannten Wirtschaftsverbände geschlossen zu dieser neuen Regelung der Spediteurhaftung bekannt haben, dürfte ihr Wert und ihre Gültigkeit zweifelsfrei bewiesen sein.

Ein Grund ferner, der nicht zuletzt aus den Kreisen des Speditions-gewerbes selbst, noch vor kurzer Zeit gegen diese neue Versicherung angeführt wurde, ist der, daß die Leistungen des Spediteurs, die ja gerade auf Qualität durch gute Organisation, gutes Personal usw. hinielen müssen, jetzt nivelliert werden, denn der Spediteur sage sich nun: Für meine Fehler kommt ja die „Speditionsversicherung“ auf! Auch dieser Grund ist nicht mehr stichhaltig, da nach der neuen Fassung der ADSp.-Bedingungen vom 1. Juli 1929 eine generelle Schadensbeteiligung des Spediteurs für jeden einzelnen Versicherungsfall eingeführt ist.

Bei dieser Neuordnung der Spediteurbedingungen wurde gleichzeitig als Nachtrag eine Versicherung für die Warenschäden aus Rollfuhraufträgen im örtlichen Verkehr (Rollfuhroversicherung) eingeführt, die analog zur „Speditionsversicherung“ gegen eine Prämie von 5 Reichspfennigen die Rollfuhrtätigkeit bis zu einem Schadensmaximum von 1000 RM. versichert.

Zusammenfassend dürfen wir feststellen, daß die neue „Speditionsversicherung“ neben der Transportversicherung, die ganz andere Aufgaben hat, einem unbedingten Bedürfnis aller verkehrstreibenden Wirtschaftskreise entspricht und daß nur empfohlen werden kann, gegen die Vornahme dieser Schutzmaßregel im eigenen Interesse der Kaufmannschaft nicht Einspruch zu erheben.

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

Der Luftverkehr Pommern 1930.

Der planmäßige Luftverkehr in diesem Jahre wurde am 1. April mit dem um 9 Uhr in Stettin nach Berlin startenden Flugzeug, Ankunft in Berlin 10 Uhr, eröffnet. Der Rückflug von Berlin erfolgte um 15 Uhr 30, Ankunft in Stettin 16 Uhr 30. Diese Speziallinie verbindet Stettin über den ganzen Sommer zunächst bis zum 31. Oktober mit der Reichshauptstadt, und zwar wird der Flugplan den jeweils von dem Zentralflughafen Berlin ausgehenden internationalen Linien angepaßt werden, so daß von Stettin während 7 Monaten sämtliche deutschen und europäischen Großstädte, welche an das Luftverkehrsnetz angeschlossen sind, in einem Tagesfluge bzw. innerhalb weniger Stunden zu erreichen sein werden.

Neben dieser Speziallinie wird vom 1. Mai ab, an welchem wieder wie in den vergangenen Jahren der Sommerluftverkehr eröffnet werden wird, eine weitere Luftverbindung zwischen Berlin und Stettin eingerichtet werden als Teilstrecke der Pommernlinie Berlin — Stettin — Stolp — Danzig, welche in diesem Jahr nicht unmittelbar nach Ostpreußen weitergeleitet werden wird. Durch den Ausfall der ostpreußischen Teilstrecke dieser Linie läßt sich für die beiden pommerschen Flughäfen eine wesentliche Flugplanverbesserung erzielen, so daß für Stolp sowohl nach Danzig wie über Stettin nach Berlin vorzügliche Schnellverbindungen geschaffen werden. Die Flugdauer der Pommernlinie beträgt 4 Monate.

Ebenso wird am 1. Mai der Betrieb der im vergangenen Jahr erstmalig durchgeführten Sachsenlinie Dresden — Cottbus — Guben — Frankfurt a. O. — Stettin beginnen. Diese Linie hat Anschluß in Stettin an alle von hier ausgehenden Luftverbindungen und vermittelte umgekehrt über Cottbus eine Verbindung nach Görlitz und dem Riesengebirge. Es ist geplant, diese Linie ebenfalls bis Ende Oktober durchzuführen.

Die Schwedenlinie Berlin — Stettin — Kalmar — Stockholm kann wegen der erheblichen Kosten, welche ein Verkehr mit Flugbooten verursacht, bei den knappen Mitteln, welche dem Reichsverkehrsministerium für die Luftfahrt zur Verfügung bleiben, nur 3 Monate, vom 1. Juni bis 31. August, befliegen werden. Sie hat wie im vergangenen Jahre unmittelbaren Anschluß an die Expreßlinie Wien — Berlin. Das Teilstück Berlin — Stettin dieser Linie dient einer weite-

ren Intensivierung des Schnellverkehrs mit der Reichshauptstadt, welche während der Hauptverkehrsmonate mittels dreier Luftverbindungen täglich hin und zurück zu erreichen sein wird.

Die Bäderlinie Stettin — Swinemünde — Sellin — Stralsund — Hiddensee wird in der bewährten Weise wie in den früheren Jahren während der Monate Juli und August befliegen werden. In Stettin ist sowohl Luftanschluß wie D-Zuganschluß von Berlin, ebenso in Stralsund D-Zuganschluß von und nach Berlin. Der Luftpostverkehr Stralsund — Stockholm im Anschluß an den Berliner D-Zug wird im Sommer wieder aufgenommen werden.

Die in den vergangenen Jahren betriebene Oderlinie ist bedauerlicherweise nicht ausreichend benutzt worden, so daß sie in diesem Jahr eingestellt wird. Schlesien bzw. Breslau ist über Berlin mit einer Zeitdifferenz von einer Stunde zu erreichen.

Die planmäßigen Luftverbindungen nach Schneidemühl und Hamburg, deren wirtschaftliche Bedeutung nicht zweifelhaft ist, können in diesem Jahre noch nicht zur Durchführung kommen.

Der Frage des Sonntagsluftverkehrs wird in diesem Jahre voraussichtlich mit Hilfe des allgemein einzurichtenden Bedarfsluftverkehrs voraussichtlich auf der Bäderlinie nachgegangen werden können. Ob die Notwendigkeit der Einrichtung eines Bedarfsluftverkehrs (Luftdroschenverkehrs) in größerem Umfange vorliegt, muß durch Erfahrungen noch festgestellt werden.

Die auf den pommerschen Linien zu verwendenden Flugzeugtypen sind Dornier-Wale auf der Schwedenlinie, Junkers F 13-Maschinen auf Schwimmern auf der Bäderlinie, derselbe Typ als Landflugzeug auf den 3 Berliner Strecken und auf der Pommernlinie. Mit dem Betrieb auf diesen Linien ist die Deutsche Luft Hansa A.G. betraut, während die Nordbayerische Verkehrsflug A.G. die Sachsenlinie mit Messerschmidt M 18-Maschinen befliegen wird.

Der genaue Flugplan für den Frühjahr-, Sommer- und Herbstverkehr wird demnächst veröffentlicht werden und außerdem aus dem überall zur Auslage kommenden Pommernluftkursbuch 1930, welches auch auf sämtliche Anschlüsse Rücksicht nehmen wird, ersichtlich sein.

Vereinheitlichung handelsüblicher Vertragsformeln.

Von Dr. F. Haercke, Berlin.

Bekanntlich werden zahlreiche im Binnenverkehr und im internationalen Warenaustausch übliche Abkürzungen verschieden ausgelegt. Ihre Bedeutung weicht in den einzelnen Handelsplätzen voneinander ab. Hieraus ergeben sich Unzuträglichkeiten aller Art, insbesondere Streitigkeiten, schiedsrichterliche Verfahren und Prozesse. Es haben aber schon seit längerer Zeit Bemühungen eingesetzt, hier Abhilfe zu schaffen. Die Internationale Handelskammer hat ebenso wie die Internationale Law Association sich dieser Frage angenommen. In beiden Organisationen haben wiederholt besondere Ausschüsse Beratungen gepflogen; insbesondere ist die Cifklausel auf Kongressen

der International Law Association, so zuletzt in Warschau, behandelt worden. Die Bemühungen der Internationalen Handelskammer gingen in erster Linie und zunächst — und insofern unterscheiden sie sich von denen der International Law Association — auf Sammlung bestimmter Ausdrücke und Fixierung dieser Begriffe. Sie wollte sie in tabellarischer Uebersicht darstellen und festlegen, welches die handelsübliche Ansicht ist, während die International Law Association bereits bestrebt ist, darüber hinaus den Inhalt der Abkürzungen, so z. B. des Cifbegriffs, genau zu bestimmen und ein für allemal festzulegen, also auf eine Vereinheitlichung hinzuwirken. Die Internationale

Handelskammer hat gewisse Formeln herausgegriffen und sie in einer Schrift unter dem Titel „Handelsübliche Vertragsformeln“, Druckschrift Nr. 68, in deutscher Sprache veröffentlicht. Die französische und englische Ausgabe ist noch in Arbeit und wird demnächst erscheinen. Die Sammlung der Internationalen Handelskammer ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung, denn sie gibt darüber Aufschluß, wie diese Begriffe in insgesamt 33 Ländern, in denen sie Mitglieder besitzt oder Beziehungen unterhält, ausgelegt werden. Dabei zeigt sich aber auch sogleich, wie groß trotz weitgehender Übereinstimmung in gewisser Hinsicht dennoch die Abweichungen sowohl unter den verschiedenen Ländern, wie auch innerhalb der Wirtschaftskreise eines bestimmten Landes bei einer bestimmten Klausel sind. So wird die Fob-Klausel in den einzelnen Ländern bezüglich mancher Punkte, z. B. in Bezug auf die Gefahrtragung, die Stauungskosten, verschieden ausgelegt, das Gleiche ist der Fall bei der Cif-Klausel u. ä. In Deutschland wieder sind unterschiedliche Auffassungen vorhanden in manchen Zweigen der Industrie, wo z. B. abweichend von der üblichen Auffassung die Fob-Klausel vielfach im Maschinenbau und in der elektrotechnischen Industrie als eine Kostenklausel aufgefaßt wird. Soweit diese Auffassung herrscht, geht die Meinung dieser Kreise dahin, daß die Gefahr ab Werk, d. h. beim Verlassen des Fabrikhofes, auf den Käufer übergeht. Man kann darüber im Zweifel sein, ob man eine solche Klausel als eine Fob-Klausel überhaupt ansehen will, oder ob sie vielmehr eine anders geartete Versand- und Verbandsklausel darstellt.

Es liegt zweifellos im Interesse der beteiligten Wirtschaftskreise, hier sowohl national wie international allmählich zu einer Vereinheitlichung der Begriffe zu kommen und jeder Klausel eine bestimmte, allgemein gültige Einheitsbedeutung zu geben. Das Bedürfnis zu einer solchen Vereinheitlichung scheint zuzunehmen. Dann werden zahlreiche Unklarheiten und Schwierigkeiten beseitigt werden und Meinungsverschiedenheiten z. B. darüber, ob bei Foblieferung die Kosten für das Konnossement durch den Käufer oder durch den Verkäufer zu tragen sind, oder wann die Frist zur Geltendmachung von Mängelrügen und Ansprüchen wegen unvollständiger oder schlechter Leistung bei Foblieferungen beginnt, verschwinden. Von verschiedenen

Kurt Jonas

öffentlich angestellter und beeideter Bücher-Revisor im
Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin
Steuerbevollmächtigter beim Landes-Finanzamt zu Stettin

Stettin
Frauenstraße 50, Fernsprecher 21359

Seiten sind Bemühungen im Gange, Typenklauseln aufzustellen, die allgemein gültig sein sollen. Ein solches Vorgehen kann nur begrüßt werden, denn es würde eine Vereinfachung der Arbeit bedeuten und ein weiterer Schritt in der Richtung der Rationalisierung und Typisierung sein, die sich in der Technik auf zahlreichen Gebieten schon so bewährt hat. Auch auf anderen Gebieten sind ähnliche Vereinfachungs- und Vereinheitlichungsbestrebungen im Gange. Es sei in diesem Zusammenhang an die Aufstellung einheitlicher Beförderungsbedingungen, Versicherungsverträge, Lieferungs- und Qualitätsbedingungen u. ä. erinnert. Ein gutes Ergebnis zu erreichen, dürfte bei der Vereinheitlichung handelsüblicher Vertragsformeln keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen, da es sich hier um Fragen handelt, die von der Wirtschaft selbst gelöst werden können und nicht wie bei Handelshemmnissen, Zolltarifen, Zollnomenklaturen u. ä. um Dinge, die staatlich geregelt worden sind und zu deren Abänderung Verhandlungen von Regierung zu Regierung oder kollektivvertragliche Abmachungen überstaatlichen Charakters erforderlich sind.

Maismonopol und Roggenproblem.

Von Dr. Curt Hoffmann, Stettin.

Der Reichstag hat Ende März 1930 nach teilweise recht lebhafter Diskussion neue agrarpolitische Maßnahmen, die ja bekanntlich gerade zum Zwecke der beschleunigten Erledigung in die Form von Initiativanträgen der Regierungsparteien gebracht worden waren, verabschiedet. Mit überraschender Schnelligkeit sind dann auch die Zoll-erhöhungen für Weizen, Gerste und Hafer in Kraft

gesetzt worden. Durch den Rücktritt der Regierung Müller und die Uebernahme des Ministeriums für Ernährung und Landwirtschaft durch den Präsidenten des Reichslandbundes, Schiele, ist eine neue Situation geschaffen worden. Es steht daher noch nicht fest, inwieweit die Ende März beschlossenen Agrargesetze in Kraft bleiben werden oder durch andere Maßnahmen ersetzt bzw. ergänzt werden.

Reklame ist feurer, aber noch feurer ist keine Reklame.

Die Frage der zukünftigen Gestaltung der Getreidebewirtschaftung ist noch vollkommen in Fluß.

Von den Ende März beschlossenen Gesetzen ist das Maisgesetz insofern von besonderer Bedeutung, als es ein Vollmonopol für diesen Artikel bringt. Entsprechend den Bestimmungen der Genfer Abmachungen wird nicht nur der importierte Mais, sondern auch der im Inland erzeugte Mais von der Neuregelung betroffen. Nach dem Maisgesetz darf Mais nur durch eine von der Reichsregierung bezeichnete Stelle, die Reichsmaisstelle, in den Verkehr gebracht werden. Jeder, der künftig Mais in den Verkehr bringen will, hat ihn der Reichsmaisstelle zum Kauf anzubieten, die sich in der Regel auf die Uebernahme des ihr vom Handel oder von den Genossenschaften angebotenen Maises beschränkt und nicht selbständig Mais importiert. Eine Verpflichtung zur Uebernahme des angebotenen Maises besteht jedoch nicht.

Die Angemessenheit des Uebernahmepreises richtet sich nach den Erfahrungen bei der Preisbildung im freien Verkehr. Dabei soll insbesondere auf die Eignung und Zweckbestimmung des Maises Rücksicht genommen werden. Bei Streitigkeiten über die Angemessenheit des Uebernahmepreises entscheidet ein Schiedsgericht endgültig. Ohne die Beschränkung des Maisgesetzes kann Mais im Inlande in den Verkehr gebracht werden, wenn es sich im einzelnen Fall um nicht mehr als 10 dz handelt. Beim Verkauf von Mais zum Verbrauch im Inland ist die Reichsmaisstelle zu gleichmäßigem Vorgehen verpflichtet. Der Verkaufspreis wird von der Reichsregierung festgesetzt. Für die Geltungsdauer des Gesetzes wird der Zollsatz für Mais und Dari auf 2,50 RM. je dz festgesetzt. Das Maisgesetz ist am 1. 4. 1930 in Kraft getreten und soll zunächst bis zum 31. 3. 1932 Geltung behalten.

Die Reichsmaisstelle besteht aus dem Verwaltungsrat und der Geschäftsabteilung. Der Verwaltungsrat setzt sich aus 15 Mitgliedern zusammen, von denen 7 Vertreter der Landwirtschaft und 3 Vertreter des Handels sein müssen; die übrigen Mitglieder werden von der Reichsregierung ernannt. Die Geschäftsabteilung ist eine G. m. b. H. mit einem Kapital von 100 000 RM., von denen der Handel 65 000 RM. erworben hat, während die genossenschaftlichen Warenzentralen mit 35 000 RM. an der Gründung beteiligt sind.

Durch das Monopol erfährt der Maishandel, der deutsche sowohl wie auch der interessierte ausländische, eine völlige Umgestaltung. Jeder Zwangsmaßnahme auf wirtschaftlichem Gebiete abhold, hat der Handel energisch gegen die Einführung des Monopols Stellung genommen; nachdem es aber in Kraft getreten ist, hat er sich eine Mitwirkung an der Organisation sichern müssen und auch durch Uebernahme von 65% des Kapitals der Geschäftsabteilung der Reichsmaisstelle gesichert.

Von den Maiseinfuhrländern wird in erster Linie Argentinien betroffen, das im Jahre 1929 an dem 670 000 to betragenden Maisimport mit 435 000 to beteiligt war, während 125 400 to aus den Vereinigten Staaten, 36 900 to aus Rumänien, 17 000 to aus Britisch-Südafrika, 18 000 to aus Nie-

derländisch-Indien, 5600 to aus Ungarn und aus den übrigen Ländern weniger als je 5000 to bezogen wurden. Es ist Vorsorge getroffen worden, daß Jugoslawien durch die Neuregelung der Maisbewirtschaftung in Deutschland keine Nachteile entstehen.

Durch das Maismonopol soll einmal eine Abdrosselung der deutschen Maiseinfuhr und zweitens ein stärkerer Verbrauch inländischer Futtermittel erreicht werden. Weil man außerdem durch das Monopol eine indirekte Beeinflussung des Roggenmarktes erhofft, hat man auch von besonderen Maßnahmen zugunsten des Roggens in der Ende März verabschiedeten Agrarvorlage Abstand genommen. Die neue Regierung hat aber erklärt, daß sie weitere Maßnahmen zur Behebung der Notlage der ostdeutschen Landwirtschaft ergreifen werde. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß Maßnahmen zur Hebung der Roggenpreise noch getroffen werden. Für die ostdeutsche Landwirtschaft ist die Lösung des Roggenproblems von größter Bedeutung. Die bisher ergriffenen Maßnahmen haben eine Lösung des Problems nicht gebracht. Die Stützungskäufe der staatlich subventionierten Getreidegesellschaften haben wohl in gewissem Umfange ein zu starkes Absinken der Roggenpreise verhindert, sie haben aber den unnatürlichen Zustand herbeigeführt, daß deutscher Roggen im Auslande zeitweise billiger zu kaufen war als im Produktionslande selbst. Außerdem bilden die magazinierten 500 000 to Roggen eine ständige Bedrohung für den Roggenmarkt. Das deutsch-polnische Roggensyndikat ist für den deutschen Roggenmarkt keine Hilfsaktion; denn mit Hilfe des Syndikats hat Polen seine Roggenausfuhr vermehren können, während der deutsche Roggenexport zurückgegangen ist. Der private deutsche Exporthandel ist zurückgedrängt worden, während der polnische Handel seinen Export mit Hilfe des Syndikats organisieren konnte. Dem deutsch-polnischen Syndikat wird auch aus dem Grunde kein Erfolg beschieden sein, weil, wie die Praxis bereits gezeigt hat, Rußland die Maßnahmen des Syndikats leicht hintertreiben kann.

Der Effekt der bisherigen Maßnahmen zugunsten des Roggens auf handelspolitischem Gebiet ist lediglich der, daß der private Handel in seiner Betätigungsmöglichkeit sehr stark eingeengt worden ist und Zustände geschaffen wurden, die einer monopolistischen Bewirtschaftung des Roggens sehr nahekommen. Angesichts dieser Entwicklung und der Tatsache, daß selbst weite Kreise der Landwirtschaft dem Gedanken eines Getreidemonopols nicht unbedingt ablehnend gegenüberstehen, kommt der Einführung eines Maismonopols eine besondere Bedeutung insofern zu, als es schwierig sein wird, eine solche Organisation zu gegebener Zeit wieder zu beseitigen, vielmehr wird der Anreiz entfacht, auch andere Landesprodukte zu monopolisieren. Man muß daher auch den Vorschlägen, die eine Einschränkung der Roggenanbaufläche fordern, skeptisch gegenüberstehen. Man weiß heute noch nicht, wie die neue Ernte ausfallen wird; fällt sie gering und qualitativ schlecht aus, so werden die Wege auch für ein Roggenmonopol geebnet sein.

Es kann mit Sicherheit nicht gesagt werden, ob das Zollkompromiß von Ende März eine Stei-

gerung des Roggenpreises bringen wird. Zunächst ist ja nach der Uebernahme des Reichsernährungsministeriums durch den Präsidenten des Reichslandbundes eine Preissteigerung des Roggens eingetreten. Der bekannte Wunschpreis von 230 RM. wird aber kaum erreicht werden. Die größte Sorge muß sein, die überschüssigen rund 1 000 000 to Roggen, von denen man auf Grund der bisherigen Verwendungsmethoden nicht weiß, wohin damit, auf die eine oder andere Weise wirksam zu beseitigen. Das Roggenbrotgesetz in seiner jetzigen Gestalt und die Roggenbrotpropaganda in ihrer jetzigen Form sind wenig geeignet, hierzu in ausreichendem Maße beizutragen. Größere Erfolge dürften von dem geplanten Beimischungszwang von Roggenmehl zu Weizenmehl und von der ebenfalls geplanten Beschränkung der Ausmahlung von

Roggen auf 60% zu erwarten sein. Durch ersteren würde die Einfuhr von ausländischem Weizenmehl eingeschränkt werden, während die Herabsetzung der Ausmahlungsgrenze bei Roggen den Verbrauch größerer Roggenmengen zur Folge haben würde. Die anfallende Kleie würde infolge ihrer besseren Qualität und des erhöhten Zollschatzes im Inlande einen besseren Markt finden, als dies bei Kleie bisher der Fall war. Denn bisher hat der Kleiemarkt die Roggenpreise in erheblichem Maße beeinflusst.

Die Agrargesetzgebung ist jedenfalls noch nicht zum Abschluß gekommen. Die bisherige Entwicklung hat indes gezeigt, daß eine Lösung nach sozialistisch-marxistischen Grundsätzen nicht möglich ist. Die Rückkehr zur Individualwirtschaft ist daher dringendes Gebot der Stunde.

Russische Schiffahrtsfragen.

Reorganisation der See- und Flußschiffahrt. — Bevorstehende Schiffsbestellungen im Auslande. — Der Ausbau der russischen Schiffsverbindungen und die Verdrängung der deutschen Schiffahrt.

Im Rahmen der Reorganisation der russischen Wirtschaftsverwaltung ist auch die russische Fluß- und Seeschiffahrt einer organisatorischen Neugestaltung unterzogen worden. Aus währungspolitischen Gründen legt die Sowjetregierung neuerdings starkes Gewicht auf den Ausbau der russischen Dampferlinien mit dem Auslande, deren Valutaerträge der Industrialisierung zugute kommen sollen. Gleichzeitig wird der Kampf gegen das Privatkapital in der Handelsschiffahrt, das in der Flußschiffahrt und in der Kabotageschiffahrt relativ stark vertreten war, energisch geführt. Zur Vereinheitlichung aller dieser Maßnahmen ist eine neue Bundesvereinigung für Seeschiffahrt gebildet worden. In der neuen Bundesvereinigung sind die Sowjethandelsflotte A. G. „Sowtorgflot“, die Kaspische Staatliche Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Verwaltungen der einzelnen russischen Häfen aufgegangen. Der neuen Bundesvereinigung ist auch ein Schiffbautrust unterstellt, der alle in Rußland bestehenden Schiffswerften umfaßt. Die einzelnen Flußschiffahrtsgesellschaften Rußlands (Wolga, Amur usw.) sind zu einer Bundesvereinigung für Flußschiffahrt zusammengefaßt worden. Dieser Bundesvereinigung ist u. a. ein besonderes Bauamt für Flußdampfer „Retschwerfstroj“ unterstellt worden, das alle Flußdampferwerften umfaßt.

Die Sowjetpresse klagt immer wieder darüber, daß das russische Schiffbauprogramm von den Werften nicht durchgeführt wird. Die festgesetzten Baufristen werden nicht eingehalten, wobei Schiffe vielfach mit einer Verspätung von über einem Jahr von Stapel laufen. Immer wieder wird der Schiffsbau durch die mangelhafte technische Ausrüstung der Werften, durch das Fehlen ausreichender Mengen an Hilfsmaterialien, durch den Mangel an qualifizierten Arbeitskräften usw. behindert. Sehr schlecht ist es auch um die Schiffsreparaturen bestellt. Das Programm der Reparaturen wird nicht durchgeführt, wobei auch hier die gleichen ungünstigen Umstände eine Rolle spielen wie beim Schiffsbau.

In Leningrad bestand bis vor kurzem eine Vertretung des englischen Lloyd, die den Schiffsbau auf den Leningrader Werften kontrollierte. Der englische Lloyd hat Anfang dieses Jahres seine Tätigkeit eingestellt und die Kontrolle des Handelsschiffsbaues ist beim Büro des Registers der Sowjetunion konzentriert worden. Allerdings soll die technische Hilfe des Auslandes auch weiterhin von Fall zu Fall in Anspruch genommen werden. Zu diesem Zweck soll eine Reihe englischer und anderer ausländischer Schiffsbauingenieure zur Arbeit auf den Leningrader Schiffswerften berufen werden. Die Tätigkeit des englischen Lloyd auf den ukrainischen Werften wird fortgesetzt; dort ist auch der französische Lloyd tätig, unter dessen Kontrolle mehrere Schiffe, darunter Naphthatankschiffe, gebaut werden.

Die unzureichende Leistungsfähigkeit des russischen Schiffsbaues veranlaßt die Sowjetregierung immer wieder zu Schiffsbestellungen im Auslande. Ende 1929 wurde sogar ein besonderes Büro gebildet, in dem die Vergebung von Schiffsbestellungen im Auslande konzentriert wurde. Die Errichtung von Filialen des Büros in den wichtigsten westeuropäischen Ländern ist vorgesehen. Bekanntlich hat man russischerseits in letzter Zeit mehrere Schiffsbestellungen in Deutschland vergeben, ferner auch in Danzig. Bei den Bestellungen in Deutschland ist eine Reichsausfallbürgschaft gewährt worden. Neuerdings plant Rußland die Vergebung von Bestellungen im Auslande auf zahlreiche Dampfer für den Holztransport. Die Dampfer sind für den Holztrust Nordrußlands „Seweroles“ bestimmt. Die Bestellungen sollen in allernächster Zeit vergeben werden, damit die Dampfer bereits in der nächsten Schiffahrtssaison in Dienst gestellt werden können.

Auf dem Gebiete des Ausbaues der russischen Schiffsverbindungen mit dem Auslande wäre zu erwähnen, daß die amerikanische Filiale der „Derutra“ (Deutsch-Russische Transport- und Lagergesellschaft) mit der amerikanischen Schiffahrtsgesellschaft

Export Steamship Co. einen Vertrag über einen regelmäßigen Fracht- und Passagierdampferverkehr zwischen New York und den sonstigen amerikanischen Häfen und Odessa, Noworossijsk und Batum abgeschlossen hat. Der Vertrag, der im Herbst 1929 abgeschlossen wurde, gilt zunächst ein Jahr. Die Dampfer werden dreimal im Monat verkehren. Neuerdings beabsichtigt die russische Handelsflotte eine ständige Schiffsverbindung Antwerpen—Levantenhäfen einzurichten. Auch zwischen den russischen Schwarzmeerhäfen und dem Persischen Golf soll ein regulärer Dampferverkehr eingerichtet werden. Entsprechend der allgemeinen Preisunterbietungspolitik der Russen auf dem Weltmarkt ist damit zu rech-

nen, daß sie auch in einem eventuellen Frachtratenkampf die ausländischen Frachten unterbieten werden. Bekanntlich sind die Russen im Laufe der letzten Jahre immer stärker auch in die Ostseeschifffahrt eingedrungen: sie unterhalten einen ständigen Dampferverkehr nach Hamburg und fahren auch auf Stettin. Durch die Schaffung neuer russischer Dampferverbindungen wird die deutsche Schifffahrt in noch stärkerem Maße als bisher aus dem Rußlandgeschäft verdrängt. Die Klagen der deutschen Schifffahrt sind bereits mehrfach Gegenstand von Verhandlungen zwischen Berlin und Moskau gewesen und dürften auch bei den bevorstehenden deutsch-russischen Verhandlungen zur Sprache kommen.

Die Holzindustrie Lettlands und der Holzexport.

Im Januar 1928 bestand die statistisch erfaßte Holzindustrie Lettlands aus 288 Unternehmungen mit 13 862 in ihr beschäftigten Personen, darunter 12 875 Arbeitern. Der Wert des verarbeiteten Rohmaterials belief sich auf schätzungsweise 24 607 000 Ls und der Produktionswert auf 49 226 000 Ls.

Auf die einzelnen Produktionszweige verteilen sich diese Ziffern wie folgt:

	Zahl der Unternehmen	Arbeiter-Zahl	Produktionswert (in Lat)
1. a) Sägewerke	99	7 760	23 363 000
b) Kistenbretterfabriken	10	991	8 470 000
2. Furnier- und Möbelindustrie:			
Furnierfabriken	9	1 772	8 350 000
Möbeltischlereien	96	979	2 242 000
3. Andere Holzbearbeitungsfabriken:			
Leistenfabriken	6	67	224 000
Speilenfabriken	3	25	52 000
Schwellenimprägnierungsanstalt.	1	47	1 036 000
Zündholzdrahtfabr.	5	401	1 252 000
Faßwerkstätten	2	22	42 000
Drechslereien	22	87	281 000
Kistenfabriken	6	65	324 000
Wagenfabriken	10	56	183 000
Korb- u. Bürstenfabr.	8	61	172 000
Korkenfabriken	4	425	2 868 000
Bilderrahmenfabr.	3	48	232 000
Stock- u. Schirmfabr.	3	55	105 000
Holzkofferfabriken	1	14	30 000
Zusammen	288	12 875	49 226 000

Von den oben genannten Unternehmungen arbeiten hauptsächlich für den Export die Sägewerke, Kistenbretterfabriken, Furnier- und Zündholzdrahtfabriken sowie eine Korkenfabrik, also insgesamt 124 Unternehmungen, wobei natürlich auch ein Teil der Produktion im Inlande Absatz findet. Entsprechend läßt sich die Arbeiterzahl der für den Export produzierenden Unternehmungen auf ca. 11 000 schätzen und der Produktionswert auf 43—44 Mill. Ls. Hieraus ergibt sich der ausgesprochene Exportcharakter der lettändischen Holzindustrie, beträgt doch die Zahl der für den Export arbeitenden Unternehmungen etwa 43 %, die Arbeiterzahl ca. 85 % und der Produktionswert ca. 87 %.

Verarbeitet wird fast ausschließlich inländisches Material, mit Ausnahme von Korkholz, das im Jahre 1928 für ca. 1,5 Mill. Ls. zur Einfuhr gelangte, und Buchenholz für Butterfäßchen (0,5 Mill.

Ls), bei einer Gesamteinfuhr von Holzmaterialien im Werte von 2,6 Mill. Ls.

Der Export von Holzmaterialien gestaltete sich im Jahre 1928 besonders günstig, und er erreichte mit einem Exportquantum von 1 062 653 to im Werte von 85 429 Tausend Ls seinen Höhepunkt, was im Vergleich zum Gesamtausfuhrwerte Lettlands ca. 32 % ausmacht.

Im verflonnenen Jahr zeigt die lettändische Holzausfuhr ein ebenfalls befriedigendes Resultat, wenn man die hier ausnahmsweise vorliegenden hemmenden Faktoren berücksichtigt, so insbesondere die abwartende Haltung der Exporteure infolge der am 1. Januar 1930 erfolgten Aufhebung der Ausfuhrzölle für Schnittware, den ungewöhnlich milden Winter und die preisdrückende Konkurrenz Sowjetrußlands am Weltmarkt.

Die Holzausfuhr Lettlands stellte sich im verflonnenen Jahr auf 1 085 932 to im Werte von 81 117 Tausend Ls und blieb somit dem Werte nach hinter der vorjährigen Ausfuhr um 4,3 Mill. Ls zurück, während der Exportmenge nach sich eine kleine Steigerung um 23 279 to feststellen läßt.

Auf die einzelnen Abnahmeländer verteilt sich in der Holzausfuhr Lettlands im Jahre 1929 folgendermaßen:

Gesamtausfuhrmenge 1 085 932 Ton. i. W. v. 81 117 Taus. Ls	davon gingen nach:	
England	466 256	40 133
Belgien	210 913	12 968
Holland	183 268	13 549
Frankreich	96 324	6 278
Deutschland	71 977	5 352
Dänemark	3 743	626
Estland	10 708	296
Schweden	1 152	215
Litauen	18 098	169
Anderen Staaten	24 393	1 531

Es entfallen demnach auf England 43,1 Proz. der mengenmäßigen Gesamtausfuhr Lettlands an Holzmaterialien und dem Werte nach 49,4 Proz., an zweiter Stelle folgt Belgien mit 19,4 bzw. 16,0 Proz. und an dritter Stelle Holland mit 16,9 bzw. 16,6 Proz. Diese drei Staaten nehmen ca. 79,4 Proz. von der Gesamtmenge und ca. 81,4 Proz. vom Gesamtwerte der Holzausfuhr Lettlands auf.

Eine wachsende Bedeutung gewinnt in Lettland die Ausfuhr von Holzfabrikaten. Diese

gelangten zur Ausfuhr in den drei letzten Jahren in folgendem Umfange:

Export von Holzfabrikaten.

	1927	1928	1929
Tonnenzahl	19 893	28 019	42 816
Wert in 1000 Ls	8 335	12 889	19 181

Im Gegensatz zu der Ausfuhr von Roh- und halbbearbeiteten Holzmaterialien zeigt die Ausfuhr von Holzfabrikaten eine progressive Steigerung. Diese betrug im Zeitraum 1927/28 8126 to bzw. 4 454 000 Ls und im Zeitraum 1928/29 14 797 to bzw. 6 292 000 Ls. Die wichtigsten Ausfuhrartikel stellen hier Furniere, Zündholzdraht und Flaschenkorken dar, deren Produktion und Export sich mit jedem Jahr in steigendem Maße entwickelt. Es wurden ausgeführt:

	1927	1928	1929
Furniere	13 714 t	19 345 t	28 338 t
Zündholzdraht	5 759 t	4 735 t	8 628 t
Flaschenkorken	309 t	565 t	600 t

und stellte sich der Wert dieser Erzeugnisse in 1000 Ls:

	1927	1928	1929
Furniere	5 687	8 537	13 346
Zündholzdraht	1 672	1 323	2 412
Flaschenkorken	855	1 525	1 626

Wie aus obigen Ziffern ersichtlich, nimmt der Export von Furnieren den intensivsten Verlauf, indem er von 1927—1928 dem Werte nach um 2,85 Mill. Ls anstieg und von 1928—1929 um rund 4,81 Mill. Ls, d. h. um 50,8 Proz. bzw. 56,3 Proz. Der Export von Zündholzdraht verzeichnet im ver-

flossenen Jahr eine Ausfuhrsteigerung um 1,1 Mill. Ls bzw. 82,3 Proz., während der Ausfuhrwert von Flaschenkorken gegenüber dem Vorjahre ein Plus von rund 100 000 Ls bzw. 6 Proz. aufweist, dagegen gegenüber 1927 ein Plus von 771 000 Ls oder nahezu 90,2 Proz.

Die Aufwärtsentwicklung der Ausfuhr von Holzfabrikaten ist ein günstiges Zeichen für die Entwicklung der betreffenden Industriezweige. Insbesondere trifft das auf die Furnierindustrie zu, die im vergangenen Jahr durch Gründung einiger neuer Unternehmungen, darunter die bedeutende Furnierfabrik „Lignum“, an Produktionsfähigkeit gewonnen hat. Es kann aus diesem Grunde mit einem weiteren Anwachsen des lettländischen Furnierexports gerechnet werden.

Auf die Steigerung der Ausfuhr von Zündholzdraht ist der mit der Svenska Tändsticks Aktiefabrik, Stockholm, abgeschlossene Vertrag nicht ohne Einfluß gewesen. Die von der Gesellschaft übernommene Verpflichtung, alljährlich mindestens 6000 t Holzdraht aus Lettland zu exportieren, ist im verflossenen Jahr erfüllt worden.

Bezüglich des Exports von Korken wäre zu bemerken, daß dieser sich fast ausschließlich in der modern und großzügig angelegten Libauer Firma „Wieanders Korkindustrie“ konzentriert, während die übrigen Firmen für den Export weit kleinere Kontingente stellen.

Ihr bester und billigster Vertreter ist der „OSTSEE-HANDEL“; denn er kommt monatlich zweimal zu Ihren Kunden im In- und Ausland.

**Wein-
Abtlg.**

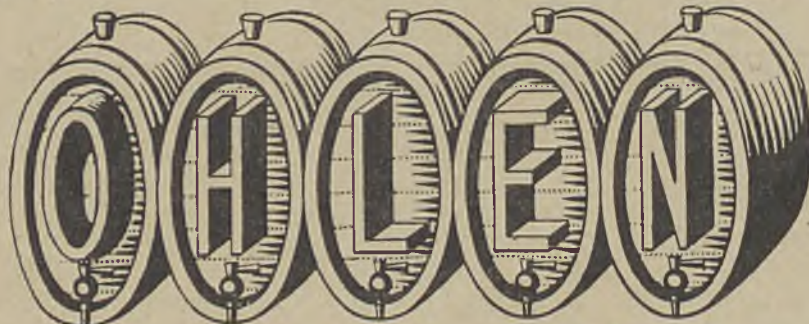
Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

**w.
Ohlen**

Neu!

WEINSTUBEN

Neu!



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

**Bier-
Abtlg.**

Warme und kalte
Speisen
bester Qualität

**w.
Ohlen**

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Schifffahrt. Im Januar 1930 zeigte der Schiffsverkehr in den 3 Haupthäfen folgende Zahlen:

Eingang:

	Dampf u. Motorfahrzeuge mit Fracht		Segelfahrzeuge o. Fracht		Präme u. Böte		Insgesamt	
	Anz.	Nrgl.	Anz.	Nrgl.	Anz.	Nrgl.	Anz.	Nrgl.
Stockholm	200	217 957	4	3 727	7	1 569	211	223 253
Göteborg	214	236 602	30	42 029	23	1 413	275	280 602
Malmö	375	244 638	22	7 772	41	3 886	476	257 541

Ausgang:

	Dampf u. Motorfahrzeuge mit Fracht		Segelfahrzeuge o. Fracht		Präme u. Böte		Insgesamt	
	Anz.	Nrgl.	Anz.	Nrgl.	Anz.	Nrgl.	Anz.	Nrgl.
Stockholm	133	113 551	61	94 408	2	298	199	209 124
Göteborg	178	202 153	70	99 514	52	1 570	306	303 508
Malmö	334	211 242	37	38 014	44	1 720	441	253 934

Der Schiffsverkehr wächst. Schwedens Schiffsverkehr mit dem Ausland ist 1929 im Vergleich mit dem Vorjahre um 15 v. H. gestiegen. Die aus dem Auslande einlaufenden Schiffe machten 18,3 Mill. Nettotonnen aus, die auslaufenden 18,35 Mill. Nettotonnen. Während die schwedische Tonnage in diesem Verkehr nur 7,2 v. H. gestiegen ist, erreichte die Zunahme der ausländischen Tonnage 3,7 Mill. to oder 21,9 v. H. seit 1928. Den größten Zuwachs zeigen die deutschen Schiffe mit 1565 000 to oder 24,8 v. H., darauf die dänischen mit 838 000 to oder 17 v. H. Der Schiffsverkehr stieg in Göteborg mit 600 000 to, in Malmö mit 523 000 to und in Stockholm mit 250 000 to.

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 126,4 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 99,6 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 26,8 Mill. Kr. Der Wert der Einfuhr ist im Vergleich zum Februar 1929 um 39,4 Mill. Kr. gestiegen, der Wert der Ausfuhr um 22,2 Millionen Kronen.

Diskontsenkung. Der Diskont der Reichsbank wird vom 1. April ab von 4 auf 3½% herabgesetzt.

Die Ausfuhr von Gold ist vom 1. April ab wiederum gestattet. Seit 1924 war die Ausfuhr von Gold verboten.

Erzverschiffungen. Auch im Februar hat die Erzverschiffung der Grängesberg-Gesellschaft eine Rekordziffer erreicht: 664 000 to gegen 438 000 to im Februar 1929, als der Schiffsverkehr wegen der Eisverhältnisse behindert war, und gegen 626 000 to im Februar 1927, bisher die höchste Exportziffer für besagten Monat.

Sicherung gegen Ueberfremdung. Die Versuche einer ausländischen Konkurrenzfirma, durch große Aufkäufe von A-Aktien die Mehrheitskontrolle der L. M. Ericson-Telephon-Gesellschaft zu gewinnen, sind durch die Bildung eines schwedischen Mehrheitssyndikats in Stockholm endgültig gescheitert. Es muß noch betont werden, daß die schwedischen Gesetze es durchaus verhindern, daß eine Minderheit ausländischer Aktienbesitzer irgend einen Einfluß auf einen schwedischen Konzern ausübt.

Wollindustriekonzern. Drei führende Fabriken der schwedischen Wollindustrie haben sich zusammengeschlossen: A. B. Fors Ullspinneri in Nyköping (Aktienkapital 1,38 Mill. Kr.), Sahlströmska Fabrikens A. B. in Jönköping (Aktienkapital 1,05 Mill. Kr.) und Vestergötlands Yllefabriks A. B. in Tidå (Aktienkapital 800 000 Kr.). Diese Fabriken beschäftigen zusammen 800 Arbeiter, und der Gesamtwert der Jahresproduktion beträgt 6 Mill. Kr. Die gemeinsame Verwaltung des Konzerns übernimmt Vestergötlands Yllefabriks A. B., die zu diesem Zwecke ihr Aktienkapital auf 3,5 Mill. Kr. erhöht hat.

Neues amtliches Warenverzeichnis zum Zolltarif. Das neue amtliche Warenverzeichnis mit Erläuterungen zum schwedischen Einfuhrzolltarif vom 1. Oktober 1929 ist in Vorbereitung. Mit dem Abschluß der Arbeiten ist nach Auskunft der schwedischen Generalzolldirektion vor Ende des Jahres 1930 nicht zu rechnen.

Kreugers Holzindustrie-Konzern. Das Organ der schwedischen Holzindustrie „Svenska trävarutidning“ stellt Folgendes fest:

Der Grundbesitz von Cellulosa-Aktiebolaget, die zum Kreuger-Konzern gehört, umfaßt 2 Mill. ha, von denen 1½ Mill. ha produktiver Waldboden ist. Die Gesellschaft besitzt

16 Sägemühlen, 11 Zellstoffmühlen, 6 Holzschliffmühlen, 1 Papiermühle und 12 große Wasserkraftwerke. Nach Vollendung der unter Bau befindlichen Erweiterungen wird die Jahresproduktion 190 000 Ständer Holzwaren betragen (25 v. H. von Schwedens gesamtem Holzexport), 300 000 to Sulphit (25 v. H. von Schwedens diesjährigem Gesamtexport), 145 000 to Sulphat (20 v. H. von Schwedens diesjährigem Gesamtexport), ferner 210 000 to feuchter mechanischer Holzschliff; 29 000 to Zeitungspapier. Der Gesamtverkaufswert dieser Jahresproduktion wird auf 145 Mill. Kr. geschätzt. 1931 nach Vollendung der neuen Zellstoffmühle in Ostrand wird der Kreuger-Konzern 220 000 to Sulphat produzieren.

Staatsunterstützung für den Zuckerrübenanbau. Am 9. März 1930 stand im Schwedischen Reichstag die Frage der Unterstützung für die Zuckerrüben anbauende Landwirtschaft zur abschließenden Debatte (vgl. I und II Nr. 63 vom 15. März 1930). Der Regierungsvorschlag auf Erhöhung des Zuckersolls von 10 auf 13 Kr. für 100 kg wurde vom Parlament abgelehnt. Der Vorschlag des zuständigen Reichsausschusses auf direkte Staatsunterstützung durch Bewilligung eines „Zuckerrübenanbaufonds“ von 3,8 Mill. Kr. für die Ernte des Jahres 1930 wurde dagegen nach fünfstündigen Verhandlungen von beiden Kammern angenommen.

Norwegen.

Entwicklung der landwirtschaftlichen Nebenerwerbsquellen. Dem Aufschwung, den die norwegische Landwirtschaft in den letzten Jahren genommen hat, ist auch die Entwicklung der landwirtschaftlichen Nebenerwerbsquellen, wie Geflügel-, Bienen-, Kaninchenzucht, Gartenbau usw., gefolgt. Die Einnahmen aus der Landwirtschaft machten im vergangenen Jahre rund 950 Mill. Kr. aus und verteilten sich mit 60 Mill. Kr. auf Korn, 40 Mill. auf Kartoffeln, 800 Mill. auf große Haustiere und 50 Mill. auf sonstige Einnahmen. Die landwirtschaftlichen Nebenerwerbsquellen erbrachten hingegen ungefähr 130 Mill. Kr., d. h. 12,5% der landwirtschaftlichen Haupteinnahmen. Im einzelnen stellt sich die Entwicklung der landwirtschaftlichen Nebenerwerbsquellen wie folgt: Geflügelzucht. Während noch vor wenigen Jahren der Eierimport sich auf etwa 14 Mill. Kr. pro Jahr belief, ist Norwegen jetzt zum Export übergegangen. 1929 ergab sich ein Bestand von etwa 3,1 Mill. Hühnern. Hierzu kommen noch Enten, Gänse und Puten. Rund gerechnet stellt sich die norwegische Produktion jetzt auf 30 Mill. Kr. Eier und 5 Mill. Kr. Geflügelfleisch pro Jahr. Bienenzucht. Die Honigproduktion beträgt durchschnittlich 500 000 Kr. jährlich. Sie reicht jedoch zur Deckung des Inlandsverbrauches noch nicht aus. Kaninchenzucht. In den letzten Jahren hat auch die Kaninchenzucht zum Zwecke der Pelzproduktion zugenommen. Importiert wurden wertvollere Tiere, wie Angora, Castro rex, Zobel, Havakaninchen usw. In dem Bezirk Oestfold allein beläuft sich der Bestand von Tieren dieser Art auf 20 000 bis 25 000. Gartenbau. Wenn auch der Gartenbau letzthin erheblich gefördert worden ist, so reichen dennoch die Erträge an Obst und Gemüse nicht aus, um den einheimischen Bedarf zu decken. Der Wert des Gemüsebaus wird auf etwa 10 Mill. Kr. berechnet, die Anzahl der Obstbäume auf etwa 2 Mill. Stück mit einem Ertrag von etwa 10 Mill. Kr. Hausindustrie. Zur Hebung der Hausindustrie ist viel geschehen. Eine Hauptrolle spielt hier die Anfertigung landwirtschaftlichen Gerätes durch die Bauern selber. Der jährliche Produktionswert der Hausindustrie wird auf 50 bis 60 Mill. Kr. geschätzt. Silberfuchszucht. Die Fuchszucht, insbesondere diejenige von Silberfüchsen, hat eine sehr starke Ausdehnung aufzuweisen. Die Bruttoeinnahmen stellen sich hier auf 12—15 Mill. Kr. pro Jahr. Süßwasserfischerei. Der jährliche Durchschnittsfang von Lachs und Forellen beträgt etwa 1 Mill. kg. Die Gesamteinnahmen aus der Süßwasserfischerei, einschließlich Verpachtung von Fischereirechtigkeiten beziffern sich auf 6 bis 7 Mill. Kr. jährlich.

Bevorstehende Kündigung des Weinmonopols. Die Konzession des norwegischen Weinmonopols läuft am 1. Juli 1932 ab. Sofern sie nicht unter Einhaltung einer achtzehnmönatigen Kündigungsfrist gekündigt wird, tritt automatische Verlängerung um weitere fünf Jahre ein. Die Regierung beab-

sichtigt, vorsorglich die Kündigung zum erstgenannten Termin, um dem Storting Handlungsfreiheit in der künftigen Gestaltung vorzubehalten. Plane über eine grundlegende Neuordnung des norwegischen Weinhandels liegen jedoch, wie verlautet, bisher nicht vor.

Anleihe der Norwegischen Hypothekbank. Das norwegische Finanzdepartement hat die Aufnahme einer Anleihe von 30 Mill. Kr. seitens der Norwegischen Hypothekbank genehmigt. Die Anleihe wird in Teilbeträgen je nach Bedarf emittiert werden, die erste Serie voraussichtlich noch im März. Der Zinssatz wird, wie bei den vorhergehenden Anleihen, 5% betragen.

Zwei Drittel der Zellstoffproduktion für 1930 verkauft Nach einer Mitteilung des Organs der norwegischen Industrie hat die norwegische Zelluloseindustrie für das Jahr 1930 etwa $\frac{2}{3}$ ihrer Produktion bereits verkauft. Die Aussichten für dieses Jahr sind jedoch nicht so gut wie im vergangenen.

Rückzahlung von Handelspaßgebühren. In Ergänzung der Mitteilung im „O.-H.“ Nr. 6 vom 15. März 1930 wird darauf hingewiesen, daß die Rückzahlung des Betrags von 100 Kr., um den die Handelspaßgebühren vom 1. bis 31. Januar 1930 erhöht worden waren, lediglich auf Antrag stattfinden kann, da die Anschriften der Handelspaßinhaber in Norwegen nicht vorgemerkt werden.

Liquidation der Christiania Seildugsfabrik. Die Christiania Seildugsfabrik (Segeltuchfabrik) in Oslo, die etwa 600 Arbeiter beschäftigt, hat beschlossen, in Liquidation zu treten.

Eine neue Sulfatzellulosefabrik soll bei Glomma am Feltsund erbaut werden. Die Fabrik wird mit einem Sägewerk (5000 Standards-Jahresproduktion) verbunden. Der Rohstoffverbrauch der Fabrik wird auf 125 000 cbm jährlich berechnet, die Produktion auf 20 000 to Zellulose (trocken gedachte Masse).

Dänemark.

Außenhandel. Im Januar betrug der Wert der Einfuhr 149 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 146 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 3 Mill. Kr.

Schifffahrt. Nach der Kopenhagener Hafenstatistik liefen in diesen Hafen 1929 ein 18 143 Schiffe mit 5 928 655 Nrgt. (1928: 19 887 Schiffe mit 5 818 509 Nrgt.). Der Warenverkehr im Eingang betrug 1929 4 428 232 to (1928: 4 191 332 to), der Warenverkehr im Ausgang betrug 1929: 1 212 858 to (1928: 1 302 119 to).

Keine Staatsgarantie mehr für die Konten der Dänischen Landmansbank. Die dänische Landmansbank hat bekanntlich für inländische Geschäftsverbindungen nur noch Konten ohne Staatsgarantie geführt und beschlossen, vom 1. April an auch für ausländische Firmen nur noch Konten ohne Staatsgarantie zu führen. Nach ihrem Jahresbericht ist die Bank sehr flüssig und dürfte in der Lage sein, das Geschäft auch ohne Staatsgarantie fortzusetzen, da die zweifelhaften Engagements vom Staate übernommen und in einer besonderen Abwicklungskasse liquidiert werden.

Geschäftsabschlüsse dänischer Reedereien. Die Verwaltung der Damskibsselskabet Myren schlägt die Verteilung einer Dividende von 8 Prozent vor gegen 6 Prozent im Vorjahre.

Dampskibsselskabet Heimdal verteilt 20 Prozent Dividende gegen 15 Prozent im Jahre zuvor.

Det forenede Dampskibsselskab schlägt für 1929 eine Dividende von 6 Prozent vor (unverändert).

Dampskibsselskabet Norden will 10 Prozent Dividende verteilen.

Die Reederei Dania hat einen Reingewinn von 530 000 Kr. erzielt. Die Dividende ist mit 10 Prozent in Vorschlag gebracht.

Damskibsselskabet Langeland wird 6 Prozent Dividende verteilen.

Dansk-fransk Rederiaktieselskab hat einen Ueberschuß von 821 000 Kr. erzielt gegen 400 000 Kr. im Vorjahre. Die Verwaltung schlägt eine unveränderte Dividende von 7 Prozent vor. Der Rest des Gewinns soll zu Abschreibungen auf die Schiffe Verwendung finden.

Geschäftsabschlüsse einiger Aktiengesellschaften. Svitzers Bergningsselskab hatte einen Ueberschuß von 231 000 Kr. Die Verwaltung schlägt vor, von der Verteilung einer Dividende (im Vorjahr 4 Prozent) abzusehen und 150 000 Kr. auf die Schiffe abzuschreiben. Das Aktienkapital betragt 4 Mill. Kr.

Balins Sønners Garveri- og Skofabriksaktieselskab hatte einen Ueberschuß von 679 000 Kr. und die Verwaltung schlägt davon die Ueberführung von 500 000 Kr. auf den Reservefonds und die Verwendung von 152 000 Kr. zu Abschreibungen vor. Eine Dividendenzahlung ist nicht in Aussicht genommen.

De forenede Jerngjuterier werden keine Dividende verteilen. Die Wärmeelementefabrik in Aarhus soll stillgelegt werden, da sie infolge der scharfen Auslandskonkurrenz mit Verlust arbeitet.

Lettland.

Außenhandel. Im Januar betrug der Wert der Einfuhr 24,0 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 21,9 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 2,1 Mill. gegen 13,1 Mill. Lat im Januar 1929.

Die Aufnahmefähigkeit des Rigaer Hafens. Der Rigaer Hafen gehört seiner Ausdehnung nach zu den größten Häfen Europas. Er zerfällt in zwei Teile: der obere flachere Teil stellt einen natürlichen Holzhafen dar, in dem bis 15 000 Flöße untergebracht werden können, während der untere Teil dem direkten Bedarf des Seehandels und der Schifffahrt dient. Durch fortgesetzte Hafenvertiefungsarbeiten will man schon in nächster Zeit in Dünamünde eine Tiefe von 9 m, im Fluß selbst bis zur Stadt von 8 m erreichen. Der Gesamtumfang der Wasserfläche des Rigaer Hafens betragt 3600 ha, und zwar der Düna mit Einschluß ihrer Flußarme in einer Gesamtlänge von 36 km, gerechnet vom oberen Ende der Insel Dahlem bis zur Mündung, ferner des Mühlgrabens mit dem dazu gehörenden Teil des Stintsees und des unteren Laufes der kurländischen Aa. Die Ausdehnung der Gesamtlagerfläche der Speichieranlagen erreicht im Rigaer Hafen über 18 000 qm. Nach dem Kriege wurden 5 neue Speicher mit 22 300 qm Fassungsvermögen vollendet und es kommen in jedem Jahre neue Speicher hinzu. Außerdem ist in der Stadt in Privatspeichern viel Raum zur Unterbringung von Waren vorhanden. Im Exporthafen, d. h. dem lebhaftesten Hafenrayon, ist nach dem Kriege ein vollständiges neues und allen Anforderungen der Jetztzeit entsprechendes staatliches Kühlhaus für die Einlagerung von Exportbutter errichtet worden. Die Gesamtfläche desselben betragt 12 800 qm. Außerdem arbeiten im Hafen schon seit der Vorkriegszeit ein großes Privatkühlhaus mit einem Fassungsvermögen von 16 000 to und ein umfangreicher Elevator für die Aufnahme von etwa 20 000 to Getreide. Der technische Ausbau des Rigaer Hafens wird mit jedem Jahre fortgesetzt. Abgesehen von der Instandsetzung der während des Weltkrieges zerstörten Molen, Pflasterung von Straßen und Plätzen, Erneuerung und Erweiterung der Schienenwege sowie Wiederherstellung der Kanalisations- und Wasserleitungsanlagen, sind nach dem Kriege die technischen Vorrichtungen der lettländischen Häfen verbessert worden. So gelangten im Rigaer Hafen zur Aufstellung 8 staatliche elektrische Portalkrane mit je 2,5 to Hebekraft sowie 7 größere private Krane, darunter im Zollrayon 2 elektrische Drehkrane von 25 resp. 10 to Hebekraft. Außerdem arbeiten in Riga 3 Schwimmkrane von 30, 15 und 5 to Hebekraft.

Aenderung des Verzeichnisses des bei der Einfuhr zu untersuchenden Kunstdüngers. In dem Verzeichnis des bei der Einfuhr zu untersuchenden Kunstdüngers ist unter Stickstoffdünger auch Kalk-Ammonium-Salpeter aufgenommen worden.

Erstattung des Einfuhrzolls für Diammoniumphosphat und Phosphorsäure bei der Ausfuhr von damit hergestelltem Holzdraht. Die Verordnung Nr. 233 vom Jahre 1929 über die „Rückzahlung des Einfuhrzolltes für Diammoniumphosphat und Phosphorsäure, die zur Herstellung von auszuführendem Holzdraht verwendet worden sind“, ist dahin geändert worden, daß bei der Ausfuhr eines Faßchens (Höhe 51 cm und Durchmesser 35–36 cm) imprägnierten Holzdrahtes der Einfuhrzoll für Diammoniumphosphat nach Artikel 98 Punkt 1 und für Phosphorsäure nach Artikel 108 Punkt 10 des Einfuhrzolltarifs zurückzuzahlen ist, zusammen für 0,166 kg.

Zollfreiheit für Traktoren. Bisher wurden nach dem lettischen Zolltarif nur solche Traktoren, die mit komplizierten Dreschmaschinen verbunden sind, als landwirtschaftliche Maschinen zollfrei nach Lettland eingelassen. Die Tarifkommission des Zolldepartements hat nunmehr beschlossen, die gleichen Bestimmungen auch auf Traktoren ohne komplizierte Dreschmaschinen anzuwenden.

Zoll- und abgabenfreie Einfuhr weiterer Waren für die Lignum A.-G. Das Verzeichnis der Waren und der Rohstoffe, die die A.-G. „Lignum“ zoll- und abgabenfrei einführen darf, ist laut Verordnung Nr. 38 vom 28. Februar 1930 durch Tisch- und Dezimalwaagen (Einfuhrzolltarif Art. 168 Punkt 3 und 4) ergänzt worden.

Die Einfuhr von Vieh aus Dänemark ist wegen der dort herrschenden Maul- und Klauenseuche zeitweilig verboten worden.

Ueber die Einfuhr von Vieh auf der Eisenbahn sind neue Bestimmungen getroffen worden.

Kredithilfe für die Superphosphatproduktion. Die seit dem Jahre 1927 arbeitende Rigaer Superphosphatfabrik hat sich von vornherein stark auf den Export in die Nachbarstaaten eingestellt und die Nachfrage im eigenen Lande nicht in genügender Weise berücksichtigt, so daß Lettland trotz seiner Ausfuhr Superphosphat importiert. Dieser Umstand wird neuerdings stark bemängelt. Auf Veranlassung der landwirtschaftlichen Organisationen hat daher das Landwirtschaftsministerium beim Finanzministerium angeregt, durch Kredite oder andere geeignete Maßnahmen die Produktion in stärkerem Maße auszubauen. Bisher wurde dem Unternehmen von Seiten des Staates etwa 1 Mill. langfristiger Kredite eingeräumt. Außerdem sind von schwedischen Kapitalisten etwa 2 Mill. Ls. investiert. Den sich steigernden Ansprüchen hat die Fabrik durch ständigen Ausbau Rechnung zu tragen versucht. Es wird damit zu rechnen sein, daß die Regierung auf eine erhebliche Produktionssteigerung der Superphosphatfabrik hinwirken wird, um Lettland von der Einfuhr aus dem Auslande unabhängig zu machen.

Import von Stickstoffdüngemitteln. In der Vorwoche traf in Lettland zum ersten Male eine volle Dampfverladung (800 t) mit Stickstoffdüngemitteln ein. Dieselbe bestand ausschließlich aus Kalksalpeter deutscher Provenienz.

Die Schwierigkeiten der Kunstdüngerbeschaffung in Lettland. Das Deutsche Kalisyndikat und andere ausländische Firmen, die bisher den lettlandischen landwirtschaftlichen Organisationen Kunstdünger lieferten, haben im Zusammenhang mit dem Zusammenbruch der A.-G. „Lats“ und der Unionbank ihre Zahlungsbedingungen verschärft, und zwar fordern sie Barzahlung bzw. Garantien des lettlandischen Finanzministeriums oder der Bank von Lettland. Daraufhin hat sich der Lettlandische Landwirtschaftliche Oekonomischer Verein an die Bank von Lettland mit dem Ersuchen gewandt, eine Garantie für den Kunstdüngereinkauf zu gewähren. Der Rat der Bank von Lettland beschloß, das Gesuch des Vereins einstweilen zurückzustellen, um sich inzwischen von der Kreditfähigkeit des Vereins zu überzeugen. Eine Kommission, der je ein Vertreter des Finanzministeriums der Bank von Lettland und der Staatskontrolle angehören, hat mit der Revision bereits begonnen. — An die fünf großen landwirtschaftlichen Organisationen, die sich mit der Versorgung der lettlandischen Landwirte mit Landmaschinen, Saatgut und Kunstdünger befassen, hat die Bank von Lettland bisher 9 Mill. Lat Kredite gewährt.

Die Zahlungsunfähigkeit der Lettischen Oekonomischen Gesellschaft. Der Rat der Bank von Lettland hat in seiner Sitzung am 2. d. Mts. das Gesuch der Lettischen Oekonomischen Gesellschaft um Gewährung eines neuen Kredites zwecks Abdeckung der dringendsten Zahlungen abgelehnt. Die Gesellschaft war infolgedessen außerstande, die fällig gewordenen weiteren Tratten einzulösen, und diese sind ebenfalls zu Protest gegangen. Am 3. d. M. hat die Gesellschaft bereits alle ihre Geschäftsoperationen eingestellt und die Geschäftsräume und Lagerhäuser geschlossen. — Wie verlautet, ist die Bank von Lettland nur dann zu einer eventuellen finanziellen Unterstützung der Gesellschaft bereit, falls es letzterer gelingt, durch Verhandlungen mit den Gläubigern eine Stundung und Verminderung ihrer Forderungen zu erzielen. Am 2. d. M. fand die erste Konferenz der Gläubiger statt.

Im Zusammenhang mit der Zahlungsunfähigkeit der Rigaer Unionbank ist nunmehr auch die Dondangener Holzexportfirma „Meschrupneks“ zusammengebrochen. Allein die Forderungen der Arbeiter betragen etwa 20 000 Lat. — Der Rat der Bank von Lettland hat beschlossen, an 8 Firmen, die Kredite bei der Unionbank genossen, Kredite in gleicher Höhe zu gewähren.

Nach Angaben der Rigaer Sowjethandelsvertretung sind im laufenden Vertragsjahre russischerseits bisher Bestellungen für rund 20 Mill. Lat an lettlandische Industriefirmen erteilt worden.

Beginn der Holzflößung. Das Flößen von Holzmaterialien auf den Flüssen Lettlands hat bereits begonnen. Bisher sind zum Flößen 342 900 Stück Balken und 18 400 Kub.-Faden Grubenholz angemeldet worden.

Sommerfahrplan 1930 Stettin—Riga. Am 12. April wurde wieder der regelmäßige Passagierdampferverkehr auf der Linie Stettin—Riga aufgenommen. Zunächst fahren jeden Sonnabend 3 Uhr 15 Min. ab Stettin (Freihafen, Schuppen III) abwechselnd „Ostsee“ (nur II. Kl.) und „Regina“; vom 17. Mai ab aber „Regina“ und „Nordland“.

Von Riga gehen dieselben Dampfer jeden Sonnabend um 3 Uhr nachm. ab.

Estland.

Außenhandel. Im Februar betrug der Wert der Einfuhr 7,86 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 6,67 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 1,19 Mill. Kr. In der Einfuhr stand Deutschland mit 2,31 Mill. Kr. an erster Stelle, die Tschechoslowakei mit 0,98 Mill. Kr. an zweiter Stelle. In der Ausfuhr führte England mit 2,54 Mill. Kr., es folgte Deutschland mit 1,39 Mill. Kr.

Die Ergänzung des estländisch-finnländischen Handelsvertrages wurde vom estländischen Parlament ratifiziert, vom finnländischen Reichstage wurde der Vertrag in erster Lesung angenommen und darauf der allgemeinen Kommission überwiesen, man rechnet auch hier mit der Annahme.

Eine Ausfuhrkontrolle über den Eierhandel soll eingeführt werden. Ausfuhrgenehmigung wird von der Regierung auf Vorstellung des Landwirtschaftsministeriums erteilt werden. Die Kontrolle ist notwendig geworden, da, wie die „Rig. Rundsch.“ berichtet, im vorigen Jahre aus Rußland schlechte Eier über Estland — als estländische Eier — ausgeführt worden sind.

Förderung der Schweinezucht. Das estnische Landwirtschaftsministerium hat eine Verordnung vorbereitet, laut welcher den Landwirten durch die Vermittlung genossenschaftlicher Kreditinstitutionen insgesamt 100 000 Kr. aus den staatlichen Depositsummen zur Förderung der Schweinezucht zur Verfügung gestellt werden. Die betreffenden Darlehen sollen aber in natura in Gestalt von Zuchtschweinen durch Vermittlung der Exportschlachthäuser gewährt werden, und die Rückzahlung des Darlehens in natura in Form von Bacon erfolgen.

Der Flugverkehr Reval—Helsingfors im am 1. April aufgenommen worden. Die Flüge finden, wie im vorigen Jahr zweimal täglich statt. — Der Fahrpreis wurde auf 320 Fmk. festgesetzt.

Niederlassung des Ssowtorgflot in Reval. Zwischen dem estnischen Wirtschaftsministerium und der räterussischen Handelsvertretung ist eine grundsätzliche Einigung über die Gründung einer Niederlassung des „Ssowtorgflot“ in Reval erzielt worden. Diese Abteilung des „Sowtorgflot“ soll in Form einer Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 200 000 Kr. errichtet werden und die Regelung des Warenverkehrs zwischen Rußland und Estland sowie die des räterussischen Transits von und nach Westeuropa via Reval übernehmen. Die A.-G. untersteht den in Estland geltenden Gesetzen, insbesondere auch den steuerlichen Bestimmungen. Die Gesellschaft wird aber keine Waren selbständig in Estland verkaufen oder aufkaufen. Die russische Handelsvertretung ist demnach von ihrer ursprünglichen Forderung nach Gründung räterussischer Warenverkaufsstellen zurückgetreten.

Die Delegation der estländischen Papierindustriellen ist dieser Tage aus Moskau zurückgekehrt die in Rußland mit dem Papiertrust über eine Reihe technischer Fragen, die mit den laufenden estländischen Papierlieferungen zusammenhängen, verhandelt hat. Diese Lieferungen gehen noch bis zum 1. Oktober d. Js. Die Frage, ob der estländischen Papierindustrie dann weitere Bestellungen zugehen werden, wird sich erst nach Fertigstellung des russischen Importplanes für 1930/31 entscheiden.

Die Estländische Kommerzbank veröffentlicht die Abschlußbilanz zum 31. Dezember 1929. Die Bank verfügt über ein Kapital von 1,4 Mill. Kr.; der Reingewinn für 1929 betrug 140 524 Kr.

Die Lage der Landwirtschaft. Die niedrigen Preise für landwirtschaftliche Produkte und der außerordentlich schneearme Winter hat die Lage der Bauern schwer beeinflußt. Die Verschuldung hat einen hohen Grad erreicht und in zahlreichen Fällen sind die Landwirte nicht imstande, ihren

Verpflichtungen nachzukommen. Versteigerungen von Bauernhöfen sind an der Tagesordnung, vielerorts haben die Bauern ihre Höfe verlassen und das Inventar fortgeführt, um es vor den Gerichtsvollziehern zu retten.

Errichtung eines Tabakmonopols. Das estländische Finanzministerium beschäftigt sich gegenwärtig mit der Frage der Errichtung eines Tabakmonopols in Estland, um die zwecklose und schädliche Konkurrenz zwischen den vielen und finanziell schlecht gerüsteten kleinen Tabakfirmen zu beseitigen. Der Staat würde dabei allerdings wenigstens eine Million Kr. jährlich zusetzen.

„Siva“. Die Versammlung der Gläubiger der estländischen Holzfirma „Siva“ findet am 17. d. Mts. statt.

Freie Stadt Danzig.

Generalhandel im Januar. Die Statistik des Danziger Generalhandels für Januar verzeichnet nach der „D.N.N.“ im Eingang eine Warenmenge von 575 445, im Ausgang 5 779 494 Doppelzentner, dazu im Ausgang 363 Stück Pferde. Im einzelnen werden unter den verschiedenen Warengruppen folgende Mengen verzeichnet:

	Eingang in dz	Ausgang in dz
Lebens- und Genußmittel	71 784	707 856
Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	27 571	59 398
Holz und Holzwaren	11 348	378 457
Baustoffe und keramische Erzeugnisse	5 635	52 756
Brennstoffe, Asphalt, Pech und Erzeugnisse daraus	48 892	4 528 704
Chemische Stoffe und Erzeugnisse daraus	30 211	12 779
Erze, Metalle und Metallwaren	367 539	28 298
Papier, Papierwaren und Druckereierzeugnisse	6 442	9 663
Spinnstoffe und Waren daraus	5 975	1 571
Kleidung, Galanteriewaren und deegl.	48	22
Spreng- und Schießmaterial	—	—
Insgesamt:	575 445	5 779 494
Januar 1929	1 764 703	6 687 344
Pferde (Stück)	—	363

Im Vergleich zum Januar 1928 ist also ein Rückgang von 2 097 108 dz. zu verzeichnen (in der Einfuhr 1 189 258 und in der Ausfuhr 907 850).

Schifffahrt. Im März liefen in den Hafen Danzig ein 440 Schiffe mit 326 179 Nrgt. und liefen aus 421 Schiffe mit 303 442 Nrgt. Im Februar d. Js. lauteten die entsprechenden Zahlen: Eingang 385 Schiffe mit 277 299 Nrgt., Ausgang 387 Schiffe mit 278 096 Nrgt.

Der Außenhandel in den letzten Jahren gestaltete sich folgendermaßen (in to):

Jahr	Eingang	Ausgang
1929	1 792 950,7	6 766 699,5
1928	1 832 409,3	6 783 272,7
1927	1 517 194,3	6 380 419,6
1926	640 695,8	5 659 604,9
1925	690 779,1	2 031 969,1
1924	738 071,9	1 636 485,4
1923	654 929,2	1 062 863,6

Nach den Zahlen des Danziger Gesamteigenhandels (mit dem Durchfuhrverkehr) wurden aus Deutschland eingeführt in der Hauptsache Erze, Metalle und Metallwaren, chemische Stoffe und Erzeugnisse daraus, Lebens- und Genußmittel, sowie Spinnstoffe und Waren daraus. Die Ausfuhr nach Deutschland verzeichnet wiederum Lebens- und Genußmittel an erster Stelle, ferner Holz und Holzwaren, Metalle und Metallwaren, sowie Kleidung und Galanteriewaren. Insgesamt betrug der Warenumsatz mit Deutschland in der Einfuhr 2,4, in der Ausfuhr 3,1 Mill. Dz., wobei die Einfuhr einen Wert von 50 Mill. Gulden hatte.

Befestigung am Getreidemarkt. Im Laufe der letzten Woche war Weizen bei geringerem Angebot befestigt. Bezahlt wurden 21—22 Gulden per 100 kg waggonfrei Danzig. Auch in Roggen kam das Geschäft in der letzten Woche mehr in Gang. Die Preise konnten auf 13 Gulden ebenfalls bei kleinem Angebot anziehen. Gerste konnte sich bessern auf 13—13,5 Gulden für mittlere, auf 14—14,50 für gute Qualitäten. Für Hafer wurden Anfang der letzten Woche noch 10—10,50, zum Schluß der Woche aber bereits 11—12 Gulden per 100 kg bezahlt.

Der Zuckermarkt. Bei größeren Schwankungen der internationalen Zuckermärkte wurde polnischer Weißzucker in größeren Posten in der letzten Woche mit sh. 8/7½ per owt netto inkl. Sack fob Ostseehäfen gehandelt, während in Rohzucker nur kleinere Umsätze zustande kamen. Melasse war fast ganz geschäftslos. In diesem Produkt erzielten kleinere Posten etwa 8 Dollar pro to franko deutsch-polnischer Grenze. Auch in Trockenschnitzel kamen auf Basis von 11,5 Dollar pro to nur geringe Umsätze zustande.

Litauen.

Neue Diskontherabsetzung der Bank von Litauen. Im Hinblick auf die Flüssigkeit auf dem internationalen Geldmarkt hat die Bank von Litauen beschlossen, den Diskontsatz um 1 % zu ermäßigen. Mit Wirkung vom 1. April d. J. wurde der Diskontsatz für Exporttratten auf 6 %, für sonstige Wechsel auf 7 % festgesetzt, wobei die bisher üblichen Kommissionsgebühren in Wegfall kommen. Bekanntlich hat die Bank von Litauen ihren Diskontsatz erst im Januar um ½—1 % herabgesetzt.

Eine lebhaftere Bausaison wird erwartet. Man erwartet in diesem Jahr in Litauen eine sehr lebhaftere Bausaison, da neben der Zunahme der privaten Bautätigkeit im Etat größere Summen für Staatsbauten vorgesehen sind. Es sollen namentlich in ganz Litauen zahlreiche Schulgebäude errichtet werden. Im Zusammenhang damit wird in litauischen Interessentkreisen die Frage aufgeworfen, ob die inländische Ziegelproduktion ausreichen werde, um den Bedarf zu decken. Die in Litauen bestehenden Ziegeleien sind kleinere Betriebe mit veralteter Einrichtung. Zement wird in Litauen überhaupt nicht hergestellt, so daß mit einer Zunahme der Einfuhr gerechnet wird. — Gegenüber der Sowjetvertretung wird in Kowno demnächst mit dem Bau eines sechsstöckigen Wohnhauses begonnen werden. Ferner ist bereits der Bauplan des Kownoer Hauptpostamtes bestätigt worden. In diesem Sommer soll das neue Kownoer Universitätsgebäude vollendet werden.

Brückenbau. Gemäß Beschluß der litauischen Regierung sollen im Laufe d. Js. 6 neue Eisenbetonbrücken gebaut werden, darunter eine Brücke im Kreis Schaulen über den Fluß Wenta, eine weitere im Kreis Keidany über den Fluß Newjascha, ferner eine Brücke im Kreis Kowno bei der Eisenbahnstation Godlewo usw. Näheren Aufschluß über diese Brückenbauten erteilt die Bauinspektion des litauischen Innenministeriums in Kowno.

Syndikat der Ziegeleibesitzer. Die Ziegeleibesitzer haben beschlossen, ein Syndikat zur Regulierung der Preise und des Absatzes zu gründen. Zur Durchführung der notwendigen organisatorischen Vorarbeiten wurde ein besonderer Ausschuß eingesetzt.

Russischer Zucker. Litauen führt jährlich für 20 Mill. Lit Zucker aus dem Auslande ein. Bisher war der Hauptlieferant von Zucker auf dem litauischen Markt die Tschechoslowakei. Neuerdings wird jedoch der tschechische Zucker durch den russischen Zucker verdrängt, der von den Sowjethandelsorganen zu Schleuderpreisen angeboten wird.

Informationsbüro für die Landwirtschafts- und Industrieausstellung. Für die Vorarbeiten zur Veranstaltung der diesjährigen Landwirtschafts- und Industrieausstellung, die vom 18. bis 22. Juni in Kowno stattfinden soll, ist bei der Landwirtschaftskammer ein Ausstellungsinformationsbüro eröffnet, an das sämtliche Interessenten ihre Anfragen richten können. Die Adresse lautet: Kowno, Vasario 16 d gatve Nummer 2.

Polen.

Der deutsch-polnische Handelsvertrag im Urteil der polnischen Industrie. Der Generaldirektor des Zentralverbandes der polnischen Industrie, des Handels und des Bergbaues (sogen. Leviathan-Verband), A. Wierzbicki, hat in einem von der polnischen Presse vielbeachteten Interview die folgende Bewertung des Handelsvertrages mit Deutschland gegeben. Infolge der verschiedenen Struktur des deutschen und des polnischen Exports müßten die Vorteile der Meistbegünstigung, auf die sich ja der Vertrag zollpolitisch beschränke, mehr zugunsten Deutschlands als Polens ausfallen. Eine sehr beträchtliche Zunahme der Einfuhr deutscher Industriewaren nach Polen sei ohne jeden Zweifel zu erwarten; sie werde teils auf Kosten anderer Lieferländer Polens, zum Teil aber auch auf Kosten der polnischen ver-

arbeitenden Industrie gehen. Von den polnischen Industriezweigen, für die die deutsche Konkurrenz besonders gefährlich werden könne, nannte Wiersbicki vor allem die elektrotechnische Industrie, die sich in Polen hauptsächlich während des Zollkrieges entwickelt hat, ferner verschiedene Branchen der Metallindustrie (Landmaschinen sowie eine Reihe von Gebrauchsartikeln), die Textil- und die Konfektionsindustrie, die Papier-, die Glasindustrie, die Kurzwaren- und Spielwarenproduktion. Dagegen würden neben dem Kohlenbergbau auch einige andere polnische Industriezweige aus dem Verträge nach Deutschland für Schnittmaterial und Fournierholz erlange, die Zinkindustrie in bezug auf die Ausfuhr von Zinkblechen, ferner voraussichtlich auch die Naphtaindustrie, der es während des Zollkrieges nicht gelungen sei, den deutschen Markt durch andere Absatzgebiete zu ersetzen und die sich jetzt freilich auch in Deutschland einer verstärkten Konkurrenz anderer Länder gegenübersehen werde.

Für die polnische Eisenindustrie erwartet Wiersbicki günstige Ergebnisse von ihrer interessenmäßigen Verbundenheit mit dem deutschen Hüttenwesen, das durch mehrere Konzerne an den polnischen Werken finanziell beteiligt sei. Der praktische Wert des zwischen den beiderseitigen Eisenindustrien bestehenden privatwirtschaftlichen Abkommens werde von der Verteilung der vereinbarten Einfuhrkontingente auf die einzelnen Erzeugnisse abhängig sein. Zum Schluß betonte Wiersbicki als ein „großes Minus“ vom polnischen Standpunkt die Tatsache, daß Deutschland seine Agrarzölle beträchtlich erhöht hat.

Ein neuer Zolltarif in Sicht. Der Entwurf des neuen polnischen Zolltarifs ist nach fast dreijähriger Arbeit fertiggestellt und wird gegenwärtig von einer Regierungskommission überprüft, die bisher fünf Hauptteile — Papier, Papierwaren, Mineralien und Keramik, Glaswaren und Chemikalien — durchgearbeitet und dem Finanzminister zugeleitet hat. Die äußerst weitgehende Differenzierung des neuen Tarifs, der rund 7000 Zollnummern umfassen wird, hat die Erhöhung zahlreicher Zölle ermöglicht, gegen die der neue Polenvertrag unserer Exportindustrie keinen Schutz gewährt. Daher sind nach der Inkraftsetzung des neuen polnischen Zolltarifs, die voraussichtlich im Herbst 1930 erfolgen wird, für den Handel mit Polen neue Schwierigkeiten zu erwarten.

Änderung des Ausfuhrzolls für Espenholz. Laut einer im Dziennik Ustaw Nr. 7 unter Position 55 veröffentlichten Verordnung erhält Punkt 3 der Tarifnr. 228 des polnischen Ausfuhrzolltarifs folgende Fassung:

228 3 (Espenholz): a) Rundholz im Durchmesser von 20 cm und mehr, gemessen am dünnen Ende, ohne Rinde und in einer Länge von: I. 0,8—2 m einschl. für 100 kg 1,50 Zl. — II. von 2 m aufwärts für 100 kg 3,00 Zl. b) in Scheiten mit herausgeschältem Mark in einer Stärke von 10 cm und darüber, gemessen ohne Rinde, ebenso in Scheiten mit Mark im Halbmesser von 15 cm und darüber, alles in einer Länge von 0,8 m und darüber, für 100 kg 1,50 Zl.

Laut § 2 der Verordnung wird von Espenholz in Scheiten, welches in dem vorstehenden Punkt 3, Buchstabe b der Tarifnr. 228, vorgesehen ist, der Ausfuhrzoll in der Zeit vom 15. Februar bis 31. Dezember 1930 nicht erhoben werden. Diese Verordnung ist am 15. Februar 1930 in Kraft getreten.

Zollvergünstigungen für Saatgut. Auf Grund einer im „Dziennik Ustaw“ Nr. 19 1930 veröffentlichten Verordnung über Zollvergünstigungen kann der Einfuhrzoll für Saatkartoffeln, die in der Zeit vom 15. März bis 31. Mai importiert werden, mit Genehmigung des Finanzministeriums erlassen werden. Für die in der Zeit zwischen dem 1. Februar und dem 31. Mai eingeführten Sämereien von Nadelbäumen gilt, gleichfalls mit Genehmigung des Finanzministeriums und rückwirkend vom 1. Februar d. Js. ab, der Vergünstigungszoll in Höhe von 25 % des Normalsatzes (zur Zeit 650 Zl. per 100 kg).

Umsatzsteuer für den Eierexport. Durch einen Rund-erlaß des polnischen Finanzministeriums ist der Eierexport für das ganze laufende Jahr von der Umsatzsteuer befreit worden. Für das Jahr 1929 ist der Steuersatz beim Eierexport auf 1/2 % herabgesetzt worden.

Gründung der deutsch-polnischen G. m. b. H. in Berlin. Am 5. April erfolgte die handelsgerichtliche Eintragung der auf Grund des deutsch-polnischen Handelsabkommens vom 18. Februar d. Js. errichteten G. m. b. H., die den gemeinsamen Roggenexport betreiben wird. Teilnehmer der G. m. b. H. sind zu gleichen Teilen die Deutsche Ge-

treide-Handelsgesellschaft und die staatlichen polnischen Getreideindustriewerke.

Verlängerung der Getreideausfuhrprämien. Wie verlautet, wird die am 15. April ablaufende polnische Verordnung über Getreideexportprämien demnächst bis zum 31. Juli d. Js. verlängert werden. Die Ausfuhrprämien werden bekanntlich für Hafer und Gerste (4 Zl. per dz), Roggen und Weizen (6 Zl.) Mehl, Gerstengrütze und Malz (9 Zl.) erteilt.

Konkurs in Warschau. Das Warschauer Kreisgericht verhängte über die Firma „Fabrik von Fayence und keramischen Erzeugnissen Pruszkow Salomon Ehrenreich“, den Konkurs. Die Passiva belaufen sich auf 2 1/2 Mill. Zloty.

Zahlungsschwierigkeiten der Landkreditbank in Lemberg. Auf Antrag der Landkreditbank in Lemberg (Ziemi Bank Kredytowy) ist ein Vergleichsverfahren eingeleitet worden, wobei den Gläubigern 100 prozentige Befriedigung der Forderungen ohne Zinsen und Kosten bis Ende 1931 angeboten wird. Die Aktiva übersteigen die Passiva nach Angaben der Bankleitung um rund 3,5 Mill. Zl. Zum Verwalter ist vom Bezirksgericht Rechtsanwalt Dr. M. Paneth ernannt worden. Wie verlautet, hängen die Schwierigkeiten der Landkreditbank mit dem ungünstigen Verlauf der im Ausland geführten Finanzverhandlungen zusammen, die indessen noch nicht abgebrochen sind. Die Bank besitzt ein Grundkapital von 5 Mill. Zl. und hat außer der Zentrale in Lemberg Niederlassungen in Warschau, Krakau und Teschen.

Der polnische Kohlenexport über Danzig und Gdingen. Die polnische Kohlenausfuhr über Danzig betrug im März 360 338 to, über Gdingen 186 697 to. Der Gesamtexport über die beiden Ostseehäfen übertrifft mit 547 035 to nicht nur die wegen des harten Winters besonders niedrige Exportziffer des Vorjahres, sondern um 12,5 % auch das Ergebnis vom März 1928, als über Danzig und Gdingen zusammen rund 486 000 to Kohle ausgeführt wurden.

Rußland.

Die Finanzierung der Frühjahrssaatkampagne gefährdet. Aus dem in einer Sitzung des Kollegiums des Volkskommissariats der Arbeiter- und Bauerninspektion erstatteten Bericht geht hervor, daß die Finanzierung der Frühjahrssaatkampagne durch das landwirtschaftliche Kreditssystem schwer gefährdet ist. Die Tilgung der rückständigen Verschuldung verläuft überaus unbefriedigend. Die rückständigen Darlehen beliefen sich bei den landwirtschaftlichen Kreditgenossenschaften am 1. März d. Js. auf 104,4 Mill. Rbl. gegenüber 87,3 Mill. am 1. Oktober v. Js. Der größte Teil der Rückstände entfällt auf Mitglieder von Kollektivwirtschaften, deren Vermögen vergesellschaftet worden ist. Die Ansammlung neuer Mittel durch die landwirtschaftlichen Kreditgenossenschaften, die zum 1. März auf 140 Mill. Rbl. veranschlagt worden waren, erreichte nur 35—40 Mill.

Gleichzeitig hat der Landwirtschaftskommissar der Sowjetunion Jakowlew in einem Rundtelegramm festgestellt, daß die Auszahlung der für die Frühjahrssaatkampagne bestimmten Mittel „verbrecherisch verzögert“ werde. Die höheren und mittleren Organe der Kollektivwirtschaften und Genossenschaften verteilen die Kredite an die untersten Organe nur mit überaus großer Verspätung. Jakowlew verlangt kategorisch eine sofortige Beseitigung dieser Mißstände und droht die schärfsten Repressalien bei Zuwiderhandlungen an.

Die Frühjahrsbestellung in den bäuerlichen Einzelwirtschaften. Die Sowjetpresse stellt mit großer Besorgnis fest, daß die Saatkampagne in den bäuerlichen Einzelwirtschaften, von der das Schicksal der Frühjahrsbestellung in sehr erheblichem Umfange abhängt, noch immer in einem sehr schwachen Tempo verläuft. Aus der Südukraine melden die „Iswestija“, daß es um die Saat in den bäuerlichen Einzelwirtschaften vielfach schlecht bestellt sei. Die lokalen Sowjetorgane stünden noch immer auf dem Standpunkt, daß diejenigen Bauern, die den Kollektivwirtschaften nicht angehören, reiche Bauern seien, denen daher keine Unterstützung gewährt werden dürfe. Gleichzeitig mehren sich die Meldungen über die erforderlich gewordene Außerbetriebsetzung zahlreicher Traktoren, was auf ungenügende und nicht sachgemäß ausgeführte Reparaturen zurückzuführen ist.

Der Abstrom aus den Kollektiven aus dem Moskauer Gebiet. Aus einem Bericht, der auf der Plenarsession des Moskauer Bezirkskomitees der Kommunistischen Partei über die Frühjahrssaatkampagne erstattet wurde, geht hervor, daß die Kollektivbewegung im Moskauer Gebiet, die seit dem Herbst 1929 im stürmischen Tempo vor sich gegangen war,

im März einen starken Rückschlag zu verzeichnen hat. Am 1. Oktober 1929 waren erst 2,7% aller Bauernwirtschaften des Gebiets kollektiviert, zum 1. Januar 1930 stieg der Prozentsatz auf 12,7%, zum 1. Februar auf 36% und zum 20. Februar sogar auf 72,2%. Sodann jedoch tritt eine rückläufige Bewegung ein. Am 1. März waren noch 71,8% der Bauernwirtschaften des Moskauer Gebiets kollektiviert, am 20. März dagegen nur noch 38,5% (!). Dieser Rückgang wurde von dem Berichterstatter auf der Plenarsession auf eine ganze Reihe von Ursachen zurückgeführt, vor allem auf die begangenen „Fehler“ bei der Kollektivierung, auf den „Zahlenfimmel ohne organisatorische und wirtschaftliche Festigung der entstandenen Kollektive“, ferner auf die „zweispaltige Natur“ des Mittelbauern, den wachsenden Widerstand der Kulaken usw. Auch sei die Kollektivierungsziffer in einer Reihe von Fällen „nicht real“ gewesen, sondern es seien darin auch solche Kollektivwirtschaften inbegriffen gewesen, die tatsächlich garnicht existiert hätten. Von entscheidender Bedeutung für den Austritt der Bauern aus den Kollektiven seien in einer Reihe von Gebieten die „groben Verzerrungen der Parteilinie“ gewesen.

Die V. Internationale Eisenbahnkonferenz für Fragen des direkten Verkehrs zwischen Europa und Asien wird am 25. April in Odessa eröffnet werden. Auf der Konferenz werden Japan, China, Finnland, Estland, Lettland, Polen, die Tschechoslowakei, Litauen, Oesterreich, Italien, Belgien, Frankreich, die Schweiz, die Sowjetunion, die Ostchinesische Eisenbahn und die Südmandschurische Eisenbahn vertreten sein. Und Deutschland?

Mangel an Traktoren. Die Sowjetpresse meldet aus einer Reihe von Gebieten, daß zahlreiche Traktoren infolge der schlecht ausgeführten Reparaturen nicht betriebsfähig sind. In einem Bezirk sind sogar 50% der vorhandenen Traktoren ausgeschieden. Sehr schlecht ist es auch um die Ersatzteile bestellt, so daß zahlreiche Traktoren bei der Frühjahrsaussaat nicht in Aktion treten können.

Bau von Flachsbearbeitungsmaschinen. Auf der Fabrik „Metallist“ in Pskow (Nordwestrußland) soll demnächst mit dem Bau von komplizierten Maschinen für die Flachswirtschaft begonnen werden. Bereits im laufenden Wirtschaftsjahr 1929/30 sollen 1000 Flachskämmaschinen und 500 Flachsdreschmaschinen gebaut werden.

Zurückbleiben der chemischen Industrie hinter dem Voranschlag. — **Unzureichende Kunstdüngerversorgung.** In den ersten 5 Monaten des laufenden Wirtschaftsjahres 1929/30 (Oktober 1929/Februar 1930) blieb die Produktion der russischen chemischen Industrie um 6,6% hinter dem Voranschlag zurück, wobei kein einziger Trust das Produktionsprogramm ausführte. Besonders schlecht war es um die Lack- und Farbenindustrie bestellt, die in der Berichtszeit den entsprechenden Voranschlag nur zu 77,2% durchführte. Das Zurückbleiben hinter dem Voranschlag wirkt sich sehr ungünstig auf dem Gebiete der Kunstdüngerversorgung aus, sowie bei der Versorgung

der Landwirtschaft mit Mitteln zur Bekämpfung der Schädlinge. Die Kunstdüngerproduktion hat in den ersten 5 Monaten 1929/30 nur 92% des Voranschlages erreicht, während die Versorgung mit Mitteln zur Bekämpfung der Schädlinge im ersten Halbjahr 1929/30 nur 55% der erforderlichen Menge beträgt.

Japanische Ingenieure für russische Eisenbahnen. In Moskau sind 12 japanische Eisenbahningenieure mit dem Professor der Tokioter Universität Kato eingetroffen. Die Japaner werden auf der Moskau-Kasan-Eisenbahnlinie tätig sein. Und die eigenen Ingenieure?

Die Holzbereitstellung. Bis zum 20. März d. Js. sind in der ganzen Sowjetunion insgesamt 90,3 Mill. cbm. Nutzholz und 71,6 Mill. cbm. Brennholz bereitgestellt worden. Der Jahresvoranschlag ist bei Nutzholz zu 87,3%, bei Brennholz sogar nur zu 74,8% durchgeführt. Noch schlechter ist es um den Abtransport des Holzes aus den Waldungen bestellt. Der Voranschlag des Holzabtransports ist bei Nutzholz zu 71,1%, bei Brennholz zu 67,4% durchgeführt worden. Bis zum Beginn der Holzflößung wird eine Durchführung des Voranschlages des Abtransportes nur zu 80% erwartet, wodurch der Holzexportplan gefährdet wird.

Keine Auflösung der deutschen Drusag-Konzession in Rußland. Entgegen anderslautenden Meldungen ist eine Auflösung der Drusag-Konzession nicht in Aussicht genommen. Der Leiter der Konzession, Direktor Dittloff ist aus Moskau vor mehreren Tagen zur Leitung der Frühjahrssaatkampagne in das Konzessionsgebiet abgereist. Vor seiner Abreise ist es Direktor Dittloff gelungen, wertvolle russische Zugeständnisse zu erreichen. Die vom Sowjetgericht seinerzeit gegen Direktor Dittloff und seinen Stellvertreter verhängten Geldstrafen von je 10000 Rbl. sind bisher noch nicht vollstreckt worden. Nach Abschluß der Frühjahrssaatkampagne wird sich Direktor Dittloff zu weiteren Verhandlungen über die noch nicht bereinigten Schwierigkeiten, die die Arbeit der Konzession behindern, nach Moskau zurückbegeben.

Die deutsche Farben I. G. zieht sich aus Rußland zurück. Die am 20. März d. Js. abgelaufenen Verträge über technische Hilfe sind nicht erneuert worden.

Sowjethandelsvertreter. Im Reichsanzeiger vom 3. d. Mts. ist das neue Verzeichnis der Personen veröffentlicht worden, die zur Vertretung der Berliner Sowjethandelsvertretung berechtigt sind. Die bis zum 3. d. Mts. erfolgten Veröffentlichungen werden dadurch aufgehoben. In einem anderen Verzeichnis sind diejenigen Personen aufgeführt, die für die Ausstellung und Akzeptierung von Wechseln im Namen der Sowjethandelsvertretung in Deutschland zeichnungsberechtigt sind.

Rechtsunsicherheit. Die Kreditgenossenschaften haben das Recht erhalten, ihre fälligen Forderungen vom Schuldner — ohne gerichtliches Urteil — nach dem Verfahren für Beitreibung landwirtschaftlicher Steuern selbst einzutreiben.

Kurse.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	3. April		4. April		5. April	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Newyork . . .	—	374.30	374.30	375.30	374.35	375.35
London . . .	—	18.21	18.26	18.21	18.26	18.26
Berlin . . .	—	89.35	89.55	89.35	89.95	89.95
Helsingfors . . .	—	9.41	9.46	9.41	9.46	9.46
Stockholm . . .	—	100.60	101.20	100.60	101.20	101.20
Kopenhagen . . .	—	100.25	100.85	100.25	100.85	100.85
Oslo . . .	—	100.20	100.80	100.20	100.80	100.80
Paris . . .	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.90
Amsterdam . . .	—	150.30	151.10	150.85	151.15	150.30
Riga . . .	—	72.15	72.65	72.15	72.65	72.65
Zürich . . .	—	72.45	73.05	72.45	73.05	73.10
Brüssel . . .	—	52.20	52.70	52.25	52.75	52.75
Mailand . . .	—	19.60	20.—	19.60	20.—	19.65
Prag . . .	—	11.10	11.30	11.10	11.30	11.30
Wien . . .	—	52.75	53.35	52.80	53.40	53.40
Budapest . . .	—	65.55	66.25	65.55	66.25	66.25
Warschau . . .	—	41.70	42.90	41.70	42.90	42.90
Kowno . . .	—	36.95	37.55	36.95	37.55	37.55
Moskau (Scheck) . . .	—	192.50	194.—	192.50	194.—	194.—
Danzig . . .	—	72.85	73.45	72.85	73.45	73.45

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	3. April		4. April		5. April	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.172	5.132	5.172	5.182	5.172	5.182
1 Pfund Sterling . . .	25.185	25.235	25.185	25.235	25.185	25.235
100 franz. Francs . . .	20.22	20.37	20.22	20.37	20.22	20.37
100 belg. Belga . . .	72.05	72.60	72.05	72.60	72.05	72.60
100 schweizer Francs . . .	99.95	100.70	99.95	100.70	100.—	100.75
100 italienische Lire . . .	27.07	27.28	27.07	27.28	27.08	27.29
100 schwed. Kronen . . .	139.—	139.70	139.—	139.70	139.—	139.70
100 norweg. Kronen . . .	138.45	139.15	138.45	139.15	138.45	139.15
100 dänische Kronen . . .	138.50	139.20	138.45	139.15	138.50	139.20
100 österr. Schilling . . .	72.65	73.35	72.65	73.35	72.65	73.35
100 tschecho-slowac. Kr. . .	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden . . .	207.65	208.70	207.60	208.65	207.55	208.60
100 deutsche Mark . . .	123.45	124.10	123.45	124.10	123.45	124.10
100 finnland. Mark . . .	12.96	13.08	12.96	13.08	12.96	13.08
100 estländ. Kronen . . .	137.75	138.45	137.75	138.45	137.75	138.45
100 poln. Zloty . . .	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits . . .	51.40	52.10	51.40	52.10	51.40	52.10
1 SSS R-Tscherwonez . . .	—	—	—	—	—	—

Finnland

Zusatzabkommen zum Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Finnland und Estland. Nach langwierigen Verhandlungen wurde am 16. März 1930 das Zusatzabkommen zum Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Finnland und Estland vom 29. Oktober 1921 (Deutsches Handels-Archiv 1922 S. 822) in Reval unterzeichnet. Die schon seit längerer Zeit von beiden Seiten erstrebte Revision des finnisch-estnischen Handelsvertrages ist vorläufig nur auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und der Fischereierzeugnisse verwirklicht worden. Die weitere Revision des Vertrags soll nach dem Schlußprotokoll des neuen Abkommens mit tunlichster Beschleunigung fortgesetzt werden. Die Regierungen der beiden Länder hatten sich in den Zusatzabkommen ferner verpflichtet, wenigstens die vorläufige Inkraftsetzung des Abkommens bis zum 1. April 1930 durchzusetzen. Der finnische Reichstag hat die Regierungsvorlage eines Gesetzes über die Anerkennung des Zusatzabkommens am 27. März 1930 in dritter Lesung unverändert angenommen.* Die gegenseitigen Zollabreden gelten nur im Einfuhrhandel beider vertragschließenden Staaten und kommen für die Einfuhr aus anderen Staaten nicht in Betracht. Der Hauptgegenstand der Verhandlungen betraf die von finnischer Seite an Estland gewährten Vorteile bei der Einfuhr von Kartoffeln und Fleisch.

Genehmigung des Zusatzabkommens zum vorläufigen deutsch-finnischen Handelsabkommen durch Finnland. Der Präsident der Republik Finnland hat am 21. März 1930 das am 25. November 1929 in Berlin unterzeichnete Zusatzabkommen zum vorläufigen Handelsabkommen vom 26. Juni 1926 zwischen Deutschland und Finnland bestätigt. Der deutsche Reichstag hat die betreffende Vorlage immer noch nicht erledigt.

Die Milliardenanleihe des Staates. Der Reichstag ermächtigte die Regierung, eine Anleihe in Höhe von 1 Milliarde Fmk. aufzunehmen. — Von der Anleihe sollen 200 Millionen zur Bezahlung kurzfristiger Verbindlichkeiten, 400 Millionen zur Kouvertierung früherer Anleihen und 200 Millionen zu Wegebau- und sonstigen Bau-Zwecken verwandt werden.

Die Anleihe der Stadt Helsingfors im Betrage von 8 Mill. Dollar ist unmittelbar nach der Emission in New-York überzeichnet worden. Die Anleihe wurde durch die Bankfirma Brown Brothers & Co. übernommen. Die Verzinsung beträgt 6½%, der effektive Zins stellt sich unter Berücksichtigung des Ausgabekurses auf 7% jährlich.

Haftung der Reedereien beim Löschen von Einfuhrwaren. In Ergänzung der Mitteilungen im O.-H. Nr. 6 v. J. 1930 über die Aenderungen und das Inkrafttreten der neuen finnischen Zollordnung am 1. April 1930 wird darauf hingewiesen, daß der Schiffsführer oder sein Vertreter beim Löschen von Einfuhrwaren zur Ueberwachung der Ladung nach Zeichen und Zahl der Packstücke sowie zur Kenntnisnahme von etwaigen Mängeln an den Warenumschlüssen oder von Beschädigungen der Waren anwesend sein muß. Ebenso haben die vom Schiffsführer oder seinem Vertreter bezeichneten Reedereien oder die Agenturen der betreffenden Schifffahrtsgesellschaften die Haftpflicht für die weitere zollamtliche Abfertigung und Zahlung der Fracht für die eingeführten Waren bis zum Zeitpunkt zu übernehmen, an welchem die Waren dem Empfänger von der Zollbehörde ausgeliefert werden. Infolge dieser neuen Bestimmungen wird in den bedeutenderen finnischen Häfen diese Haftpflicht von besonderen Gesellschaften übernommen werden.

Verzollung von baumwollenen Möbelstoffen mit Metallglanzfäden. Nach einer Mitteilung der Zolldirektion an die Zollämter sind Möbelstoffe aus Baumwolle, mit Mustern gewebt, Gewicht mindestens 100 g für 1 Geviertmeter, gefärbt, worin die metallglänzenden Fäden entweder bronziertes oder mit Metallstoff bekleidetes Effektgarn aus Baumwolle sind, nach Pos. 246 zum Satze von 24 Finn. Mark für 1 kg zu verzollen.

Neue Bestimmungen über die Einreise von Ausländern nach Finnland und deren Aufenthalt im Lande. Am 1. April 1930 ist eine Verordnung über die Einreise von Ausländern nach Finnland und ihren Aufenthalt im Lande in Kraft ge-

treten, durch welche die früher ergangenen Verordnungen vom 23. November 1926 und 26. Oktober 1928 aufgehoben werden.

Von den durch diese Verordnung den bisherigen Verhältnissen gegenüber geschaffenen Aenderungen verdienen die folgenden besondere Erwähnung:

Die von einem Regierungspräsidenten (Landeshauptmann) erteilte Aufenthaltserlaubnis, die bisher nur zum ständigen Aufenthalt innerhalb der betreffenden Provinz berechnete, gilt nunmehr für das ganze Land. Der Pflicht, Arbeitserlaubnis nachzusuchen, unterliegen künftig alle Ausländer, die nicht die Gewerbeberechtigung erworben haben, und diese Erlaubnis ist an eine bestimmte Anstellung gebunden und wird nur für bestimmte Zeit erteilt, während bisher Personen, die bereits am 1. Dezember 1926 auf Grund einer Aufenthaltserlaubnis im Lande gewohnt haben, überhaupt keiner Arbeitserlaubnis bedurften und von den übrigen nur diejenigen der Arbeitserlaubnis unterlagen, deren Arbeitsverhältnis unter die Gesetze über Arbeits- und Lehrverträge fielen. So waren z. B. die ausländischen Leiter von finnischen Aktiengesellschaften bisher nicht dieser Pflicht unterworfen.

Flugverkehr von Helsingfors nach Reval und Stockholm. Der Flugverkehr zwischen Helsingfors und Reval wird am 1. April, zwischen Helsingfors und Stockholm am 1. Mai aufgenommen werden.

Stettin—Reval—Helsingfors. Bis zum 30. April finden die Abfahrten der Dampfer von Stettin wie bisher jeden Sonnabend um 3 Uhr 30 Min. nachm. statt, nur fährt ab 5. April statt „Ilmatar“ wieder „Ariadne“. — Am 19. April fährt „Ariadne“, am 26. April „Nordland“ von Stettin und zwar fährt die „Ariadne“ vom Dunzigkai und die „Nordland“ vom Freihafen aus.

Vom 30. April ab tritt der Sommerfahrplan in Kraft, mit zwei Mal wöchentlicher Abfahrt von Stettin — Mittwochs und Sonnabends. Am Mittwoch fährt „Ariadne“ und am Sonnabend „Nordland“ bzw. (ab 17. Mai) „Rügen“ um 4 Uhr nachm. von Stettin ab. — Der D. „Rügen“ fährt auch vom Dunzigkai ab. — Die Dampfer „Nordland“ und „Rügen“ werden von der Reederei Rud. Christ. Gribel und der Dampfer „Ariadne“ von der Firma Gustav Metzler expedit.

Vom Zellstoff- und Papiermarkt. Verschiedenen Zellstoff-Fabriken ist es gelungen ihre gesamte Sulfatproduktion nach England und den Vereinigten Staaten zu verkaufen. Die Holzmasseverkäufe für 1931 verlaufen befriedigend. Nur für Packpapier ist der Markt flau, während die Nachfrage nach Zeitungspapier in letzter Zeit zugenommen hat.

Holzverkäufe. Zum 1. April d. J. stellten sich die finnischen Holzverkäufe auf 425 000 Standards. Im Vergleich zum 1. Quartal 1929 ist somit ein Rückgang eingetreten. Der Markt wird durch die russische Konkurrenz stark beunruhigt. Die schwedischen Verkäufe betragen in der gleichen Zeit 490 000 Standards.

Outokumpu. Die Regierung hat bedeutende Summen für die bereits seit längerer Zeit geplante Erweiterung der Kupfergewinnung in den Outokumpu-Gruben bewilligt. U. a. soll eine neue Anlage zur Veredlung der Erze errichtet werden. Zu diesem Zweck werden von dem Direktor der Gruben Dr. Eero Mäkinen gegenwärtig verschiedene deutsche Kupferwerke besichtigt.

Die Abborfors A/B, die die neue Insulitfabrik des Konzerns mit Strom versehen soll, hat die Bestellungen auf zwei große Wasserturbinen an die Tammerfors Linne- & Järnmanufaktur vergeben. Es handelt sich um zwei Kaplan-Turbinen mit einer Leistung von 15—18 000 PS. Es werden dies die größten Turbinen sein, die in Finnland bisher aufgestellt wurden. Die Lieferfrist beträgt 9 Monate.

Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Die Eisenbahnverwaltung hat beschlossen, in den Schlafwagen und auf den Lokomotiven elektrische Beleuchtung statt der bisherigen Gasbeleuchtung einzuführen. Die Beleuchtungsanordnung in den Schlafwagen soll nach einem amerikanischen System getroffen werden. In den Lokomotiven werden Turbogeneratoren einmontiert, die mit Dampfkraft betrieben werden. Die neuen Lokomotivscheinwerfer sollen in der Lage sein, die Strecke auf 750 m zu beleuchten.

*) ebenso das estl. Parlament.

Die Enso-Gutzeit O. Y. brachte 1929 fast den gleichen Gewinn wie 1928, nämlich 28,5 Mill. Fmk. Nach verschiedenen Abschreibungen werden 16,2 Mill. Fmk. als 6% Dividende verteilt.

Järnkontor A. B. in Helsingfors zahlt für 1929 eine Dividende von 15%.

Die Nokia A. B. bewilligte auf Stammaktien 6% und auf Privataktien von 9%.

A. B. Granit zahlt für 1929 eine Dividende von 6%.

Ford Motor Company of Finland O. Y. stellte fest, daß das Geschäft besser als bisher gehe, es wurde für 1929 eine Dividende von 10% festgesetzt.

Tammerfoos Linne och Jernmanufaktur hielt ihre Generalversammlung am 21. März in Helsingfors ab und beschloß eine Dividende von 11½% auszuschütten.

O. Y. Rauma Wood Ltd. bewilligte für 1929 eine Dividende von 8%.

A. B. Sornäs Trävaru O. Y. zahlt für 1929 eine Dividende von 10%.

Tampereen Puuviliteollisuus O. Y. hatte 1928 eine Dividende von 12% gezahlt. Für 1929 wurde eine Dividende von 10% bewilligt.

Vasas Tvällfabriks A. B., die 1928 eine Dividende von 15% zahlte, stellte die Dividende für 1929 auf 10% fest.

Finska Färg- och Fernissfabrik A. B. zahlt für 1929 eine Dividende von 8%.

Studienreise finnländischer Wirtschaftsvertreter nach Amerika. Auf Einladung verschiedener amerikanischer Wirtschaftsverbände sind dieser Tage der Syndikus des finnischen Großhändlerverbandes Dr. P. Korpisaari, das Vorstandsmitglied des Verbandes V. Karjalainen und der Direktor der Nationalbank (K.O.P.) V. J. Hiltunen nach Kanada und den Vereinigten Staaten abgereist. Die finnländischen Wirtschaftsvertreter beabsichtigen die Organisation und die Rationalisierungsbestrebungen im amerikanischen Handel zu studieren, sowie die Möglichkeiten einer Erweiterung des Warenaustauschs mit Amerika zu untersuchen. Bekanntlich führen die Vereinigten Staaten ebensoviel wie England nach Finnland ein. Amerikanische Waren, die früher über Hamburg durch deutsche Vermittlung nach Finnland gingen, werden in letzter Zeit in wachsendem Umfange direkt in den Vereinigten Staaten erworben.

Neuer Naphthamotor. Der Inhaber der Werft und Maschinenfabrik A/B Andree & Rosenqvist in Abo, Ing. Carl S. Andree, hat einen Naphthamotor konstruiert, der als eine bedeutende Erfindung auf dem Gebiete des Motorbaues angesehen wird. Da der Naphthapreis nur ein Drittel des Benzinpreises beträgt, so verspricht man sich von dem neuen Motor eine große Brennstoffersparnis. Der Brennstoffverbrauch wird auf Finnmark 0,50 pro PS und Stunde angegeben. Die Firma hat bereits mit der Serienproduktion dieser Motoren in den Größen von 8, 12 und 25 PS begonnen. Bestellungen auf solche Motoren im Werte von 2,5 Mill. Finnmark sind soeben aus Sowjetrußland eingegangen, wo man sich schon lange mit dem Problem des Naphthamotors beschäftigt hat.

Eine allgemeine finnländische Messe findet vom 14. bis 22. Juni d. J. in Helsingfors statt.

Die Deutsche Handelskammer in Finnland hat ihren Jahresbericht für 1929 herausgegeben, er bringt wie gewöhnlich vielerlei interessante Dinge über die wirtschaftliche Lage des Landes. In knapper, klarer Form ziehen an uns Staatshaushalt, Geldwesen, Handel, Land- und Forstwirtschaft, Industrie, Gesetzgebung usw. vorüber und geben uns ein deutliches Bild von der Arbeit des letzten Jahres. Den Beschluß machen aufschlußreiche statistische Tabellen.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	2. April	3. April	4. April	5. April
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,40	193,35	193,35	193,35
Stockholm	1069,50	1068,75	1069,00	1069,00
Berlin	950,00	949,50	949,50	949,50
Paris	155,75	155,75	155,75	155,75
Brüssel	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam	1593,50	1597,00	1597,00	1596,50
Basel	770,00	770,00	770,50	770,50
Oslo	1065,00	1065,00	1065,00	1065,00
Kopenhagen	1065,25	1065,25	1065,25	1065,25
Prag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1063,00	1063,00	1063,00	1063,00
Riga	769,00	769,00	769,00	769,00
Madrid	498,00	501,00	501,00	498,00
Warschau	447,-	448,-	448,-	448,-

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen—Oesterreich bzw. Donaumschlagstellen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 7. April 1930 wurden für die Güter der Abteilungen 75 (Orangen usw. von den deutschen Seehäfen) und 76 (Obst und Beeren aller Art von den deutschen Seehäfen) Frachtsätze von Stettin nach Kufstein und Salzburg eingeführt.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 3. April 1930 wurde das Warenverzeichnis wie folgt ergänzt: „Abteilung 85: Besenstiele und Buchenrundstäbe“.

U. a. wurden in der Tafel der Sonderfrachtsätze für Abteilung 85 zwischen Stettin und Kreuz Gr. nachstehende Frachtsätze aufgenommen:

in der 10 t-Klasse	33 Rpf.
und in der Hauptklasse	29 Rpf.
für 100 kg.	

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). In den „Besonderen Frachtermäßigungen für Güter der Abteilung 21 (Eisenschrot und Eisen-

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin e. V.

Mitglieder-Versammlung

am Dienstag, den 29. April 1930, 6 Uhr abends in der Börse¹ (Schiedsgerichtszimmer).

Tagesordnung:

1. Jahresbericht für 1930/31. — 2. Kassenbericht für 1929/30. — 3. Festsetzung des Mitgliedsbeitrages für 1930/31. — 4. Voranschlag für 1930/31. — 5. Wahl des Vorstandes für das Triennium 1930/33. — 6. Wahl des Beirates für das Triennium 1930/33. — 7. Verschiedenes.*)

*) Anträge zur Mitglieder-Versammlung sind laut § 5 der Satzung mindestens 10 Tage vor der Versammlung dem Vorstände einzusenden.

abfallspäne)“ im Abschnitt F wurde der Gültigkeitsvermerk geändert in „bis zum 30. Juni 1930“.

Ferner wurde die zu befördernde Menge in „65 000 t“ geändert.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April 1930 wurde der Nachtrag 1 zum Tarif herausgegeben. Er enthält die bereits bisher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen und den Neudruck der Entfernungstafel I, welcher durch die Eröffnung der Strecke Schlobitten—Wormditt veranlaßt worden ist.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife). Im **Ausnahmetarif 20 (Schiffbaueisen)** wurden mit Gültigkeit vom 7. April 1930 nachgetragen:

a) im Warenverzeichnis unter Klasse D folgende neue Ziffer 6:

„6. Halbzeug der Klasse F der Stelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren“ in der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B“;

b) unter Ziffer Va der Anwendungsbedingungen folgende neue Ziffer 4:

„4. Halbzeug der Klasse F der Stelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren“ in der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B“;

c) unter den Empfangsbahnhöfen zu c): Freistett Zu 58.

Im **Ausnahmetarif 35 (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** traten mit Gültigkeit vom 7. April 1930 folgende Aenderungen ein:

Unter den Versandbahnhöfen der Frachtsatzzeiger wurde Königsberg (Bayern) mit Frachtsatzzeiger 2 nachgetragen; bei den Bahnhofsnamen Breidenbach (Kr. Biedenkopf), Straßebach und Ludwigshütte wurden die Nummern der Frachtsatzzeiger von „2“ in „1“ abgeändert; unter den Versandbahnhöfen für Güter der Klasse F des Warenzeichnisses wurde „Remscheid Hbf. mit Gruppennummer 1“ nachgetragen.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1930 werden die Bahnhöfe Eisenstein, Furth i. Wald, Kufstein Reichsb., Lindau-Reutin, Salzburg Reichsb. und Simbach (Inn) gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 49 (Flachglas usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 7. April 1930 im Warenverzeichnis bei Ziffer 1 hinter „Flachglas“ nachgetragen: „(auch belegt)“.

Im Abschnitt Geltungsbereich und Frachtberechnung (Seite 1) unter A 2 wurde in der Nebenklassentabelle für die Abteilung 3 die Reihenzahl für die 10 t-Klasse ausgelassen. Hier wurde die Reihenzahl 2 nachgetragen. (Druckfehler.)

Im **Ausnahmetarif 61 (Porzellanwaren usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 7. April 1930 unter den Versandbahnhöfen, für die der Frachtsatzzeiger gilt, „Sondershausen“ nachgetragen.

Auf Seite 2 des Tarifs ist der Bahnhofname „Mainz-kur“ in „Mainzlar“ zu berichtigen. (Druckfehler.)

Im **Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate)** wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1930 „Kartoffelwalzmehl“ im Warenverzeichnis aufgenommen. Für Kartoffelwalzmehl wird die Fracht nach den Frachtsätzen der Klassen D, D 10 und D 5, gekürzt um 25%, berechnet.

Im **Ausnahmetarif 168 (Holzwaren)** wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1930 im Warenverzeichnis nachgetragen: „IV. Riemenscheiben aus Holz, auch lackiert, auch zerlegt“.

Gleichzeitig wurden im Geltungsbereich zu Ziffer IV des Warenzeichnisses verschiedene Stationen aufgenommen.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 3. April 1930 „Herschbach (Kr. Westerburg)“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 187 (Gips und Spat)** wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1930 unter den Versandbahnhöfen zu Ziffer 2 des Warenzeichnisses „Freudenberg (Kr. Siegen)“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 192 (Erde, gemahlen)** wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1930 unter den Versandbahnhöfen „Ransbach (Westerw.)“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 194 (Siliziumkarbid usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1930 „Saalfeld (Saale)“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

b) Deutsche Verbandtarife.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn—Saarbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April 1930 traten

zum Eisenbahn-Gütertarif Teil I	Nachtrag 2
„ „ „ „ II, Heft 1 a	„ 1 und
in Kraft. „ „ „ II, „ 2	„ 2

Deutsch-Rumänischer Güterverkehr. Mit Ablauf des 31. Mai 1930 tritt der Tarif nebst Nachträgen I—III außer Kraft. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird ein neuer Tarif eingeführt, der im allgemeinen erhöhte Frachtsätze enthalten wird.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenbahnhöfen) Heft 8. In der „Besonderen Frachtermäßigung für Güter des Tarifs Nr. 20 (Eisenschrot usw.)“ (S. 631; Nachtr. II, S. 127) ist der Gültigkeitsvermerk im Kopfe und in Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen zu ändern in „bis zum 30. Juni 1930“. Ferner ist in Ziffer 1. die zu befördernde Menge in „65 000 t“ zu ändern.

Deutsch-Ungarischer Gütertarif, Heft 1. Der Tarif tritt mit Ablauf des 31. Mai 1930 sam: Nachträgen I—V und den hierzu ergangenen Ausschreibungen außer Kraft. Die Einführung eines neuen Tarifs wird besonders bekanntgegeben.

c) Ausländische Tarife.

Oesterreich. Mit Gültigkeit vom 1. April 1930 wurden zum Anhang des Gütertarifs Teil II (Tarifnachlässe) der Oesterreichischen Bundesbahnen und zum Teil II, Heft 3 (Tarifnachlässe) des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes je ein Nachtrag I herausgegeben.

Polnisch-Ungarischer Verband. Die Gültigkeitsdauer des Eisenbahn-Gütertarifs Heft 1 wird bis einschließlich 30. April 1930 verlängert (Vgl. „Ostsee-Handel“ Nr. 5 v. 1. März 1930 auf S. 27).

d) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1930 werden nachstehende Bahnhofsnamen geändert:

von:	auf:
Blankenese	Altona-Blankenese
Eidelstedt	Altona-Eidelstedt
Grüna b. Jüterbog	Grüna-Kloster Zinna
Gutach b. Hornberg	Gutach (Schwarzwaldbahn)
Klein Flottbek	Altona-Klein Flottbek
Ludwigshafen (See)	Ludwigshafen (Bodensee)
Ohlsdorf	Hamburg-Ohlsdorf
Rissen	Altona-Rissen
Sülldorf	Altona-Sülldorf.

Mitteilungen

der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

50. Vollversammlung des Deutschen Industrie- und Handelstages.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag trat am 9. d. Mts. in Berlin unter dem Vorsitz seines Präsidenten Franz v. Mendelssohn zu seiner 50. Vollversammlung zusammen. Unter den Versammlungsteilnehmern sah man den Vizekanzler, Reichswirtschaftsminister Dietrich, den Preußischen Handelsminister Dr. Schreiber, zahlreiche Vertreter anderer Landesregierungen, des Reichsrats und des Reichstags, den Reichsbankpräsidenten Dr. Luther, den Generaldirektor der Reichsbahn Dr. Dorpmüller, sowie

viele Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden, der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft, der Presse wie endlich der deutschen Industrie- und Handelskammern und der deutschen Auslandshandelskammern.

In seiner Begrüßungsansprache hob Präsident Franz v. Mendelssohn bemerkenswerte Vorgänge aus der langen Reihe der Vollversammlungen des Deutschen Industrie- und Handelstages hervor. Von Anfang an betrachtete er sich vorzüglich als Vereinigung der deutschen Handels-

kammern; aber so sehr diesen die Aufgabe gestellt war und ist, die Gesamtinteressen der Gewerbetreibenden ihres Bezirks wahrzunehmen, so wenig glaubte man lediglich auf sich selbst und den engsten Kreis sehen zu dürfen. Immer hatte der Handelstag das Gesamtinteresse der deutschen Wirtschaft als vornehmstes Ziel vor Augen.

Als erster Redner der Tagesordnung sprach der Präsident der Deutschen Handelskammer für Spanien in Barcelona, Wilhelm Schul, über „Wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Auslandsdeutschen und der Heimat“. Die meisten Auslandsdeutschen, die dem kaufmännischen Berufe angehören, sind für den deutschen Außenhandel gegebene Stützpunkte. Umso mehr Veranlassung besteht für die deutsche Wirtschaft, ihnen Mitarbeit und Mithilfe angedeihen zu lassen. Der Redner brachte eine Reihe von Wünschen in dieser Richtung vor. Besonders wichtig ist die Mitarbeit der Heimat an den kulturellen Aufgaben des Auslandsdeutschtums.

Als nächster Redner sprach Generalkonsul Dr. Ing. e. h. Moritz Klönne, M. d. R., über „Arbeit und Kapital im Dienste der deutschen Wirtschaft“. Er betonte eingangs, daß wir am Beginn einer neuen Aera der Wirtschaftsgeschichte stehen, in der kollektivistische Einschläge in mannigfachen Formen wiederum stärker werden. Damit ist das Individuum nicht ausgeschaltet. Aber die Entwicklung hat dazu geführt, daß oft die Zahl eine ausschlaggebendere Rolle spielt als die Güte der Argumente. Dadurch erfuhr auch das Thema Arbeit und Kapital eine besondere Beleuchtung. Aber alles Schaffen hat seinen Ursprung im Geistigen. Zur Umsetzung des Erdachten in die Wirklichkeit gehören Arbeit und Kapital in gleicher Weise. Die Aufgabe einer guten Wirtschaftspolitik ist es, das Gleichgewicht zwischen beiden herzustellen. Daß das in unserer Zeit so schwer gelingen will, ist eine Folge der Verschiebung des Grundprinzips der Weltanschauung vom Ethischen zum Materialistischen. Es gibt aber keine Nationalökonomie ohne Ethik. Sie bedingt die Gleichrichtung der Gesinnung, die Steigerung der Wohlfahrt aller. Die Kapitalseite ist aber in Deutschland seit dem Kriege vernachlässigt worden. Wenn es gelungen ist, den Ausfall an Arbeitsleistung durch erhöhte Geistesarbeit wettzumachen, so wurde dieser Erfolg erreicht durch Rationalisierung, Aufzehrung von Kapital und schwere Opfer der Landwirtschaft. 10 vom Hundert der Erwerbsfähigen finden keine Verwendung mehr im Produktionsprozeß und der Zwischenhandel ist in stärkster Gefahr vernichtet zu werden. Bei einem langsameren Tempo der Sozialpolitik wäre es möglich gewesen, die Arbeitslosigkeit in Deutschland ganz zu vermeiden oder stark einzuschränken. Zweifellos hat eine Neukapitalbildung eingesetzt. Aber sie fand neben dem Wohnungsbau vorzugsweise an solchen Stellen Verwendung, wo schon starke Kapitalkräfte wirken. Dagegen gingen kapitalbedürftigere Stellen, namentlich die Mittelindustrien, die zusammengefaßt die größte Zahl von Arbeitern beschäftigen, leer aus. So blieb die Kapitalbildung für weite Schichten der Wirtschaft unzureichend. Man darf sich nicht einbilden, daß die aufgezeigten Fehler durch eine Beseitigung des kapitalistischen Systems behoben werden können. Solange das natürliche Streben jedes Menschen auf die Sicherung eines auskömmlichen Verdienstes gerichtet ist, solange das wirtschaftliche Denken des Einzelnen seinen ruhenden Pol in der eigenen Familie hat, ist der Privatkapitalismus die natürliche Wirtschaftsform.

Wir müssen also schon sehen, wie wir die Wirtschaftslage auf andere Weise bessern können. Vorschläge dafür sind genug gemacht worden: durchgreifende Verfassungs- und Verwaltungsreform, Reichsfinanzreform, Ausgabensenkung bei Reich, Ländern und Gemeinden, Steuersenkung und endlich Steuerumlagerung, zur Entlastung der Wirtschaft und zur Erleichterung der Kapitalneubildung.

Daneben ist der Vorschlag eines allgemeinen Lohnabbaues zu erwähnen. Daß die Löhne dort, wo sie offensichtlich übersetzt sind, oder wo die Grenzen der Wirtschaftlichkeit der Betriebe die bisherige Lohnhöhe nicht mehr zulassen, abgebaut werden müssen, kann nicht gut bestritten werden. So wenig eine Entwicklung der Wirtschaft zu wünschen ist, die zu einem allgemeinen Lohnabbau zwingen würde, so sehr ist es zu überlegen, daß letzten Endes die Lohnhaltung aufs engste mit sonstigen Kosten, mit öffentlichen Lasten, mit den Absatzmöglichkeiten und so auch mit den Verhältnissen des konkurrierenden Auslandes in Zusammenhang steht. Solche Erwägungen sollten jedenfalls

davon abhalten, weitere Lohnsteigerungen entgegen solchen Zusammenhängen erzwingen zu wollen. Der beste Vorschlag ist zweifellos der, einen mehrjährigen Lohnfrieden abzuschließen. Was die deutsche Wirtschaft braucht, ist eine ruhige, ungestörte Entwicklung.

Es besteht keine Veranlassung zum Pessimismus. Eine baldige Erholung der Konjunktur liegt durchaus im Bereich der Wahrscheinlichkeit.

Reichsminister a. D. Dr. Hamm, Erstes geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Industrie- und Handelstags, sprach über „Pflichten und Ansprüche der Handelskammern für die deutsche Wirtschaft“. Ausgehend von einem kurzen Ueberblick über die Wirtschaftslage, betonte er, daß sie sich zwar gegenwärtig in einem Zustande der Depression befindet, daß es aber nicht an Ansätzen zu einer Besserung fehlt. Hoffnung auf einen Aufstieg kann gehegt werden, wenn der Staat, der stärker als sonst das Schicksal der Wirtschaft bestimmt, den Aufstiegskräften zu Hilfe kommt. Eine umfassende Politik der Wirtschaftsstärkung ist nicht zuletzt auch die unausweichliche Folge der Annahme des Neuen Planes. Ausgangspunkt muß hierbei die Abwendung der Finanzpolitik von den Wegen einer ungehemmten Ausgabensteigerung, Vernachlässigung der Kassenlage und Vermengung der Zwecke des ordentlichen und außerordentlichen Haushalts sein.

Ohne Sozialpolitik ist Erhaltung des gesellschaftlichen und staatlichen Aufbaues nicht denkbar. Die Sozialpolitik soll nicht Aufhebung oder Verneinung der individualistischen Wirtschaft, sondern ihre notwendige Ergänzung sein. Die Grenze berechtigter Sozialpolitik liegt in der Leistungskraft der Volkswirtschaft, aber auch da, wo sie mit der Erhaltung der Verantwortlichkeit des Einzelnen für sich und die Seinen in Widerspruch tritt oder zur Auflösung der individualistischen Wirtschaftsordnung und zur evolutionistischen Herbeiführung des Sozialismus mißbraucht wird. Die Notlage der Landwirtschaft wird anerkannt. Tauglichen Plänen der neuen Reichsregierung auf Erzielung eines angemessenen Preises für landwirtschaftliche Erzeugnisse werden die Kreise der gewerblichen Wirtschaft sich nicht versagen, doch müssen wirtschaftsschädliche Preisübersteigerungen sowie Beeinträchtigungen volkswirtschaftlich notwendiger Aufgaben und Erfordernisse von Industrie und Handel vermieden werden. Insbesondere muß Deutschland die Politik der Handelsverträge grundsätzlich, wenn vielleicht auch unter stärkerer Betonung des Gedankens fortsetzen, daß die Meistbegünstigung nicht ohne wirklich genügende Gegenleistung gewährt werden sollte.

An der Vorbereitung dieser untrennbar zusammengehörigen Aufgaben mitzuwirken, sind auch die Handelskammern berufen. Sie sind als gesetzliche Berufsvertretungen von Industrie und Handel vom Staate eingesetzt, um ihre Aufgaben frei zu erfüllen aus dem durch die Geschichte gerechtfertigten Vertrauen, daß solche freimütige Vertretung der gewerblichen Interessen im Rahmen des allgemeinen volkswirtschaftlichen Wohls dem Staate zum Besten gereiche. In dieser staatlichen Berufung liegt zugleich die Notwendigkeit des Ausgleichs der Interessen von Industrie und Handel, Groß- und Kleinbetrieb. Die Handelskammern können und sollen — um nur wenig zu nennen — Auswüchsen des Wettbewerbs durch Einigungsämter, für die der Regierung Vorschläge vorliegen, wirksam entgegenreten, sie haben wichtige Aufgaben in der Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses übernommen, sie sind die Träger wertvoller Verbindungen zu den Berufsvertretungen des Handwerks und der Landwirtschaft. Zum Wesen der Kammern gehört es ferner, daß sie zum Staate und zur Arbeit in ihm hinführen.

Im Anschluß an die Ausführungen des Redners stimmte die Versammlung einstimmig einer Erklärung zu, in der die wichtigsten finanz-, sozial- und handelspolitischen Erfordernisse, für eine Stärkung der Wirtschaftskraft umrissen wurden.

Schließlich sprach der Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn, Herr Dr. C. F. v. Siemens, über das alte und neue Reichsbahngesetz. Er betonte, daß der wesentlichste Unterschied zwischen altem und neuem Gesetz die Befreiung von der ausländischen Kontrolle ist. Leider wäre ja auch in der Zukunft der Eisenbahnverkehr der einzige Sonderträger der deutschen Tributzahlungen geblieben. Der Youngplan hat die Form der Zahlungen der Reichsbahn geändert; während sie früher auf einer Hypothek aufgebaut waren, die verzinst und amortisiert werden mußte, ist heute durch Gesetz eine Steuer vorgeschrieben. Die Gesellschaft ist jetzt in der Lage, entweder Vorzugsaktien oder Anleihen auszugeben. Dadurch ist for-

mell eine Erleichterung eingetreten; wieweit der ausländische Geldgeber bereit sein wird, sein Geld der Gesellschaft anzuvertrauen, wird auch in der Zukunft von dem Nachweis abhängig sein, daß die Bilanzen der vorangegangenen Jahre genügend Gewinne nachweisen. Mit besonderem Nachdruck betont Herr v. Siemens die Notwendigkeit, die finanzielle Lage der Gesellschaft stets so günstig zu erhalten, daß der Beschaffung neuer Kapitalien zu möglichst billigen Zinssätzen keine Schwierigkeiten erwachsen, da sonst die Gesellschaft ihrer Verpflichtung, den Verkehr zu entwickeln und den veränderten Verhältnissen anzupassen, nicht entsprechen könnte. Bis jetzt hatte die Gesellschaft durch eine rigorose Politik ihre Finanzen in Ordnung gehalten. Wenn die Wirt-

schaft dadurch auch stark gelitten hätte, denn Tarife mußten erhöht, Bestellungen eingeschränkt werden, so hoffe er, daß in späteren Jahren der Verwaltung die Anerkennung nicht versagt würde, daß sie eines der wertvollsten Güter des deutschen Volkes finanziell gesund erhalten hat.

In der Zukunft würde der gesamte Verwaltungsrat von der Reichsregierung ernannt werden. Von seiner Zusammensetzung wird in hohem Maße das Gedeihen der Gesellschaft abhängen. Mit Freude begrüßte er die Abordnung eines ständigen Vertreters des Ministers im Verwaltungsrat. Durch die neuen Bestimmungen des Aufsichts- und Auskunftsrechts wird im ganzen nur das im Gesetz festgelegt, was bisher schon Gebrauch war.

Seeschifffahrt.

Umschlag von Granitblocksteinen im Stettiner Hafen.

Die Stettiner Hafengesellschaft gibt folgendes bekannt:

Die beim Umschlag von Granitblocksteinen bisher gewährten Gebührenermäßigungen bleiben zunächst noch bis zum 30. Juni 1930 bestehen:

1. Granitblocksteine bis zum Einzelgewicht von 5 t sind von der Kranzuschlagsgebühr befreit.
2. Die Gebühr für Einzelverwiegung von Granitblocksteinen wird von 12 Rpf. auf 4 Rpf. pro 100 kg herabgesetzt.

Binnenschifffahrt.

Ablieferung von Oderschiffen. Der Oberpräsident,

Wasserbaudirektion, hat der Kammer von folgender Mitteilung des Reichsverkehrsministers in Bezug auf die Bestimmung des Artikels 339 des Versailler Vertrages über die Ablieferung von Oderschiffen an Polen Kenntnis gegeben:

„Im Art. II, Abs. 2 des deutsch-polnischen Abkommens vom 31. Oktober 1929 verzichtet Polen auf die Forderungen finanzieller oder vermögensrechtlicher Art, die mit dem Kriege oder dem Versailler Vertrag im Zusammenhang stehen. Hiernach sind die Ansprüche Polens aus Art. 339 V. V. endgültig erledigt.“

Dieser Standpunkt ist auch von dem polnischen Delegierten in dem Komitee für die Liquidation der Vergangenheit ausdrücklich zu Protokoll anerkannt worden. Der polnische Vertreter hatte verlangt, daß in dem Bericht des Komitees unter den Beispielen der durch den Reparationskontenschluß erledigten Gutschriften auch die Gutschriften gemäß Art. 339 des Versailler Vertrages aufgeführt werden sollten. Von deutscher Seite ist die Zustimmung zu dieser Aufführung davon abhängig gemacht worden, daß der polnische Delegierte anerkennt, daß jede Forderung Polens in Bezug auf Art. 339 durch das deutsch-polnische Liquidationsabkommen erledigt sei. Nachdem sich der polnische Vertreter hiermit einverstanden erklärt hatte, ist in das Protokoll der Schlußsitzung des Komitees für die Liquidation der Vergangenheit vom 19. November 1929 folgendes aufgenommen worden:

„Le Docteur Dorn déclare ne pas faire objection contre l'insertion de l'article 339 du Traité de Versailles dans la liste contenue dans la Nr. 4 du Rapport du Comité, après avoir constaté, d'accord avec le membre polonais, que toute demande de la part de la Pologne concernant l'article 339 du Traité de Versailles est couverte par la renonciation prévue dans l'arrangement germano-polonais signé à Varsovie le 31. octobre 1929.“

Ich bitte ergehen, hiervon Kenntnis zu nehmen.

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Vermehrung des Umlaufes von Silbergeld. Zur Förderung des dringend erwünschten höheren Umlaufes von Silbergeld wird von der Reichsbankhauptstelle Stettin darauf hingewiesen, daß die Löhne und Gehälter soweit als möglich regelmäßig in Silbergeld zu zahlen sind. Die Firmen sollten dabei die Unbequemlichkeit, die der Transport größerer Mengen Silbergeld wegen ihres hohen Gewichtes verursacht, dem allgemeinen Interesse, das in einem höheren Umlauf von Silbergeld besteht, unterordnen. Die Angestellten und Arbeiter werden das Silbergeld anstelle von Noten und Scheinen gern nehmen, da häufig festgestellt worden ist, daß das Umwechseln von Noten in Silbergeld Schwierigkeiten bereitet. Es kommt hinzu, daß der weitest aus größte Teil der eingehenden Ersatzanträge für beschädigte und verbrannte Noten und Scheine aus den Kreisen

der Arbeiter stammt. In den meisten Fällen sind die Lohntüten, nachdem ihnen das Hartgeld entnommen ist, mit den noch darin befindlichen Noten aus Unachtsamkeit zerrissen oder aus Versehen in den brennenden Herd oder Ofen geworfen worden. Die zerrissenen oder verbrannten Noten können nach den gesetzlichen Bestimmungen nur unter bestimmten Voraussetzungen ersetzt werden. Es entstehen den Arbeitern dadurch Verluste, die für den einzelnen immer recht fühlbar sind und bei stärkerer Verwendung von Silbergeld zu einem nicht geringen Teil verhütet werden könnten. Da die bisher verwandten Lohntüten, wie der Reichsbankhauptstelle Stettin von einigen Firmen berichtet ist, sich wegen ihres dünnen Papiers zur Aufnahme eines größeren Betrages von Silbergeld teilweise nicht eignen, dürfte es sich empfehlen, daß die Firmen im Interesse der Sache bei Gelegenheit stärkere Lohntüten anschaffen.

Post, Telegraphic.

Neuerscheinen des Reichskursbuchs und Kraftpostkursbuchs. Die am 15. Mai in Kraft tretenden Sommerfahrpläne bringen ganz bedeutende Veränderungen für den In- und Auslands-Reiseverkehr. Für jeden, der sich öfter auf Reisen begibt, ist die Anschaffung eines Kursbuchs deshalb eine unbedingte Notwendigkeit. Ein Kursbuch macht sich eigentlich bei jeder einzelnen Reise bezahlt; denn eine richtig ausgewählte Verbindung erspart viel Zeit und Geld. Das umfangreiche Reichskursbuch, das von der Reichspost und Reichsbahn gemeinsam herausgegeben wird, sowie das Kraftpostkursbuch werden rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel zur Stelle sein. Das Reichskursbuch gibt eine erschöpfende Uebersicht über die Verkehrsmöglichkeiten nicht nur in Deutschland, sondern auch über die bedeutenderen Verbindungen der übrigen Teile Europas und die Dampfschiffverbindungen mit den außereuropäischen Ländern. Das Kraftpostkursbuch enthält die Fahrpläne der Kraftfahrlinien der Reichspost, der Reichsbahn und der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig. Der Verkaufspreis für ein Reichskursbuch beträgt 6,50 RM. Das Kraftpostkursbuch wird für die Bezieher des Reichskursbuchs bei Vorlegung des diesem Buche beiliegenden Gutscheins zum Vorzugspreise von 50 Rpf. abgegeben, für die übrigen Bezieher kostet es 2 RM.

Es ist zu beziehen: Das Reichskursbuch im Inland durch die Postanstalten, Bahnhöfe der Deutschen Reichsbahn, Buchhandlungen und Reisebüros, im Ausland durch Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24; das Kraftpostkursbuch durch die Postanstalten, Buchhandlungen und Reisebüros. Bestellungen nehmen diese Stellen schon jetzt entgegen. Baldige Bestellung wird empfohlen, weil sonst bei dem beschränkten Umfang der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

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

Luftpostbeförderung. Die Luftpostbeförderung auf der Linie Stettin—Berlin und umgekehrt wurde am 1. 4. aufgenommen. Die Postsendungen für den Flug nach Berlin, ab Flughafen 9.00 Uhr müssen bis 8.20 Uhr bei der Briefabfertigung des Postamts 1 vorliegen. Die Luftpostbriefkasten werden um 7.45 Uhr geleert. Die Sendungen erreichen in

Berlin den Anschluß an die von dort ausgehenden Luftposten nach Köln, Paris, Halle, Leipzig, Stuttgart, der Schweiz, Hamburg, Kopenhagen, Malmö, Danzig, Königsberg, Dresden, Prag, Wien, Nürnberg, München, Erfurt, Frankfurt, Mannheim, Breslau und Gleiwitz. Die mit dem Rückflug von Berlin eingehenden Sendungen werden mit der 3. Briefzustellung ausgetragen.

Außenhandel.

Entwicklung des deutschen Handels mit der Schweiz. Alljährlich berichtet die Deutsche Handelskammer in der Schweiz der heimatlichen Wirtschaft über die Entwicklung des deutschen Handels mit der Eidgenossenschaft und über ihre eigene Tätigkeit. Dieser möglichst kurz gehaltene Bericht ist der Industrie- und Handelskammer von der Deutschen Handelskammer in der Schweiz in Zürich übersandt worden. Interessenten können ein Exemplar des Berichts leihweise von der Kammer erhalten.

Zum Geschäftsverkehr mit Polen. Die Industrie- und Handelskammer macht zur Behebung vielfach entstandener Zweifel darauf aufmerksam, daß in den Geschäftsverkehr mit Polen bisher keinerlei Aenderung eingetreten ist. Es gelten also vorläufig sowohl die Zollsätze wie auch die Verbote, die seit Juli 1925 in Kraft sind, weiter. Erst 10 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden des neuen abgeschlossenen Handelsvertrags treten die Vertragszölle in Kraft, und erst von diesem Tage ab fallen die Zollkampfbmaßnahmen fort.

Rechtsgültigkeit der Verabredung eines ausländischen Gerichtsstandes in Italien. Der Kammer ging ein Auszug aus einer Gerichtsentscheidung des italienischen Kassationshofes in der wichtigen Frage der Rechtsgültigkeit der Vereinbarung eines ausländischen Gerichtsstandes zu. Interessenten können die Entscheidung abschriftlich von der Kammer erhalten.

Innere Angelegenheiten.

Verleihung von Ehrenurkunden. Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin ist Herrn Albert Bastine (25 Jahre bei der Firma W. Stange & Co., G. m. b. H. Stettin), eine Ehrenurkunde für langjährige und treue Dienste verliehen worden.

Kreditschutz.

Beendete Vergleichsverfahren.

Kaufmann Hermann Reetz, Stettin, Bismarckstr. 5,
(18. 2. 1930).

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Kaufmann Max Strebe, Großhandlung aller Armaturen und Installationsartikel für Gas- und Wasserleitungen	Stettin, Greifenstraße 1	24. 3. 30	Kaufmann Julius Schwerk, Stettin, Augustaplatz 1
Nachlaß der am 16. 11. 1929 verstorbenen Konditorwitwe Frieda Fischer geb. Müller	Swinemünde	21. 3. 30	Kaufmann Johannes Srocka, Swinemünde
Kaufmann Heinrich Goldstein	Falkenburg	27. 3. 30	Justizobersekret. a. D. Krack, Falkenburg
Kaufmann Otto Bischoff	Cammin i. Pom.	28. 3. 30	Hermann Schlüter, Cammin i. Pom.
Kaufmann Georg Telemann	Treptow a. Rega	1. 4. 30	Rechtsanwalt Dr. Schön, Treptow a. Reg.
Hutmachermeister Gottfried Müller	Stettin, Schulzenstraße 11	3. 4. 30	Bücherrevisor Paul C. Jankowski, Stettin Moltkestr. 14
Pächter des Schützenhauses Max Buchow	Gollnow	5. 4. 30	Kaufmann Eckert, Gollnow

Beendete Konkursverfahren.

Witwe Rosa Schulze geb. Voigt, i. Fa. Stettiner Glasmalerei und Kunstglaserei Balduin Schulze, Stettin, Falkenwälder Str. 21 (29. 3. 30).
Kaufmann Kurt Schlesner, Pyritz i. Pom. (1. 4. 30).
Kaufmann Hermann Herotizky, Inh. der Firma Rudolf Herotizky, Stettin, Holzstr. 1 (4. 4. 30).
Kaufmann Hermann Itrich, Stettin, Turnerstr. 97 (4. 4. 30).

Verschiedenes.

— Der Kammer liegen Mitteilungen über den Adreßbuchverlag Dortmund (Georg Schottelius, Dudenstraße 23) sowie über folgende holländische Unternehmungen vor:

Pure Silk Cy.,
Verkoop Bureau Holland,
International Commercial Publishing Cy.,
Allgemeene Handelsmaatschappij voor industriële production,
Van Weerdens Landelijke Credietbank in Schiedam, Rotterdamse Dijk 40 B,
Nieuwe Rotterdamse Spaarbank in Rotterdam, Schiedamsche Weg Nr. 120,
Informatie-Centrale Comm. Venn. Abt. Hypotheken,
Inhaber: W. Keulmonn, Rotterdam, Van Oosterzee-straße 52 B.

Interessenten wird anheimgestellt, sich zwecks näherer Auskünfte mit der Kammer in Verbindung zu setzen.

Buchbesprechung.

Meier's Adreßbuch der Exporteure und Importeure.

Der vor kurzem erschienene 27. Jahrgang dieses Adreßbuches ist für alle Firmen, die ihren Umsatz durch den Verkauf ihrer Waren an die ausländischen Interessenten bzw. an die Exportkammer erhöhen wollen, von Wert. Das Buch enthält

ca. 8000 Export-Handelshäuser und Einkäufer für ausländische Firmen an den Haupthandelsplätzen Europas unter Angabe ihrer Absatzgebiete und der Artikel, welche sie vorzugsweise exportieren,
ca. 40000 Importeure und Handelshäuser sowie die Artikel, welche sie importieren in über 1500 Städten von Afrika, Amerika, Asien und Australien,
außerdem enthält die neue Auflage ein Bezugsquellen-Register von über 3500 Exportartikeln unter Nennung von ca. 20000 Fabrikanten.

Welche Vorteile das Nachschlagewerk bietet, liegt klar auf der Hand, denn es ermöglicht jedem, der es benutzt, seine Artikel an die Importeure des europäischen Auslandes und der überseeischen Länder abzusetzen, um dadurch das Absatzgebiet zu erweitern. Das über 1000 Seiten starke in Leinen gebundene Buch kann vom Verlag von Meier's Adreßbuch der Exporteure und Importeure Rudolf Dudy, Hamburg, Alsterdamm 8, zum Preise von RM. 20 bezogen werden.

Messen und Ausstellungen.

Schweizer Mustermesse Basel. Die 14. Schweizer Mustermesse in Basel wird vom 26. April bis 6. Mai stattfinden. Es darf wieder ein guter Erfolg der Veranstaltung erwartet werden. Besonders auch ist in Rücksicht auf den Termin mit einem starken Auslandsbesuch zu rechnen. Die Mustermesse in Basel ist bekanntlich die zentrale Messeveranstaltung der schweizerischen Industrien und Gewerbe. In 20 Gruppen beteiligen sich über 1000 Aussteller. Es darf auch hervorgehoben werden, daß Basel ganz moderne Messegebäude besitzt und auch die Messeorganisation allen Anforderungen für rasche und angenehme Besorgung der Geschäfte Rechnung trägt.

Fahrpreisermäßigung auf der Deutschen Reichsbahn: 25% für Hin- und Rückfahrt zusammen. Messeausweise können bezogen werden von allen schweizerischen Konsulaten, sowie zahlreichen Verkehrsbüros. Deutschen Besuchern steht die Deutsche Handelskammer in der Schweiz, Bezirksgruppe Basel, St. Albanvorstadt 12, Telefon Safran 1411, gerne zur Verfügung.

Jahresbericht des Leipziger Meßamts. Der Bericht über die Tätigkeit des Leipziger Meßamts im 13. Geschäftsjahr (1. Januar bis 31. Dezember 1929) ist, nachdem er in der Verwaltungsratssitzung zur letzten Leipziger Frühjahrsmesse genehmigt wurde, nunmehr im Druck erschienen. Er bringt als Einleitung einen Bericht über die Wirtschaft im Jahre 1929 und geht dann ausführlicher auf den Verlauf der Frühjahrsmesse und Herbstmesse 1929 ein. Bei der Frühjahrsmesse betont er besonders die Bedeutung, die die Leipziger Messe im Auslande gefunden hatte, während bei der Herbstmesse bekanntgegeben wird, daß diese künftig allgemein von Sonntag bis Freitag, also während sechs Tagen abgehalten werden soll. Anschließend daran werden wichtige Arbeitsgebiete des Leipziger Meßamts behandelt, so Fragen

des Messeverkehrs, der Werbetätigkeit, der Organisation der Ehrenamtlichen Vertretungen und Geschäftsstellen (im Ausland: 11 Geschäftsstellen, 199 Ehrenamtliche Vertretungen, 4 Technische Vertrauensleute; im Inland: 3 Geschäftsstellen, 157 Ehrenamtliche Vertretungen, 15 Technische Vertrauensleute) u. a. m. In dem Bericht wird ferner darauf hingewiesen, daß infolge Wegfalls des Reichszuschusses die Rechnung des Meßamtes für das Jahr 1929 mit einem Fehlbetrag abgeschlossen habe und eine erhebliche Einschränkung der Auslandspropaganda zum Schaden des Exports und damit der gesamten deutschen Volkswirtschaft vorgenommen werden müsse, wenn der erwartete Reichszuschuß für 1930/31 nicht bewilligt werden sollte. Am Schluß des Berichts wird ein Verzeichnis der Mitglieder und Stellvertreter des Verwaltungsrates des Leipziger Meßamts gebracht.

Angebote und Nachfragen.

- 12370 Barmen sucht für den Verkauf von Strick- und Häkelseiden am hiesigen Platz Vertretung.
- 12442 Magdeburg sucht für den Absatz von Rohspargel Geschäftsverbindung mit Gemüschändlern oder -Kommissionären.
- 12446 Torun (Polen) möchte Vertretungen deutscher Firmen übernehmen, die für den Export ihrer Waren

nach Polen (in Frage kommen in der Hauptsache die Provinzen Posen und Pommerellen) Interesse haben.

- 12530 Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Türen- und Fensterfabriken (bzw. Groß-Bautischlereien) für den Bezug von Fenstern und Türen aus Holz.
- 12629 Ruegsau (Emmenthal-Schweiz) sucht für den provisionsweisen Verkauf von echtem Emmenthaler Käse in Laiben, Schnachteln und Blocks Vertreter, sowie auch Geschäftsverbindung mit Käsegroßhandlungen.
- 12637 Reichenberg sucht für den Vertrieb einer neuartigen Fleischereimaschine für die Provinz Pommern eine bei größeren Fleischereibetrieben gut eingeführte Vertreterfirma.
- 71 Berlin sucht Geschäftsverbindung mit hiesiger, bei der Schiffbauindustrie und Ostseeschiffahrt gut eingeführter Firma oder Ingenieurbüro, das für die Übernahme einer Vertretung von Flettner-Bootslüftern Interesse hat.
- 151 Hamburg sucht Vertreter für Drogen und Chemikalien.

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

Der Verkehr im Steffiner Hafen im Monat März.

Im Monat März 1930 betrug der seewärtige Schiffseingang insgesamt 457 Schiffe mit 588 364 cbm NR. Hiervon führten 316 Schiffe die deutsche, 60 die dänische, 5 die englische, 6 die finnische, 10 die holländische, 6 die lettische, 12 die norwegische, 3 die russische, 31 die schwedische, je 1 Schiff die amerikanische, belgische, Danziger, estnische, französische, griechische, memeler und österreichische Flagge.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche Häfen 104, Amerika 3, Belgien 11, Danzig 12, Dänemark 159, England 19, Estland 6, Finnland 9, Frankreich 2, Holland 29, Italien 2, Lettland 12, Memel 3, Mittelmeerhäfen 4, Norwegen 20, Schweden 59 Schiffe und je 1 Schiff aus Griechenland, Japan und Spanien.

Der seewärtige Schiffsausgang betrug im Monat März 1930 418 Schiffe mit 514 921 cbm NR, von denen 293 Schiffe die deutsche, 57 die dänische, 4 die englische, 5 die finnische, 9 die holländische, 6 die lettische, 11 die norwegische, 3 die russische, 24 die schwedische, je 1 Schiff die amerika-

nische, belgische, Danziger, estnische, memeler und österreichische Flagge führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche Häfen 85, Belgien 5, Dänemark 166, Danzig 14, England 24, Estland 7, Finnland 16, Frankreich 2, Holland 36, Lettland 9, Memel 2, Norwegen 7, Polen 2, Schweden 40 Schiffe und je 1 Schiff nach Amerika, Asien und Spanien.

Umgeschlagen wurden insgesamt 416 000 to. Hiervon entfallen auf:

	a) im Eingang	b) im Ausgang
	230 000 t	186 000 t
Erze	51 000 t	81 000 t
Kohlen	45 000 t	23 000 t
Phosphate	19 000 t	3 000 t
Eis	10 000 t	Düngemittel 1 000 t
Sojabohnen	9 000 t	
Eisen	7 000 t	
Heringe	4 000 t	
Schrott	3 000 t	

Frachtenmarkt.

Stettiner Seefrachtenmarkt. Stettin, 9. April. Stettin—Kopenhagen 500 tons Roggen Kr. 6.— ppt.; Stettin—Bergen 500 tons Roggen Kr. 7.— ppt.; Stettin—Vaksdal 500 tons Roggen Kr. 7.— ppt.; Stettin—Oslo 500 tons Roggen Kr. 7.— ppt. (beliebig kombinierbar); Stettin—Christiansand 300 tons Roggen Kr. 7.— ppt.; Stettin—Stavanger 400 tons Roggen

Kr. 7.— ppt.; Stettin—Bergen 500 tons Roggen Kr. 7.— Ende April; Stettin—Vaksdal 500 tons Roggen Kr. 7.— Ende April; Stolpmünde—Aberdeen 500 Faden Props 34/— per Faden ppt.; Stolpmünde—Immingham 4/500 Faden Props 35/— per Faden ppt.; Stettin—Hull 1500/1700 tons Zucker 8/— per 22/4.

Schluß des redaktionellen Teils.

Der kaufmännische Stellenmarkt im Monat März 1930 ohne die erhoffte Belebung. Der kaufmännische Stellenmarkt zeigt nach einem Bericht der kaufmännischen Stellenvermittlung des DHV immer noch eine bedenkliche Stagnation. Die zum Frühjahr erhoffte Belebung der Wirtschaft hat bis jetzt vergeblich auf sich warten lassen. Die in den vergangenen Monaten stetig gesunkene Kaufkraft der Bevölkerung, als Folge herrschender Arbeitslosigkeit, erschwert die sonst gewohnte Belebung des Geschäftes in Industrie und Handel.

Der Baumarkt bietet bis jetzt keine der Saison entsprechende Aussicht auf Beschäftigungsmöglichkeiten. Damit verringern sich die Hoffnungen auf eine Belebung der Gesamtwirtschaft. Selbst die Textilindustrie, die sonst um diese Jahreszeit voll beschäftigt zu sein pflegt, liegt noch vollkommen ruhig. Sie nimmt teilweise sogar Betriebs-einschränkungen und Entlassungen vor.

Die Vorbereitung der Gebrauchsmaschinen- und Metallindustrie, zum Beispiel der Fahrradindustrie, auf einen Früh-

jahrmassenabsatz ist ausgeblieben. Teilweise werden sogar Betriebseinschränkungen und Massenentlassungen gemeldet. Ähnlich ungünstig scheinen die Verhältnisse in der Automobilindustrie zu liegen. Auch sie nimmt zum Teil Kündigungsangestellten in beachtenswertem Umfang vor.

Nirgends ist eine Belebung des kaufmännischen Stellenmarktes zu beobachten. Ueberall begegnet man einer abwartenden Haltung. Viele Unternehmer zögern, selbst dringend zu besetzende Posten auszuschreiben. Nur Provisionsvertreter, deren Anstellung für den Betrieb risikolos ist, werden in Massen gesucht. Nachfrage in geringem Umfang besteht zur Zeit lediglich nach jungen Kontoristen, an die denkbar hohe Anforderungen bei mäßiger Bezahlung gestellt werden. Die Vermittlungsmöglichkeit ist deshalb nur gering. Sie steht zur Steigerung des Bewerberandranges, der sich durch die zum Quartalschluß ausgesprochenen Kündigungen besonders bemerkbar macht, in starkem Mißverhältnis. Nur bei qualitativ ausgezeichneten Bewerbern besteht Aussicht auf Unterbringung.

Osterverkauf!

Eigene Großhandels- häuser

in Berlin, Plauen und Chemnitz, gegr. mit ersten Textilhäusern Deutschlands, vermitteln uns den Einkauf direkt von den ersten Fabriken.

Gemeinsame Abschlüsse u. Großeinkauf geben eine gewaltige Einkaufsmacht.

In sämtlichen Abteilungen unseres Hauses außergewöhnliche Kaufgelegenheiten für den Frühjahrs- u. Osterbedarf. Sorgfältige Vorbereitungen. Großgünstige Einkäufe zu Ausnahmepreisen.

Eigene große Werkstätten

mit den modernsten Maschinen eingerichtet. Direkter Bezug der Grundstoffe und Herstellung in eigenen Betrieben ermöglichen uns billige Preise für gute Qualitäten.

Gebrüder Horst

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

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

C. F. Weber

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

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle