

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

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Stettiner Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft
Gegründet 1856

STETTIN, Bollwerk 21

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

Passagier- und Frachtlinien

zwischen

Stettin—Leningrad jeden Sonnabend von Stettin
jeden Sonnabend von Leningrad

Stettin—Reval—Wiborg—Kotka
jeden Freitag von Stettin

Reval—Stettin jeden Freitag von Reval

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

Regelmäßiger Frachtdienst.

Stettin—Königsberg	10 tägig
Stettin—Danzig	14 tägig
Stettin—Memel	14 tägig
Stettin—Westschweden—Westnorwegen ..	wöchentlich
Stettin—London	wöchentlich
Danzig—London	wöchentlich
Danzig—Memel	14 tägig
Rotterdam—Finnland	dreiwöchentlich
Reval—Wiborg	wöchentlich
Reval—Kotka	wöchentlich
Stettin—Levante	14 tägig

Gustav Metzler

Stettin und Swinemünde

Schiffsmakler

Befrachtung / Bunkerkohlen / Havarie-Agent

Telegr.-Adr.: Metzler

Telefon Sammel-Nr. 355 71

Agent für:

Det Forenede Dampskibs Selskab, Aktieselskab,
Kopenhagen

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen

Finska Ångfartygs Aktiebolaget, Helsingfors

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“,
Bremen

Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffahrts-
Gesellschaft, Hamburg

Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet,
Gothenburg

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Gothenburg

Horn-Linie, Flensburg.

OSTDEUTSCHE EILSCHIFFFAHRT

..... G. m. b. H.
 Betriebsgemeinschaft C. Rothenbücher G. m. b. H.
 Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A. G.

TÄGLICHER EILDAMPFERVERKEHR

STETTIN — BERLIN — STETTIN

BERLIN - Plötzensee, Westhafen, Fernsprecher: Moabit 1502, 1630 / Telegr.-Adresse: Ostdeutsche Eilschiffahrt, Berlin-Plötzensee, Westhafen / Postscheckkonto: Berlin Nr. 9901 / Lade- und Löschstelle: Westhafen, Halle 9

STETTIN, Filiale: Neue Königstr. 3, Fernspr.: Nr. 36113 und 36114 / Telegr.-Adr.: Ostdeutsche Eilschiffahrt, Stettin, Neue Königstraße / Postscheckkonto: Stettin Nr. 3879 Lade- und Löschstelle: Am grünen Graben (Bahnseite)

Hermann Riedel

STETTIN

Spedition und Lagerung

von

Gefreide und Futtermitteln

Fernsprecher: Sammelnummer 35071
 Telegr.-Anschrift: Speredel.

Cohrs & Ammé Nachfolger

Steffin

Zweigniederlassungen in:
Berlin-Charlottenburg 5, Sophie-Charlotte-Str. 15
Lübeck, Grosse Altefähr 28
 Telegrammadresse für alle Häuser: Cohrs a. m.

Spedition

Lagerung

Versicherung

Durchfrachten nach und von allen Richtungen, auch auf Durchgangskonnossement. / Grosse Lagerhäuser mit direktem Bahnanschluss an seetiefen Kais in unmittelbarer Nähe des Stettiner Freibezirks. / Charterung von Extraschiffen. Musternahme, Verwiegung, Qualitätskontr.

GEBR. KOLBE

STETTIN

MARIENSTRASSE 1 FERNSPRECHER 30883

Maschinenfabrik • Kessel-Schmiede • Schiffsreparaturen

Čechoslovakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft

Repräsentanz Stettin (Gr. Lastadie 90/92, Hansahaus)

in Betriebsgemeinschaft mit der

Osireederei G. m. b. H. Steffin

Stettin, Berlin, Hamburg, Fürstenberg, Breslau, Oppeln, Cosel-Oderhafen.

Vertretung in der Čechoslovakiei: Frachtagentur der Čechoslovakischen Oder-Schiffahrts A. G., Mährisch-Ostrau 10. (Vitkovice-zelezárny).

Schlepp- und Frachtverkehr: von und nach allen Plätzen der Strecke Cosel-O. H. Stettin und darüber hinaus bis Stralsund, ferner Cosel-O. II. - Berlin - Hamburg - Lübeck.

Durchfrachten: von der Donau zur Oder nnd Ostsee.

Güterannahme: auch durch die Oppelner Verlade- und Lagerhausgesellschaft Albert Koerber m. b. H. in Oppeln.

15 Schlepp-, 2 Hafenbugsier-Dampfer, 3 Motorhafenschlepper, 75 Frachtkähne, 8 Lagerkähne u. Schuten.

Dacharbeiten jeder Art
 Ziegel, Schiefer, Pappe, Beton,
 Asphaltierungen, Isolierungen

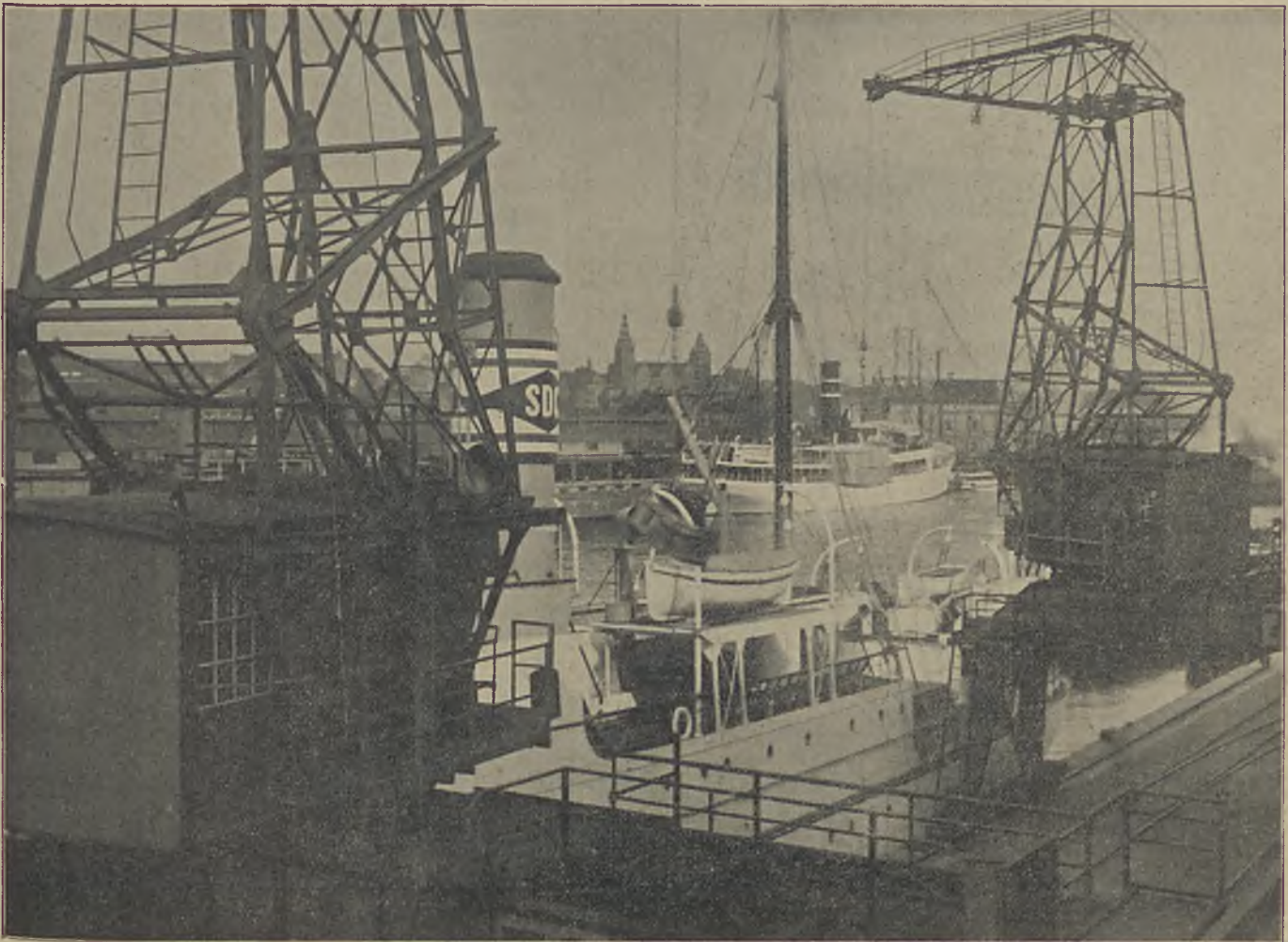


Georg Sasse

Bedachungsgeschäft

führt aus: Dachpapp-Produkte und Baustoffe.

STETTIN

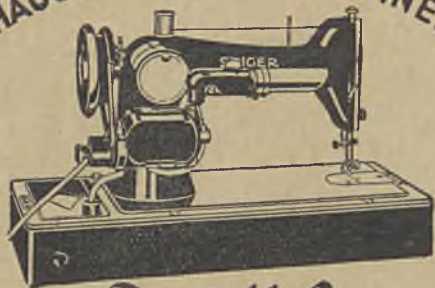


DAS TOR DER OSTSEE

Der moderne und leistungsfähige Mündungshafen der Oder

Steffiner Hafengesellschaft m. b. H.
Stettin-Freibezirk.

SINGER
HAUSHALT-NÄHMASCHINEN



*Die besten
Qualitätsmaschinen*

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstraße 7
 Barth, Lange Straße 50
 Belgard (Persante), Karlstraße 27
 Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
 Bublitz, Poststraße 144
 Bütow, Lange Straße 68
 Demmin, Luisenstraße 28
 Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7
 Greifswald, Lange Straße 15
 Köslin, Bergstraße 1
 Kolberg, Kaiserplatz 6
 Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57
 Lauenburg i. Pom., Stolper Straße 38
 Neustettin, Preußische Straße 2
 Pölitz, Baustraße 7
 Polzin, Brunnenstraße 17
 Pyritz, Bahnerstraße 50
 Rügenwalde, Lange Straße 32
 Rummelsburg i. Pom., Gr. Kirchenstr. 7
 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
 Treptow a. Rega, Kurze Marktstr. 5
 Wolgast, Wilhelmstraße 4



National-Versicherungs-Konzern

Garantiemittel
 am 1. 1. 1930:
 RM. 32 000 000,—

Stettin

Schadenzahlungen
 1924—1929:
 RM. 45 000 000,—

Ursprung 1845.

Feuer-, Transport-, Unfall-, Haft-
 pflicht-, Kraftfahrzeug-, Einbruch-
 diebstahl-, Wasserleitungsschäd-
 und Aufruhr-Versicherung.

Todesfall-, Erlebensfall-,
 Kinder-, Aussteuer-,
 Studiengeld-, Teil-
 haber-, Erb-
 schaftsteuer-,
 Versiche-
 rung

*

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Organ der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin
Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin,
des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.
und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

Herausgeber Dr. H. Sch r a d e r, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincg, 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-Annahme: 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. 21

Stettin, 1. November 1930

10. Jahrg.

Der Donau-Oder-Elbe-Kanal, seine allgemeine Bedeutung und seine derzeitigen Planungen.*)

Von Ministerialrat J. F. Meierle, Prag.

Die an mich ergangene Einladung, im Rahmen der heutigen Tagung Ihres Binnenschiffsverkehrsvereins einen Vortrag über den Donau—Oder—Elbekanal zu halten, konnte ich ruhig annehmen, da ja schon aus dem Einladungsschreiben zu ersehen war, daß hierfür gerade in Ihren Kreisen ein richtig erfülltes und zweckentsprechendes Interesse besteht.

Uebrigens befinden wir uns ja hier in der wichtigsten und größten Ostseehafenstadt, der gleichzeitig als dem Mündungshafen der ganzen Oderstraße durch den Ausbau des Kanalprojektes nicht geringe Vorteile zukommen werden.

So konnte ich, selbst auf die Gefahr hin, daß ich bereits vielfach Bekanntes wiederholen werde, Ihren Wünschen bereitwillig entsprechen.

Bevor ich zum Gegenstand des Vortrags übergehe, möchte ich aber doch noch meine Entschuldigung vorausschicken, falls ich mich selbst in Einzelheiten wiederhole. Das läßt sich nicht ganz vermeiden, da ich ja öfters das gleiche Thema schriftlich und mündlich behandelt habe. So in Breslau vor zwei Jahren gelegentlich der Tagung des schlesischen Odervereines, dann nochmals in Breslau bei der fünften mitteleuropäischen Wirtschaftstagung und voriges Jahr in Ratibor bei der dortigen Verkehrstagung, so daß ich heute schon das viertemal im eigentlichen Odergebiet über unsere Kanäle spreche.

In der Ueberleitung zum Vortragsthema möchte ich Sie zunächst einladen, das Bild der mitteleuropäischen Wasserstraßen näher anzusehen, um so aus der Betrachtung des Bestehenden und der allgemeinen Bewertung des Neugeplanten auch die Notwendigkeit der Eingliederung des Donau—Oder—Elbekanals in diese Wasserstraßenwege richtig beurteilen zu können.

Dabei wird uns auffallen, daß das dichte Netz der Wasserwege von Westeuropa nach Osten zu immer schütterter wird, um dann im Osten fast ganz aufzuhören.

Weiter sehen wir, daß fast alle Hauptströme des Westens mit jenen des Ostens noch nicht verbunden sind, so daß ein transeuropäischer Wasserweg bisher nicht besteht. Um dem wenigstens teilweise abzuhelpen, sind in den letzten Jahrzehnten mehrere neue Wasserwege ins Leben gerufen worden. So sehen wir zunächst das auf diesem Gebiete

derzeit größte Werk, den Mittellandkanal, entstehen, der seiner Vollendung rasch entgegengeht, da ja nunmehr das Endstück des Wasserweges ab Peine einerseits bis zum Elbeabstieg bei Magdeburg, andererseits bis zum Uebergang in den Ihlekanal bei Burg fertig zu stellen ist.

Diese Wasserstraße verfolgt als Fortsetzung des Dortmund—Emskanals vorwiegend eine westöstliche Verbindung aller zwischen dem Rhein und der Oder gelegenen natürlichen und künstlichen Wasserwege. Nach der Fertigstellung dieses Kanals wird das Ruhrgebiet über Hannover und Magdeburg direkt mit der größten Industriestadt Deutschlands, Berlin, verbunden sein. Neben dieser Norddeutschland durchziehenden Querstraße sind auch in Süddeutschland solche Wasserwege in Angriff genommen. So ist als zweite hochbedeutende Wasserstraße die im Ausbau ebenfalls weit vorgeschrittene Rhein—Main—Donauverbindung zu nennen. Die gleichen Ziele, Verbindung des Rheins mit der Donau, verfolgt das dritte vor baldigem Abschluß stehende Riesenerwerk des Rheinverbindungsweges über den Neckar mit anschließender Kanalisierung der Donau von Ulm abwärts.

Zufolge der Realisierung des Rhein—Main—Donauweges entstanden dann die Projekte einer Weser—Mainverbindung, die bei Bamberg den Main erreichen soll, um so den Weg von Bremen über die Weser, die Werra oder Fulda, den Main bis an die Donau herzustellen.

Zu den weiteren Wasserstraßenplänen des Westens gehört auch das sehr bedeutsame Projekt des Hansakanals, der bei Brahmische vom Mittellandkanal abzweigt, in nordöstlicher Richtung zunächst an die Weser oberhalb Bremen führt, um dann bei Hamburg bzw. bei Harburg die Elbestraße zu erreichen.

Die Wichtigkeit dieses Wasserweges bestimmt insbesondere der Umstand, daß er die beiden größten Verkehrsgebiete Deutschlands, nämlich das an der Ruhr konzentrierte Produktionsgebiet mit den Welthandelshäfen der Nordsee und der westlichen Ostsee verbindet.

Die beiden letztgenannten Kanalprojekte verfolgen mehr oder weniger eine Nord—Südverbindung der Wasserwege, zu welcher Gruppe auch noch der Kanal „Berlin—Leipzig“ gehört, der ab Leipzig über Eilenburg nach Torgau an die Elbe führt, von da ab rund 40 km lang, d. i. bis zur Elstermündung, die freie Elbe benützt, um dann wieder als künstlicher Kanal bei Jüterborg und Trebbin vorüber bei Potsdam Anschluß an die Märkischen Wasserstraßen zu erlangen.

*) Der Aufsatz wurde von Ministerialrat Meierle als Vortrag gelegentlich der Hauptversammlung des Pommerischen Binnenschiffsverkehrsvereins am 22. Oktober in Stettin gehalten.



Silo der Budapester zollfreien Hafen-A.-G.,
Budapest



Silospeicher mit pneumatischer Förderanlage
des Bayerischen Lloyd, Passau



Getreidesilo der Hafenschleife T. Bienert,
Dresden, König-Albert-Hafen

Miag-Umschlags- u. Silo- Speicher sind über die ganze Welt verbreitet!

Im Oder - Donau - Elbe - Gebiet haben wir für den Getreidehandel die größten Speicher und Umschlagsanlagen gebaut. Unsere Ausführungen sichern vollendete Gesundheit der Körnerfrüchte, schnelle Umschlagsmöglichkeit und sind betriebssicher, gewinnbringend, arbeitskraftsparend.

Unsere pneumatischen und mechanischen Heber sind die vollendeten Fördermittel für alle Arten feinkörniger Massenschüttgüter.

Aufträge 1929:
In Montage

Silo- und Bodenspeicher
mit einer Gesamtfassung
von 70 400 Tonnen.

Sacksilos mit einer Ge-
samtfassung von 134 000
Sack.

Aufträge 1930:
Januar - Oktober

Silo- und Bodenspeicher
mit einer Gesamtfassung
von 200 000 Tonnen.

M I A G

B R A U N S C H W E I G

Das letztgenannte Kanalprojekt durchzieht das Trennungsgebiet zwischen den westlichen und östlichen Wasserwegen, was schon darin zum Ausdruck kommt, daß die rund 60 km lange Strecke Leipzig—Torgau für den Verkehr der 1000 To.-Schiffe ausgebaut werden soll, während das etwa 80 km lange Kanalstück Elstermündung—Potsdam nur für die rechts der Elbe maßgebende 600 To.-Schiffstypen bemessen wird.

Damit sind nicht alle westlich von Berlin — bezüglich westlich der Elbe — gelegenen Wasserstraßenprojekte erledigt, denn es gibt noch eine ganze Reihe weiterer Planungen, die aber bei einer strengen, sachlichen Prüfung ihrer Bauwürdigkeit kaum allen Anforderungen werden genügen können. Fast alle diese Kanalprojekte sind wohl von unlegbar großer lokaler Bedeutung, dürften aber bei Lösungen von transeuropäischer Bedeutung weniger in Betracht kommen.

Immerhin dürften aber schon die namentlich erwähnten Kanalprojekte zu der Feststellung genügen, daß die vielen schon bestehenden oder im Ausbau befindlichen Wasserstraßen durch die neu vorgesehenen Kanäle eine nicht nur vielseitige, sondern auch sehr zweckmäßige Bereicherung und Ergänzung erfahren werden.

Uebergehen wir nunmehr zu der Gruppe der östlichen Wasserwege, so weit sie bereits bestehen oder neu vorgesehen werden. Hierbei stoßen wir vor allem auf das bereits erwähnte Fehlen einer ostwärtigen Verbindung der Elbe und der Oderstraße gegen die Donau, als den zweitgrößten Strom von Europa, so daß bisher keine durchgehende schiffbare Verbindung von der Nord- und Ostsee zum Schwarzen Meere besteht.

Auf der Elbe gelangen die Hamburger Schiffsladungen nur bis Prag, und die ab Stettin gehenden Boote kommen im allergünstigsten Falle höchstens nach Kosel.

Die Verbindung der Oder mit Berlin besorgt von Stettin aus der Hohenzollernkanal und der Finowkanal, von Breslau aus der Oder—Spreekanal.

Als weitere bereits vorhandene Wasserwege des Ostens kommen die Warthe mit der Netze in Betracht, welche letztere durch den Bromberger Kanal mit der nach Danzig führenden Weichselstraße verbunden ist. Zur Danziger Bucht führt auch der sogenannte Oberländische Kanal, der ab Elbing in südlicher Richtung bis nach Osterode geht.

Im äußersten Nordosten sehen wir den Königsberger Seekanal mit der schiffbaren Pregel- und Memelstraße, an welche sich südwärts der Masurische Kanal anschließt.

Zur Ergänzung des Bildes sind die noch geplanten Wasserwege des Ostens zu erwähnen. Hierher gehören zunächst die Elbe—Spree—Oderkanalprojekte.

Von diesen Projekten dürfte der im Auftrag der Cottbuser Industrie- und Handelskammer vom Ingenieurbüro Havenstadt und Contag ausgearbeitete, vom Reichsverkehrsministerium bereits überprüfte Entwurf am baureifsten sein.

Von der Elbe soll der Kanal bei Mühlberg oder nach einer Variante in der Höhe von Riesa abzweigen, bei Elsterwerda, Senftenberg und Cottbus vorüberführen, um dann beim Schwielochsee in die Spreekanal bzw. weiter in den bestehenden Oder—Spreekanal zu übergehen. Die Oder soll mit einer nordwärts gerichteten Abzweigung bei Frankfurt erreicht werden.

Der Kanal wird vor allem der Erschließung des Niederlausitzer Kohlengebietes dienen. Neben anderem hat dieses Projekt auch für Stettin insofern besondere Bedeutung, als der Wasseranschluß an die mittlere und obere Elbe wesentlich verkürzt wird. Ähnlich werden auch die Wassertransporte von der Mittel- und oberen Elbe nach Berlin kürzer und damit vorteilhafter sein.

Eine zweite Gruppe bilden die sogenannten Elbe—Oderkanalprojekte.

Vorläufig bestehen zwei Hauptprojekte. Das erste wurde vom Regierungsbaumeister Bruno Schulz im Jahre 1921 veröffentlicht, das zweite wurde vom Landesbaurat A. Freystadt drei Jahre später fertiggestellt.

Nach dem Freystadt'schen Projekt würde die neue Kanalstraße bei Maltch an der Oder beginnen, nördlich von Bunzlau die Scheitelhaltung erreichen und weiter in vornehmlich ostwestlicher Richtung bei Priebus, Spremberg und Liebenwerder vorübergehen, um dann oberhalb Torgau die Elbe zu erreichen. Görlitz und Bunzlau würden Stichkanalanschluß an die Scheitelhaltung erhalten. Die Gesamtlänge des Kanals beträgt 253 km mit 166 Schleusen. Kosten werden mit 164 Millionen RM angegeben.

Nach Thierry könnte das Freystadt'sche Projekt den Oderanschluß um rund 33 km wasseraufwärts von Maltch

nach Rauserm, d. i. bis ans Ende der Oderkanalisierung verlegen.

Ab Elbeanschluß bei Torgau würde westwärts die früher bereits erwähnte Fortsetzung des Kanals nach Leipzig und weiter zur Saale nach Merseburg bzw. nach Halle führen. Ja, es sind bereits Vorschläge für eine noch weitere Fortsetzung nach Westen, d. i. bis zur Werra bearbeitet worden.

In einer jüngst erschienenen Publikation wird bezüglich dieses Wasserweges bemerkt, daß das Teilstück „Leipzig—Torgau“ gewissermaßen das Herzstück einer unmittelbaren Verbindung zwischen dem Rhein und der Oder bilden wird.

Das Schulz'sche Projekt verlegt die Abzweigung von der Oder nach Aufhalt, unterhalb der Katzbachmündung, hat im wesentlichen ebenfalls eine westöstliche Richtung und erreicht bei Mühlberg den gleichnamigen Elbehafen. Die Gesamtlänge des Kanals würde 240 km betragen mit 11 Schleusen. Baukosten wurden mit 129 Millionen RM errechnet.

Beide Projekte erstreben den Aufschluß der Industriegebiete des Lausitzer und Görlitzer Bezirkes und sind bereits für den 1000 To.-Schiffsverkehr ausgearbeitet.

Die drei letztgenannten Kanalprojekte wurden etwas näher skizziert, da sie nach ihrer Fertigstellung die Verkehrsrelationen Stettin—Mittel- und Stettin—Cosel beeinflussen können.

Aus der Beschreibung aller vorangegangenen Kanalprojekte ist zu entnehmen, daß, wenn auch einige örtlich hervorragende Bedeutung haben, selbst durch etappenweisen Ausbau nicht das erreicht wird, was zur Gesundung und Weiterentwicklung der mitteleuropäischen Wasserwege nötig ist, das nämlich das ganze Netz der westlichen Wasserwege zweckentsprechend mit dem Netz der östlichen Wasserwege zu einem einheitlichen Ganzen geschlossen wird.

Diese für ganz Mitteleuropa unstrittig wichtigste Wasserstraßenfrage zu lösen, ist wohl in erster Linie der Verwirklichung des Donau—Oder—Elbekanalprojektes vorbehalten. Das haben schon lange vor mir weit berufenere und fachlich hochstehende Autoritäten in Wort und Schrift bewiesen. Unter diesen waren auch reichsdeutsche Fachmänner vertreten, und ich möchte, kürzshalber, abermals nur auf die von der Berliner Schlichting-Stiftung preisgekrönte Arbeit des leider so früh verschiedenem Geh. Baurats Contag verweisen, der die im Jahre 1919 gestellte Preisfrage: „Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen dem Donau- und dem Oder-Elbegebiet gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rhein?“ dahin beantwortet hat, daß „unbedingt im deutschen Interesse der Anschluß der Elbe und der Oder an die Donau erstrebt und nach Kräften unterstützt werden soll, wenn auch bis auf den Anschluß Oderberg—Cosel dieser Kanal außerhalb der reichsdeutschen Grenzen liegt.“

Diesen hier wörtlich zitierten Ausspruch ergänzt Contag noch durch Nachstehendes:

„Keinesfalls sollte die süddeutsche Donau—Rheinverbindung durch Ausbau der Verbindungsstrecken Regensburg—Nürnberg oder Ulm—Plochingen früher erfolgen, als bis die Elbe—Oder—Donauverbindung hergestellt ist. Sonst würde insbesondere für Norddeutschland durch Verkehrsablenkung eine Schädigung der deutschen Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt und damit eine Beeinträchtigung der deutschen Volkswirtschaft und des ganzen wirtschaftlichen Aufschwunges die nicht wieder gut zu machende Folge sein.“

Wie ich bereits im Jahre 1928 auf der Wiener mitteleuropäischen Wirtschaftstagung und im gleichen Jahre in meinem in Breslau gehaltenen Vortrage bemerkt habe, kommt dieser Arbeit Contags auch deshalb eine besondere Bedeutung zu, weil sie gerade in jene Zeit fällt, in der in ganz Deutschland und auch anderweitig die großartigen Projekte der beiden Verbindungswege vom Rhein zur Donau, nämlich des Rhein—Main—Donau- und des Rhein—Neckar—Donaukanals in der breitesten Öffentlichkeit eindringlich erörtert wurden und in der auch die Aktiengesellschaften für den Ausbau dieser Wasserstraßen realisiert wurden.

Nachdem im Vorangehenden das derzeitige und das voraussichtlich zukünftige Bild des ganzen mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes kurz skizziert und im Anschluß daran auch auf die unlegbar notwendige Eingliederung des Donau—Oder—Elbekanals in dieses Wasserstraßensystem hingewiesen wurde, möchte ich nunmehr einiges über die Projekte und ihre Entwicklung erwähnen.

Die Anfänge dieser Kanalprojekte reichen bis in das 17. Jahrhundert zurück und war es zunächst Kaiser Leopold I., der während seiner Regierungszeit 1658—1705 den damaligen Statthalter von Mähren beauftragte, nicht nur den



Marchfluß bis zu seiner Einmündung in die Donau schiffbar zu machen, sondern auch eine Donau—Oder- und eine Donau—Elbe-Wasserstraße in Verein mit dem Königreich Ungarn baldigst herzustellen und hierdurch in Böhmen, Mähren, Schlesien und Ungarn den Handel nach dem Orient zu heben.

Nach einer mährischen Chronik dürfte das erste Kanalprojekt von einem Ingenieur Vogemonte um das Jahr 1700 verfaßt worden sein. Freilich waren das keine solchen Entwürfe, wie wir derzeit bei Lösung dieser Fragen anfertigen, aber immerhin zeigt eine noch aus damaliger Zeit stammende Karte des Marchflusses „wie solcher in die

Donau läuft und wie die so großen Nutzen bringende Schifffahrt unter ehrwürdigster Regierung Ihrer Römisch. Kaiser zu Hispanien, Ungarn und Böhmen König Mayst. Caroli VI. /Regierungszeit 1711—1740/ durch Fluß Beczwa, vermög eines Kanals oder Durchschnitt in die Oder gebracht wird, dadurch die Schifffahrt und Handelschaft vom Teutschen bis in das Schwarze Meer eingerichtet werden.“

Die Karte ist „deliniert“ von Norbert Wenzel von Linck, nachdem er „mit der kays. hochlöbl. Commission im August 1719 den Marchfluß visitiert“ hat und zeigt neben anderem auch den Verbindungskanal zwischen dem Oder- und dem Beczfluß, der ungefähr in der gleichen Gegend geführt erscheint, wo auch heute die Ueberschreitung der Donau—Oderwasserscheide geplant wird.

Kürzshalben kann ich mich nicht weiter mit der geschichtlichen Entwicklung unserer Kanalprojekte befassen und beschränke mich auf die Bemerkung über den ersten Anreger, über das erste Kanalprojekt und die erste Karte des Kanals.

Allfällige Interessenten möchte ich diesbezüglich auf das im Verlag Richard Pflaum in München herausgegebene Wasserstraßenjahrbuch verweisen, in dem ich im Jahre 1925 eine etwas eingehendere Schilderung der geschichtlichen Entwicklung der Donau—Oderkanalprojekte veröffentlicht habe.

Im Laufe der Zeiten haben die Kanalprojekte verschiedene Phasen durchgemacht, bis endlich im Jahre 1901 auch das österreichische Wasserstraßengesetz die weitere Projektierungsarbeit in feste Bahnen gebracht wurde.

Aber trotz des Vorhandenseins der gesetzlichen Grundlagen für die österreichischen Wasserstraßen, unter denen der Donau—Oderkanal an erster Stelle geführt wurde, trotz der rasch und zielsicher durchgeführten Projektierungsarbeiten, trotzdem weiter eine im Jahre 1908 einberufene Expertise von hervorragenden in- und ausländischen Fachmännern die für den ganzen Donau—Oder—Weichselkanal fertiggestellten Projekte als sachgemäß bearbeitet und den damaligen Erfahrungen im Kanalbau voll Rechnung tragend bezeichnen konnte, und die Kostenanschläge als reichlich bemessen fand, trotzdem schließlich eine besondere Untersuchung bezüglich der wirtschaftlichen Bauwürdigkeit und Rentabilität des Kanals zu keinen ungünstigen Resultaten gelangte, ist von den eigentlichen Kanalbauten bis zur Auflösung der österreichischen Monarchie nichts ausgeführt worden.

Die dann erfolgte Neubildung der Staatsgrenzen brachte es mit sich, daß fast die ganzen österreichischen Kanalprojekte in das Gebiet der Tschechoslowakischen Republik zu liegen kamen.

Die Agenden der ehemaligen Wiener Wasserstraßen-Direktion, die in das österreichische Handelsministerium resortierte, sind an die Prager Direktion für den Bau der Wasserstraßen übergegangen, die dem tschechoslowakischen Arbeitsministerium angegliedert ist.

Seither wurde an den Kanalprojekten ununterbrochen weiter gearbeitet und wurden hierbei alle einschlägigen neuzeitlichen Erkenntnisse und Errungenschaften mitberücksichtigt.

Abweichend von den Wiener Kanalprojekten, die durchwegs nur für Schiffe von 670 To. Ladungsfähigkeit und dementsprechend mit kleinen Schleusen ausgestattet wurden, wobei ein Jahresverkehr von 4 Millionen to vorgesehen war, rechnen unsere Projekte mit Schiffen von 1000 bis 1200 to Ladefähigkeit, dementsprechend auch mit größeren Schleusen und der zu bewältigende Jahresverkehr wurde gegenüber dem früher genannten verdoppelt und beträgt somit 8 Millionen Tonnen bzw. 10 Millionen Tonnen.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen wäre das Projekt selbst und seine Trassenführung kurz zu skizzieren.

Entsprechend den drei Strömen, die durch die künstlichen Kanäle zur Verbindung kommen, handelt es sich bei uns um drei ungefähr gleich lange Kanaläste, die von einem gemeinschaftlichen Knotenpunkt Prerau im zentralen Mähren nach Westen, Norden und Süden ausgehen. Der nach Westen gerichtete Zweigkanal führt zur Elbe, die er bei Pardubitz erreicht der nach Norden geführte Kanalast geht zur Oder, und zwar bis zum derzeitigen Endpunkt der kanalisierten Oder, d. i. bis nach Cosel bzw. bis Januschkowitz.

Der die Südrichtung folgende Kanalteil ist eigentlich die gemeinschaftliche Fortsetzung der beiden früher Genannten in der Richtung zur Donau.

Die Länge des ab Prerau zur Elbe führenden Kanalastes beträgt	162,00 km
das Kanalstück Prerau—Januschkowitz	162,40 „
und der Kanalteil Prerau—Theben	161,00 „
Die Gesamtlänge der Donau—Oder—Elbverbindung beträgt somit	485,40 km
wovon nur 63,7 km, d. i. = 13 % auf den reichsdeutschen Kanalteil entfallen.	

Der Donau—Oderkanal allein ist 323,40 km lang.

Im westlichen Kanalteil wird die Donau-Elbe-Wasserscheide bei Landskron überschritten, im nordwärts gerichteten Kanalast wird die Donau-Oder-Wasserscheide bei Weißkirchen überquert.

Um einen Ueberblick über die Höhenverhältnisse zu erlangen, sei bemerkt, daß der Elbeanschluß bei Pardubitz auf der Cote von	217,00 ü. A.,
die Scheitelhaltung bei Landskron auf	395,50 „ „
der Knotenpunkt bei Prerau auf	221,00 „ „
die Scheitelhaltung bei Weißkirchen	275,50 „ „
der Oderanschluß bei Januschkowitz (Cosel)	165,50 „ „
und der Anschluß an die Donau bei Theben	136,00 „ „

liegen.

Vergleicht man die beiden Scheitelhaltungshöhen, so ergibt sich, daß die Donau—Oderkanal-Scheitelhöhe wesentlich niedriger liegt als die beim Elbe—Oderkanal.

Tatsächlich ist die erstgenannte überhaupt die günstigste von allen Wasserscheidenüberschreitungen aller europäischen Kanäle, die für die Ost-Westverbindung in Frage kommen. So wird z. B. beim Rhein—Main—Donaukanal mit 410,00, beim Rhein—Neckar—Donaukanal mit 500,00, bei einem Bodensee—Donaukanal mit 535,00, bei einem Moldau—Donaukanal (Korneuburg) mit 530,00 und bei einem Moldau—Donaukanal (Budweis—Linz) sogar mit 700,00 zu rechnen sein.

Trotzdem die zu überwindenden Höhenunterschiede, insbesondere bei der Donau—Oderstraße, nicht sehr bedeutend sind, so hat man doch frühzeitig erwogen, die hierzu erforderlichen Schleusentreppen allenfalls durch Hebewerke zu ersetzen. Daher hat die Wiener Direktion schon im Jahre 1902 Hebewerkstraßen zwischen Prerau und Weißkirchen ausarbeiten lassen, die dann im Jahre 1903 zu einem internationalen Wettbewerb für ein Kanalschiffshebewerk benützt wurden.

Es wurden damals 231 Projekte eingereicht.

Das Resultat der langwierigen und schwierigen Arbeiten, die die Sichtung dieser vielen Vorschläge und die anschließend sich als notwendig erwiesene Umarbeitung und Ergänzung der nur wenigen, und das nur teilweise als geeignet erkannten Projekte erforderte, war aber, daß man von der Anwendung der Hebewerke abgekommen ist und wieder nur die Schleusenstraße in Betracht kam.

Da aber seit jener Zeit in den Hebewerkskonstruktionen sehr wesentliche Fortschritte gemacht wurden, habe ich es nicht unterlassen, die neuen Errungenschaften auf diesem Gebiete auch für unsere derzeitigen Projekte zu berücksichtigen.

Bei der Donau—Oderverbindung ist eine Anwendung von Hebewerken nicht direkt erforderlich, da wir hier schon mit hochstufigen Schleusen hinreichendes Auslangen finden.

Dagegen bei der Ueberwindung der Donau—Elbe-Wasserscheide dürften Hebewerkskonstruktionen schon am Platze sein. Deshalb habe ich auch hierfür schon vor einigen Jahren Hebewerksstraßen studiert und in Vorschlag gebracht.

Wenn auch vorläufig an maßgebender Stelle diese Vorschläge nicht entsprechenden Anklang gefunden haben, so bin ich doch überzeugt, daß später, wo ja auch die Erfahrungen der neuzeitlichen Hebewerkskonstruktion volle Gewähr für ein verlässliches Funktionieren ergeben werden, man auf diese Art der Umgehung der vielstufigen Schleusentreppe doch noch zurückkommen wird.

Es darf ja nicht übersehen werden, daß neben andern auch das Reichsverkehrsministerium sich entschlossen hat — trotz der sehr ungünstigen geologischen Verhältnisse — die vierstufige Schleusentreppe des Hohenzollernkanals bei Niederfinow mit einem Hebewerk von mehr als 35 m Hubhöhe zu ersetzen. Dieses Monumentalwerk des neuzeitlichen Wasserbaues befindet sich bereits im Bau und wird in den nächsten Jahren dem Verkehr übergeben werden. Wer, wie ich, Gelegenheit gehabt hat, jahrelang zu verfolgen, mit welcher Vorsicht und Gründlichkeit die Projekte für dieses Werk ausgearbeitet wurden, wird sicherlich kaum daran zweifeln, daß es den Anforderungen eines gesicherten Verkehrs voll entsprechen wird.

Bei der Umarbeitung bzw. Ergänzung der Wiener Projekte wurden nicht nur die erwähnten Hebewerksmöglichkeiten neuerlich in Erwägung genommen, sondern es wurden auch die sonstigen neuzeitlichen Erfahrungen im Kanalbau mitberücksichtigt.

So wurde durch Erhöhung der Schleusengefälle die Anzahl der Stufen tunlichst vermindert und damit auch die Haltungslängen vorteilhaft verlängert.

Auch in der Trassenführung sind Neuerungen vorgenommen worden, welche durch die in der Nachkriegszeit fast überall stark ansteigende Bautätigkeit der Städte längs der Kanalstraße bedingt waren.

Aber auch sonst sind Aenderungen der Trassenführung vorgenommen worden. So wurde z. B. der direkte Weg von Lundenburg nach Wien verlassen und um den Kanal auf den tschechoslowakischen Territorium zu führen, folgt die jetzige Trasse dem natürlichen Weg des Marchflusses und übergeht daher bei Theben und nicht bei Wien in die Donau. Die von Oesterreich eventuell erwünschte direkte Verbindung mit Wien kann aber trotzdem ohne weiteres ausgeführt werden, da ja der Kanal bei Lundenburg in der gleichen Höhe liegt wie dies früher vorgesehen war.

Eine weitere nicht unwesentliche Aenderung der Trassenführung betrifft die Ueberschreitung der Donau—Oder-Wasserscheide. Dasselbst wurde nach Verlassen der früher erwähnten Hebewerksstraßen ein Weg in Vorschlag und zur Ausarbeitung gebracht, der vor Weißkirchen die vorherrschende Nordostrichtung des zur Oder führenden Kanals verläßt, um im weiten Bogen um Weißkirchen herum zunächst dem Tal des Becvaflusses weiter zu folgen und erst später wieder in das Odertal zurückzukehren.

Die Schwierigkeiten, die sich bei den lokalen amtlichen Verhandlungen bezüglich dieses Projektes ergaben, veranlaßten mich, ein neues Projekt vorzulegen, bei dem die Schwierigkeiten des alten Weges vermieden, die Länge des Kanals um rund 7 km verkürzt und die Schleusenanzahl vermindert wird, wobei die Höhe der Scheitelhaltung unverändert bleibt.

Auch der Weg im Ostrauer Kohlenbecken hat eine Aenderung erfahren. Dasselbst haben die Wiener Projekte lediglich den Weg zur Weichsel vorgesehen, während die Verbindung mit der Oder nicht gelöst wurde. Unsererseits wurden, im Einvernehmen mit den angrenzenden preußischen Oderstrombehörden, verschiedene Verbindungsmöglichkeiten studiert und sind nunmehr verhandlungsreife Projekte fertiggestellt, so daß auch der Weg von Ostrau über Oderberg bis zur kanalisierten Oder gegeben erscheint.

Aber nicht nur die Donau—Oderstraße ist neu durchgearbeitet, sondern auch das ab Prerau zur Elbe führende Kanalprojekt ist nunmehr fertiggestellt, wobei insbesondere zu erwähnen ist, daß getrachtet wurde, alle bei früheren Lösungen vorkommende Tunnelstrecken des Kanals durch offene Einschnitte zu ersetzen.

Wegen verschiedener Vorkommnisse der letzten Zeit war es notwendig, von allen diesen Neuerungen, Umarbeitungen und Ergänzungen der Kanaltrassen zu sprechen, um so im öffentlichen Vortrag darauf hinzuweisen, daß die derzeitigen Projekte alle neuzeitlichen Errungenschaften des Kanalbaues mit berücksichtigen und derart umgestaltet wurden, wie dies die Bedeutung eines transeuropäischen Verkehrsweges erfordert.

Aber nicht nur die Trassenführung und ihre Ausgestaltung wurden umgearbeitet, auch die ganze Wasserversorgung der Kanäle wurde gänzlich umgestaltet, beziehungsweise neu aufgestellt.

Allgemein sei nur bemerkt, daß die für die einzelnen Kanalteile erforderlichen Wassermengen immer nur aus jenen Flußgebieten entnommen werden, in welchen die jeweiligen Kanäle ausmünden. Derart wird der Kanalaufstieg von der Elbe zur Scheitelhaltung nur aus dem Niederschlagsgebiet der Elbe bzw. ihrer Nebenflüsse, der Abstieg von dieser sowie auch von der Marchwasserscheide im Marchtal aus den Niederschlagsgebieten der March und ihrer Nebenflüsse, und der Abstieg von der Oderwasserscheide zur Oder nur aus dem Niederschlagsgebiete der Oder mit Wasser versorgt werden.

Dies ist wieder ein Abweichen von den Wiener Projekten, nach welchen der ganze Donau—Oderkanal nur aus dem Gebiet der Becva, eines Marchnebenflusses, versorgt werden sollte. Ueberdies war die ganze Wasserversorgung des Kanalteils Prerau—Pardubitz anfangs auch nicht festgelegt und hat diesbezüglich der damalige Vorstand der Wiener Wasserstraßenbaudirektion, Hofrat Schneller, noch im Jahre 1917 geschrieben, daß „die Lösung dieser Wasser-

versorgungsfrage den Ingenieur vor ungewöhnliche und schwer zu bewältigende Aufgaben stellen wird“.

Aber auch diese Schwierigkeiten sind nunmehr überwunden, denn bereits vor einigen Jahren wurde von mir ein einheitliches Wasserversorgungsprojekt für den ganzen Kanalbedarf ausgearbeitet, welches bereits mit der 1000 to-bis 1200 to-Schiffstypen, daher auch mit größeren Schleusen und überdies mit einem auf 8 bis 10 Millionen Tonnen vermehrten Jahresverkehr rechnet und das seither mehrfach überprüft und günstig beurteilt wurde.

In dem neuen Projekt wurde auch die Wasserversorgung des zur Oder führenden Kanalteils gänzlich neu umgestaltet, wobei die in den Oberlaufgebieten der Oder projektierten Talsperren in erster Linie mitberufen sein werden, die bereits so dringend notwendige Aufbesserung der Schifffahrtswasserstände der Oderstraße herbeizuführen.

Ich wollte ursprünglich auf diesen Gegenstand nicht näher eingehen, da ich ja darüber schon im November 1928 in Breslau im Donau—Oder—Elbekanalvortrag gesprochen habe, welcher Vortrag im Heft 12 der Schriften der Breslauer Industrie- und Handelskammer im Jänner 1929 bereits veröffentlicht wurde.

Der direkten Anregung Ihres Herrn Präsidenten folgend, möchte ich aber doch noch einiges darüber wiederholen und insbesondere darauf aufmerksam machen, daß schon der alleinige Ausbau der Wasserversorgung des Oderanschlußkanales eine Aufbesserung der Oderwasserstände mit sich bringen wird.

Und gerade die erwähnte Aufbesserung der Schifffahrtswasserstände gehört zu den brennenden Fragen des Oderwerkes unterhalb Breslau, was ja die Trockenperioden der letzten Jahre mit krasser Deutlichkeit erwiesen haben. Ich brauche da wohl nicht zu erinnern, daß in den Sommermonaten der letzten Zeitperioden fast jährlich Hunderte von beladenen Kähnen oberhalb Breslau liegen bleiben und viele Monate lang vergeblich auf eine Aufbesserung der Wasserstände warten, um weiterfahren zu können.

Diese katastrophale Benachteiligung nicht nur der ganzen Oderschifffahrt, sondern auch der meisten an diese angewiesenen Industrien und sonst der ganzen anliegenden Landstriche ist deshalb eingetreten, weil man den Oderfluß nur in der 158 km langen Strecke Ransern—Breslau—Cosel kanalisierte, sich aber sonst nur wenig um den Teil unterhalb Breslau kümmerte und das Flußgebiet oberhalb Cosel fast ganz unberücksichtigt ließ.

Eine teilweise Milderung dieser immer unerträglicher werdenden Zustände kann durch eine gründliche Vervollständigung der Regulierung des unterhalb Breslau gelegenen Flußlaufes erreicht werden. Eine nachhaltige Aufbesserung der Wasserstände wird aber nur durch den raschen Ausbau entsprechend leistungsfähiger Speichieranlagen erzielt, wobei aber, wie ich schon in Breslau betont habe, insbesondere auch die Talsperrenprojekte im Oberlaufe der Oder, also die in den tschechoslowakischen Niederschlagsgebieten des Flusses vorgesehenen Anlagen zu berücksichtigen sein werden.

Zum Zwecke der Erbauung solcher Anlagen wurden schon in den Jahren 1911—1913 seitens der preußischen Behörden Verhandlungen mit den österreichischen Aemtern gepflogen, doch haben diese Verhandlungen zu keinen positiven Ergebnissen geführt. Damals wurde preußischerseits ein wirksamer Erfolg erwartet, wenn die vorgesehenen Talsperren einen Gesamtfassungsraum von 116.1 Millionen cbm erhalten hätten.

Heute werden bereits 540 Millionen cbm als erforderlich angegeben, mit welcher Menge der Bedarf von 50 vollen und 50 halben Versommerungstagen gedeckt werden soll.

Zur Deckung dieses Bedarfes soll zunächst das im Bau befindliche Staubecken bei Ottmachau dienen, dessen Inhalt von 135 bzw. von 118 Millionen cbm natürlich nicht genügt.

Es werden daher preußischerseits noch weitere Speichieranlagen vorgesehen, so die Krappitzersperre, die Weistritzperre bei Borganie und das Zuschußbecken bei Sersno. Das letztere hätte nach dem Vorschlag des Regierungsbaurates Kahle einen Inhalt von 50 Millionen cbm, diese Speicherfähigkeit würde aber erst nach langjähriger Ausbaggerung des für den Bergbau erforderlichen Sandes gewonnen werden können.

Die zur vollen Sicherung des Erfolges solcher Speichieranlagen erforderlichen vielseitigen und langwierigen Arbeiten und Beobachtungen dürften bei allen letztgenannten und sonst vielleicht noch vorgesehenen Anlagen nicht ab-

Millionen cbm, welche Menge also sogar jene überschreitet, die derzeit für die Oderwasserstände beansprucht wird.

Da aber damit nicht alle Aufspeicherungsmöglichkeiten im Oberlaufgebiete der Oder erschöpft sind, haben unsere Talsperrenbauten eine unleugbare Bedeutung für die so heiß ersehnte Aufbesserung der Oderwasserstände.

Aus allen vorerwähnten Angaben ist zu entnehmen, daß also nicht nur die ganze Kanalstraße in allen ihren Teilen durchgearbeitet, ergänzt und erneuert wurde, sondern daß auch die ganze Kanalwasserversorgung als gelöst zu betrachten ist.

Zur vollen Beurteilung der Bauwürdigkeit eines jeden Kanals gehört aber nicht nur die Sicherstellung seiner richtigen Planung, sondern es ist auch die Feststellung der Rentabilität erforderlich.

Bezüglich des Donau—Oderkanals ist zu erinnern, daß schon vor dem Kriege das österreichische Handelsministerium von einem eigens hierzu bestimmten Büro die Rentabilität dieses Kanals überprüfen ließ, wobei man zu hinreichend befriedigenden Ergebnissen gekommen ist. Später wurde dieses Thema auch von dem bereits genannten Hofrat Schneller, dann vom Geh. Baurat Cantag und anderen behandelt. Aus den letzten Jahren stammen diesbezüglich die Untersuchungen des derzeitigen Vorstandes der Wasserbauabteilung unseres Arbeitsministeriums, Ministerialrat Bazika, der in zwei Abhandlungen die speziell für unsere Kanäle

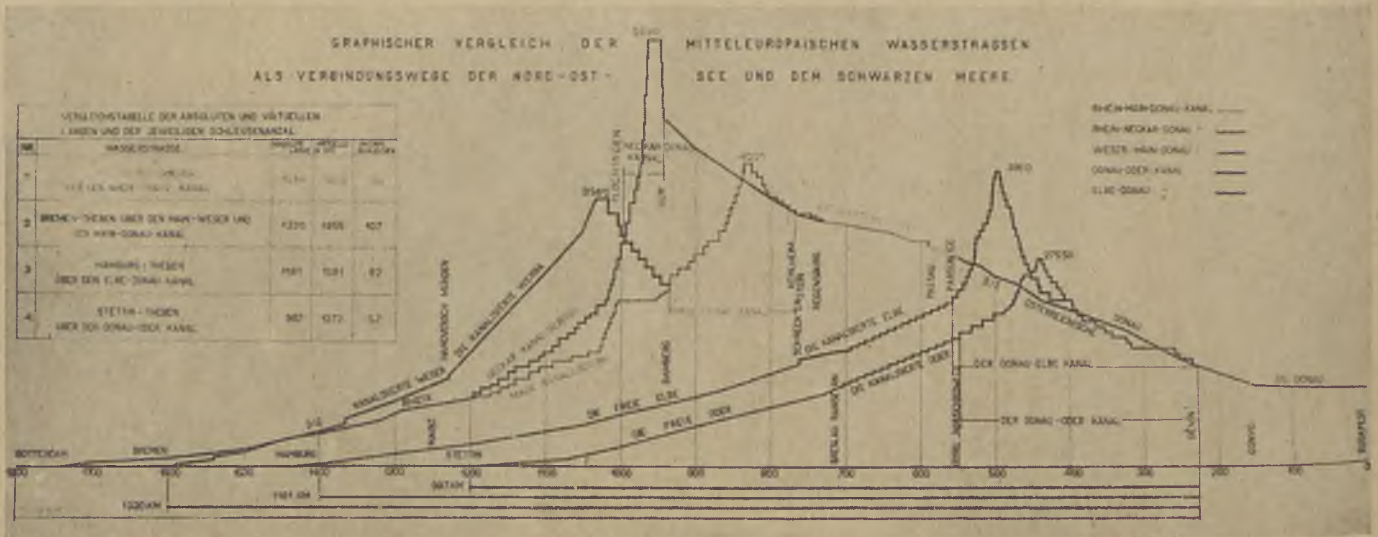
d. i. zwischen Ostrau und Oderberg, in diesen Tagen den Gegenstand der sogenannten Trassenrevision mit anschließender politischer Begehung zu dem Zwecke bilden wird, um dann im nächsten Jahr mit den tatsächlichen Arbeiten im ersten Baules beginnen zu können.

Hoffen wir, daß endlich auch der Fortsetzung des in Preußisch-Schlesien gelegenen Anschlusses eine erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet wird!

Anschließend möchte ich noch einiges betreffs der wirtschaftlichen Bedeutung des Kanalprojektes sagen.

Durch Schaffung neuer Verkehrswege wird der Verkehr gesteigert, und die Steigerung des Verkehrs bewirkt eine Erhöhung der bestehenden und eine Erschließung neuer Absatz- und Austauschmöglichkeiten, kurz eine Vermehrung des Handels. Wenn dies schon fast allgemein bei allen neuen Verkehrswegen zutrifft, so gilt dies auch für neue Wasserverkehrswege, die ja durch die bisher von keinen anderen Verkehrsstraßen erreichte Niedrigkeit der Transportkosten ausgesprochene Massengütertransportwege sind.

Denn es ist eine unleugbare Tatsache, daß z. B. im Vergleich mit der Bahnbeförderung der Wassertransport eine ungleich geringere Zugkraft — etwa nur $\frac{1}{7}$ — erfordert, daß auch das Verhältnis zwischen Totlast und Nutzlast für den Wasserweg viel günstiger ist als für den Schienenweg, weiter daß die Wassertransporteinrichtungen weniger Bedienung erfordern als die Eisenbahntransporte



maßgebenden Verhältnisse untersucht hat und der ebenso, wie die vorgenannten Fachmänner, zu durchweg befriedigenden Resultaten gelangte.

Die erste Abhandlung dieses Autors ist im Jahre 1925 in Nr. 14 der „Zpravy verejne sluzby technicke“ erschienen und hat den Titel „Die tschechoslowakischen Kanäle“ bzw. den Untertitel: Umriss der national-ökonomischen Grundlagen. Die zweite Abhandlung dieses Autors ist im „Technicky Obzor“ Jahrgang 34, Nr. 17 veröffentlicht worden.

Aber nicht nur die Rentabilität der Donau—Oder—Elbestraße, sondern auch die voraussichtlichen Verkehrsmöglichkeiten waren schon Gegenstand besonderer Untersuchungen. Speziell aus der letzten Zeit stammt eine umfangreiche Studie des Oberbauates Ing. Lorenz, die unter dem Titel: „Verkehrstechnische Bedeutung des projektierten Elbe—Oder—Donaukanals“ von unserem Arbeitsministerium im Jahre 1928 herausgegeben wurde.

Auch dieser Autor kommt nach sorgfältiger Prüfung der Verkehrsstatistik der letzten Jahre zu günstigen Ergebnissen. So wurde errechnet, daß nach der bisherigen tatsächlichen Entwicklung der gesamten Wirtschaftsverhältnisse im Jahre 1940 auf dem bereits fertiggestellten Kanale mit einer Verkehrsgröße von 4600 Mill. t-km beziehungsweise mit einer Verkehrsmenge von 10.8 mt gerechnet werden könnte.

Bedenken wir, daß diese Verkehrsmenge im Laufe der weiteren Entwicklung noch gesteigert wird, so kommen wir bald zu Verkehrsgrößen, die eine entsprechende Rentabilität des Unternehmens gewährleisten.

Damit dürfte, freilich nur in großen Umrissen, das Wesentliche über den derzeitigen Stand unserer Projekte gesagt sein, und ich möchte nur noch ergänzend bemerken, daß die bei uns gelegene Oder-Anschlußstrecke des Kanals,

und daß schließlich auch der Aufwand für Anschaffung und Instandhaltung der Beförderungsmittel des Wasserweges, so wie seine Erhaltung geringere Kosten erfordert, als dies bei den Eisenbahnen sich fühlbar macht.

Alle diese Umstände ergeben in ihrer Gesamtwirkung die oben erwähnte Niedrigkeit der Transportkosten, was um so fühlbarer und entscheidender wird, je länger die in Betracht kommenden Wegdistanzen sind.

Wie wir schon aus früheren Ausführungen entnommen haben, wird durch den Ausbau des Donau—Oder—Elbekanals das ganze westliche Netz der Wasserstraßen mit jenen des Ostens zu einem einheitlichen Ganzen geschlossen, wodurch in ganz Mitteleuropa ein einheitlicher Binnenschiffahrtsweg von beinahe 20 000 km Gesamtlänge geschaffen wird, auf welchem die Transportkosten konkurrenzlos niedrig werden sein können.

Wie schon früher bemerkt, besteht vorläufig noch keine Einheitlichkeit zwischen den östlich und westlich der Elbe bzw. Berlins gelegenen Wasserwegen. In allernächster Zeit ist aber die erforderliche Einheitlichkeit der Wasserstraßen wohl zu erwarten, da ja schon in der Sympherischen Mittellandkanalvorlage aus dem Jahre 1920 die Vereinheitlichung der Anschlußwege, nämlich der märkischen Wasserstraßen und des Oderweges vorgesehen ist.

Aber nicht nur die oben erwähnten, allgemein gültigen Vorteile zeitigt der Ausbau unseres Kanals, sondern es werden sich auch andere, zwar räumlich begrenzte, doch noch wirksamere Vorteile fühlbar machen. Denn die wirtschaftliche Bedeutung einer Wasserstraße liegt nicht allein in der Frachtersparnis gegenüber der Eisenbahnbeförderung, sondern auch in vielen Nebenwirkungen und sonstigen Vorteilen, die sich durch die Entwicklung neuer Industrien, Hebung der Steuerkraft des Wasserstraßengeländes usw.

fühlbar machen. Ich erinnere da z. B. auch an die Ausführung des Reichsverkehrsministeriums zur Wasserstraßenpolitik, wo als nachgewiesen bestätigt wird, daß die Zahl der Erwerbstätigen pro 1 km² der an den Wasserstraßen gelegenen Kreise durchschnittlich doppelt so groß ist als in den übrigen Kreisen. Und die Zunahme an Erwerbstätigen reichlich dreimal so groß ist als in den übrigen Kreisen.

Diese Vorteile werden also zunächst den vom Kanal durchquerten Ländern zugute kommen, dann aber auch allen jenen Staaten und Ländergruppen, die an der Elbe und Oder liegen, so Westdeutschland, Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien. Weiter aber auch allen von der Oder und ihren schiffbaren Nebenflüssen durchströmten Provinzen.

Hierher gehören ganz Preußisch-Schlesien, Brandenburg und nicht zuletzt Pommern.

Inbesondere Stettin wird durch den Donau-Anschluß gewinnen, da es dann den Ausgangspunkt der nicht nur direkten, sondern auch kürzesten und vorteilhaftesten Verbindung mit dem Schwarzen Meere und so auch mit dem weiteren fernen Osten bilden wird.

Uebrigens wird sich der Kanalausbau voraussichtlich auch die für alle letztgenannten Provinzen mitsamt Stettin wichtige und langersehnte Fertigstellung einer verlässlichen Oderwasserstraße erzwingen. Damit wird auch der ober-schlesischen Industrie die billigste Verbindung zum größten Berliner Konsumzentrum dauernd gesichert, was ja nach Fertigstellung des Mittellandkanals von lebenswichtiger Bedeutung für diese Industrie ist.

Zum Schluß möchte ich noch rechnerisch und graphisch den Beweis erbringen, daß der Donau—Oder—Elbekanal tatsächlich die kürzeste und verkehrstechnisch billigste trans-europäische Wasserstraße sein wird.

Hierbei vergleiche ich nur die vier wichtigsten Verkehrswege von der Nord- bzw. der Ostsee zum Schwarzen Meere und zwar:

1. Der Weg von Rotterdam über den Rhein, den anschließenden Main—Donaukanal und über die Donau.
2. Die Verbindung Bremens über die Weser und den Weser—Main—Donaukanal.
3. Die Wasserstraße von Hamburg über die Elbe und den Anschlußkanal zur Donau.
4. Der Schifffahrtsweg ab Stettin über die Oder und den Oder—Donaukanal.

Es sind noch mehrere andere Wahllinien möglich, so ab Rotterdam über den Rhein über den Mittellandkanal zur Elbe und von da über den Anschlußkanal zur Donau oder von Hamburg über Elbe, die Märkischen Wasserstraßen zur Oder und den Kanalanschluß zur Donau, aber alle diese und ähnlichen Zusammenstellungen sind länger als die früher genannten direkten Verbindungen.

Auch soll Kürze halber nicht der ganze Donauweg bis Sulina am Schwarzen Meer in Betracht gezogen werden, sondern beschränke ich mich nur auf die Donaustrecke bis zur Marchmündung bei Theben, wo ja auch der von der Elbe und Oder kommende Kanalweg einmündet.

Verfolgen wir den 1. Weg: Rotterdam—Theben, so ergibt sich eine absolute Weglänge von 1514 km, wobei 63 Schleusenstufen zu überwinden sind. Die virtuelle Länge beträgt somit 1829 km.

2. Der Weg Bremen—Weser—Main und Main—Donaukanal nach Theben beträgt 1320 km mit 107 Schleusen, dem eine virtuelle Länge von 1855 km entspricht.

3. Die Route Hamburg—Elbe—Donaukanal hat eine absolute Länge von 1181 km und sind dabei 82 Schleusen zu durchfahren. Es ergibt sich daraus eine virtuelle Länge von 1591 km.

Der 4. Weg Stettin—Theben weist eine Länge von 987 km auf mit 57 Schleusen, so daß sich eine virtuelle Länge von 1272 km ergibt.

Aus diesen Angaben ist zu entnehmen, daß unter den wichtigsten Wasserverkehrsstraßen Mitteleuropas, sowohl was die absolute als auch die von der jeweiligen Schleusenanzahl abhängige virtuelle Länge anbelangt, der Wasserweg Stettin—Sulina über den Donau—Oderkanal der kürzeste und somit auch der ökonomischste sein wird.

Zur weiteren Erhärtung dieser Behauptung wollen wir noch eine kleine verkehrstechnische Erwägung anstellen. Hierbei soll kürzestens nur der Weg von Rotterdam über den Rhein—Main—Donaukanal zur Donau bis Theben mit dem Weg von Stettin über den Donau—Oderkanal zur Donau ebenfalls nur bis Theben verglichen werden.

Der virtuelle Längenunterschied bzw. der Tariffilometerunterschied der beiden Wege beträgt 557 km. Angenommen, daß nach dem Ausbau der Kanäle nur 40% des mit 10 Millionen to errechneten Jahresverkehrs, d. i. also nur ein 4 Millionen to Verkehr zu bewältigen wäre, so würde dies mit dem obenbezeichneten Tariffilometerunterschied eine Verkehrsgröße ergeben, die bei einem Satz von nur 0,5 Pfennig für den to km den Rhein—Mainweg mit 11,14 Millionen RM. Verkehrsmehrausgaben belastet, was bei einem Zinsfuß von 4% einem Kapital von mehr als ¼ Milliarde Reichsmark entsprechen würde.

Die Annahmen lassen sich mehrfach variieren, aber selbst wenn wir die Annahmen noch mehr zu gunsten des Rhein—Mainweges herabsetzen und so nur mit der Hälfte des errechneten Tariffilometerunterschiedes, also mit 557 : 2 = 228 km rechnen und überdies den zu bewältigenden Verkehr sogar auf nur ein Zehntel des errechneten, also auf nur 1 Million to Jahresverkehr herabdrücken, so würde dies bei gleichbleibender Satz von 0,5 Pfennig für den to km immer noch eine jährliche Mehrbelastung der Verkehrsausgaben des Rhein—Main—Donauweges von über 1 Million RM. mit sich bringen, was bei 4% Zinsfuß einem Kapitalwert von mehr als 34 Millionen RM. gleichkäme.

Wenn auch diese Betrachtung nur allgemein die gegenseitigen Verkehrsverhältnisse der beiden genannten Projekte charakterisiert, so sehen wir doch, meine Herren, daß auch in verkehrstechnischer Beziehung unser Kanal dem Vergleich mit den anderen mitteleuropäischen Transitwegen nicht auszuweichen braucht. Uebrigens sprechen die angeführten Zahlen eine derart deutliche Sprache, daß es nicht nötig ist, noch weitere Bemerkungen daran anzuschließen.

Alles hier Gesagte bitte ich nur als einen Versuch zu betrachten, Ihnen das Donau—Oder—Elbekanal-Problem etwas näher zu bringen.

Immerhin glaube ich hoffen zu dürfen, daß meine nur allgemein und skizzenhaft gebrachten Darstellungen Ihnen keine Enttäuschung waren, und daß es mir gelungen ist, Sie auf die unleugbare mitteleuropäische Bedeutung des Kanalprojektes aufmerksam zu machen.

Nicht zuletzt dürfte schon aus meinen Andeutungen hervorgehen, daß der alleinige Ausbau nur des Donau—Oderkanals Stettin und dem anschließenden Oderweg gewaltige und nachhaltige wirtschaftliche Vorteile bringen wird.

Deutschlands Außenhandel mit Oesterreich, Ungarn, der Tschechoslowakei, Jugoslawien und Rumänien.

Von Dr. E. Schoene.

Die neuartigen handelspolitischen Bestrebungen der süd-osteuropäischen Länder, namentlich Jugoslawiens und Rumäniens, aber auch Oesterreichs, Ungarns und der Tschechoslowakei haben im Laufe dieses Jahres auch in der deutschen Öffentlichkeit zunehmende Beachtung gefunden. Man mag sich zu der Bedeutung dieser Bestrebungen auf dem Gebiet der Handelspolitik sowie zu der Frage ihrer Auswirkung auf die deutsche Wirtschaft stellen wie man will, fest steht jedoch, daß Deutschland auf ein enges wirtschaftliches Verhältnis mit diesen Ländern bedacht sein muß und mithin auch die für seinen Außenhandel mit ihnen wichtigen Vorgänge auf das genaueste beobachten muß. Dem Ziel einer

wirtschaftlichen Annäherung zwischen Deutschland und den genannten Ländern dient auch das Projekt eines Oder—Elbe—Donau—Kanals, das im Leitartikel der vorliegenden Ostsee-Handels-Ausgabe von berufener Seite eingehend behandelt wird. Es mag in diesem Zusammenhang von Interesse sein, die wirtschaftliche Struktur der fünf Länder sowie ihren Außenhandel mit Deutschland kurz zu beleuchten.

Oesterreich, das heute ca. 6½ Millionen Einwohner zählt, hat durch die politische Neugestaltung des südosteuropäischen Raums und die Friedensverträge einerseits die Bezugsquellen für Lebensmittel, Kohle usw., andererseits die zollfreien Absatzgebiete für die Erzeugnisse der

ihm verbliebenen Wirtschaft weitgehend verloren, so daß es auf einen starken Außenhandel angewiesen ist. Im heutigen Oesterreich sind die hauptsächlichsten Agrarerzeugnisse: Roggen, Weizen und Rindvieh; die hauptsächlichlichen Bodenschätze: Mineralien wie Magnesit, Graphit, Blei, Zink und Kupfer, ferner Eisenerz. Die Hauptindustrien sind die Metallindustrie, die chemische Industrie (hauptsächlich Säure-, Superphosphat- und Sodaindustrie), ferner die Leder-, Holz-, Papier-, Kautschuk-, Lebensmittel- und Genußmittel-Industrie. Die Glasfabrikation ist nur noch mit einigen kleineren Fabriken in Oesterreich vertreten. Ferner ist noch die Textilindustrie und die Kunstmöbelindustrie zu nennen.

Ungarn, dessen Gebiet nach dem Kriege erheblich zusammengeschrumpft ist und das heute eine Einwohnerzahl von rd. 8 Millionen aufweist, ist auch heute noch ein ausgesprochenes Agrarland. Die Weizenproduktion steht an erster Stelle seiner gesamten landwirtschaftlichen Erzeugung, die sich außerdem in der Hauptsache auf Mais, Gerste, Hanf, Flachs, Zuckerrüben und Tabak erstreckt. Die wichtigsten Industrien sind die Eisenhütten- und Maschinen-Industrie, die Textil-Industrie, in der namentlich die Baumwoll- und Seiden-Industrie hervorrage, ferner die Mühlen-Industrie, die Spiritus-Brennerei, die Zucker-, Konserven- und Leder-Industrie, schließlich die chemische Industrie, die u. a. auch heute noch Schwefelsäure, Ammoniak und Superphosphat ausführt.

Die Tschechoslowakei mit 13,6 Millionen Einwohnern hat Deutschland gegenüber eine weit ausgedehntere Grenze, als dies den anderen angrenzenden Ländern gegenüber der Fall ist. Die Tschechoslowakei ist mithin für Deutschlands Außenhandel von allergrößter Bedeutung. Im Vordergrund der tschechischen Volkswirtschaft steht die Landwirtschaft; insbesondere kommen an Produkten Getreide, vor allem Gerste, Hopfen, Zuckerrüben, Erbsen, Pflaumen, aber auch Vieh in Frage; an landwirtschaftlichen Erzeugnissen Hartholz und Nadelholz; an Erzeugnissen der landwirtschaftlichen Nebengewerbe vor allem Mehl. Die Tschechoslowakei ist ferner reich an mineralischen und fossilen Rohstoffen, verschiedenen Erden, wie Töpferthon und Porzellanerde, Graphit, Quarz, Kalk und Gips. An Erzen hat sie Eisen- und Kupfer-, aber auch Gold- und Silbererze; eine große Rolle spielt in der tschechischen Rohproduktion ferner die Braun-

kohle. Die bedeutendsten Industrien in der Tschechoslowakei sind die Porzellan- und Glasindustrie; ferner sind die Zuckerindustrie, die Eisenhüttenindustrie, die Möbelindustrie und die Brauerei- und Malzindustrie besonders hervorzuheben. Schließlich sind noch die Textilindustrie und die Herstellung von Musikinstrumenten zu erwähnen.

Wenn die Tschechoslowakei, obwohl auch die Landwirtschaft dort große Bedeutung hat, doch auch eine hervorragende Industrie aufweist, so hat Jugoslawien vornehmlich landwirtschaftlichen Charakter. In dem Land, das über 12 Millionen Einwohner hat, werden vor allen Dingen Weizen, Mais, Roggen, Gerste und Hafer, Flachs, Hanf, Zuckerrüben, Tabak und Obst, vor allem Pflaumen, angebaut. Weiter sind an Bodenerzeugnissen zu nennen: Mohn, Hopfen, Reis, Paprika und Baumwolle. Auch der jugoslawische Weinbau ist bedeutend. Die Viehzucht liefert hauptsächlich Schweine und Rinder. An Holzserzeugnissen sind zu nennen: Eichenschwellen, Faßdauben, Parkethölzer und Schuhleisten, ferner Holzessig, Teerprodukte, Essigessenz und Methylalkohol. In dem Agrarland Jugoslawien spielt naturgemäß auch die Verarbeitung der Agrarprodukte eine hervorragende Rolle. Infolgedessen sind hier die Mühlen-, Branntwein- und Zuckerindustrie, ferner die Oelindustrie vertreten. In 20 Fabriken wird Schweinefleisch verarbeitet. Ferner sind noch die Papierindustrie und die Teppichweberei zu nennen. Jugoslawien verfügt über Eisenerze in Kroatien und Serbien, deren Wert auf 8 Milliarden Goldmark geschätzt, deren Abbau jedoch noch unzureichend betrieben wird. Es gibt auch eine Hochofenindustrie, die in den eigenen Walzwerken auch fremdes Eisen und Stahl zur Ausfuhr weiterverarbeitet; ferner Kupferwerke in Bosnien und Mazedonien, Zink- und Bleihütten in Slowenien. Der Kohlen-, besonders der Braunkohlenvorrat des Landes wird auf 4 Milliarden Tonnen geschätzt.

Auch Rumänien ist vorwiegend Agrarland. Mehr als vier Fünftel der 17,5 Millionen betragenden Einwohnerschaft finden in der Landwirtschaft Beschäftigung. Rumänien produziert vor allem Weizen und Mais, daneben aber auch Tabak, Wein und Pflaumen. An Bodenschätzen liefert das Land in der Hauptsache Salz, Braunkohlen, Antrazith und vor allem Petroleum. Die Industrie umfaßt die Gewinnung von Mehl, Zucker, Branntwein, Tabak sowie Petroleum und

Bermania-Versicherung



Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Altienkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen:

30 Millionen RM.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

100 Millionen RM.

Gesamtbestand in der Lebensversicherung:

rd. 450 Millionen RM.

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,

Auto-, Feuer-,

Einbruchdiebstahl-,

Transport-, Reisegepäck-

Versicherungen

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

Erdgas. Auch finden sich im Banat sehr bedeutende Eisenwerke mit riesigen Hochöfen und Stahlwerken. Ferner sind in der Bukowina große Holzschleifereien und Papierfabriken, in Bessarabien u. a. Leder- und Seifenfabriken vorhanden. Auch die Textilindustrie konnte sich in den letzten Jahren in Rumänien beträchtlich entwickeln.

Die fünf vorstehend, in ihrer wirtschaftlichen Struktur kurz gekennzeichneten Länder haben, obwohl auch einzelne Industrien, namentlich in der Tschechoslowakei, zu hervorragender Bedeutung entwickelt sind, überwiegend doch landwirtschaftlichen Charakter, und ihre neuerdings aufgetauchten Bestrebungen, für ihre Erzeugung von Agrarprodukten sich einen gesicherten, regelmäßigen Absatz innerhalb der europäischen Hauptverbrauchsgebiete zu schaffen, sind leicht zu begreifen. Andererseits sollten aber auch die europäischen Industriegebiete, namentlich auch Deutschland, den Absatzmöglichkeiten, die sich für ihre Fertigprodukte mehr oder minder in den geschilderten Ländern ergeben, gesteigerte Beachtung schenken. Alles, was eine engere Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Handelspolitik und der gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen mit diesen Ländern fördern kann, sollte im Interesse gerade auch der deutschen Industrie, die heute auf Steigerung ihres Exports und auf Steigerung ihrer Beschäftigung mehr denn je bedacht sein muß, nur begrüßt werden. Auch heute haben die hier in Rede stehenden Länder natürlich schon einen teilweise recht lebhaften Gütertausch mit Deutschland aufzuweisen, der sich im einzelnen wie folgt darstellt:

Oesterreich: Der Außenhandel Deutschlands mit Oesterreich hat sich in den Jahren 1925 bis 1929 mengenmäßig wie folgt entwickelt:

(in Tonnen zu 1000 kg)

Jahr:	Eingang:	Ausgang:
1925	597 460	905 357
1926	513 740	1 002 211
1927	1 234 454	997 971
1928	1 506 239	966 881
1929	868 369	1 432 849;

wertmäßig ergeben sich folgende Zahlen:

(in 1000.— Reichsmark)

1925	175 798	343 725
1926	116 596	322 469
1927	211 353	370 908
1928	232 167	425 764
1929	201 769	441 225'

Der Anteil Oesterreichs am Gesamthandel Deutschlands betrug dem Werte nach im Jahre 1928 in der Einfuhr 1,6%, in der Ausfuhr 3,5%. Am österreichischen Außenhandel, der im Jahre 1928 einen Wert von 3 162 400 000.— M. insgesamt hatte, war Deutschland im reinen Warenverkehr mit 657.931 000.— M. beteiligt. Im Eingang aus Oesterreich spielen folgende Güter die erste Rolle: Rindvieh, Eier, Milch und Käse, Bau- und Nutzholz, Eisen, Kupfer und Aluminium; umgekehrt in der Ausfuhr aus Deutschland nach Oesterreich: Brotgetreide, Zucker, Öle und Fette, Wolle, Baumwolle, Steinkohlen und Koks, Kalisalze, Leder, Pelze, Papier, Eisenwaren und Maschinen.

Ungarn: Der deutsche Außenhandel mit Ungarn zeigt folgendes Bild:

(mengenmäßig in Tonnen zu 1000 kg)

Jahr:	Eingang:	Ausgang:
1925	145 557	175 436
1926	182 535	197 367
1927	368 692	214 050
1928	286 590	237 382
1929	276 617	326 608

(wertmäßig in 1000.— Reichsmark)

1925	83 428	95 962
1926	86 379	108 089
1927	80 755	141 696
1928	71 882	154 043
1929	89 338	146 749.

Der Anteil Ungarns am Gesamthandel Deutschlands betrug dem Werte nach im Jahre 1928 in der Einfuhr 0,5% und in der Ausfuhr 1,3%. Ungarns Gesamtaußenhandel hatte 1928 einen Wert von 1,468 Millionen Mark, wovon auf Deutschland 225,925 Millionen Mark entfielen. Die wichtigsten Waren im Verkehr beider Länder sind, was die ungarische Ausfuhr nach Deutschland angeht: Pferde, Hühner, Weizen und Weizenmehl, Eier, Schafwolle und Bettfedern; was die deutsche Ausfuhr nach Ungarn angeht: Salz, Häute und

Felle, Gerbstoffauszüge, Strick- und Wirkwaren aus Baumwolle, Teerprodukte, Glas und Glaswaren sowie Maschinen.

Der deutsche Außenhandel mit der Tschechoslowakei zeigt folgendes Bild:

(mengenmäßig in Tonnen zu 1000 kg)

Jahr:	Eingang:	Ausgang:
1925	6 106 498	2 062 351
1926	4 346 459	2 030 113
1927	6 287 236	2 410 141
1928	5 943 281	3 075 509
1929	5 270 904	3 296 102;

(wertmäßig in 1000.— Reichsmark)

1925	525 445	455 281
1926	382 059	423 327
1927	560 390	523 181
1928	538 304	649 393
1929	480 305	657 614.

Damit war die Tschechoslowakei im Jahre 1928 an der Einfuhr Deutschlands mit 3,8%, an der Ausfuhr Deutschlands mit 5,4% beteiligt. Von den hier behandelten Ländern hat deshalb die Tschechoslowakei für den deutschen Außenhandel heute schon sowohl bei der Ein- wie bei der Ausfuhr die größte Bedeutung. Der Gesamtaußenhandel der Tschechoslowakei hatte im übrigen im Jahre 1928 einen Wert von 5 006 900 000.— Mark; der Anteil Deutschlands hieran belief sich auf 1 187 697 000.— Mark, betrug also über 20%. Was die im Warenverkehr der beiden Länder die Hauptrolle spielenden Waren angeht, so sind bei dem Eingang in Deutschland aus der Tschechoslowakei folgende Güter die wichtigsten: Gerste, Malz, Obst, Bier, Bau- und Nutzholz, Holzmasse, Braunkohlen, Preßkohlen, Glas und Glaswaren. Die Menge der aus der Tschechoslowakei eingeführten Braunkohlen betrug im Jahre 1929 2 787 660 to zu 1000 kg, die einen Wert von 42 761 000.— M. hatten. Im Ausgang aus Deutschland stehen folgende Güter an erster Stelle: Weizen, Reis, Fische, Wolle, Baumwolle, Kleie, Steinkohlen, Koks, Zinkerze, Eisen, Kalisalze, Eisenwaren und Maschinen.

Jugoslavien: Der Güterverkehr Deutschlands mit Jugoslavien zeigte in den Jahren 1925 bis 1929 folgendes Bild:

(mengenmäßig in Tonnen zu 1000 kg)

Jahr:	Eingang:	Ausgang:
1925	198 084	67 655
1926	174 615	688 052
1927	219 291	139 385
1928	194 676	151 658
1929	186 127	252 229;

(wertmäßig in 1000.— Reichsmark)

1925	83 145	60 146
1926	81 000	81 355
1927	73 048	115 060
1928	66 634	117 655
1929	60 862	152 582.

Am deutschen Gesamtaußenhandel war Jugoslavien im Jahre 1928 mit 0,5% in der Einfuhr, mit 1% in der Ausfuhr beteiligt. Der jugoslavische Außenhandel hatte im Jahre 1928 einen Wert von 1 052 300 000.— Mark, woran Deutschland mit 184 289 000.— Mark beteiligt war. Im Eingang aus Jugoslavien spielen folgende Güter die Hauptrolle: Weizen, Mais, Dari, Obst, Eier, Bau- und Nutzholz, Hopfen und Kupfer; in der deutschen Ausfuhr nach Jugoslavien sind vor allen Dingen folgende Güter zu nennen: Steinkohlen, Koks, Zement, Möbel, Papier und Pappe, Eisen und Eisenwaren, Maschinen.

Der deutsche Außenhandel mit Rumänien schließlich hat sich in den Jahren 1925 bis 1929 wie folgt entwickelt:

(mengenmäßig in Tonnen zu 1000 kg)

Jahr:	Eingang:	Ausgang:
1925	309 089	83 670
1926	721 150	98 985
1927	1 326 838	122 006
1928	942 003	121 568
1929	1 116 277	164 929;

(wertmäßig in 1000.— Reichsmark)

1925	93 355	103 756
1926	153 969	121 389
1927	243 326	159 660
1928	188 058	172 997
1929	210 854	164 069.

Am Gesamtaußenhandel Deutschlands war Rumänien in der Einfuhr mit 1,3%, in der Ausfuhr mit 1,4% beteiligt. Der Wert des Gesamtaußenhandels Rumänien betrug 1928 1516 200 000.— Mark, woran Deutschland mit 361 055 000.— Mark beteiligt war. Die Hauptgüterarten im Verkehr mit Rumänien sind im Eingang folgende: Weizen, Roggen, Gerste, Mais, Dari, Hülsenfrüchte, Obst, Eier, Oelfrüchte,

Oelkuchen, Bau- und Nutzholz, Kleie und Mineralöle. Die Menge der 1929 aus Rumänien eingeführten Mineralöle betrug 160 787 to zu 1000 kg, die einen Wert von 26 172 000.— Mark darstellten. In der Ausfuhr aus Deutschland nach Rumänien sind Koks, Maschinen, Eisenwaren, elektrotechnische Erzeugnisse, chemische und pharmazeutische Erzeugnisse, Gewebe und Farben die wichtigsten Güter.

16. Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Herr Präsident Dr. Toepffer eröffnete die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Darauf werden zunächst eine Reihe von Formalien erledigt. So werden die im letzten Jahre vorgenommenen Ergänzungswahlen für verschiedene Ortsausschüsse, Fachkommissionen usw. durch die Vollversammlung bestätigt. Die Kammer nimmt sodann den Bericht der von ihr eingesetzten Rechnungsprüfer für das Geschäftsjahr 1929/30 entgegen. Dem Kassendirektor und dem Präsidium wird Entlastung erteilt. Hierauf wird über eine Reihe von Einsprüchen zum Handelskammerbeitrag Beschluß gefaßt. Herr Syndikus Berger gibt sodann Kenntnis davon, daß am 11. Dezember d. Js. Neuwahlen zur Handelskammer stattfinden sollen und daß vom 16. bis 23. Oktober die Listen zur Einsicht für die wahlberechtigten Firmen des Kammerbezirks ausgelegt werden.

Im Anschluß hieran gibt Präsident Dr. Toepffer den

Geschäftsbericht

der Industrie- und Handelskammer zu Stettin für das abgelaufene Halbjahr wie folgt:

Wenn ich in dem Geschäftsbericht, den ich in der letzten Vollversammlung der Kammer im Frühjahr gegeben habe, eine Verschlechterung der Wirtschaftslage für das erste Quartal 1930 gegenüber dem Jahre 1929 festgestellt habe, so ist heute festzustellen, daß leider auch der Sommer, an den naturgemäß Hoffnungen auf eine wenigstens saisonmäßige Entlastung geknüpft worden sind, diese nicht gebracht hat; vielmehr hat die Depression, in der die deutsche Wirtschaft nun schon lange verharret, weitere Fortschritte gemacht; der Arbeitsmarkt hat sich ganz außerordentlich verschlechtert, die industrielle Produktion ist zurückgegangen, die deutsche Ausfuhr wertmäßig gesunken. Die Ursachen für diesen allmählich immer katastrophalere Formen annehmenden Tiefstand des wirtschaftlichen Lebens sind nicht allein in Deutschland zu suchen, es handelt sich bei der heutigen schlechten Konjunkturlage vielfach auch um Auswirkungen einer Weltwirtschaftskrise auf industriellem und agrarischem Gebiet, die naturgemäß auch auf Deutschland übergreifen und hier inolge der dazu kommenden übermäßigen Reparationslasten besonders scharfe Formen annehmen. Die Lage in Deutschland wie fast in allen Industriestaaten ist vor allem durch rückläufige Produktion, rückläufige Preise und wachsende Arbeitslosigkeit gekennzeichnet. In dem äußerst bedrohlichen Ansteigen der Arbeitslosenziffern kann man am deutlichsten die schweren Auswirkungen der Krise auf die gesamte Existenz des deutschen Volkes ersehen. Während im Juli 1929 1 355 027 Arbeitssuchende im ganzen Reich vorhanden waren, ist diese Zahl im Juli 1930, also in einem Monat, in dem sonst meist gute Beschäftigung zu herrschen pflegt, auf 2 819 699 gestiegen und ist seitdem auf ca. 2 870 000 Arbeitslose im September weiter angewachsen. Die Aufrechterhaltung einer geordneten Wirtschaft ist angesichts dieser Zahlen, die eine so furchtbare Sprache sprechen, aufs äußerste erschwert, wie andererseits auch jede öffentliche Finanzpolitik angesichts dieser Ziffern und angesichts der sie verursachenden weitgetriebenen Zerrüttung der Wirtschaft fast unüberwindbar scheinenden Schwierigkeiten begegnen muß. Der Wille, diese Schwierigkeiten dennoch zu überwinden, dem Deutschen Reich und der deutschen Wirtschaft zunächst einmal über den bevorstehenden Winter mit seiner vermutlich noch weiteren Steigerung der Arbeitslosigkeit hinwegzuhelfen, ist offenbar die Triebkraft des großen Finanzreformprogramms, das die Reichsregierung vor etwa zwei Wochen der Öffentlichkeit vorgelegt hat. Ich kann hier nicht auf Einzelheiten dieses Programms eingehen; im ganzen genommen dürfte es trotz vieler darin enthaltenen Härten als ein sehr ernsthaft zu wertender Versuch zu betrachten sein, der Katastrophe, wie sie bei Fortsetzung der bisherigen öffentlichen Finanzpolitik unzweifelhaft erwartet werden müßte, zu begegnen, zu einer strafferen, sparsameren Zusammenfassung der gesamten Verwaltung zu gelangen und dadurch

auch die Grundlage für einen allmählichen Abbau der untragbaren Steuern und sonstigen Lasten zu schaffen.

In der überaus ersten Gesamtsituation der deutschen Wirtschaft findet sich allerdings auch ein günstiges Moment, das beachtet zu werden verdient, die deutsche Außenhandelsbilanz. Im Gegensatz zum Vorjahre hat sich die deutsche Handelsbilanz in diesem Jahre in sämtlichen bisher verfloßenen Monaten mit Ausnahme des Januar aktiv gestaltet; während in den ersten sieben Monaten des Jahres 1929 die Handelsbilanz mit 417 940 000 Mk. passiv war, war sie in den ersten sieben Monaten dieses Jahres mit 544 277 000 Mk. aktiv. Andererseits ist allerdings die Ausfuhr infolge der schlechten Absatzlage und Preise auf den Weltmärkten wertmäßig im ganzen genommen bedeutend zurückgegangen. Es ist Ihnen bekannt, daß nicht nur im Auslande, sondern auch in Deutschland in letzter Zeit in zunehmendem Maße Kritik an dem bisher von uns befolgten handelspolitischen System, das auf der Meistbegünstigung basiert, geübt wird. Insbesondere geht diese Kritik von landwirtschaftlichen Kreisen aus. So hat der Reichsernährungsminister Schiele noch unlängst kein Hehl daraus gemacht, daß er angesichts der heutigen weltwirtschaftlichen Zustände und angesichts des sich bedauerlicherweise noch immer überall breitmachenden Protektionismus die Meistbegünstigungspolitik für verfehlt hält. Mir scheinen aber gerade diese Ergebnisse der Außenhandelsbilanz, die ich Ihnen vorstehend mitgeteilt habe, dafür zu sprechen, daß Deutschland auch in Zukunft von dem System der Meistbegünstigungsverträge mit Tarifabreden, das es sich mühsam genug in den letzten Jahren aufgebaut hat, nicht abirren darf. Nur die Meistbegünstigung kann m. E. eine brauchbare Grundlage für einen intensiven und entwickelten Warenaustausch zwischen den Völkern sein, und nur sie wird den Handelsverkehr gegen Ueberraschungen sichern und dem Kaufmann die Gewähr für die gleiche Behandlung geben können, wie sie seine Konkurrenz erfährt. Ich muß es an dieser Stelle besonders begrüßen, daß auch im Wirtschaftsausschuß des Völkerbundes der deutsche Delegierte den gleichen Standpunkt eingenommen hat, woraus hoffentlich zu schließen ist, daß aller Kritik zum Trotz an dem bisherigen handelspolitischen System deutscherseits festgehalten wird. In welche Ungelegenheiten und Schwierigkeiten uns jedes Abweichen von dem einmal beschrittenen handelspolitischen Weg bringen muß, hat am besten die internationale Diskussion über die von privater Seite angeknüpften Finnlandverhandlungen des neuen Abkommens zwischen Deutschland und Finnland sowie über die Kontingentsklausel gezeigt. Die innerlich allerdings unberechtigten Boykottaufrufe von holländischer Seite, die scharfe Kritik, die die deutsche Handelspolitik gegenüber Finnland in Dänemark und auch im sonstigen Skandinavien erfahren hat, zeigen uns deutlich, daß alle Experimente auf diesem Gebiet uns letzten Endes nur in Schwierigkeiten für unsere Ausfuhrwirtschaft gerade in den Ländern bringen können, die unsere besten Abnehmer sind. Die Stettiner Kammer hat angesichts der grundsätzlichen Bedeutung, die der Frage des Finnlandvertrages und der nahegerückten Gefahr der Herbeiführung eines vertraglosen Zustandes mit Finnland zukommt, sowie auch angesichts des besonderen Interesses, das die Stettiner Wirtschaft an der Aufrechterhaltung geregelter Handels- und Verkehrsbeziehungen mit Finnland nehmen muß, sich seinerzeit den Protesten der deutschen Spitzenverbände gegen eine Kündigung des Finnlandabkommens und die dadurch bedingten Erschütterungen unseres handelspolitischen Systems angeschlossen, und ich begrüße es, daß es nun doch noch zu einem neuen Abkommen mit Finnland gekommen ist.

Ich habe eingangs von der schlechten Lage der deutschen Wirtschaft in ihrer Gesamtheit gesprochen. Ich muß leider hinzufügen, daß darin die Wirtschaft unseres Kammerbezirks infolge der gefährdeten Lage des deutschen Ostens und namentlich auch infolge der schweren Agrarkrise, die sich in den preußischen Agrarprovinzen natürlich unmittelbarer als

in den anderen Teilen des Reiches auswirkt, eine besondere Verschärfung aufzuweisen. Gerade in dem letzten halben Jahr hat sich wieder einmal gezeigt, wie eng in Pommern Handel und Industrie auf der einen und Landwirtschaft auf der anderen Seite verbunden sind, und daß die Schwierigkeiten vieler Handelszweige und vieler Industrien direkt auf die Krise, in der sich die Landwirtschaft befindet, zurückzuführen sind. Wir begrüßen daher alle zweckmäßigen Maßnahmen, die zur Beseitigung des landwirtschaftlichen Notstandes getroffen werden können und hoffen, daß sie, soweit mit ihnen schon begonnen worden ist schließlich und endlich auch zu einem günstigen Ergebnis führen werden.

Im übrigen spiegelt sich die Not unserer heimischen Wirtschaft ebenfalls am deutlichsten in den Arbeitslosenziffern für Stettin und Pommern wieder. In Stettin betrug im Juli 1930 die Ziffer der Arbeitsuchenden 19 572, in Pommern 50 879 gegenüber 12 811 und 27 420 im gleichen Monat des Vorjahres. Auch die Ziffern der Konkurse und Vergleichsverfahren weisen eine Steigerung auf. Im ersten Halbjahr 1930 wurden im Kammerbezirk 97 Konkurse und Vergleichsverfahren gegenüber 73 im ersten Halbjahr 1929 eröffnet, also eine Steigerung von ungefähr 25%. In Stettin stehen allein in den 9 Monaten des Jahres 48 Konkurse und 19 Vergleichsverfahren 34 Konkursen bzw. 11 Vergleichsverfahren in der gleichen Zeitspanne 1929 gegenüber. Ferner wurden, ebenfalls eine berechtete Zahl, im Kammerbezirk vom 1. April bis zum 15. September 1930 620 Offenbarungseide geleistet; außerdem sind 1205 Haftbefehle zur Herbeiführung des Offenbarungseides ergangen.

Ich erwähnte schon, daß eine Kündigung des Finnlandabkommens zum Nutzen gerade auch der Stettiner Wirtschaft bisher vermieden werden konnte. Einem anderen, gerade für den Stettiner Wirtschaftsbezirk wichtigen Lande gegenüber ist leider eine Bereinigung des handelspolitischen Verhältnisses bisher noch nicht erfolgt, nämlich gegenüber Polen. Der deutsch-polnische Handelsvertrag, der zu Beginn dieses Jahres zum Abschluß gelangt ist, und über den hier auf der letzten Vollversammlung der Kammer eingehend referiert wurde, ist noch immer nicht zur Ratifizierung gelangt. Die ungünstigen Wirkungen dieses vertraglosen Zustandes auf die ostdeutsche Wirtschaft bestehen nach wie vor.

Zu einem dritten Lande, dessen wirtschaftliche Beziehungen zu Stettin ebenfalls von größter Bedeutung sind, zur Tschechoslowakei, haben sich, wie ich erfreulicherweise berichten kann, im verflossenen Halbjahre engere persönliche Beziehungen anknüpfen lassen. Wir haben die Freude gehabt, während des Sommers hier in Stettin zweimal tschechoslowakische Gäste empfangen zu können, einmal eine zahlreiche Abordnung von Vertretern tschechoslowakischer Handelskammern und Wirtschaftsverbände, bald danach eine Gesellschaft tschechoslowakischer Handelsjournalisten. Beide Besuche sind, wie ich annehmen zu können glaube, zur Zufriedenheit aller Beteiligten verlaufen, und es haben sich bei diesen Gelegenheiten zahlreiche persönliche Verbindungen knüpfen lassen, die letzten Endes auch unserer Wirtschaft und unserem Hafen zugute kommen dürften. Die so erfolgreich verlaufenen Besuche der Tschechen haben uns den Gedanken nahegelegt, hier in Stettin eine deutsch-tschechoslowakische Handelskammer zu gründen, die der Vertiefung der Wirtschaftsbeziehungen nicht nur Stettins, sondern ganz Deutschlands mit der Tschechoslowakei dienen soll. Es sind in dieser Angelegenheit mit den zuständigen tschechoslowakischen und deutschen Stellen Verhandlungen gepflogen worden, über die heute Abschließendes noch nicht gesagt werden kann, die aber hoffentlich zum Erfolge führen.

Der Verkehr im Stettiner Hafen hat sich in den verflossenen Monaten dieses Jahres, soweit sich bisher übersehen läßt, verhältnismäßig zufriedenstellend entwickelt. Sowohl hinsichtlich des Raumgehaltes der ein- und auslaufenden Schiffe wie auch der umgeschlagenen Gütermengen ist der bisherige Verkehr dieses Jahres durch ein nicht unwesentliches Ansteigen gegenüber 1929 gekennzeichnet. In den ersten 8 Monaten des Jahres belief sich der Gütereingang im Stettiner Hafen auf 2 118 241 to gegen 1 950 215 to in derselben Zeitspanne des Jahres 1929; der Güterausgang auf 1 239 873 to 1930 gegenüber 921 931 to 1929. Verhehlen darf man sich dabei nur nicht, daß das gegenüber dem Vorjahre bisher günstigere Ergebnis im wesentlichen durch die außerordentlich starke Getreideausfuhr herbeigeführt worden ist, die im ersten Halbjahr 1930 größer war, als im ganzen besten Getreideausfuhrjahr der Vorkriegszeit.

Die natürlichen und gesunden Grundlagen des Stettiner Hafens mit allen Mitteln moderner Verkehrspolitik weiter zu fördern, bleibt nach wie vor dringendes Gebot. In diesem

Zusammenhang ist es erfreulich, festzustellen, daß inzwischen auch das Projekt des Baues eines Getreidesilos in Stettin, das eines der dringendsten Bedürfnisse für den Stettiner Hafen darstellt, seiner Verwirklichung entgegengeht.

Seit über 30 Jahren war man sich über die Unzulänglichkeit der Getreideumschlags- und -lagerungsverhältnisse des Stettiner Seehafens klar. Krieg und Inflation verhinderten den Bau des Getreidesilos. Der Getreidehandel sowie die Getreidespedition waren gezwungen, mit Genehmigung der zuständigen Stellen Umschlag und Lagerung des Getreides fast ausschließlich im Freibezirk vornehmen zu lassen. Der Herr Reichsfinanzminister wünscht nunmehr entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zwecks Wahrung der Zollbelange das Inlands- bzw. das auf Deklarationsschein zur Wiedereinfuhr abzufertigende Getreide unbedingt sicher vom Auslandsgetreide zu trennen, und hat einen diesbezüglichen Erlaß ergehen lassen. Die absolute Durchführung dieser Maßnahme scheiterte bisher, wie gesagt, an der örtlichen Unzulänglichkeit. Ich habe nach dem Ergebnis der auf Veranlassung des Herrn Präsidenten des Landesfinanzamts am Sonnabend, den 11. September, abgehaltenen Besprechung die feste Zuversicht, daß die Durchführung des diesbezüglichen Erlasses des Herrn Reichsfinanzministers der Notlage des Stettiner Verkehrs Rechnung tragen und Schädigungen desselben auf einen Bruchteil herabmindern wird. Auch hinsichtlich der Abfertigung bzw. Kontrolle der schwimmenden Getreide-Elevatoren waren Schwierigkeiten entstanden. Ich hoffe, daß nunmehr sich auch ein Weg finden wird, der das schnelle Einsetzen der schwimmenden Getreide-Elevatoren für Be- und Entladungen in jedem Hafengebiet ermöglicht und trotzdem die berechtigten und unerläßlichen Zollbelange sicherstellt.

Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik.

Die Stettiner Verkehrswirtschaft ist in den letzten 1½ Jahren von zwei Ereignissen richtunggebend beeinflusst worden, auf der einen Seite dem zunehmenden Wettbewerbsdruck von Danzig und Gdingen, herbeigeführt durch die deutscherseits nicht genügend abgewehrte Dumping-Frachtenpolitik der polnischen Bahnen, auf der andern Seite durch den überaus starken Getreideumschlag in Stettin, verursacht durch Rekordernten in den ostdeutschen Getreideüberschußgebieten. Die durch die ewig blutende Wunde am deutschen Wirtschaftskörper, dem polnischen Korridor, Polen ermöglichten Angriffe auf den Stettiner Transit der südosteuropäischen Länder erfordern schärfste Aufmerksamkeit und durchgreifende Abwehrmaßnahmen, wenn nicht dieser Transitverkehr, der einen wesentlichen Bruchteil des Stettiner Gesamtverkehrs bildet, Stettin und auch den anderen deutschen Seehäfen verloren gehen soll. Ich hebe ausdrücklich hervor, daß es sich nicht um polnischen Transit durch Deutschland, der nebenbei bemerkt von Jahr zu Jahr zurückgeht, sondern um den Transitverkehr nach der Tschechoslowakei, Rumänien, Ungarn, Jugoslawien usw. handelt. Der Seehafen Gdingen wird, trotzdem alle Ostseehäfen von Leningrad bis Flensburg ihren Vorkriegsumschlag nicht wieder erreicht haben und trotzdem in Europa die Güterbewegung der Menge nach gegenüber der Vorkriegszeit abgenommen hat, trotzdem also die Umschlagskapazität der vorhandenen Häfen mehr als ausreicht, mit außerordentlich großen Mitteln nicht nur zu einem Kriegs-, sondern auch einem Auswanderer- und Handelshafen für alle Handelsgüter ausgebaut. Nach Aeußerung des polnischen Eisenbahnministers, Ingenieur A. Kühn, soll der provisorische Verkehr auf der neuen Bahnlinie Bromberg—Gdingen und dem Abschnitt Herby—Zdunsky-Wola noch in diesem Herbst aufgenommen werden. Bis Hohensalza-Inowrazlaw soll die Linie im nächsten Jahr fertiggestellt werden, so daß Ende 1931 die ganze Linie Gdingen—Schlesien provisorisch dem Verkehr übergeben werden kann. Auf der neuen Linie wird man täglich vorläufig 10 Paar Kohlenzüge laufen lassen. Der gesamte Bahnausbau, der 170 Millionen Zloty beansprucht, soll in etwa drei Jahren vollkommen beendet sein. Durch diese Bahnbauten wird die Entfernung Oberschlesien—Danzig stark verkürzt und der Wettbewerbsdruck wird sich naturgemäß verstärken müssen. Andererseits wird Polen, um seine Bahnen sowie Danzig und Gdingen befruchten zu können, wie ja auch aus den einmütigen Aeußerungen der Politiker und Sachverständigen hervorgeht, versuchen, soviel als möglich von dem südosteuropäischen Transit an sich zu reißen zum Schaden insbesondere Stettins. Gdingen ist längst kein Kohlenhafen mehr. Die Verkehrsbilanz des Jahres 1929 zeigt in der Einfuhr Güter wie Reis, Schrott, Erze, Salpeter, Phosphate, Steine, Salzheringe, Kaffee, Tabak, Baumwolle usw. Neben der Ausfuhrkohle erscheint in erheblichem Ausmaße Zucker, ferner Salz, Rübenschnitzel

sowie Stückgut. Der Schiffsverkehr Gdingens hat sich 1929 gegenüber 1928 um 1 Million Nettoregistertonnen, der Warenverkehr gleichfalls um fast 1 Million Tonnen erhöht und hat heute die Hälfte des Stettiner Verkehrs bereits erheblich überschritten. Im Bau begriffen oder bereits fertiggestellt sind Zuckerspeicher für 80 000 to Lagermenge, Tabakschuppen, eine Fischhalle, ein Kühlhaus für 10 000 to Waren, eine Eisfabrik, ein Ausfuhrschlachthof usw. Der Transit der Tschechoslowakei und anderer südosteuropäischer Staaten über Danzig und Gdingen ist im ständigen Steigen begriffen. Die Steigerungen erfolgen größtenteils auf Kosten Stettins und finden ihre Begründung in der trotz näherer Entfernung vielfach weit ungünstigeren Stettiner Tariffage. Die Kammer hat sich daher veranlaßt gesehen, in einer weiteren Tariffdenkschrift ihre dringendsten Tariffwünsche der Reichsbahn zu unterbreiten, und zwar enthält diese Denkschrift zu einem erheblichen Teil Tariffwünsche, die seit Jahren vorgebracht und seit Jahren von der Reichsbahn abgelehnt werden. 90 % der Stettiner Eisenbahntariffwünsche erstreben keine Verbesserung der Tariffage zwecks Gewinnung neuer Verkehre, sondern sie bezwecken nur die Einsetzung von tarifarischen Schutzmitteln zwecks Erhaltung des alten Transits. Hierunter fallen auch die in ständiger Wiederholung beantragten Zulaufstarife zu den Oderumschlagshäfen, die wohl erst durchzusetzen sein werden, wenn der Kraftwagenverkehr organisiert und die Anschlußkanäle oder Schlepfbahnen in das oberschlesische und tschechische Industriegebiet fertiggestellt sein werden. Einen Tarifferfolg der letzten Zeit möchte ich hervorheben, die Einführung des Exportkohlentarifs mit einem Satz von 5,70 RM von Oberschlesien nach Stettin. Hoffentlich wird hierdurch der langersehnte Kohlenexport über den Stettiner Hafen neu belebt.

Zu den auf Erhaltung der Stettiner Verkehrswirtschaft abzielenden Maßnahmen gehören die Warnungen, die die Kammer gegen im Rahmen der Osthilfe geforderte Eisenbahntariffexperimente, die sogenannten langen Ost-Westtarife erhoben hat. Unter keinen Umständen wird Stettin es zulassen dürfen, daß die östlichen Gebietsteile Ausnahmetarife und Refakation auf bestimmte Verkehre im Wege der Osthilfe unter Aufwendung von Reichsmitteln durchsetzen, nachdem die sachkundige Reichsbahn die Erstellung derartiger Tarife mit Rücksicht auf die unübersehbaren Schädigungen der See- und Flußschiffahrt und die starken Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der deutschen Wirtschaft abgelehnt hat. Es kann hier nur noch einmal auf die beachtenswerten, auf langjährigen Erfahrungen basierende warnende Kritik hingewiesen werden, der die Königsberger Industrie- und Handelskammer das reichsseitige Eisenbahnrefaktienwesen in Ostpreußen unterzogen hat, und ich kann nur die Hoffnung aussprechen, daß das Reichsverkehrsministerium alle die Tariffwünsche ablehnt, von deren Einführung auch nur geringste Verkehrsverschiebungen zu Ungunsten der deutschen See- und Flußschiffahrt, oder geringste Wettbewerbsverschiebungen deutscher, insbesondere ostdeutscher Wirtschaftsunternehmen, oder die geringsten Schädigungen des Seehafens Stettin zu befürchten sein würden. Sollten trotz aller Warnungen derartige Ausnahmetarife unter Zuzug von Reichsmitteln erstellt werden, so müssen vor ihrer Einführung nicht nur die Kreise und Gebietsteile, die diese Tarife wünschen, sondern auch diejenigen, die von ihrer Erstellung schwere Nachteile und Schädigungen erwarten, gehört werden, und die Durch-

führung dieser Tarifmaßnahmen muß einer ständigen Ueberwachung durch Sachverständige aller ostdeutschen Gebiete unterliegen.

Im übrigen hat die Kammer auf eisenbahntarifarischem Gebiet im letzten halben Jahr 62 Gutachten ausgearbeitet und Anträge gestellt, die im Rahmen dieser Uebersicht nicht einzeln erwähnt werden können, die aber im Jahresbericht einzeln aufgeführt werden sollen.

Binnenschiffahrt.

Die von der Flußschiffahrt gewünschte Verkürzung der gesetzlichen Lade- und Löschfristen ist bekanntlich durchgeführt. Für eine Erhöhung der gesetzlichen Liegegeldsätze hat sich die Industrie- und Handelskammer zu Stettin bisher nicht auszusprechen vermocht. Die Angelegenheit unterliegt jedoch auf Wunsch der beteiligten Kreise weiterer Prüfung. Für die Oderschiffahrt ist weder das Jahr 1929 noch das Jahr 1930 günstig gewesen. Die Oderwasserstände waren ganz unzureichend. Versommerungen mit ihren überaus nachteiligen Folgen waren an der Tagesordnung. Um so brennender ist das Bedürfnis auf endliche Umwandlung des Oderstroms aus einem Steppenfluß in eine vollschiffige Wasserstraße. In dieser Frage ist sich, wie die Oderkundgebung vom 3. März 1930 zeigte, der gesamte Osten einig. Ich versage es mir, die bekannten Forderungen zu wiederholen. Nur muß ich betonen, daß der Osten es weder versteht, noch dulden will, daß an den spärlichen, für Staubecken und Regulierungen für die Oder zur Verfügung gestellten Etatismitteln aus Sparsamkeitsgründen in stärkerem Ausmaße Abstriche erfolgen, als an den für den Mittellandkanal und andere westdeutsche Wasserstraßen und Projekte eingestellten Mitteln. Wir erwarten, daß entgegen der bisherigen Praxis Abstriche der für ostdeutsche Wasserstraßenbauten vorgesehenen Mittel ganz unterbleiben, zumindestens aber mit Rücksicht auf die schweren Nöte des Ostens im geringeren Ausmaße erfolgen, als für die westdeutschen Projekte. Da es anscheinend nicht gelingt, die Reichsbahngesellschaft zu durchgreifenden tarifarischen Schutzmaßnahmen gegenüber den polnischen Angriffen auf den Stettiner Verkehr zu veranlassen, so muß alles getan werden, um die Oderwasserstraße als vollwertigen und ersten Aktivposten in diesen Abwehrkampf einzusetzen. Daß keine Zeit mehr zu verlieren ist, beweisen, abgesehen von den erwähnten Tatsachen, die intensiven Anstrengungen Polens zur Regulierung des Weichselstromes. Für die Unterhaltung der unteren Weichsel hat Polen bereits 15 Millionen Zloty ausgegeben. Im Jahre 1929 wurde vom polnischen Ministerrat ein Gesetzentwurf über die Regulierung und Schiffbarmachung des Weichselstroms beschlossen, der für die erste fünfjährige Bauperiode 90 Millionen Zloty und für die zweite 274 Millionen Zloty vorsieht. Kommt uns Polen auch hier zuvor, so ist eine der letzten und größten Möglichkeiten, der ostdeutschen Verkehrswirtschaft und dem Seehafen Stettin das zu erhalten, was ihm zukommt, auf Jahrzehnte verschüttet.

Die Kammer war gleichfalls gezwungen, in allerletzter Zeit gegen drohende Verkürzung der für das Schiffshebewerk in Niederfinow bewilligten Bauraten Widerspruch zu erheben. Unter den obwaltenden Umständen ist die leider keineswegs unmögliche Schließung der unzulänglichen Schleusentreppe für Stettin gänzlich unerträglich, denn sie bedeutet völlige Unterbrechung der Berlin—Stettiner Binnenschiffahrt.

Ueber den Donau—Elbe-Kanal, der für den Seehafen Stettin und die gesamte Wirtschaft des östlichen Mittel-

Schlesische Dampfer-Compagnie - Berliner Lloyd

Aktiengesellschaft — Zweigniederlassung Stettin

Regelmäßiger, zuverlässiger

Eildampferverkehr

		Reisedauer
Stettin—Berlin	täglich	ca. 1½ Tag
Stettin—Breslau	2 mal wöchentlich	ca. 4 Tage
Stettin—Magdeburg	3 mal wöchentlich und umgekehrt	ca. 4 Tage

Prompter

Schleppkahnverkehr

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

Betriebsmittel der Gesellschaft

40 Eilfrachtdampfer, 70 Schleppdampfer, 35 Motorkähne, 334 Frachtkähne, 200 Leichter, Schuten u. kl. Fahrzeuge

Direktionssitz Hamburg.

europas von ungewöhnlicher Bedeutung ist, möchte ich mich im Rahmen dieses Ueberblickes nicht weiter auslassen, da Ende dieses Monats Herr Ministerialrat Meierle aus Prag auf Einladung des Pommerschen Binnenschiffsvereins über dieses Thema einen grundlegenden Vortrag halten wird.

Die Vorgänge auf dem Landesproduktenmarkt hat die Kammer mit großer Aufmerksamkeit verfolgt und ist in mehreren Eingaben an die zuständigen Ministerien für die Belange der Mühlenindustrie und des Landesproduktenhandels eingetreten. Die von den mit Reichsmitteln ausgestatteten Getreidegesellschaften, der Getreidehandelsgesellschaft und der Getreide-Industrie und Commissions-A.-G., dem sogenannten Scheuer-Konzern, durchgeführten Roggenstützungsmaßnahmen haben der Mühlenindustrie und dem Getreidehandel großen Schaden zugefügt, ohne daß das Ziel, der Landwirtschaft einen ausreichenden Roggenpreis zu sichern, erreicht worden ist. Namentlich die Ende August, Anfang September durchgeführte Stützungsaktion auf dem Berliner Getreidemarkt hat gezeigt, daß mit solchen Mitteln, wie sie von der Reichsregierung angewandt worden sind, eine durchgreifende Unterstützung der Landwirtschaft nicht herbeigeführt werden kann. Denn der Wert der gesamten deutschen Roggenernte reicht nicht annähernd an das heran, was die Landwirtschaft an Steuern und sozialen Lasten aufzubringen hat, und beträgt nur einen geringen Bruchteil der gesamten landwirtschaftlichen Produktionskosten. Nur ein Abbau der Steuern, Zinsen und sozialen Lasten, unter welchen nicht allein die Landwirtschaft, sondern auch die gesamte übrige Wirtschaft zu leiden hat, kann eine Besserung der Wirtschaftslage bringen.

Eingehend hat sich die Kammer auch mit dem Entwurf eines Handelsklassengesetzes für landwirtschaftliche Erzeugnisse beschäftigt. Infolge der Auflösung des Reichstages ist dieser Gesetzentwurf im Reichstage selbst nicht mehr zur Beratung gekommen. Da aber zu erwarten ist, daß dieser Entwurf auch dem neuen Reichstage vorgelegt wird, hat die Kammer ihre besonderen Wünsche zu dem Handelsklassengesetz dem Deutschen Industrie- und Handelstag vortragen. Aehnliche Vorgänge wie auf dem Roggenmarkt haben sich auch auf dem Kartoffelmarkt abgespielt, auf dem ebenfalls Stützungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Da an diesen Stützungsmaßnahmen nur die genossenschaftlichen Kartoffelflockenfabriken beteiligt wurden, hat die Kammer gegen diese Ausschaltung des freien Handels bei den zuständigen Ministerien protestiert und gefordert, daß dem freien Handel die gleichen Rechte wie den Genossenschaften zugestanden werden.

Von der **Stettiner Börse** ist zu berichten, daß sie am 1. Juli 1930 eine neue Börsenordnung erhalten hat. Es ist dies die 4. Börsenordnung seit Bestehen der Börse, deren alleinige Trägerin bekanntlich die Industrie- und Handelskammer ist. Die Umarbeitung der bis dahin geltenden Börsenordnung von 1896 war nicht nur mit Rücksicht auf die veränderten Zeitverhältnisse, sondern auch auf die inzwischen erfolgte Umwandlung der Korporation der Kaufmannschaft in die Industrie- und Handelskammer notwendig, weil nach der alten Korporationsverfassung sämtliche Korporationsmitglieder Zutritt zur Börse hatten. Nach der neuen Börsenordnung gliedert sich die Börse zu Stettin in 3 Abteilungen:

- Wertpapierbörse,
- Produktenbörse,
- Warenbörse.

Auch in diese Börsenordnung ist das Privileg übernommen worden, daß die amtliche Feststellung der Börsenpreise ohne Mitwirkung von Kursmaklern erfolgt. Es ist bestimmt worden, daß die Feststellung der Börsenpreise für landwirtschaftliche Produkte durch Notierungsausschüsse, für andere Handelsgegenstände durch die von der Industrie- und Handelskammer bestellten einzelnen Notierungskommissare erfolgt.

Durch den preußischen Minister für Handel und Gewerbe ist ferner angeordnet worden, die amtlichen Notierungen der preußischen Wertpapierbörsen nach einem einheitlichen Schema vorzunehmen. Diesem Erlaß entsprechend ist während der Berichtszeit auch der Kurszettel der Stettiner Wertpapierbörse genormt worden. Die Notierungen nach diesem Schema werden seit dem 1. September d. Js. vorgenommen.

Ich möchte schließlich noch einige Zahlen geben, die den Umfang der Tätigkeit der Kammer aufschlußreich sind:

In der Zeit vom 1. April bis zum 1. Oktober d. Js. stellte die Kammer 88 Ehrenurkunden, 624 Ursprungszeugnisse und 770 sonstige dem Handelsverkehr dienende Bescheini-

gungen sowie 34 Stauungsatteste aus. Bei den verschiedenen Schiedsgerichten, die von der Kammer unterhalten werden, gingen während der Berichtszeit 62 neue Klagen ein. Die Zahl der Qualitätsarbitragen in der Berichtszeit betrug 89. Das Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer erteilte 1578 Auskünfte.

Einzelhandel.

Aus dem den Einzelhandel betreffenden Fragenkomplex hat sich die Kammer sehr lebhaft mit der Freigabe der Verkaufssonntage befaßt. Die Angelegenheit hat damit ihre vorläufige Erledigung gefunden, daß der stellvertretende Regierungspräsident in Stettin mit Schreiben vom 9. September 1930 der Kammer mitgeteilt hat, er habe angeordnet, daß künftig nur noch 2 Sonntage vor Weihnachten als Verkaufssonntage von den Ortspolizeiverwaltungen freigegeben werden würden. Weiter habe er bezüglich der der Zuständigkeit der Polizeiverwaltungen überlassenen, weiteren 4 Verkaufssonntage im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidenten in Köslin und voraussichtlich auch des Regierungspräsidenten in Stralsund verfügt, daß die Ortspolizeiverwaltungen künftig nur noch 3 Sonntage von sich aus freigeben dürften, wobei den Polizeiverwaltungen nahegelegt worden sei, daß sie im Interesse der Landbevölkerung 2 Verkaufssonntage in die Zeit der Ernte legen möchten. Weitere Sonntage dürften von den Polizeiverwaltungen künftig nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Regierungspräsidenten freigegeben werden, nachdem vorher die Vertretungen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber angehört worden seien.

Diese Regelung hat, abgesehen von der rechtlichen Frage, ob der Regierungspräsident das den Polizeiverwaltungen zustehende Recht der Freigabe von Verkaufssonntagen in der vorgesehenen Weise einengen darf, keineswegs die der Kammer angeschlossenen Firmen des Einzelhandels befriedigt. Als bereits im vergangenen Jahre die Freigabe des 3. Verkaufssonntages vor Weihnachten, des sogenannten Kupfernen Sonntages, in Frage gestellt wurde, hat die Kammer umfassende Erhebungen bei den Einzelhandelsfirmen ihres Bezirks veranstaltet, und es hat sich daraus ergeben, daß das Bedürfnis nach der Freigabe des 3. Sonntages vor Weihnachten doch bei der erheblich überwiegenden Mehrzahl der Firmen auf Grund des von ihnen an diesem Sonntage erzielten Umsatzes bejaht wurde. Es ist ganz selbstverständlich, daß nicht alle Geschäftszweige das Verlangen haben, an diesem Sonntage verkaufen zu können, daß es z. B. beim Lebensmittelhandel oder Tabakhandel wegfällt. Umgekehrt haben andere Geschäftszweige, wie vor allem der Textilhandel, am Kupfernen Sonntag erfahrungsgemäß recht beträchtliche Umsätze erzielt. Es muß deshalb die Frage auftauchen, ob eine durchweg einheitliche Regelung der Freigabe der Verkaufssonntage überhaupt angebracht ist. Die Freigabe enthält nicht eine Verpflichtung, die Geschäfte zu öffnen, sondern nur eine Berechtigung. Es wäre wohl denkbar, daß die Geschäftszweige, die kein Interesse an der Oeffnung ihrer Geschäfte haben können, an den in Betracht kommenden Sonntagen durchweg geschlossen halten. Die Einheitlichkeit der Regelung wird in regionaler Beziehung vielfach begrüßt. Es kann aber nicht daraus folgen, daß die im Westen Deutschlands getroffenen Regelungen auch im Osten zweckmäßig sind, denn die Verhältnisse liegen hier doch ganz anders. Auch innerhalb der östlichen Gebiete ist es durchaus zweifelhaft, ob die Regelung für die großen Städte zweckmäßig dieselbe ist wie für die kleineren Städte und ländlichen Ortschaften. In einer Sitzung am 8. August d. Js. hat der Regierungspräsident den Arbeitnehmer- und Arbeitgeberkreisen Gelegenheit gegeben, sich über ihre Wünsche auszusprechen. Er hat jedoch auch Vertreter der Handelskammer geladen, und es war nur bedauerlich, daß einmal das von der Kammer dem Regierungspräsidenten eingereichte Material über das Ergebnis ihrer Ermittlungen in dieser Sitzung überhaupt nicht verhandelt wurde, und daß im übrigen der Entschluß des Regierungspräsidenten schon vor dieser Aussprache feststand, sodaß diese eigentlich überflüssig war. Die Handelskammer kann es im Rahmen des ihr gesetzlich zugewiesenen Pflichtenkreises nicht als ihre Aufgabe betrachten, einseitig die Interessen der Arbeitgeber wahrzunehmen. Ihre Aufgabe ist vielmehr lediglich die Förderung der deutschen Wirtschaft, soweit es irgend in ihrer Macht steht, und es wäre von diesem Gesichtspunkte aus durchaus denkbar gewesen, daß sie bei objektiver Würdigung der für und gegen die Freigabe der Sonntage vorgebrachten Gründe sich nicht in der Lage gesehen hätte, den Standpunkt der Einzelhan-

delsfirmen zu unterstützen. In der Sitzung am 8. August ist nun seitens der Vertreter der Arbeitnehmerorganisationen gegen die Freigabe der Verkaufssonntage im bisherigen Umfange nur geltend gemacht worden, es bestehe bei den augenblicklichen wirtschaftlichen Verhältnissen deshalb kein Bedürfnis nach Aufrechterhaltung des bisherigen Standpunktes, weil die Kaufkraft des Publikums stark eingengt sei. Diese Begründung ist nach dem Standpunkt der Handelskammer keinesfalls stichhaltig. Es würde rein logisch daraus folgen, daß, sobald die Kaufkraft des Publikums wieder wächst, man sich darüber schlüssig werden müßte, ob die nunmehr verweigerten Verkaufssonntage wieder freizugeben seien. Es ist der Kammer zweifelhaft, ob die zuständigen Behörden sich in Zukunft diese unabweisbare Schlußfolgerung zu eigen machen werden. Im übrigen ist es aber von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus nach dem Standpunkt der Kammer auch unrichtig, wenn man die Verkaufsgelegenheiten in Zeiten geschwächter Kaufkraft einengt; gerade das Umgekehrte trifft zu.

Schließlich sei noch zu erwähnen, daß in den letzten Tagen der Kammer von der Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp die Nachricht zugegangen ist, daß der dortige Regierungspräsident auf Grund der Vorstellungen der dortigen Kammer die Freigabe des 3. Sonntages vor Weihnachten in diesem Jahre doch wieder in Erwägung gezogen hat. Sollte der Regierungspräsident in Köslin seinen bisherigen Standpunkt ändern, so hält die Kammer es für selbstverständlich, daß auch der hiesige Regierungspräsident in dieser Sache gehört wird.

Sodann hatte die Kammer sich bei der Durchführung von Konkursausverkäufen wiederholt mit einer besonderen Erscheinung des unlauteren Wettbewerbs zu beschäftigen gehabt. Es handelt sich um Fälle, in denen durch den Konkursverwalter der Warenbestand der Konkursmasse einem Dritten zur Verwertung im Ausverkauf übertragen wird, wogegen dieser Dritte einen bestimmten Betrag als Garantiesumme hinterlegt und an dem diese Summe übersteigenden Erlös des Ausverkaufs noch mit meist etwa 90% beteiligt ist, während nur der Rest dieses Mehrbetrages, also etwa 10% der Masse zufließt. Die Anwendung dieses Verfahrens wird von allen Wirtschaftskreisen als unzulässig und als Umgehung des § 6 U.W.G. angesehen. Auch die Rechtsprechung hat sich dieser Auffassung angeschlossen. Der § 6 bestimmt, daß die Bezeichnung „Konkursausverkauf“ nur dann Verwendung finden darf, wenn die Warenmenge tatsächlich zum Bestande einer Konkursmasse gehört. Im Falle eines Verkaufs also darf der neue Eigentümer des Warenbestandes nicht mehr auf die Herkunft aus einem Konkurs hinweisen. Dadurch, daß der Verkauf umgangen wird und an seiner Stelle ein Garantievertrag konstruiert wird, bei dem aber die hinterlegte Garantiesumme nichts weiter darstellt als die vorläufig noch nicht überreignete Kaufsumme, soll also dem neuen Eigentümer die Möglichkeit, die wirkungsvolle Reklamebezeichnung zu verwenden, vorbehalten bleiben, so daß gerade der Zweck des § 6 U.W.G., die Verwendung dieser Bezeichnung nur dann zuzulassen, wenn noch die Masse Nutznießer von der Werbekraft dieser Bezeichnung bleibt, beseitigt wird.

Die Kammer hat gegen dieses Verfahren in mehreren Fällen mit Erfolg Stellung genommen. Interessant ist, daß in einem Falle versucht wurde, noch einen weiteren Umgehungsversuch dadurch vorzunehmen, daß der Garant nunmehr als Angestellter in dem Vertrag erschien und die Garantiesumme als hinterlegte Kautions bezeichnet wurde. Auch dieses Verhältnis, das in dem in Rede stehenden Fall wirtschaftlich dasselbe bedeutete, mußte als Verstoß gegen § 6 U.W.G. aufgefaßt werden und wurde daher von der Kammer für unzulässig erklärt.

Im übrigen hat das Ausverkaufswesen die Kammer nach wie vor lebhaft beschäftigt. Wiederholt mußten größere Warenlager durch Vertrauensleute der Kammer überprüft werden, um die Veranstaltungen bezüglich eines Vorschubes oder Nachschubes von Waren zu kontrollieren. Darüber hinaus wurden in zahlreichen Strafsachen wegen unlauteren Wettbewerbes ausführliche Gutachten von der Kammer erstattet.

Endlich sei noch erwähnt, daß die Kammer sich während der Berichtsperiode wiederholt mit der Auslegung des Wanderlagersteuergesetzes beschäftigen mußte. Dieses Gesetz war durch eine Novelle vom 12. Juni 1930 abgeändert worden, die am 8. Juli 1930 in Kraft getreten ist. Für den Einzelhandel brachte diese Novelle zwei wichtige Neuerungen, die es ermöglichten, den Kampf des angesessenen Gewerbes gegenüber dem Wanderhandel er-

folgreicher für den Einzelhandel zu gestalten. Zunächst ist die Gleichstellung der sogenannten Musterlager, soweit in ihnen Verbraucher als Besteller auftreten, mit den übrigen Wanderlagern herbeigeführt worden. Außerdem ist die bisher im Gesetz verankerte Freistellung des Lebensmittel-einzelhandels von der Wanderlagersteuer aufgehoben worden, sodaß jetzt also auch diejenigen Wanderlager, in denen der Verkauf von Lebensmitteln betrieben wird, zur Wanderlagersteuer herangezogen werden müssen.

Der Einzelhandel hat allerdings, wie aus zahlreichen an die Kammer gerichteten Anfragen von Einzelfirmen und Ortsausschüssen hervorgeht, die Erwartungen, die er mit dem Gesetz verknüpfte, etwas zu hoch gespannt. Das Gesetz will nach wie vor nur den Wanderlagerbetrieb treffen, keineswegs aber als Handhabe im Kampfe gegen den Hausierhandel dienen. Aus den Protokollen der Landtagsberatungen geht diese Tendenz eindeutig hervor. Wenn der Einzelhandel zu große Erwartungen an das Gesetz knüpfte, hat dies seinen Grund darin, daß der Text des Gesetzes jetzt erläutert, wann ein umherziehendes Fahrzeug als feste Verkaufsstätte anzusehen ist. Die Auslegung dieser Erläuterung wurde auf der einen Seite von dem bodenständigen Einzelhandel insoweit etwas zu weit gefaßt, als man versuchte, nunmehr jeden Hausierer, der sich eines Kraftfahrzeuges bedient, zur Wanderlagersteuer heranzuziehen. Auf der anderen Seite wandten sich jedoch auch Firmen an die Kammer, die nach der Formulierung des Gesetzes glaubten, zu Unrecht zur Wanderlagersteuer herangezogen zu sein. Es sei zum Beispiel ein Fall erwähnt, in dem eine Jungbierbrauerei des Kammerbezirks, die das sogenannte Erntebier mit Fuhrwerken und Kraftfahrzeugen an die ländliche Bevölkerung im Wege des Hausierhandels absetzte, von verschiedenen Gemeinden nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes zur Wanderlagersteuer herangezogen wurde. In diesem Fall mußte die Kammer dafür eintreten, daß die Besteuerung dieses Betriebes unterblieb.

Eisbrecher-Verwaltung.

Die Eisbrecher-Verwaltung ist infolge des sehr milden Winters, an dem die Eisbrecher nur an 13 Tagen unterwegs waren, in der Lage gewesen, ihre Verluste aus den beiden Vorjahren in Höhe von fast $\frac{1}{2}$ Million zu $\frac{3}{7}$ wieder auszugleichen. Um der falschen Vorstellung zu begegnen, daß die Eisbrecher in den Jahren, in denen sie wenig oder gar nicht fahren, auch keine erheblichen Betriebs- und Unterhaltungskosten erfordern, sei mitgeteilt, daß diese Kosten sich in diesem günstigen Jahre auf 223 000,— RM. beliefen. Der neue Tarif, der dem Reichsverkehrsminister für die bevorstehende Eisbrecherperiode von der Kammer vorgeschlagen wird, wird im wesentlichen dieselben Sätze enthalten, wie der letzte Tarif, der sich unter Berücksichtigung der durch die Häfen Danzig und Gdingen für den Hafen Stettin geschaffenen Wettbewerbsverhältnisse bewährt hat.

Wiegeamt.

Zum ersten Mal seit Bestehen des Wiegeamtes muß der Bericht über dieses Institut in zwei Teile zerfallen, und zwar muß Bericht erstattet werden über das alte Wiegeamt bis zum 1. Mai 1930, über das dann an seine Stelle tretende neue Stettiner Wiegeamt und über die mit dem gleichen Zeitpunkt von dem neuen Wiegeamt getrennte Elevatorenverwaltung. Aus zwingenden gesetzlichen Gründen mußte nämlich das Wiegeamt in seiner alten Form aufgelöst werden, und konnten dessen Stammlaute nicht mehr Angestellte dieses Wiegeamtes bzw. der Industrie- und Handelskammer bleiben, sondern mußten freie, selbständige Gewerbetreibende werden. Diese neue Organisation ist das Ergebnis langwieriger Vorarbeiten, monatelanger Besprechungen mit den Stammlauten und Ueberlegungen im Kreise des Direktoriums. Der Erfolg ist, daß nunmehr mit dem 1. Mai d. Js. die „beeidigten und öffentlich angestellten Wäger zu Stettin in losem Zusammenschluß eine freie Vereinigung bilden, die dazu dient, die einkommenden Bestellungen auf die einzelnen Wäger zu verteilen, die angemessene Durchführung der Arbeiten zu überwachen, die dafür anfallenden Entgelte einzuziehen und diese wiederum nach bestimmten Grundsätzen zu verteilen, wobei gewisse Sicherungen für die Zukunft der Wäger sowie auch Rücklagen für Wohlfahrtszwecke berücksichtigt werden.

In seiner neuen Form hat sich das Stettiner Wiegeamt als Vereinigung öffentlich angestellter und beeidigter Wäger, als selbständiger Gewerbetreibender bereits fünf Monate bewährt, und man kann wohl sagen, daß bisher der Betrieb reibungslos verlaufen ist, so daß den Kunden des Wiegeamtes, also der Kaufmannschaft der Stadt Stettin,

kaum Nachteile aus der Umstellung des Wiegeamtes erwachsen sind. Vielmehr sicherten die für den Uebergang des alten in das neue Institut getroffenen Vorsichtsmaßnahmen eine ununterbrochene geregelte und ordnungsmäßige Durchführung aller laufenden Arbeiten. Der Beschäftigungsgrad des Wiegeamtes war vor und nach der Umstellung sehr gut. So wurden in der Zeit vom 1. Januar 1930 bis zum 30. September d. Js. von den Wägern tarifmäßige Verwiegungen im Umfang von 418 000 to durchgeführt, während im ganzen Jahr 1929 nur 375 000 to tarifmäßig verwogen wurden. An Arbeiten im Tagelohn wurden 2730 Tage geleistet gegenüber 3200 Tagen im ganzen Jahr 1929. — Seit der Umstellung des Wiegeamtes am 1. Mai 1930 ergeben sich folgende Ziffern: Tarifmäßig verwogen wurden Mengen von 170 000 to, Tagelohnarbeiten wie z. B. Wiegen von nicht tarifmäßigen Gütern, Zählen und Probenahmen wurden mit 1351½ Tagewerken durchgeführt. Der Umfang dieser Arbeiten gewährleistete den Wägern auch nach der Umstellung des Wiegeamtes ein angemessenes Einkommen und die programmmäßigen Rücklagen, so daß wohl die Wäger mit den Ergebnissen zufrieden sein können und auch die Kunden anerkennen müssen, daß ihnen nach wie vor eine prompte Bedienung und einwandfreie Arbeit geleistet worden ist. Die Umwandlung des Wiegeamtes hat, wie gesagt, zur Folge, daß die bisher mit diesem Institut vereinigte Elevatoren-Verwaltung auch verwaltungsmäßig völlig von dem verbleibenden Stettiner Wiegeamt getrennt wurde, wenn auch zunächst noch aus praktischen Rücksichten die gleichen Kontorräume benutzt werden. Mit dem 31. Dezember d. Js. wird jedoch auch hierin eine Aenderung eintreten, da mit diesem Zeitpunkt auch die unmittelbare Verwaltung der Elevatoren in die Räumlichkeiten der Industrie- und Handelskammer verlegt wird. Die Entwicklung der Elevatoren-Verwaltung ist gegenüber den Vorjahren noch in erheblich verstärktem Tempo vor sich gegangen. Wenn

im Jahre 1927	60 000 to
im Jahre 1928	74 000 to
im Jahre 1929	193 000 to

umgeschlagen wurden, so war schon diese Steigerung der Umschlagsziffern ein Zeichen für die gesunde Basis des Stettiner Hafens als Getreideumschlagsplatz. Im Jahre 1930 sind jedoch schon in den ersten neun Monaten bis zum 30. September 210 000 to Getreide von den Elevatoren der Industrie- und Handelskammer umgeschlagen worden, also 17 000 to mehr als im ganzen Jahre 1929, welches auch bereits einen Rekord gegenüber den Vorjahren erbracht hatte. Bei diesen Ziffern ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Elevatoren-Verwaltung ihren Gerätepark seit 1927 zahlenmäßig um das Doppelte, leistungsmäßig aber um ein



Velour-Hüte
die große Mode

Der rauhe Huf
zum Ulster!

von **5,00** an bis zu den feinsten
Weltmarkenhüten

Mützen von **2,50** an

Reparaturen erstklassig,
schnell.

Stettin
Breite Straße 6
Ruf 26020

Vielfaches vergrößert hat. Im Jahre 1927 waren nur zwei Elevatoren vorhanden mit einer Leistungsfähigkeit von 30 und 50 to, am 20. April 1928 wurde ein dritter Elevator mit einer Leistungsfähigkeit von 60 to eingestellt. Mit diesem Gerät war es möglich, in verstärktem Umfange an dem gesteigerten Getreideumschlag über Stettin im Jahre 1929 teilzunehmen. — Schon 1 Jahr später wurde ein vierter Elevator in Auftrag gegeben, der eine Leistungsfähigkeit von etwa 90—100 to aufweist und der Ende April 1930 zur Ablieferung kam. Er hat an der in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1930 umgeschlagenen Menge von 210 000 to mit 43 000 to teilgenommen.

Nach der Lage des Getreidemarktes scheint man erwarten zu können, daß sich die bisher über Stettin getätigten Getreideverladungen auch in der näheren Zukunft in etwa gleichem Umfange fortsetzen werden. Wenn auch bei dem augenblicklichen Stand des Geräteparks es im allgemeinen möglich ist, allen Anforderungen an Umschlagsgeräten zu genügen, zumal Spediteure sich noch Hamburger Saugheber haben kommen lassen, wird man doch bei weiterer Steigerung des Umschlages über Stettin dem Gedanken nähertreten müssen, einen weiteren Getreideheber zu beschaffen.

Hieran anschließend hält der Geschäftsführer der Deutsch-polnischen Handelskammer in Breslau, Dr. Heidrich, einen Vortrag über die Marktlage in Polen, der in der nächsten Ausgabe des „Ostsee-Handel“ zum Abdruck gelangen wird.

Stettins Hafenvorkehr von Januar bis September 1930.

Dreivierteljahresbericht der Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.

Der Verkehr im Stettiner Hafen hat in der Summe der verflossenen 9 Monate des Jahres sowohl hinsichtlich der Schiffsbewegung wie auch nach Mengen des seewärtigen Güterumschlages im Vergleich zur entsprechenden Zeit des Vorjahres insgesamt einen beachtlichen Zuwachs erfahren, wengleich in den letzten Monaten, hervorgerufen durch die allgemein ungünstige wirtschaftliche Lage, ein Rückgang eingetreten ist.

Der Schiffsverkehr war, begünstigt durch den milden Winter, auch in den ersten Monaten lebhafter als im Vorjahre. Insgesamt gingen während der Berichtszeit 990 Schiffe mit 828 826 cbm NR mehr ein.

Der seewärtige Schiffsverkehr.

a) Eingang.

Monat	1930		1929	
	Anzahl der Schiffe	cbm NR	Anzahl der Schiffe	cbm NR
Januar	306	387 707	205	286 360
Februar	296	380 117	28	43 336
März	457	588 364	73	166 209
April	434	585 590	377	530 990
Mai	502	655 157	445	607 668
Juni	556	769 457	455	674 843
Juli	549	728 827	495	711 446
August	512	690 013	519	761 998
September	485	629 075	540	802 571
Zus.	4127	5 414 307	3137	4 585 421

b) Ausgang.

Monat	1930		1929	
	Anzahl der Schiffe	cbm NR	Anzahl der Schiffe	cbm NR
Januar	293	386 314	201	290 454
Februar	290	385 223	37	75 402
März	418	514 921	61	116 188
April	505	618 359	358	523 150
Mai	519	718 735	448	645 958
Juni	552	750 178	452	626 416
Juli	587	703 802	491	702 775
August	538	707 644	508	802 720
September	497	618 003	472	725 208
Zus.	4199	5 403 179	3028	4 508 271

Bei der Aufteilung des Schiffsverkehrs nach Flaggen entfällt das Mehr vor allem auf die am stärksten in Stettin vertretene deutsche Flagge, aber auch die Flagge Dänemarks war 169 mal, Hollands 28 mal, Lettlands 7 mal, Englands und Schwedens 4 mal häufiger vertreten. Insbesondere fällt der verhältnismäßig starke Zugang der russischen Flagge mit 20 Schiffen gegenüber 6 Schiffen in der Vergleichszeit auf. Demgegenüber steht ein geringer Rückgang der einlaufenden norwegischen, finnländischen, dänziger und griechischen Flagge.

Stettins seewärtiger Schiffseingang
in den ersten 9 Monaten 1930 (1929) nach Flaggen geordnet.

Flagge	1930		1929	
	Anzahl der Schiffe	cbm NR	Anzahl der Schiffe	cbm NR
Deutschland	2796	3 503 631	2024	2 973 332
Amerika (U.S.A.)	4	40 264	2	20 327
Belgien	3	12 652	3	6 027
Dänemark	540	596 839	371	441 526
Danzig	11	50 052	16	26 647
England	52	178 378	48	159 621
Estland	16	17 478	10	17 672
Finnland	40	127 339	47	137 059
Frankreich	1	4 031	1	4 031
Griechenland	10	59 568	13	72 183
Holland	135	130 927	107	124 355
Italien	—	—	2	10 895
Japan	1	9 894	—	—
Lettland	27	73 332	20	47 068
Litauen	4	6 310	—	—
Norwegen	129	221 262	138	238 419
Oesterreich	3	1 507	—	—
Panama	1	736	—	—
Polen	6	29 148	4	16 879
Rußland	20	55 164	6	24 031
Schweden	327	291 719	323	260 608
Spanien	1	3 896	2	9 141
Zus.:	4127	5 414 307	3137	4 585 421

Der seewärtige Güterverkehr weist in der Summe der ein- und ausgegangenen Waren trotz Rückganges der Einfuhr um 1% infolge der Steigerung der Ausfuhr um 33% ein wesentliches Mehr gegenüber 1929 auf. Der Rückgang der Einfuhr in den letzten Monaten findet seine Erklärung in dem milden Winter, der auch im ersten Vierteljahr lebhaftere Güterbewegung als sonst gestattete, und in der diesmal frühzeitiger vorgenommenen Rohstoffeindeckung Südost-Europas, so daß namentlich die Erzfahrten im September erheblich zurückgingen.

Die Ausfuhr ist dagegen im Vergleich aller Monate zum Vorjahre — ausgenommen im Mai — wesentlich stärker und zwar wegen der besonders lebhaften Getreidevers Schiffungen, die mit 671 000 t nicht nur ein Mehr von 320 000 t gegenüber der vorjährigen Vergleichszeit, sondern überhaupt einen Rekord der in der Vor- und Nachkriegszeit über Stettin zur Verladung gebrachten Getreidemengen bedeuten.

Der seewärtige Güterverkehr.

Mengenangabe in to zu 1000 kg.

Monat	Einfuhr		Ausfuhr		Insgesamt	
	1930	1929	1930	1929	1930	1929
Januar	113 199	127 715	124 141	84 442	237 340	212 157
Februar	115 793	7 928	114 864	24 442	230 657	32 370
März	224 363	80 464	184 437	45 325	408 800	125 859
April	266 645	240 901	196 936	197 341	463 581	438 242
Mai	321 351	297 009	159 175	179 325	480 526	476 394
Juni	384 501	368 147	162 778	113 738	547 279	481 885
Juli	348 777	397 410	136 159	126 332	484 936	523 742
August	343 612	430 641	161 383	150 855	504 995	581 496
Septbr.	260 440	458 581	176 239	138 870	436 679	597 451

Zus.: 2 378 681 2 408 796 1 416 112 1 060 800 3 794 793 3 469 596

Zergliedert man den Warenverkehr nach ein- und ausgehenden Warenarten, so sind in der Einfuhr Zugänge an Erzen, Kohlen, Düngemitteln, Holz und auch Getreide, das für Stettin in der Hauptsache aber ein Ausfuhrgut ist, festzustellen gegenüber Rückgängen von Schrott, Sojabohnen, Zellulose und Heringen. Mit Ausnahme von Schrott handelt es sich aber um unbedeutende Mengen, die bei den natürlichen saisonweisen Schwankungen im nordeuropäischen Verkehr in der restlichen Zeit des Jahres noch ausgeglichen werden können.

In der Ausfuhr haben außer der bereits erwähnten besonders lebhaften Getreideausfuhr die Verladungen von Zucker, Zink, Mehl, Zement bei einem Rückgang von Braunkohlenbriketts, Düngemitteln und Zement zugenommen.

Die wichtigsten Güterarten in den ersten 9 Monaten.

Mengenangabe in to zu 1000 kg.

Güterart	a) Einfuhr.	
	1930	1929
Erze	717 000	708 000
Kohlen	604 000	585 000
Düngemittel	145 000	137 000
Sojabohnen und Leinsaat	103 000	121 000
Getreide	29 000	20 000
Alteisen	29 000	83 000
Holz	212 000	201 000
Heringe	48 000	51 000
Zellulose	29 000	34 000
Sonstige Güter	463 000	469 000

Güterart	b) Ausfuhr.	
	1930	1929
Getreide	671 000	351 000
Zucker	191 000	174 000
Mehl	53 000	52 000
Zink	35 000	30 000
Zement	25 000	33 000
Briketts	26 000	42 000
Düngemittel	15 000	33 000
Papier und Pappe	59 000	60 000
Kartoffelmehl	20 000	15 000
Sonstige Güter	321 000	271 000

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Verschlechterung der Wirtschaftslage im dritten Vierteljahr 1930. Wie aus dem, von Skandinavische Kreditaktiebolaget jetzt veröffentlichten Bericht über die Entwicklung der Wirtschaftslage in Schweden während des dritten Vierteljahres 1930 erhellt, hat sich die in allen Ländern herrschende Depression und die Verwirrung auf den Warenmärkten in Schweden zwar noch nicht durch Eintritt einer eigentlichen Tiefkonjunktur, wohl aber in Gestalt einer Konjunkturabflauung ausgewirkt, die sich über das ganze Land in der Exportindustrie geltend macht. Diese Konjunkturverschlechterung ist allerdings während der ersten drei Monate des zweiten Halbjahres immer deutlicher in Erscheinung getreten, hat aber doch im großen und ganzen keinen erheblichen Umfang annehmen können.

Auf dem Arbeitsmarkte ist nach dem 1. Juli insofern eine Verschlechterung zu bemerken, als die Statistik der Arbeitsvermittlung im August ein etwas ungünstigeres Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage zeigt. Dabei darf aber nicht vergessen werden, daß die Lage immer noch besser war als im gleichen Zeitraum 1925 bis 1928.

Der Wert der Ausfuhr an Industrieerzeugnissen hat während der letzten Zeit abgenommen, eine Erscheinung, bei der begrifflicherweise der Preisfall wesentlich mit beigetragen hat. Trotzdem haben die Erzeugnisse der Maschinenindustrie doch auch noch gerade in der letzten Zeit recht guten Absatz gefunden.

Unter Berücksichtigung des Preisrückgangs hat die Einfuhr und vermutlich auch die Ausfuhr in bezug auf Menge einen größeren Umfang angenommen als im vorigen Jahre. Erst während der letzten Monate hat der Außenhandel einen gewissen Rückgang aufzuweisen.

Der Geldmarkt ist als flüssig zu bezeichnen. Bemerkenswerterweise haben die Einzahlungen bei den Banken in dem Zeitraum August 1929 bis August 1930 eine Erhöhung um 180 Mill. Kr. oder um 5 Proz. erfahren.

In der gleichen Zeit ist bei den Banken der Ausleihungsüberschuß (einschließlich Rediskontierungen bei der Reichsbank) von 869,0 auf 814,7 Mill. Kr. zurückgegangen. Die Rediskontierungen sind verschwindend, nämlich nur 36 Mill. Kr. im August gegen 202 Mill. Kr. im gleichen Monat 1929.

Um das Kohlenabkommen. Die „Skandinavian Shipping Gazette“ veröffentlicht unter der Überschrift „Aktuelle Themen“ von Axel Gerfalk ihre Stellungnahme zu den eventuell bevorstehenden Kohlenvereinbarungen zwischen Großbritannien, Polen und Deutschland: Wenn auch die augenblickliche Preisunterbietung im wesentlichen den Produktionsländern zum Schaden gereicht, so wäre es doch auch im weltwirtschaftlichen Interesse, eine an und für sich so widerstandsfähige Industrie wie die des Kohlenbergbaus zu schützen. Die augenblickliche Sachlage ist die, daß Polen und Großbritannien im Kampf um das skandinavische Absatzgebiet gegenseitig ihre Preise drücken in der Hoffnung, dadurch den Gegner unschädlich zu machen. Da aber nicht nur England, sondern auch Polen zur Zeit auf ihren Export nach Skandinavien angewiesen sind, so dürfte dieser Konkurrenzkampf lediglich zum Schaden der Kohlenindustrie gereichen. Zum Zwecke eventueller Verhandlung wurde bekanntlich eine englische Delegation nach Skandinavien gesandt zur eingehenden Prüfung der dortigen Absatzverhältnisse. Wenn auch in England selbst noch starke Einwände gegen Unterhandlungsvorschläge gemacht werden, so fängt doch die Öffentlichkeit bereits an, sich mit derartigen Gedankengängen zu befassen, und da der Leiter dieser Delegation, Minister Shinwell, selbst ein starker Verfechter internationaler Vereinbarungen ist, so dürften die Aussichten auf ein Zustandekommen nicht ganz unberechtigt sein. Das Haupthindernis besteht zur Zeit in dem noch bestehenden deutschen Einfuhrverbot polnischer Kohle. Sobald dieses erst einmal aufgehoben ist, würde sich das Bild im Interesse aller wesentlich verschieben, da nun ein großer Teil des polnischen Exportes nach Deutschland geleitet werden und somit der skandinavische Markt günstigere Bedingungen für England bieten könnte. Man sieht infolgedessen den Ergebnissen der englischen Beratung mit größtem Interesse entgegen.

Einfuhr deutschen Prebhaferers — Angeblich zu Dumpingpreisen. Nach schwedischen Pressemeldungen soll deutscher Prebhafer zur Zeit zu einem Preise von 8,25 Kr. für 100 kg frei schwedischem Hafen angeboten werden. Die schwedische Landwirtschaft bezeichnet diesen Import als unerträgliches Dumping und hat das Landwirtschaftsministerium um schnelle Schutzmaßnahmen gebeten. In erster Linie sei eine Zollerhöhung erwünscht, notfalls könnte aber auch an die Einführung eines Färbungszwanges für allen ausländischen Hafer gedacht werden. „Svenska Dagbladet“ bringt die Meldung, die schwedische Regierung habe sich bereits mit der Hafer-Dumpingfrage beschäftigt, allerdings sei es ungewiß, ob die Regierung vor dem Zusammentritt des Reichstages (Januar 1931) etwas unternehmen könne.

Neue Hafenanbauten. Die schwedische Regierung hat beschlossen, für den Ausbau des Hafens von Gävle 15 Mill. Kronen zur Verfügung zu stellen. Für diesen Betrag sollen neue Hafenanlagen mit ausgedehnten Lösch- und Ladevorrichtungen angelegt werden, ferner ist die Erweiterung und Vertiefung der Hafeneinfahrt in Aussicht genommen. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 1931 beginnen.

Die Erzgruben der Vereinigten Stahlwerke müssen den Betrieb einstellen. Nach einer (TT)-Meldung an „Stockholms Dagblad“ haben die Intranget-Gruben in Garpenberg verschiedene Betriebs Einschränkungen vornehmen müssen, da es gegenwärtig unmöglich ist, Erz zu verkaufen oder zu exportieren. Falls die Wirtschaftslage so bleibt, wird man sogar gezwungen sein, zu Neujahr den produktiven Betrieb ganz einzustellen. Bei Durchführung dieser Maßnahme würden 80 bis 90 Mann zur Entlassung kommen. Das bei den Gruben, die bekanntlich den Vereinigten Stahlwerken gehören, lagernde Erz beträgt bereits 70 000 to.

Die demselben Konzern gehörige Jekengrube ist schon vor einiger Zeit stillgelegt worden.

Betriebs Einschränkungen nordschwedischer Sägewerke. Zuzufolge „Norrbotens Kuriren“ ist die Verwaltung von Munksunds Aktiebolag sowie verschiedene Sägewerksbesitzer in Norrland gezwungen, Produktions Einschränkungen vorzunehmen. Für die genannte Gesellschaft betrifft dies die Munksunds und Storfors Sägewerke im Piteabezirk. Die Einschränkungen umfassen 20 Proz., d. h. etwa 8000 Standards, und die Jahresproduktion wird nunmehr 40 000 bis 41 000 Standards betragen. — Bei Bergvikens Sagverk sind keine Stämme mehr an Land gerollt worden, und mit dem Eisgang wird daher dort die Sägearbeit aufhören.

Papierfabrik muß den Betrieb einstellen. Nach einer (TT)-Meldung aus Sundsvall an „Sydsv. Dagbl.“ haben die Arbeiter bei Matfors pappersbruk von der Fabrikleitung den Bescheid erhalten, daß der Betrieb bei dem Werk — falls

nicht unerwarteterweise noch inzwischen eine Besserung eintreten sollte — ab 26. Oktober eingestellt werden müsse. Als Grund wird die traurige Wirtschaftslage und der damit zusammenhängende Mangel an Aufträgen angegeben. Matfors pappersbruk gehört der Skönviks bolag und dem Kreugerkonzern gemeinschaftlich und beschäftigt etwa 200 Arbeiter.

Entlassungen bei der Svenska Amerikalinje. Nach einer Ritzaumeldung aus Götting an „Börsen“ sind unmittelbar nach der Ankunft des Dampfers der Svenska Amerikalinje „Gripsholm“ 70 Mann des Personals auf unbestimmte Zeit entlassen. Man rechnet damit, daß nach Einlaufen des Dampfers „Drottningholm“ derselben Linie nächste Woche ebenfalls etwa 25 Mann des Personals ihre Entlassung bekommen werden.

Neue Reederei in Heisingborg. Zuzufolge „Sydsv. Dgbl.“ ist dieser Tage in Helsingborg eine neue Reedereiaktiengesellschaft mit einem Mindestkapital von 150 000 und einem Höchstkapital von 450 000 Kr. gegründet worden. Die neugewählte Verwaltung besteht u. a. aus: Dr. W. Hakansson, Reeder August Anderson und Erich Hakansson sowie Buchhändler Otto Killberg und Direktor Oscar Bengtsson.

Weiterer Rückgang der Großhandelspreise. Die amtlich festgestellte Richtzahl der in Schweden geltenden Großhandelspreise beträgt für den Monat September 119 gegen 121 im August. Von den einzelnen Warengruppen sind bemerkenswert: Textilwaren, die von 135 auf 131, gewisse Baumaterialien, die von 161 auf 157, Futtermittel, die von 100 auf 97 zurückgegangen sind, und chemisch-technische Waren mit einem Rückgang von 151 auf 148, sowie schließlich Eisen und Metalle mit einer Senkung von 109 auf 107.

Norwegen.

Norwegisch-holländische Handelsbeziehungen. Der neue Generalkonsul Hollands in Oslo, J. Polak, Leiter der Osloer Niederlassung des holländischen Phillip-Konzerns, äußerte sich in einem Interview gegenüber der „Norges Handels og Sjøfartstidende“, daß nach seiner Meinung die Möglichkeit vorhanden sei, den Handel zwischen den beiden Ländern weiter zu entwickeln. Holland kaufe in Norwegen besonders Walöl, Klippfisch, Konserven, Erz, Holz, Papier usw. Es exportiere hingegen nach Norwegen Textilwaren, elektrisches Material, Kaffee, Tabak, Zucker, Gemüse, Käse und Zwiebeln.

Steigerung des Handels mit Chile. Ueber Norwegens Handel mit Chile äußerte sich der bisherige chilenische Chargé d'affaires Francisco Madrid in Oslo, der bekanntlich nach Warschau versetzt ist, vor seiner Abreise in einem Interview gegenüber der „Norges Handels og Sjøfartstidende“. Norwegens Export nach Chile, so führte er aus, sei von etwa 100 000 Kr. per Monat im Jahre 1924 jetzt auf annähernd 1,5 Mill. Kr. per Monat gestiegen. Dies sei vor allem dem zwischen den beiden Ländern 1927 geschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrage zuzuschreiben. Günstig falle aber auch ins Gewicht, daß eine direkte Dampferlinie zwischen beiden Ländern bestehe, und zwar die von der Reederei Knut Knutsen O.A.S. betriebene direkte Linie, welche zugleich die einzige direkte Route zwischen Skandinavien und Chile darstelle.

Die Hauptausfuhrartikel Norwegens nach Chile seien Sprengstoff, Karbid, Klippfisch, Sardinen, Hering, Konserven, Papier, Zellulose und Zement, während Norwegen in der Hauptsache aus Chile Wein, Getreide und Obst importiere. Mit einer weiteren Steigerung der chilenischen Einfuhr sei voraussichtlich künftig zu rechnen, dieses möglicherweise auch im Zusammenhang mit der seitens der chilenischen Regierung kürzlich erfolgten Bewilligung von 8 Mill. Pfund für Neubauten, Irrigationsanlagen usw.

Steigende Produktion der Holzveredelungsindustrie. Die Produktionsstatistik der norwegischen Holzschleifereien, Zellulose- und Papierfabriken im Jahre 1929 ist soeben veröffentlicht worden. Sie umfaßt im ganzen 62 Holzschleifereien, 27 Zellulosefabriken und 48 Papierfabriken.

Der Erzeugungswert der drei Gruppen ist gegenüber 1928 um 7,1 Proz. gestiegen, und zwar bei den Holzschleifereien von 43,6 Mill. Kr. auf 46,9 Mill. Kr., bei den Zellulosefabriken von 92,8 Mill. Kr. auf 100,6 Mill. Kr. und bei den Papierfabriken von 112 Mill. Kr. auf 117,6 Mill. Kronen.

Die Arbeitslöhne der drei Gruppen betragen 44,6 Mill. Kr. 1929 gegenüber 43,7 Mill. Kr. 1928.

Die Papierproduktion ist von 352 617 to auf 378 052 „o gestiegen, die Zelluloseproduktion von 404 924 to auf 446 978 to und die Produktion mechanischer Holzmasse von 954 845 „o auf 1 021 904 to.

Neugründungen von Pelztierfarmen. Laut einer von der Wirtschaftszeitschrift „Ökonomisk Revue“ ausgearbeiteten Uebersicht befanden sich unter den in der Zeit vom 28. Juli bis 6. September 1930 gemachten 48 Emissionen 38 von Pelztiergesellschaften. Die Emissionssumme dieser neuen Pelztierfarmen betrug minimum 2,5 Mill. Kr. und maximum 5,0 Mill. Kr. oder mehr als die Hälfte der ganzen Emissionssumme. In dem Zeitraum vom 1. Januar bis 6. September 1930 wurden im ganzen 63 Emissionen von Pelztiergesellschaften mit einer Maximumsumme von etwa 10 Mill. Kronen vorgenommen.

Große Silberfuchsverkäufe. Wie verlautet, haben die Norweger Peter Hylling und Ingolf Dehlin in Möre einen Vertrag über den Verkauf von 2500 Paar Silberfüchsen nach Estland, Lettland, Polen und Litauen abgeschlossen. Dies wäre vermutlich der größte Silberfuchsverkauf, der je stattgefunden habe, indem die Gesamtsumme auf Basis der jetzigen Preise etwa 5 Mill. Kr. betragen würde. Es heißt, daß die Genannten auch über eine große Lieferung nach Finnland verhandeln.

Dänemark.

Die Wirtschaftslage im September. Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des Dänischen Staates erteilen folgende Auskünfte über die wirtschaftlichen Verhältnisse in Dänemark im September:

Die dänische Ausfuhr von Landwirtschaftsprodukten war für alle Waren mit Ausnahme von Fleisch größer als in dem entsprechenden Monat des Vorjahres. Die Preise waren für alle Produkte niedriger als im Vorjahre.

Die Einfuhr betrug im August 138 Mill. Kr., die Ausfuhr 141 Mill. Kr., so daß ein Exportüberschuß von 3 Mill. Kr. zu verzeichnen war; im August 1929 war der Exportüberschuß 1 Mill. Kr. Für die Monate Januar bis August zusammengenommen war in diesem Jahre ein Importüberschuß von 62 Mill. Kr. gegen 30 Mill. Kr. in 1929.

Die Engrospreiszahl ging im September von 128 auf 126 herunter. Die Frachtratenzahl stieg von 87,7 auf 88,7, im September 1929 war die Zahl 115,1.

In den drei privaten Hauptbanken sind in dem verlaufenen Monat die Darlehen 3 Mill. Kr. heruntergegangen, während die Anleihen 30 Millionen Kronen gestiegen sind. Die Darlehen der Nationalbank sind im Laufe des Monats um ca. 19 Mill. Kr. heruntergegangen. Die zirkulierende Notenmenge ist um 5 Mill. Kr. verringert worden.

Der Aktienindex ging von 95,4 auf 93,9 herunter. Verglichen mit September 1929 war eine bedeutende Steigerung für Obligationen von 93,2 auf 98,1.

Die Arbeitslosigkeit war ausgangs September 9,4; in den eigentlichen Industriefächern war der Prozentsatz 10,1. Im September vorigen Jahres waren die entsprechenden Zahlen 8,7 und 9,2.

Ernste Besorgnisse in der Industrie. Der vom Dänischen Industrieverband dieser Tage versandte Bericht über die geschäftliche Entwicklung während des letzten Jahres ist auf einen recht pessimistischen Ton abgestimmt. In vielen Industrien ist der Beschäftigungsgrad zwar sogar noch besser gewesen als im Vorjahre, aber die unaufhörlichen Lohnverhandlungen mit den dazu gehörigen Streikandrohungen nebst der damit zusammenhängenden Unsicherheit bezüglich neuer Dispositionen, haben auf die gesamte Produktion der Industrie recht hemmend eingewirkt. Die Leitung des Dänischen Industrieverbandes hegt für die nächste Zukunft ernsteste Befürchtungen. Die Arbeitslöhne sind erhöht worden, während die Preise gesunken sind, und ganze Industrien, die sich früher recht guter Absatzmöglichkeiten erfreuen konnten, weisen heute alle Anzeichen der Stagnation und sinkenden Konjunktur auf. Es sei daher — so wird in dem Bericht weiter betont — zu befürchten, daß die Arbeitslosigkeit, die im vergangenen Jahre recht günstige Zahlen aufweisen konnte, nunmehr wieder steigen werde.

Rückgang der Exportschlachtereien. Wie „Handelstidningen“ aus Kopenhagen erfährt, hat die gesteigerte Zufuhr auf dem englischen Baconmarkt seit zwei Wochen einen weiteren Rückgang der Preise zur Folge gehabt, und die Notierungen sind jetzt niedriger als vor dem Kriege. Im Laufe der letzten Tage ist allerdings eine leichte Besserung zu bemerken. Die Zahl der Exportschlachtungen betrug im

Laufe der letzten Woche 117 400 Schweine gegen 122 500 in der Woche zuvor.

Außergewöhnliche Zunahme des Schweinebestandes. Aus dem vom Statistischen Amt am 15. Juli vorgenommenen Viehzählung in Dänemark ist unter den gegenwärtigen Umständen besonders der Schweinebestand von Interesse. Er hat sich im Laufe von 12 Monaten von 3,6 auf annähernd 5 Mill. gesteigert. Auch der Bestand an Rindern weist Zunahme auf, und die Zahl der Kühe hat sich von 1 579 000 auf 1 633 000 erhöht. Die Zahl der Pferde ist von 519 000 auf 521 000 angewachsen.

Herabsetzung des Benzinpreises infolge der russischen Konkurrenz. Wie wir einer Meldung aus Kopenhagen an „Handelstidningen“ entnehmen, haben die dänischen Benzin-gesellschaften den Benzinpreis um 2 Oere per Liter herabgesetzt, und zwar in Hinblick auf die Absicht des russischen Naphtakonzerns, auch in Dänemark Depot- und Tankstationen anzulegen.

Zusammenbruch der Dansk Levnedsmiddel Compagni in Kopenhagen. Wie „Børsen“ erfährt, ist über die Dansk Levnedsmiddel Compagni in Kopenhagen das Konkursverfahren eröffnet worden. Die Passiven der Firma dürften nach Angabe des Konkursverwalters einschließlich der Prioritäten etwa 500 000 Kr. betragen. Die schwebenden Schulden machen rund 300 000 Kr. aus. Die Aktiven sind vorläufig kaum zu übersehen, werden aber vermutlich kaum 25 000 Kr. erreichen, und da bevorrechtigte Forderungen in größerem Umfange vorliegen, wird für die übrigen Gläubiger wohl nichts übrig bleiben.

Große Bauten im Kopenhagener Hafen. Das Hafenbauamt von Kopenhagen hat auf Wunsch der Regierung Pläne zum Ausbau des dortigen Hafens ausgearbeitet, der im Jahre 1931 beginnen und in 3 Jahren vollendet sein soll. Es handelt sich hauptsächlich um Um- und Erweiterungsbauten und Anlegung neuer Zufahrtsstrecken, Lösch- und Ladevorrichtungen. Die Vergebung der in Frage kommenden Arbeiten und Lieferungen soll durch die Hafenverwaltung erfolgen.

Lettland.

Außenhandel. Im August betrug der Wert der Einfuhr 26,8 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 23,1 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 3,7 Mill. Lat. Die entsprechenden Zahlen für den August 1929 lauteten 32,2 Mill. Lat, 30,8 Mill. Lat, 1,4 Mill. Lat.

Butterexport — Deutschland Hauptabnehmer. Die im August d. Js. exportierte Buttermenge erreichte mit 2536,21 to gegen 2110,9 to im August 1929, was eine Mehrausfuhr um 20,14 % bedeutet, ihren bisherigen Höhepunkt. Hauptabnahmeländer waren: Deutschland (80,12 %), England (18,96 %), Dänemark (0,92 %). Der Wert der im August exportierten Butter stellte sich auf 7,85 Mill. Ls. gegen 6,80 Mill. Ls. im Vormonat.

Getreideeinfuhr. Ueber den Rigaer Zoll sind vom 26. August bis zum 8. September 2867 to Weizen und 1287 to Roggen aus Hamburg, Polen und Litauen eingeführt worden.

Apfelexport nach Deutschland. Rigaer Obsthändler haben einige hundert Waggons Äpfel nach Deutschland verkauft.

Der Holzhandel dem Erliegen nahe. Die Rigaische Rundschau hat kürzlich in mehreren Artikeln die katastrophale Lage der lettischen Holzindustrie aufgezeigt. Ist schon der gesamte Weltholzhandel in außerordentlichen Schwierigkeiten und hat in den ganzen nördlichen Gebieten der vergangene milde Winter und das verhältnismäßig wasserarme Frühjahr die Arbeiten der Holzfäller und Flößer erschwert, so kommt für Lettland in ganz außergewöhnlichem Maße die direkte Nachbarschaft der UdSSR als erschwerendes Moment hinzu. Da die Russen den Weltholzmarkt regelrecht überschwemmt haben, so daß für die nächste Zeit mit einer wesentlichen Belegung des Geschäftes nicht gerechnet werden kann, besteht in den Kreisen der lettischen Holzindustrie vollkommene Ratlosigkeit. In Riga selbst zeigen sich auch bereits die Folgen dieser Lage, indem neben einer ganzen Reihe von Zusammenbrüchen auch die Haltung der Banken gegenüber gut fundierten Unternehmen immer zurückhaltender wird. Diese Zurückhaltung ist begreiflich, da fast ausnahmslos die Finanzierung des Holzgeschäftes im Augenblick als Verlustgeschäft betrachtet werden muß. Aus dieser Notlage heraus haben die am 19. September in Riga versammelten Holzindustriellen an die Regierung eine Petition gerichtet, in welcher um Annullierung der Waldkontrakte gebeten wird und sich die Holzhändler sogar zur Preisgabe der 10 % Garantie bereit erklären, wenn

sie nur von dieser drückendsten Belastung befreit werden. An Stelle der gelösten Kontrakte will man sodann mit der Regierung neue Abmachungen treffen, die schon bei der nächsten Auktion abgeschlossen werden könnten und sich auf der Basis der jetzigen Weltmarktpreise für die gleichen Schläge bewegen müßten. Die Regierung wird wohl nicht umhin können, auf diesen Vorschlag einzugehen, da ein Stillstand in der Holzindustrie sehr weite Kreise nach sich ziehen würde und der Regierung selbst, beispielsweise bei der Eisenbahnverwaltung, große Verluste bringen würde. Eine Uebernahme des Holzschlages durch ein Staatsmonopol wird des ungeheuren Risikos halber kaum in Frage kommen.

Libauer Freihafen. Im Budget des Seedepartements für 1930/31 sind 130 000 Lat für die Einrichtung des Libauer Freihafens vorgesehen. Die Verordnung über den Libauer Freihafen, der ein autonomes staatliches Unternehmen sein wird, ist dieser Tage vom lettlandischen Ministerrat bestätigt worden. Der Freihafen wird im neuen Libauer Hafen eingerichtet.

Ernteergebnisse in Lettland. Laut den in der Staatlichen Statistischen Verwaltung eingelaufenen Meldungen freiwilliger Korrespondenten können vom Sommergetreide, Kartoffeln, Klee und Heu folgende Durchschnitts- bzw. Gesamterträge im Vergleich zum Vorjahr erwartet werden:

	Ernte pro 1 ha		Gesamternte in	
	in Quintal		1000 Quintal	
	1930	1929	1930	1929
Sommerweizen	11,10	10,64	227,80	210,6
Gerste	10,51	11,38	1 773,00	2 078,8
Hafer	10,45	11,25	3 662,30	3 401,30
Erbsen	11,27	11,75	437,50	330,30
Leinsaat	3,94	4,12	191,80	229,6
Kartoffeln	112,10	130,72	10 068,30	10 797,7
Klee	34,96	28,24	16 073,30	12 258,00
Heu	19,76	19,60	17 261,40	15 436,5

Estland.

Die Lage auf dem Geldmarkt. Die Verhältnisse auf dem estländischen Geldmarkt haben sich in der letzten Zeit bedeutend verändert. Das Symptom der Wirtschaftskrise — die Geldflüssigkeit — hat begonnen, sich auch in Estland bemerkbar zu machen. Die Aktivität in Handel und Industrie geht zurück, und im Zusammenhang damit sind auch die Kreditansprüche der Wirtschaft an die Banken geringer geworden. Zu der Geldflüssigkeit hat das Zusammenschumpfen des Wechselportefeuilles der Banken in erheblichem Maße beigetragen. Die dieser Tage erfolgte Diskontermäßigung der Eesti Bank ist als ein Schritt anzusehen, der auf Forderung der in schwerer Lage befindlichen estländischen Wirtschaft getan worden ist.

Die Diskonterabsetzung der Revaler Privatbanken. Die vom Revaler Bankenverband beschlossenen ermäßigten Diskontsätze (10—12 %) sind bei dem dem Verbands angeschlossenen Banken am 15. Oktober in Kraft getreten. Eine Ermäßigung der Kontokorrentsätze tritt dagegen erst am 1. Januar 1931 ein. Der Revaler Bankenverband hat mit den dem Verbands noch nicht angeschlossenen Banken Verhandlungen über eine Vereinheitlichung des Darlehenszinsfußes angebahnt und die maßgebenden Kreditinstitute haben bereits ihre grundsätzliche Zustimmung dazu gegeben. Auch von den Provinzbanken wird die Frage einer Diskontermäßigung erörtert. Der Dorparter Bankenrat hält eine Senkung des Diskontsatzes erst vom Januar 1931 für möglich. Gegenwärtig sind die Diskont- und Kontokorrentsätze der Provinzbanken, besonders derjenigen in Dorpart, wesentlich höher als in Reval.

Die estländisch-lettlandischen Handelsvertragsverhandlungen. Die estländisch-lettlandischen Verhandlungen über die Erweiterung des temporären Handelsvertrages zwischen den beiden Staaten werden, wie verlautet, Ende Oktober in Riga aufgenommen. Die estländische Delegation wird zu den lettlandischen Anträgen bezüglich des Tarifteils des Vertrages in der nächsten Woche Stellung nehmen.

Stillelegung von Brennereien. Angesichts des starken Rückganges des Spiritusverbrauches in Estland hat die Regierung einer Reihe von Brennereien anheimgestellt, ihren Betrieb stillzulegen, da der Staat die Brennereien nicht mit ausreichenden Bestellungen versorgen kann. Der Kartoffelpreis liegt in diesem Jahr bedeutend niedriger als im Vorjahre. So werden Brennereikartoffeln mit 1,80 Kr. pro 100 kg notiert. Auch die Preise für Kartoffelstärke sind entsprechend gesunken.

Narvaer Flachsmannufaktur. Die Leinabteilung der Narvaer Flachsmannufaktur hat infolge Mangels an Bestellungen ihre Tätigkeit auf unbestimmte Zeit eingestellt. Es wurden 211 Arbeiter entlassen. In der letzten Zeit hatte die Abteilung nur drei Tage in der Woche gearbeitet. Die Jute- und Hanfabteilungen der Flachsmannufaktur setzen ihre Arbeit fort.

Stillelegung eines estländischen Sägewerks. Das Sägewerk „Forest“ in Narwa, das für den Export nach England arbeitet, wird seine Tätigkeit demnächst einstellen. Der Entlassung unterliegen rund 220 Arbeiter.

Großmühlen in Schwierigkeiten. Wie der Rigaer Korrespondent von „G. H. & S. T.“ mitteilt, hat die größte Mühle Estlands, Pukh und Söhne, den Betrieb einstellen müssen. Als Ursache wird der niedrige Weizenpreis auf dem Weltmarkt im Verein mit den billigen Mehlszöllen, die eine Einfuhr von Weizenmehl vorteilhafter erscheinen lassen als den Bezug einheimischer Ware, angegeben. Auch der zweitgrößten Mühle, Aktiengesellschaft Rottermann, drohen Schwierigkeiten. Die beiden Unternehmungen beschäftigen zusammen 170 Mann.

Narvafälle. Die estländische Handels- und Industriekammer hat auf Aufforderung des staatlichen Wasserkraftkomitees zur Frage der teilweisen Ausnutzung der Narvafälle Stellung genommen und beschlossen, die Vergebung einer teilweisen Konzession durchaus zu billigen, da in absehbarer Zukunft keine Aussichten auf die Vergebung der großen Konzession bestehen. Bei dem Abschluß der teilweisen Konzession müsse nur im Auge behalten werden, daß sie die volle Ausnutzung der Wasserkraft des Narva-Flusses nicht behindert, falls sich ein „großer Konzessionär“ finden sollte.

Die Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife. Die erhöhten Eisenbahnfrachttarife, deren Inkrafttreten am 1. November in Aussicht genommen ist, beziehen sich auf eine Reihe der wichtigsten Bedarfsartikel, u. a. auf Benzin, Benzol, Gasolin, Naphtha, Petroleum, Masut, Maschinen- und Schmieröle, Heringe, Pflanzenbutter, Buchweizen, Mais, Mehl, Erbsen und andere Hülsenfrüchte, Salz, Zucker, Streichhölzer, Brennholz usw. Die Tarife für Getreide, die ursprünglich erhöht werden sollten, sind nunmehr unverändert geblieben. Im Durchschnitt wird die Erhöhung 15 % betragen.

Russische Lederbestellungen. Den Vereinigten Leder- und Stiefelfabriken ist es gelungen, aus Rußland eine größere Bestellung auf Sohlenleder zu erhalten, deren Ausführung auf längere Zeit verteilt ist. Dieser Tage sind bereits acht Waggons Leder im Werte von rund 250 000 Kr. nach der Sowjetunion abgefertigt worden. Demnächst wird eine weitere Sendung folgen.

Litauen.

Schweineexport nach Rußland. In der letzten Zeit kauft die Litauische Export A. G. große Posten Schweine für den Export nach Rußland auf. 750 Schweine sind bereits nach Rußland abgefertigt worden. Weitere Transporte werden folgen. Es werden gute Zuchtschweine gekauft und für 50 kg. Lebendgewicht über 170 Lit bezahlt. Allein im Memelgebiet werden über 3000 Schweine aufgekauft. Zwecks Einkaufs und Abnahme der Schweine ist eine besondere Sowjetkommission eingetroffen, die sich gegenwärtig in Memel aufhält. Der Ankauf der Schweine soll bis zum 1. November d. Js. fortgesetzt werden.

Abänderungen des Einfuhrzolltarifs. In dem Amtsblatt des Memelgebietes wird eine Verordnung des Präsidenten der Republik Litauen veröffentlicht, welche folgende Aenderungen des Wareneinfuhrzolltarifs enthält:

§2 Ziffer 2. Geschälter und polierter Reis 0,40 bis 0,80 Lit.

§ 62 Ziffer 7 wird wie folgt ergänzt: Anmerkung: Der Finanzminister kann mit Genehmigung der Oberrabbiner die zollfreie Einfuhr von Palmenzweigen und Myrten für jüdische religiöse Zwecke gestatten.

§ 176 Ziffer 3. Alte undurchlochte Zeitungen 0,30 Lit. Die Abänderungen sind am 30. September 1930 in Kraft getreten.

Zollnachlaß. Laut Verordnung des Litauischen Finanzministeriums wird Fabrikanten von Erzeugnissen, zu deren Herstellung ausländische Rohstoffe verwendet werden, bei Ausfuhr derselben eine Bescheinigung ausgestellt, kraft deren sie zur zollfreien Einfuhr einer entsprechenden Rohstoffmenge berechtigt sind.

Flachsernte. Nach Angaben des Statistischen Amtes stellt sich die diesjährige Flachsernte in Litauen auf

30 960 to gegenüber 33 980 to im Vorjahre, die Leinsamen-ernte auf 40 800 to gegenüber 43 640 to.

Die Einrichtung automatischer Fernsprechämter. Wie verlautet, werden in erster Linie die Fernsprechämter in Memel, Mariampol und Schilute auf den automatischen Betrieb umgestellt. Dagegen wird von einer Umstellung des Kownoer Fernsprechamts Abstand genommen, da es erst kürzlich erbaut worden ist und die Baukosten recht erheblich waren. Neue Fernsprechzentralen in Litauen sollen nur mit automatischem Betrieb errichtet werden.

Verlustliste der Wirtschaft. Die Anzahl der Wechselproteste in Litauen betrug im 1. Halbjahr 1930 20,1 Mill. Lit im Gegensatz zu 30,1 Mill. Lit in der gleichen Zeit des Vorjahres; Zahlungseinstellungen sind von 24 Betrieben im Gegensatz zu 109 in der ersten Hälfte des Vorjahres erfolgt. — Die Wechselproteste sind im 2. Viertel d. Js. erheblich zurückgegangen und betragen insgesamt 8,9 Mill. Lit gegenüber 11,3 Mill. Lit im ersten Viertel 1930 und 12,5 Mill. im zweiten Vierteljahr 1929. — Im zweiten Viertel 1930 haben 11 Firmen in Litauen, davon 9 in der Provinz und 2 in Kaunas, ihre Zahlungen eingestellt. Ihre Gesamtschulden betragen 1,7 Mill. Lit. Die bisher festgestellten Verluste der Gläubiger belaufen sich auf 250 000 Lit. Sie betreffen ausschließlich inländische Geldgeber. Ihren Branchen nach teilen sich die bankerrotten Firmen in drei Leder- und Schuhhandlungen, eine Glasfabrik, zwei Getreide- und Flachshändler, zwei landwirtschaftliche Genossenschaften. Die übrigen sind kleinere Handlungsfirmer verschiedener Branchen.

Freie Stadt Danzig.

Der Außenhandel über Danzig und Gdingen.

Danzigs Einfuhr zugunsten Gdingens zurückgegangen. Nach den bisher vorliegenden Zahlen, die sich auf die Monatsstatistik der Eisenbahndirektion Danzig stützen, ist der Einfuhrverkehr über Danzig im September beinahe auf das Niveau des Juni zurückgegangen, in dem man nur etwas über 70 000 to registrierte. Im September umfaßte die Einfuhr über Danzig 77 820 to und damit nur einige Hundert to mehr, als die Einfuhr über Gdingen. Auch in diesem Monat läßt sich feststellen, daß Danzig nur noch im Erzimport Gdingen weit überlegen ist, dagegen in der Einfuhr von Schrott und Düngemitteln seine Vorrangstellung vollkommen an Gdingen abgeben mußte. Die genauen Umschlagsziffern ergeben sich aus folgender Zusammenstellung (in to):

	Import über	
	Danzig	Gdingen
Erze	45 824	3 263
Schrott	13 954	45 855
Düngemittel	4 377	22 255
andere Waren	13 665	6 000
	zusammen 77 820	77 373

Im Export hat sich die Gesamtziffer des Umschlages für Danzig etwas gehoben und zwar auf 619 371 to. Es zeigt sich auch in diesem Monat wieder, daß der Kohlenexport weitaus der wichtigste Faktor im Exportumschlag über Danzig geworden ist, während Getreide und Holz in verhältnismäßig geringen Mengen umgeschlagen worden sind. Der Zuckerexport hat fast vollkommen aufgehört und verzeichnet lediglich 910 to für September. Im einzelnen lauten hier die Ziffern für Danzig und Gdingen wie folgt:

	Export über	
	Danzig	Gdingen
Kohle	482 600	284 853
Getreide	47 465	—
Zucker	910	—
Holz	60 539	2 010
andere Güter	27 857	4 490
	zusammen 619 371	291 353

In diesen Ziffern sind, da sie von der Eisenbahndirektion stammen, diejenigen Mengen nicht enthalten, die auf der Wechsel nach Danzig bzw. Gdingen gekommen sind. Das gilt z. B. für Getreide, welches in geringen Mengen im vergangenen Monat zum ersten Mal über Gdingen gegangen ist und dort eingelagert bzw. nach Schweden exportiert wurde.

Autonomie für den Hafen Gdingen verlangt. Die soeben abgehaltene Tagung der polnischen Industrie- und Handelskammern hat sich für die Verleihung einer Autonomie an den Hafen von Gdingen ausgesprochen. Zur Begründung wird angeführt, daß eine autonome Hafenverwaltung den Betrieb mehr im kaufmännischen Geiste führen könnte und ihre

Bemühungen um Privatkredite für den Ausbau des Hafens erleichtert sehen würde. Dadurch würde auch die Entwicklung Gdingens als eines Handelszentrums gefördert werden, die gegenwärtig hinter dem technischen Ausbau des Hafens zurückbleibe.

Geschäftsrückgang im Schiffsverkehr Danzig-Gdingen-England. Die Polnisch-Britische Schifffahrtsgesellschaft hat ihren Dampfer „Warszawa“ in diesen Tagen aufgelegt und ihm den Winter über als Liegeplatz das Becken I in Gdingen in der Nähe des Reisspeichers angewiesen. Diese Maßnahme ist darauf zurückzuführen, daß das Geschäft mit England in der letzten Zeit zurückgegangen ist, so daß es genügt, wenn der Verkehr zwischen Danzig-Gdingen und Hull achttagig, sowie der Verkehr nach London vierzehntägig aufrecht erhalten wird. Nach Hull verkehren jetzt die Dampfer „Lodz“ und „Rewa“, nach London der Dampfer „Premjer“.

Die zweite Gesellschaft, die den Passagier- und Frachtverkehr nach England betreibt, ist die United Baltic Corporation Ltd., die mit dem Dampfer „Baltonia“ einen vierzehntägigen Verkehr nach London unterhält.

Das erste russische Getreideschiff in Danzig. Am 17. Oktober ist das erste Schiff mit russischem Getreide, und zwar mit 3500 to Hafer in Danzig eingetroffen. Der Verkauf erfolgte durch die russische Handelsvertretung. Käufer ist die Firma „Plon Opal“ in Wloclawek (Wojewodschaft Warschau). Nach Ansicht der Danziger Getreidefachleute handelt es sich um ein Verlegenheitsgeschäft, und man bezeichnet es als ein schlechtes Geschäft für die Russen, daß der Dampfer erst Danzig anlief, das Getreide hier eingelagert wurde und später wieder ins Ausland gehen soll, da der Einfuhrzoll in Polen ziemlich hoch ist. Man erklärt, daß die Russen diesen Hafer zu 5,60 Gulden per 100 kg verkauft haben. Der Preis ist aber heute international bereits auf 5,35 hfl. herabgegangen; rechnet man noch die hohen Umsatzkosten, so muß sich mindestens ein Verlust von 1 hfl. per 100 kg ergeben.

Diskonterhöhung der Bank von Danzig. Die Bank von Danzig hat mit Wirkung von heute ihren Diskontsatz von 4 % auf 5 % und ihren Lombardsatz von 5 % auf 6 % erhöht.

Tschechoslowakei.

Nachträgliche Sendungen von Ausstattungsgut. Bei der Anmeldung nachträglicher Sendungen von Ausstattungsgut gemäß § 156, Abs. 6, der Durchführungsvordnung (Hand.-Arch. 1928, S. 1310) zum Zollgesetz genügt im Hinblick darauf, daß eine besondere Form durch die erwähnte Gesetzesbestimmung nicht vorgeschrieben ist, eine mündliche Erklärung in der allgemeinen Form, daß ein Teil der Ausstattung nachträglich zur Einfuhr gelangt. Diese Erklärung ist in den Zolldokumenten zu vermerken. Nähere Angaben über die Menge und Art der Gegenstände, aus denen die nachträgliche Sendung bestehen wird, sind nicht erforderlich, da die Partei, die eine derartige Erklärung abgibt, verpflichtet ist — falls sie die zollfreie Abfertigung der Sendung in Anspruch nimmt —, hierzu die im § 156, Abs. 4 b) und c) der Durchführungsvordnung zum Zollgesetz angeführten Belege beizubringen. Da von einer Ausstattung, mit der jemand in das Inland übersiedelt, nur dann die Rede sein kann, wenn die Ausstattung bereits zur Zeit der Trauung oder spätestens im Zeitpunkte der Uebersiedelung Eigentum der übersiedelnden Person gewesen ist, muß in diesen Fällen außerdem geprüft werden, ob derartig nachträglich eingeführte Ausstattungsgegenstände zu einem der genannten Zeitpunkte Eigentum der Partei gewesen sind.

Zuschlag zum Zollsatz auf Schweine. Zum Zollsatz der Tarifnr. 70 (Schweine) wird nach einer Regierungsverordnung vom 2. Oktober 1930 mit Wirkung vom 10. Oktober 1930 bis auf weiteres ein Zollzuschlag von 200 Kc für 100 kg Lebendgewicht erhoben.

Einfuhr von Papaverin. Nach einem Erlaß des Finanzministeriums vom 30. Juni 1930 finden die die Einfuhr beschränkenden Bestimmungen der Anlage A, Abschnitt III/3, der Durchführungsvordnung zum Zollgesetz (Hand.-Arch. 1928 S. 1331) auf die Einfuhr von Papaverin und dessen Salzen keine Anwendung.

Statistik über die reichsdeutschen A.-G. und G. m. b. H. Nach Mitteilung des Statistischen Staatsamtes der tschechoslowakischen Republik befinden sich dort 22 reichsdeutsche Aktiengesellschaften mit einem Stammkapital von 864 659 600 RM und 25 660 000 M und 20 reichsdeutsche Gesellschaften m. b. H. mit einem Stammkapital von 1 940 000 RM und 3 000 013 000 Mark.

Obstbau, Bienenzucht, Wein- und Tabakbau. Das statistische Staatsamt der tschechoslowakischen Republik veröffentlicht folgende Mitteilungen über den Ertrag im Jahre 1929 an Obst, Honig, Wein und Tabak. Der Gesamtertrag an Äpfeln belief sich auf 795 110 q, an Birnen 340 262 q, an Kirschen 186 268 q, an Weichseln 22 274 q, an Zwetschken 1 131 775 q, an Pflaumen 101 148 q, an Aprikosen 1832 q, an Pfirsichen 1400 q, an Walnüssen 7755 q und an Beerenobst: Stachelbeeren 13 197 q, Johannisbeeren 20 404 q, an Honig 3 094 037 kl, an Wachs 134 373 kl, an Most 247 679 hl, an Wein 224 034 hl und an Tabak 9 165 410 kg.

Polen.

Der Außenhandel in den ersten drei Quartalen 1930. Sinkender Gesamtumsatz. — Aktivität der Handelsbilanz infolge starken Importrückgangs. Im September belief sich der Wert der polnischen Ausfuhr auf 211,8 Mill. Zl., der Wert der Einfuhr auf 190,4 Mill. Zl. (gegenüber 201,5 Mill. Zl. bzw. 188,5 Mill. Zl. im August d. Js. und 262,0 Mill. bzw. 247,5 Mill. Zl. im September v. Js.). Die Handelsbilanz war demnach mit 21,4 Mill. Zl. aktiv.

In den ersten drei Quartalen des laufenden Jahres betrug die Ausfuhr 1846,3 Mill., die Einfuhr 1721,0 Mill., der Ausfuhrüberschuß mithin 125,3 Mill. Zl., während im gleichen Zeitabschnitt des vorigen Jahres ein Passivsaldo von 354,4 Mill. Zl. zu verzeichnen war. Ein Vergleich mit den Ein- und Ausfuhrziffern des vorigen Jahres (Januar/September: Ausfuhr 2 043,1 Mill., Einfuhr 2 397,5 Mill. Zl.) zeigt, daß die Aktivität der polnischen Handelsbilanz im laufenden Jahr durch besonders starken Rückgang des Imports bei sinkendem Gesamtumsatz herbeigeführt worden ist.

Erneuter Devisenabfluß bei der Bank Polski. Nachdem die Bank Polski in der letzten Septemberdekade, um den starken Devisenabfluß auszugleichen, von ihrem Goldbestande 141,6 Mill. Zl. abgestoßen und den Valuten- und Devisenbestand um einen annähernd gleichen Betrag erhöht hat, bringt die erste Dekade des Monats Oktober einen erneuten für die polnischen Verhältnisse beträchtlichen Rückgang des Devisenbestandes um 24,7 Mill. auf 297,1 Mill. Zl. Der Goldbestand wird mit 561,9 Mill. Zl. (Steigerung um 26 000 Zl.) ausgewiesen. Das Wechselportfeuille hat sich um 15,6 Mill. auf 720,3 Mill. Zl. erhöht, die Lombarddarlehn sind um 5,8 Mill. auf 73,9 Mill. Zl. zurückgegangen. Die Passiva zeigen einen Rückgang des Banknotenumlaufs um 36,5 Mill. auf 1 336,5 Mill. Zl., während die sofort zahlbaren Verpflichtungen um 13,8 Mill. auf 205,9 Mill. Zl. gestiegen sind. Die Golddeckung des Banknotenumlaufs und der sofort zahlbaren Verpflichtungen beläuft sich auf 36,4 %, die Gold- und Valutendeckung auf 55,7 %, die Golddeckung des Banknotenumlaufs allein auf 42 %.

Erhöhung des Diskontsatzes bei den Privatbanken. Im Zusammenhang mit der kürzlich erfolgten Erhöhung des Diskontsatzes der Bank Polski wird der Erlaß einer neuen Verordnung über Geldwucher erwartet, die eine Herabsetzung der gesetzlich zulässigen Zinshöhe im Bankgeschäft bringen soll. Nach Veröffentlichung dieser Verordnung soll eine Erhöhung des Diskontsatzes bei den Privatbanken von 11 auf 12 % erfolgen.

Die polnische Kohlenausfuhr auf ihren wichtigsten Absatzmärkten bedroht. In den Kreisen der polnischen Kohlenexporteure wird die Entwicklung auf dem österreichischen und ungarischen Markt mit großer Beunruhigung verfolgt. Neben dem tschechoslowakischen Markt bildeten Oesterreich und Ungarn bisher das sogenannte „rentable Absatzgebiet“ im Gegensatz zu den nordischen Märkten, deren Belieferung für die polnische Kohlenindustrie ein Verlustgeschäft darstellt. Es wird nun für die nächste Zeit ein bedeutender Rückgang der polnischen Kohlenausfuhr auf die mitteleuropäischen Märkte befürchtet, die bis jetzt beinahe als die ausschließliche Domäne Polens betrachtet wurden, ihm aber heute, wie die polnische Wirtschaftspresse feststellt, von der Kohlenindustrie Deutsch-Oberschlesiens strittig gemacht werden. Es verlautet, daß von polnischer Seite eine Verständigung mit den deutschen Gruben erhofft wird, da die polnischen Unternehmungen sich nur schwer dazu entschließen könnten, zum Mittel der Kampfpreise auf dem österreichischen und ungarischen Markt zu greifen. Ein Verzicht auf Rentabilität in diesen beiden Absatzgebieten müßte den polnischen Kohlenexport finanziell um so empfindlicher treffen, als die polnische Kohle sich gerade jetzt auch auf den skandinavischen und baltischen Märkten einer erneut verstärkten englischen und wiederum

auch deutschen Konkurrenz gegenübersteht. Die Preise der nach den nordischen Ländern gelenkten polnischen Exportkohle sind in letzter Zeit der „Polonia“ zufolge auf 10 sh fob Danzig bzw. Gdingen gesunken; bei diesem Preissatz könnten nicht einmal die Löhne gedeckt werden.

Neue Verordnung über Getreideexportprämien. Die seit langem erwartete Verordnung über die Verlängerung der am 31. Oktober ablaufenden Bestimmungen über Exportprämien für Getreide, Müllereiprodukte und Malz ist soeben im „Dziennik Ustaw“ Nr. 70/1930 erschienen. Im Gegensatz zu den bisherigen befristeten Verordnungen, wie sie seit dem 16. November v. J. in Kraft gewesen sind, wird die neue Verordnung vom 1. November ab bis auf Widerruf in Geltung bleiben. Die Schlußbestimmung besagt, daß die Verordnung über eine etwaige Aufhebung oder Aenderung der Prämien mindestens zwei Monate vor dem darin festzusetzenden Ablauftermin der gegenwärtigen Veröffentlichung werden wird.

Polens Landwirtschaftskrise. Ueberstürztes Angebot. — Keine Ausnutzung der landwirtschaftlichen Kredite. In einer Presseunterredung erklärte der polnische Landwirtschaftsminister Janta-Polczynski, daß das gegenwärtige starke Getreideangebot auf dem polnischen Markt einer „Psychose“ entspreche, gegen die anzukämpfen ein vergebliches Unterfangen sei. Das ungünstige Ergebnis der Welternte in allen Getreidearten mit Ausnahme des Weizens lasse eine Preissteigerung bei Roggen als Polens grundlegendem Getreideprodukt erwarten; eine bedeutende Preisbesserung dürfte nach Neujahr eintreten. Die Regierung sei bestrebt gewesen, die Landwirte durch Eröffnung von Getreidepfandkrediten zum Zurückhalten des Roggens bis zur Besserung der Marktlage zu veranlassen, doch sei die nervöse Stimmung in der Landwirtschaft so stark, daß Roggen zu jedem Preise angeboten werde, während die erwähnten Kredite nicht einmal zu 25 % ausgenutzt worden seien. Der im Zusammenhang mit verringertem Weltangebot zu erwartende Konjunkturschwung könne Polen nur zugute kommen, wenn eine Regierungsintervention auf internationaler Grundlage erfolgt. Diesem Zweck habe die Warschauer Konferenz der Agrarstaaten gedient, deren wichtigste Aufgabe in der Beseitigung der gegenseitigen Konkurrenz zwischen den osteuropäischen Agrarländern und einer Verbesserung ihrer Handelsorganisation bestanden habe.

Um den Bau der Eisenbahnmagistrale Ostoberschlesien—Gdingen. Auf der im Bau befindlichen Eisenbahnmagistrale Ostoberschlesien—Gdingen wird der provisorische Verkehr auf der Südstrecke Herby—Zdunska Wola am 8. Novemb eröffnet werden, worauf in wenigen Tagen auch die Inbetriebnahme des Nordabschnittes Bromberg—Gdingen erfolgen soll. Größere wirtschaftliche Bedeutung, namentlich für die Kohlenindustrie, kann die Magistrale erst nach Fertigstellung der Mittelstrecke Zdunska Wola—Inowroclaw (Hohensalza) erlangen, deren Bau bis jetzt sehr wenig fortgeschritten ist. Das zur Weiterführung des Baues vorliegende Angebot des französischen Konsortiums Schneider-Creusot und Banque des Pays du Nord ist bereits in die Form eines ausgearbeiteten Vertragsentwurfs gegossen worden, der den Betrieb der Magistrale durch das Konsortium für etwa 15 Jahre vorsieht. Vertreter der genannten französischen Gruppe werden in Kürze zu weiteren Verhandlungen in Warschau erwartet.

Verbilligte Zollkredite für die Wareneinfuhr über Gdingen. Der Zinsfuß bei Zollkrediten für die auf dem Seewege über Gdingen eingeführten Waren ist durch Verfügung des polnischen Finanzministers von 4,5 % auf 4 % p. a. herabgesetzt worden. Die Ermäßigung wird mit einer Herabsetzung des Satzes der Danziger Bank in Verbindung gebracht. Kredite dieser Art werden allein für die über Gdingen hereinkommenden Waren erteilt.

Rußland.

Der Außenhandel in den ersten neun Monaten 1929/30. Die Handelsbilanz im Juni aktiv. Aus den soeben veröffentlichten sowjetamtlichen Daten über den Außenhandel im Juni geht hervor, daß die russische Handelsbilanz, die seit Februar d. J. passiv gewesen ist, im Berichtsmonat wieder einen kleinen Ausfuhrüberschuß aufweist. Die Ausfuhr betrug im Juni 83,1 Mill. Rbl. gegenüber 78,2 Mill. im Juni 1929, die Einfuhr 81,9 Mill. gegenüber 71,6 Mill. Die Handelsbilanz war im Berichtsmonat demnach mit 1,2 Mill. aktiv gegenüber einer Aktivität von 6,6 Mill. im Juni 1929.

Für die ersten neun Monate 1929/30 ergibt sich im Vergleich zum entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres folgendes Bild (in Mill. Rbl.):

	9 Monate 1929/30	9 Monate 1928/29	Zunahme im Jahre 1929/30 in %
Einfuhr	802,4	594,8	+ 34,9
Ausfuhr	726,2	621,9	+ 16,7
Gesamtlumsatz	1 528,6	1 216,8	+ 25,6
Handelsbilanz	- 76,2	+ 27,1	

Der Gesamtbetrag des Warenaustauschs der Sowjetunion mit dem Auslande ist in der Berichtszeit im Vergleich zum entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres mithin um rund 26% gestiegen. Dabei ist die Einfuhr um 35% gewachsen, während die Ausfuhr nur eine Zunahme um 16,7% aufweist. Im Zusammenhang damit ist die Handelsbilanz mit 76 Mill. Rbl. passiv gegenüber einer Aktivität von 27 Mill. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres.

Auf die wichtigsten Länder verteilte sich die russische Aus- und Einfuhr in den ersten 9 Monaten 1929/30 im Vergleich zum entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres wie folgt (in Mill. Rbl.):

	9 Monate 1929/30		9 Monate 1928/29	
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr
Deutschland	165,1	160,2	150,1	136,4
U.S.A.	32,1	202,0	28,6	88,8
England	152,9	61,9	124,1	31,0

In der russischen Einfuhr stehen mithin die Vereinigten Staaten weitaus an erster Stelle, während Deutschland den zweiten Platz einnimmt. Der russische Import aus den Vereinigten Staaten ist im Vergleich zum Vorjahre auf das Zweieinhalbfache gestiegen und stellt sich mit 202 Mill. um rund 42 Mill. Rbl. höher als die Einfuhr der Sowjetunion aus Deutschland. Der russische Import aus Deutschland ist demgegenüber nur um rund 24 Mill. Rbl. gewachsen. Eine starke Zunahme (um 30 Mill. auf 62 Mill.) weist auch die Einfuhr der Sowjetunion aus England auf. In der Ausfuhr steht Deutschland mit 165 Mill. Rbl. an erster Stelle vor England (153 Mill.). Der russische Export nach Deutschland ist im Vergleich zum Vorjahre um 15 Mill. Rbl. und nach England um 29 Mill. Rbl. gestiegen. Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten ist demgegenüber nur um rund 3 Mill. Rbl. gewachsen.

Getreideausfuhr nach England. Nach amtlichen englischen Angaben stellte sich die russische Getreideausfuhr nach England im Juni d. J. auf 3165 Pfd. Sterl., im Juli auf 101852 Pfd. Sterl., im August auf 115756 Pfd. Sterl. und im September auf 840886 Pfd. Sterl.

Einstellung der kanadischen Kohleneinfuhr aus Rußland. Die kanadischen Kohlenimporteure haben sich einer offiziellen Meldung zufolge verpflichtet, im Laufe des Herbstes und Winters keine Kohle aus Rußland einzuführen. Der stellvertretende kanadische Ministerpräsident Sir Georges Purley erklärte in diesem Zusammenhang, daß, falls die Importeure dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, die kanadische Regierung die Einfuhr von Kohle aus Rußland verbieten würde.

Englische Kohle nach Rußland. Die Sowjetregierung hat in England 10 000 to Northumberland-Kohle erster Sorte ge-

kauft. Die Kohle wird in den nächsten Tagen in Blyth nach Rußland verschifft werden. In englischen Kohlenhandelskreisen werden weitere russische Käufe erwartet.

Die VI. russisch-polnisch-deutsche Eisenbahnkonferenz in Odessa, die sich mit der Frage des Güterverkehrs zwischen Rußland und Deutschland auf dem Transitwege über Polen befaßte, hat ihre Arbeiten abgeschlossen. Ein von der Konferenz eingesetzter Ausschuß soll die für die Verwirklichung der Beschlüsse der Konferenz erforderlichen Vorarbeiten leisten. Die nächste Konferenz findet im Jahre 1931 in Warschau statt.

Die Teuerung in Sowjetrußland. — Die Preise im privaten Kleinhandel in einem Jahr verdoppelt. In der neuesten Nummer der „Sowjetskaja Torgowsja“, des Organs des Handelskommissariats der Sowjetunion, werden die Veränderungen des Kleinhandelsindex des Staatlichen Planausschusses in der Zeit vom 1. August 1929 bis 1. August 1930 veröffentlicht. Der Index der Preise im staatlichen Kleinhandel weist infolge der amtlichen Preisregulierung naturgemäß nur geringe Veränderungen auf. Der Gesamtindex des staatlichen Kleinhandels ist in der Zeit vom 1. August 1929 bis 1. August 1930 um 0,4 Proz. gestiegen, wobei der Index der Industriewarenpreise um 1,1 Proz. gestiegen, der Index der Preise für landwirtschaftliche Produkte um 1,3 Proz. gesunken ist. Demgegenüber weist der Index der Kleinhandelspreise im Privathandel, der in der Versorgung der Bevölkerung in vielen Gebieten noch immer eine bedeutende Rolle spielt, eine gewaltige Steigerung auf. Der Gesamtindex ist dort um 114,4 Proz. gestiegen, darunter der Index der Industriewaren um 105,4 Proz. und der Index der landwirtschaftlichen Produkte um 129,2 Proz. Allein im Monat Juli ist der Gesamtindex der Preise im Privathandel um 21,2 Proz. gestiegen, darunter der Index der Industriewaren um 22,1 Proz. und der landwirtschaftlichen Erzeugnisse um 19,6 Proz. Eine besonders starke Steigerung weisen im Privathandel im Juli die Preise für Leder und Schuhe (+ 40,3 Proz.), Pflanzenöl (+ 27,2 Proz.) und Molkereiprodukte (+ 33,6 Proz.) auf.

Rationierung von Brennholz. Ein Dekret des Rates für Arbeit und Verteidigung der Sowjetunion ordnet die Uebernahme der Brennholzversorgung durch die Bundesvereinigung der russischen Holzindustrie „Ssojuslesprom“ an. Die Versorgung der Industrie, des Verkehrswesens und des Heeres mit Brennholz erfolgt unmittelbar durch die Bundesvereinigung, die von staatlichen, kommunalen und genossenschaftlichen Organen, sowie der Bevölkerung der Großstädte und Industriezentren durch die Konsumgenossenschaften.

Bevorstehende Zolltarifverhandlungen zwischen Deutschland und Rußland. Zwischen Deutschland und Rußland stehen Zolltarifverhandlungen bevor. Mit der Aufnahme der Verhandlungen wird für November gerechnet. Die Anregung hierzu geht von russischer Seite aus. Bekanntlich waren deutsch-russische Zolltarifverhandlungen bereits im Moskauer Protokoll vom 21. Dezember 1928 vorgesehen, wurden aber aus verschiedenen Gründen immer wieder verschoben. Deutschland hat an sich kein großes Interesse an solchen Verhandlungen, da Art und Umfang des deutschen Exports nach Rußland weniger durch die russische Zollgesetzgebung, als durch die Außenhandelspolitik und Bestellpraxis der Sowjetregierung bedingt werden.

Revaler Börsenkurse.

Kurse.

Rigaer Börsenkurse

Estländische Kronen.

Lettländische Lat. (Ls.)

Gemacht	23. Oktbr.		24. Oktbr.		25. Oktbr.		
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	
Neuyork . . .	—	3.7450	3.7550	3.7460	3.7560	3.7455	3.7555
London . . .	—	18.20	18.25	18.20	18.25	18.20	18.25
Berlin . . .	—	89.20	89.80	89.20	89.80	89.25	89.85
Helsingfors	—	9.42	9.47	9.42	9.47	9.43	9.48
Stockholm . .	—	100.55	101.15	100.55	101.15	100.55	101.15
Kopenhagen . .	—	100.20	100.80	100.20	100.80	100.20	100.80
Oslo . . .	—	100.20	100.80	100.20	100.80	100.20	100.80
Paris . . .	—	14.70	14.95	14.70	14.95	14.70	14.95
Amsterdam . .	—	150.80	151.80	150.85	151.65	150.85	151.65
Riga . . .	—	72.10	72.60	72.10	72.60	72.10	72.60
Zürich . . .	—	72.75	73.35	72.75	73.35	72.75	73.35
Brüssel . . .	—	52.20	52.70	52.20	52.70	52.25	52.75
Mailand . . .	—	19.60	20.—	19.60	20.—	19.60	20.—
Prag . . .	—	11.10	11.30	11.10	11.30	11.10	11.30
Wien . . .	—	52.75	53.35	52.85	53.45	52.85	53.45
Budapest . . .	—	65.55	66.25	65.55	66.25	65.55	66.25
Warschau . . .	—	41.85	42.65	41.85	42.65	41.85	42.65
Kowno . . .	—	37.05	37.65	37.05	37.65	37.05	37.65
Moskau (Becheck)	—	192.75	194.25	192.75	194.25	192.75	194.25
Danzig . . .	—	72.80	73.40	72.80	73.40	72.80	73.40

	23. Oktbr.		24. Oktbr.		25. Oktbr.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.18	5.19	5.181	5.191	5.181	5.191
1 Pfund Sterling . . .	25.19	25.24	25.19	25.24	25.19	25.24
100 franz. Francs . . .	20.28	20.43	20.28	20.43	20.28	20.43
100 belg. Belga . . .	72.10	72.65	72.10	72.65	72.10	72.65
100 schweizer Francs . .	100.40	101.15	100.40	101.15	100.40	101.15
100 italienische Lire . .	27.06	27.27	27.06	27.27	27.06	27.27
100 schwed. Kronen . . .	138.95	139.65	138.95	139.65	138.95	139.65
100 norweg. Kronen . . .	138.45	139.15	138.45	139.15	138.45	139.15
100 dänische Kronen . . .	138.45	139.15	138.45	139.15	138.45	139.15
100 österr. Schilling . . .	72.85	73.55	72.85	73.55	72.85	73.55
100 tschecho-slowac. Kr.	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden . . .	208.50	209.55	208.45	209.50	208.45	209.50
100 deutsche Mark . . .	123.25	123.90	123.25	123.90	123.30	123.95
100 finnland. Mark . . .	12.97	13.09	12.97	13.09	12.97	13.09
100 estländ. Kronen . . .	137.80	138.50	137.80	138.50	137.80	138.50
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	—	—	—	—	—	—

Finland

Außenhandel. Im September betrug der Wert der Einfuhr 488,8 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 482,7 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 6,1 Mill. Fmk.

Im Vergleich zum September 1929 ist sowohl die Einfuhr wie Ausfuhr stark zurückgegangen, denn im Vorjahre lauten die Zahlen: Einfuhr 623,7 Mill., Ausfuhr 714,2 Mill. Fmk. Faßt man die Zahlen für die ersten 9 Monate zusammen, so erhält man folgendes Bild (in Klammern die Zahlen für 9 Monate 1929): Einfuhr 3756,5 Mill. Fmk. (5237,3), Ausfuhr 4044,8 Mill. Fmk. (4648,9), also für 9 Monate 1930 ein Ausfuhrüberschuß von 288,3 Mill. Fmk. und für 9 Monate 1929 ein Einfuhrüberschuß von 588,4 Mill. Fmk.

Die wichtigsten Gruppen der Ausfuhr zeigten im September 1929 bzw. 1930 folgende Zahlen (in Mill. Fmk.):

	Septbr. 1929	Septbr. 1930
Holzwaren	462,7	273,1
Erzeugnisse der Papierindustrie	156,9	138,9
Rumänische Lebensmittel	40,5	32,5

Unterzeichnung des finnisch-rumänischen Handelsvertrages. Zwischen Finnland und Rumänien wurde dieser Tage in Bukarest ein Handelsvertrag unterzeichnet. Es wurde beiderseits die Meistbegünstigungsklausel für Zoll- und Seefahrtsabgaben, wie auch für Berufsausübung vereinbart. Die Ratifizierung soll in 30 Tagen erfolgen.

Der Export des Holzmassevereins stellte sich im September auf 20 995 to gegenüber 15 389 to im September 1929, wobei 3 381 to auf trockene Masse, 14 341 to auf nasse Masse (im Trockengewicht) und 3 273 to auf Pappe entfielen. In den ersten 9 Monaten 1930 erreichte der Export 147 629 to gegenüber 128 860 to in den ersten 9 Monaten 1929. Dabei entfielen 32 814 to (32 824 to) auf trockene Masse, 84 111 to (61 456 to) auf nasse Masse und 30 704 to (34 780 to) auf Pappe.

Neue Fournierfabrik. In Tawastehus (Mittelfinnland) ist unter der Firma Häme Faneritehdas O/Y eine neue Fournierholzfabrik gegründet worden, deren Jahresproduktion auf 5 000 cbm berechnet ist. Hauptbeteiligter ist die Firma Harry Solitander & Co., die in derselben Stadt noch eine zweite Fournierholzfabrik mit einer Jahresproduktion von 3 000 cbm besitzt.

Die finnländischen Holzverkäufe betragen bis Ende September 760 000 Stds., während sich die schwedischen Verkäufe auf 825 000 Stds. stellten. Die finnischen Holzverkäufe im September betragen 95 000 Stds.

Einschränkung der Zellstoffproduktion. In Kopenhagen wurde vor kurzem eine Konferenz der maßgebenden nordischen Zellstoffabriken abgehalten. Auf der Konferenz wurde die Frage der Einschränkung der Zellstoffproduktion erörtert. Finnland war durch den Direktor des finnischen Zellstoffkartells Walter Gräsbeck vertreten.

Weitere Einschränkung des finnischen Holzangebots. Die Beratungen der finnischen Sägewerksbesitzer haben nunmehr zu dem Ergebnis geführt, daß beschlossen worden ist, für das Jahr 1931 eine weitere bedeutende Einschränkung des finnischen Angebots an gesägtem Holz durchzuführen. Es wurden ferner verschiedene Gruppen gebildet, die nach einheitlichen Richtlinien eine enge Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Preis- und Verkaufspolitik herstellen sollen. Ferner wurde ein Vertrauensrat dieser Gruppen gebildet. Die finnischen Banken haben den Holzexporteuren ihre Unterstützung zugesichert.

Die Rohzuckerfabrik in Salo hat in diesen Tagen mit ihrer Tätigkeit begonnen. Es wurden 300 Arbeiter eingestellt. Bekanntlich ist die diesjährige Rübenenernte in Finnland recht gut, weswegen die Pläne auf Stilllegung der ganzen finnischen Rohzuckerindustrie bis auf weiteres aufgeschoben worden sind.

Sahne für England. Die finnische Exportsahnefabrik O/Y Lahden Vientikermatehtaat hat mit einem größeren Londoner Importeur die Abnahme von Natursahne mit 25 % Fettgehalt im Werte von 5 Mill. Fmk. für das nächste Jahr vereinbart. Im Zusammenhang mit diesem Abschluß hat sich die finnische Firma die ganze nächstjährige Milchproduktion der Molkereien in Norrby und Porlampi gesichert.

Pelztierzüchter. In Finnland wurde dieser Tage eine Zentralgenossenschaft der Pelztierzüchter gegründet. Der Pelztierbestand ist in Finnland in der letzten Zeit im Zusammenhang mit der Anlage vieler neuer Farmen stark gewachsen. Die neugegründete Genossenschaft vermittelt Einkäufe, Verkäufe und übernimmt Beratungen. Später ist außerdem die Errichtung einer Fabrik für Pelzbearbeitung vorgesehen.

Wechselproteste. Mercators Proteststatistik zeigt im September einen weiteren Rückgang der protestierten Wechsel und der Wechselsumme. Im September 1929 kamen in ganz Finnland zum Protest 1492 Wechsel mit einer Gesamtsumme von 9,56 Mill. Fmk. Im September 1930 1296 Wechsel mit einer Gesamtsumme von 8,12 Mill. Fmk. In den ersten 9 Monaten 1929 wurden allerdings 11 156 Wechsel mit einer Gesamtsumme von 66,29 Mill. Fmk. protestiert, während für die ersten 9 Monate 1930 die Zahl der protestierten Wechsel 14,905 und die Gesamtwechselsumme 100,29 Mill. Fmk. betrug, was sich dadurch erklärt, daß sich die fallende Tendenz erst seit Mitte dieses Jahres bemerkbar macht.

Die neuen Reichstagswahlen haben im Vergleich zur Zusammensetzung des Parlaments im Jahre 1929 folgendes ergeben:

	1929	1930
Schwedische Volkspartei	23	21
Sammlungspartei	28	42
Fortschrittspartei	7	11
Bund der Landwirte	60	59
Kleingrundbesitzer	—	1
Sozialdemokraten	59	66
Kommunisten	23	—
insgesamt:	200	200

Der Zweck der Neuwahl, die den bürgerlichen Staat negierenden Kommunisten auszuschließen, ist also erreicht worden.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

22. Okt. 23. Okt. 24. Okt. 25. Okt.

New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,10	193,05	193,05	193,05
Stockholm	1066,75	1066,75	1066,75	1066,75
Berlin	947,—	946,50	946,25	946,75
Paris	155,95	155,95	155,95	155,95
Brüssel	554,50	554,00	554,00	554,00
Amsterdam	1600,75	1600,50	1600,00	1600,25
Basel	771,50	771,75	771,75	771,75
Oslo	1063,50	1063,25	1063,25	1063,25
Kopenhagen	1063,50	1063,25	1063,25	1063,25
Frag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1060,00	1060,00	1060,00	1060,00
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	415,00	415,00	423,—	423,—
Warschan	446,—	446,—	446,00	446,00

**üchtiges
kaufmännisches
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.
Stettin, Bollwerk 1 B, Fernruf 36685—86
Stralsund, Tribseerstr. 27, Fernruf 2116 — Stolp, Kl. Auckerstr. 26, Fernruf 472

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Ausnahmetarif K 286. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1930 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 14. Oktober 1931 wurde vorstehender Ausnahmetarif für Zigaretten bei Auflieferung als Frachtgut oder Eilgut eingeführt. Der Ausnahmetarif gilt u. a. von Wandsbek nach Stettin Hgbf. Er ist an die Auflieferung verschiedener Mindestmengen gebunden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen — Oesterreich oder Donauumschlagstellen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1930 wurde Lumpenhalbzugmasse in die Abteilung 13 des Tarifs aufgenommen.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1930 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 22. Oktober 1931 wurde im Abschnitt F. vorgenannten Tarifs unter Ziffer VIII eine besondere Frachtermäßigung für

Aepfel, frische, verpackt
Birnen, frische, verpackt
Daunen (Bettfedern), Kleesaaten, Obstkonserven, sonstige landwirtschaftliche Erzeugnisse
Fruchtsäfte
Getreide, Kleie aus Getreide und Hülsenfrüchten, Mahlprodukte
Häute und Felle, Hülsenfrüchte
Heilkräuter
Heu in Ballen, gepreßt, Kartoffeln, frische, Oelkuchen, Salz- und Essiggurken in Fässern
Kürbiskerne, Sonnenblumenkerne
Malz
Oelfrüchte
Rohtabak, Schafwolle
Zichorienwurzeln
Zucker, roh (Traubenzucker)
Zucker, roh, anderer
Zwiebeln, frische

ungarischer Herkunft mit der Bestimmung nach Finnland nach verschiedenen deutschen Seehäfen, u. a. auch nach Stettin, von Passau Hbf. Uebergang und den Donauumschlagstellen eingeführt.

Die Besondere Frachtermäßigung ist an die Auflieferung einer Mindestmenge von 8000 t innerhalb 365 Tagen und an die Stellung einer Sicherheit von 8000.— Rm. gebunden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1930 wurde in der Abteilung 80 (Kartoffelmehl, Kartoffelstärke, Kartoffelsirup und Dextrin) für die Verkehrsbeziehung Stettin/Kreuz Grenze der 5 t-Frachtsatz in Höhe von 94 Rpf. nachgetragen.

Nottarif. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1930 wurde im Abschnitt C Geltungsbereich unter den ausgeschlossenen Bahnen gestrichen: Niederbarnimer Eisenbahn.

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

Im **Ausnahmetarif 11 (Düngemittel)** wurde mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1930 unter den Versandbahnhöfen zu Ziffer 3 B usw. des Warenverzeichnisses: Osterwieck (Harz) Zu 95 nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 16 a (Kartoffeln, frische)** wurden die im „Ostsee-Handel“ Nr. 20 vom 15. Oktober 1930 auf S. 25 bekanntgegebenen Streichungen im Geltungsbereich unter den ausgeschlossenen Bahnen nicht mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1930, sondern erst mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1930 durchgeführt.

Im **Ausnahmetarif 35 (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1930 unter den Versandbahnhöfen der Frachtsatzzeiger:

Briesen (Mark) mit Frachtsatzzeiger 2 und
Scheuerfeld mit Frachtsatzzeiger 1

nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 41 (Kali, schwefelsaures usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1930 die Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen, durch folgende Bestimmung erweitert:

„Bei der Ausfuhr über Binnenwasserumschlagplätze wird dieser Ausnahmetarif abweichend von der Bestimmung der Ziffer A 3 c der Kontrollvorschriften im Reichsbahn-Gütertarif Heft A sogleich bei der Abfertigung angewendet,

wenn als Absender ein Verband (Syndikat) auftritt, und wenn der Absender bei unmittelbarer Ausfuhr auf der Binnenwasserstraße im Frachtbrief hinter dem durch die Kontrollvorschriften vorgeschriebenen Vermerk: „Zum Wasserumschlag in . . . und zur Ausfuhr nach außer-deutschen Ländern“ das Bestimmungsland der Sendung in Klammern hinzufügt. Bei der mittelbaren Ausfuhr über ein Lager des Verbandes (Syndikats) in einem deutschen Seehafen hat der Absender hinter dem Frachtbriefvermerk — anstatt des Bestimmungslandes — das Lager und den deutschen Seehafen zu bezeichnen, in dem sich das Lager befindet. Als ein Absender im Sinne dieser Bestimmungen gelten auch die einem Syndikat angeschlossenen Mitglieder, die der Reichsbahndirektion Altona namentlich bekanntgegeben sind.“

Im **Ausnahmetarif 103 (Korkrinde)** wurde mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1930 unter den Empfangsbahnhöfen des Frachtsatzzeigers „Neukölln“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 119 (Zucker)** wird mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1930 unter den Versandbahnhöfen zu A „Roßla“ gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 173 (Malz)** wurde u. a. mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1930 im Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung“ unter den Versandbahnhöfen der Abteilung A „Ober Glogau“ und mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1930 unter den Versandbahnhöfen der Abteilungen A und B „Mainz Hafen Zu 152“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 181 (Rohkupfer usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1930 unter den Empfangsbahnhöfen des Frachtsatzzeigers:

Eckersmühlen und
Nachrodt

nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1930 „Marxgrün“ und mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1930 „Laubach-Müllenbach“ unter den Versandbahnhöfen aufgenommen.

Im **Ausnahmetarif 192 (Erde, gemahlen)** wurden mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1930 unter den Versandbahnhöfen:

Meckenheim (Bez. Köln),
Niederbreisig und
Oberwinter

nachgetragen.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Dänischer Verbandsöütertari, Teil II, Hefte 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1931 wird der jetzt gültige Tarif — Heft 1 nebst Nachtrag 1 und Heft 2 nebst Nachträgen I und II — aufgehoben und durch eine Neuausgabe ersetzt.

Der neue Tarif enthält im wesentlichen einen Neudruck des bisherigen Tarifs unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen und Ergänzungen.

Deutsch-Nordischer Verbandsöütertari, Teil I. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1931 wird der jetzt gültige Tarif nebst Nachträgen I—VI aufgehoben und durch eine Neuausgabe ersetzt.

Der neue Tarif enthält im wesentlichen die Änderungen und Ergänzungen, die sich durch die Neuausgabe des schwedischen Binnentaris ergeben haben sowie die sonstigen, zwischenzeitlich eingetretenen Änderungen und Ergänzungen.

Deutsch-Polnisch-Sowjetischer Gütertari. Direkter Tarif, Teil III. Mit Gültigkeit vom 15. November 1930 wird Nachtrag 2a zum direkten Tarif herausgegeben, der eine Zusammenstellung aller seit dem 1. Juli 1930 im TVA erschie-nenen Bekanntmachungen enthält.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1930 erscheint Nachtrag 3 zum direkten Tarif, durch den die Neuregelung der Stückguttarifierung auf den deutschen Eisenbahnen durchgeführt wird.

Deutsch-Schwedisch-Norweg'scher Verbandsöütertari, Teil II, Hefte 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1931 wird der jetzt gültige Tarif — Heft 1 und Heft 2 nebst Nachträgen I—IV — aufgehoben und durch eine Neuausgabe ersetzt.

Der neue Tarif enthält im wesentlichsten die Änderungen und Ergänzungen, die sich durch die Neuausgabe

des schwedischen Binnentarifs ergeben haben sowie die sonstigen, zwischenzeitlich eingetragenen Aenderungen und Ergänzungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit ostdeutschen Bahnhöfen), Heft 5. Mit Gültigkeit vom 1. November 1930 gelten die für den Verkehr mit Stettin Hgbf. vorgesehenen Frachtsätze auch für den Verkehr mit Stettin Freibeiz.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenbahnhöfen), Heft 8. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1930 wurden u. a. im

- Tarif Nr. 1 (Güter aller Art),
- „ Nr. 4 (Fette und Oele),
- „ Nr. 8 (Seefische) unter I. Eilgut,
- „ Nr. 21 (Eisen- und Stahlwaren),
- „ Nr. 31 (Metalle, unedle, und Erzeugnisse aus unedlen Metallen),
- „ Nr. 33 (Erdfarben),
- „ Nr. 51 (Holz, außereuropäisches),
- „ Nr. 57 (Gerbstoffe und Gerbstoffauszüge),

- „ Nr. 60 (Pappe),
 - „ Nr. 70 (Glas und Glaswaren),
 - „ Nr. 76 (Steine),
 - „ Nr. 83 (Harze),
 - „ Nr. 85 (Essigsäure) und im
 - „ Nr. 101 (Hanf, Flachs, Hede)
- verschiedene Bahnhöfe mit Frachtsätzen nachgetragen.

c) Ausländische Tarife.

Polnische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1930 wurden

- Teil I B,
 - Teil II Heft 1 samt Anhang und
 - Teil II Heft 2
- neu herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Mit Gültigkeit vom 1. November 1930 werden der Bahnhofname „Buchen“ in „Buchen (Odenw.)“ und der Name der Schiffslandestelle „Gaienhofen“ in „Gaienhofen (Bodensee)“ abgeändert.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin



Konsul Richard Kisker.

Am 23. Oktober entschlief im 76. Lebensjahr der Kgl. Niederländische Konsul Richard Kisker in Stettin. Konsul Kisker gehörte der ehemaligen Korporation der Kaufmannschaft seit dem Jahre 1882 als Mitglied an und wurde 1905 als Nachfolger des verstorbenen Kaufmanns Richard Wincklessener in das Vorsteherkollegium gewählt. Seit dem 23. 4. 1889 gehörte er dem Vorstand des Handlungs-Armen-Instituts der Korporation der Kaufmannschaft bezw. der Industrie- und Handelskammer an, und seit dem Jahre 1912 war er Vorsitzender dieses Instituts. Seit dem Jahre 1888 war Konsul Kisker ferner Mitglied der Regulierungskommission der Börsenpreise für Getreide an der Stettiner Börse. Von 1901—1904 bekleidete er das Amt des Direktors des früheren Träger- und Wiegeamtes der Korporation der Kaufmannschaft. Nach seinem Eintritt in das Vorsteherkollegium mußte er dieses Amt niederlegen, um nach der Reorganisation des Wiegeamts in die Jahre 1911 als Vorsitzender des Direktoriums die Leitung des Wiegeamts der Korporation der Kaufmannschaft zu übernehmen. Konsul Kisker bekleidete außerdem das Amt eines Schiedsrichters beim Kaufmännischen Schiedsgericht und beim Schiedsgericht der Stettiner Getreidehändler, war früher Vorstand der Produktentörse und Mitglied der Zulassungsstelle für Wertpapiere. Bei der Umwandlung der Korporation der Kaufmannschaft in eine Industrie- und Handelskammer im Jahre 1926 ging Herr Konsul Kisker als Mitglied in die Industrie- und Handelskammer über, aus der er aus Gesundheitsrücksichten im Jahre 1928 ausgeschieden ist.

Konsul Kisker hat sich insbesondere um die Leitung des Handlungs-Armen-Instituts, die bis zu seinem Tode in seinen Händen lag, seit dem Jahre 1898 außerordentliche Verdienste erworben. Das Vermögen dieses Instituts, das aus Stiftungen von Stettiner Kaufleuten entstanden ist, war bis zum Kriegsbeginn auf fast 1 Million Mark angewachsen. Die Zinsen dieses Vermögens dienten restlos zur Unterstützung verarmter Kaufleute und deren Hinterbliebenen, die Mitglieder der Korporation der Kaufmannschaft gewesen waren. Durch die Inflation wurde auch dieses Vermögen fast völlig beseitigt. Der Verstorbene hat daher gerade noch in den letzten Jahren seine besondere Aufgabe darin erblickt, dieses wohlthätigen Zwecke dienende Vermögen, mit dem schon viel Segen gestiftet worden ist, wieder aufzubauen, um der immer größer werdenden Not der Angehörigen verarmter Kaufmannsfamilien in stärkerem Maße begegnen zu können. Die fortgesetzten erfolgreichen Bemühungen, die Konsul Kisker zum Wiederaufbau des Vermögens des Handlungs-Armen-Instituts gemacht hat, werden ihm allein immer ein bleibendes dankbares

Angedenken in den breitesten Kreisen sichern. Außer dem Handlungs-Armen-Institut hat Herr Konsul Kisker seine besondere Arbeitskraft dem Wiegeamt gewidmet, das im Jahre 1926 gleichfalls auf die Industrie- und Handelskammer übergegangen ist. Das Wiegeamt ist wohl eine der ältesten Organisationen Stettins und sieht seinen Vorgänger in der Laurentius-Gilde der Stettiner Träger, die bereits im 13. Jahrhundert bestanden hat. Dem Wiegeamt war bis vor kurzem auch die Elevatorenverwaltung angegliedert, die vier schwimmende Getreideelevatoren besitzt und die heute getrennt verwaltet wird. Das Amt als Vorsitzender des Direktoriums des Wiegeamtes hat Herr Konsul Kisker bei seinem Ausscheiden aus der Industrie- und Handelskammer niedergelegt. Er hat die Verwaltung des Instituts in muster-gültiger Weise geleitet, so daß es verwaltungsmäßig wie finanziell bis heute auf erfreulicher Höhe steht und seinen Aufgaben in jeder Beziehung gerecht zu werden vermag. In Anbetracht der großen, vielseitigen Verdienste, die Konsul Kisker sich erworben hat, ist er am 30. März 1926 zum Ehrenmitglied der Korporation der Kaufmannschaft ernannt worden. Neben den Ämtern, die der Verstorbene im Wirtschaftsleben innehatte, ist er auch lange Jahre Stadtverordneter gewesen und hat ebenso dem Kirchenrat von St. Jacobi viele Jahre angehört.

Die Industrie- und Handelskammer betrauert das Ableben ihres früheren verdienten Mitgliedes, dessen lauterer Charakter und dessen stete hilfsbereite Güte ihm die Liebe und Achtung aller seiner Mitarbeiter erworben haben, aufs tiefste. Sein Andenken wird bei der Stettiner Kaufmannschaft stets in Ehren gehalten werden.

Außenhandel.

Dänischer Boykott deutscher Waren? In der Industrie- und Handelszeitung Nr. 244 vom 18. Oktober 1930 ist folgende an sie gelangte Zuschrift zum Abdruck gebracht worden, die nachstehend wegen des Interesses, das man ihr auch im Stettiner Bezirk entgegenbringen dürfte, vollinhaltlich wiedergegeben wird:

In Dänemark ist man verstimmt darüber, daß Deutschland seinen Butterzoll erhöht und kürzlich wegen Seuchengefahr die Grenze gegen die Einfuhr dänischen Viehs nach Deutschland gesperrt hat. Man macht, in letzter Zeit verstärkt, Propaganda gegen deutsche Waren mit dem Motto: „Kaufst Du nicht bei mir, so kauf ich nicht bei Dir“. Ja, kauft denn der Deutsche nicht in Dänemark? Vergißt der dänische Bauer ganz, daß er sein sämtliches abgemolkenes Rindvieh (jährlich durchschnittlich 250—270 000 Stück, das sind arbeits-tätig fast 1000 Stück) nach Deutschland verkauft? England nimmt nichts davon ab, es läßt die Einfuhr von Rindvieh nicht zu, auch die Einfuhr von Fleisch und Innereien verbietet es, während Deutschland auch

diese gesamte Ausfuhr aufnimmt. Auch mehr als $\frac{1}{4}$ der gesamten dänischen Eierausfuhr und nicht weniger als 27,7% der gesamten dänischen Butterausfuhr nimmt der deutsche Markt ab. Das sind doch Ziffern, die für die dänische Wirtschaft von wirklich maßgebender Bedeutung sind. Deutschland ist demnach für die dänische Landwirtschaft ein glänzender Käufer.

Es wäre aber immerhin möglich, daß eine solche geschäftlich wenig freundliche Stimmung in Dänemark eine entsprechende Stimmung in Deutschland auslöst und man hier auch sagt: „Kaufst Du nicht bei mir, so kauf ich nicht bei Dir.“ Bisher hat Deutschland über 20% der gesamten dänischen Warenausfuhr aufgenommen, während Dänemark nur einen geringen Bruchteil der deutschen Ausfuhr, etwas über 3%, abnimmt. Im Jahre 1929 hat Dänemark für 380 Mill. Rm. Waren nach Deutschland abgesetzt, d. h. Dänemark hat seit 1900 seine Ausfuhr nach Deutschland mehr als verfünffacht. Insbesondere ist auch die Butterausfuhr nach Deutschland in den letzten Jahren (1926/29) von 321 000 dz auf 430 000 dz und im ersten Halbjahr 1930 auf 223 000 dz gestiegen. Es kann auch ohne weiteres angenommen werden, daß bei der Beliebtheit der dänischen Butter infolge ihrer hohen Qualität selbst ein Zollsatz von Rm. 50.— für die Einfuhr der dänischen Butter nach Deutschland nicht prohibitiv wirken wird.

Gleichzeitig mit der Boykottpropaganda wird in Dänemark dafür Stimmung gemacht, möglichst englische Waren zu kaufen, um auf diese Weise eine besondere freundliche Behandlung von England in handelspolitischer Beziehung zu erreichen. Man sollte sich hier dänischerseits nicht zu viel Hoffnungen machen. Schon wird auf der augenblicklich tagenden britischen „Reichskonferenz“ ernsthaft darüber diskutiert, einen allgemeinen Schutzzoll für das Britische Reich von 10% einzuführen. Dies würde nichts anderes als die Einführung von Lebensmittelzöllen in England bedeuten und somit den dänischen Handel besonders schwer treffen.

Zum Schluß noch ein Wort über die vorübergehenden Sperrmaßnahmen Deutschlands gegen dänisches Vieh. Man vergißt, daß Dänemark zuerst von sich aus wegen der Seuchengefahr die Kreise Tondern und Apenrade abgesperrt hat, und demnach auch bei einem Nichtbestehen der deutschen Sperre die Viehausfuhr aus diesen Kreisen nach Deutschland infolge der dänischen Sperre nicht möglich wäre. Die deutschen Sperrmaßnahmen sind im übrigen getroffen worden aus der Befürchtung, daß die Seuche sich schnell ausbreiten würde. Daß diese Befürchtung nicht ungerechtfertigt war, hat Dänemark selbst gezeigt durch seine Sperrmaßnahmen, mit denen es vorausgegangen ist. Nachdem es sich jetzt gezeigt hat, daß die Seuche sich in Dänemark nicht nennenswert weiter ausgebreitet hat, ist deutscherseits die Sperre über die Grenze mit Ausnahme der Kreise Tondern und Apenrade, die selbst zur Zeit noch von Dänemark gesperrt sind, aufgehoben worden. Verhandlungen über weitere Milderung dieser teilweisen Sperren sind übrigens im Gange.

Verzeichnis der bei der Industrie- und Handelskammer eingegangenen wirtschaftlichen Auslandsberichte.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Holland	11289.	Berlin, 9. 10. 30.	Warnung vor kleinen Banken.
„	11116.	Berlin, 29. 9. 30.	Die holländische Hochseefischerei.
Ungarn	10784.	Berlin, 20. 9. 30.	Zollerhöhungen für Mähmaschinen.
„	10605.	Berlin, 18. 9. 30.	Bericht der Budapester Handels- und Gewerkekammer über das Jahr 1929.
„	11120.	Berlin, 29. 9. 30.	Herausgabe des Ungarischen Wirtschaftsjahrbuches für 1929.
Lettland	9761.	Berlin, 1. 9. 30.	Wöchentlicher Wirtschaftsbericht.
Litauen	11287.	Berlin, 8. 10. 30.	Betriebseinstellung der Memeler Zellulosefabrik.
Rußland	11915.	Berlin, 17. 10. 30.	Geldknappheit als Inflationserscheinung.
„	9547.	Berlin, 1. 9. 30.	Wöchentlicher Wirtschaftsbericht.
Freie Stadt Danzig	9880.	Berlin, 2. 9. 30.	Danziger Wirtschaftszahlen im 1. Halbjahr 1930.
Polen	11060.	Berlin, 30. 9. 30.	Angebliche Schließung der Kaligruben in Kalusz und Stebnik.
„	11732.	Berlin, 14. 10. 30.	Angebliche Besserung der Wirtschaftslage.
„	9815.	Berlin, 30. 8. 30.	Liste polnischer Rechtsanwälte.
Norwegen	10958.	Berlin, 24. 9. 30.	Die Fischerei vom 7. bis 13. 9. 30.
„	11216.	Berlin, 3. 10. 30.	Die Fischerei vom 14. bis 20. 9. 30.
„	11515.	Berlin, 8. 10. 30.	Die Fischerei vom 21. bis 27. 9. 30.
„	11683.	Berlin, 16. 10. 30.	Die Fischerei vom 28. 9. bis 4. 10. 30.
Finnland	10636.	Berlin, 19. 9. 30.	Offenbarungseid und Schuldnerliste.
Schweiz	10787.	Berlin, 19. 9. 30.	Lage der Automobilewerke Martini. Die Motorfahrzeugindustrie.
„	11400.	Berlin, 8. 10. 30.	Société Internationale de Placements in Basel.
„	11933.	Berlin, 17. 10. 30.	Automobilstatistik.
Bulgarien	10741.	Berlin, 17. 9. 30.	Ausländisches Interesse für bulgarische Minenvorkommen.
Griechenland	10623.	Berlin, 19. 9. 30.	Einfuhrmöglichkeiten für Installationsmaterialien.
Japan	10914.	Berlin, 23. 9. 30.	Ausstellung japanischer Produkte mit Gegenüberstellung entsprechender ausländischer Waren.
China	11490.	Berlin, 10. 10. 30.	Die Anshan-Eisenwerke.
„	11425.	Berlin, 9. 10. 30.	Studienreise einer englischen Handelsmission.
Indochina	11461.	Berlin, 10. 10. 30.	Absatzmöglichkeiten für synthetischen Harnstoff.
Portugal	11492.	Berlin, 10. 10. 30.	Neue Schifffahrtslinien.
Italien	11160.	Berlin, 30. 9. 30.	Zusammenbruch der Bonifische Ferraresi.
Belgien	11121.	Berlin, 27. 9. 30.	Tunnelbau unter der Schelde.
Belgisch-Kongo	11654.	Berlin, 15. 10. 30.	Die allgemeine geschäftliche Lage.
Irland	11086.	Berlin, 1. 10. 30.	Ausstellung eines Bill of Sale.
Jugoslawien	11314.	Berlin, 2. 10. 30.	Industriegründungen.
„	11299.	Berlin, 8. 10. 30.	Bauxithandel.
Ostafrika (Portugies. Kolonie)	10775.	Berlin, 20. 9. 30.	Errichtung einer Fruchtkonservenfabrik.
Abessinien	11786.	Berlin, 15. 10. 30.	Zusammensetzung des Aufsichtsrates der St. Georg Brauerei A.G. in Adis Abeba.
Syrien	11279.	Berlin, 8. 10. 30.	Eigentumsvorbehalt.
Liberia	11250.	Berlin, 4. 10. 30.	Firestoneunternehmen.
Siam	10961.	Berlin, 24. 9. 30.	Absatzmöglichkeiten für deutsche Radioerzeugnisse.
Aegypten	9471.	Berlin, 7. 10. 30.	Der Außenhandel.
Tunis	10616.	Berlin, 7. 10. 30.	Eigentumsvorbehalt.
Neu-Seeland	11783.	Berlin, 16. 10. 30.	Handelsbeziehungen zwischen Neu-Seeland und Kanada.
Neu-Ceylon	10668.	Berlin, 22. 9. 30.	Südindien als Markt für alkoholische Getränke.
Ver. Staaten	11497.	Berlin, 15. 10. 30.	Eigentumsvorbehalt.
„	11308.	Berlin, 1. 10. 30.	Nolybdenum-Vorkommen im nördl. Teil des Staates Washington.
„	11029.	Berlin, 3. 10. 30.	Konfiszierung von franz. Pralinen mit alkoholischer Füllung.
Brasilien	9624.	Berlin, 17. 9. 30.	Wirtschaftsbericht.
„	11735.	Berlin, 15. 10. 30.	Bericht über die Wirtschaftsverhältnisse.
„	11615.	Berlin, 8. 10. 30.	Die allgemeine Wirtschaftslage.
„	11788.	Berlin, 20. 10. 30.	Hafenbauten.

zwei- und
Wirt-
Wirt-

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Brasilien	11256. Berlin,	4. 10. 30.	Absatz von Taschentüchern.
„	10681. Berlin,	3. 10. 30.	Eigentumsvorbehalt.
Argentinien	11173. Berlin,	30. 9. 30.	Privatwirtschaft und Staatsfinanzen in Parana.
Peru	11170. Berlin,	1. 10. 30.	Bestimmungen über Konsignationslager und Eigentumsvorbehalt.
Panama	11034. Berlin,	29. 9. 30.	Die Organisation der Feuerwehr.
Guatemala	11738. Berlin,	13. 10. 30.	Die allgemeine Wirtschaftslage.
Mexiko	11545. Berlin,	13. 10. 30.	Propaganda für die Beteiligung deutschen Kapitals an einer Bananenplantage.
Süd-afrikanische Union	11429. Berlin,	9. 10. 30.	Abwicklung von Handelsgeschäften.
„	10556. Berlin,	3. 10. 30.	Eigentumsvorbehalt.

Anmerkung: Die Berichte können von Interessenten von der Außenhandelsstelle für Brandenburg und Pommern, Berlin C 2, Klosterstraße 41, bezogen werden.

Post, Telegraphic.

Übersicht

der Postpaketverbindungen von Stettin nach fremden Ländern.
(Monat November 1930)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland		Stettin	4. 11. 15 ¹⁵		Rud. Christ.	Riga	etwa 40St.
			8. „ 15 ¹⁵		Gribel Stettin	„	
			15. „ 15 ¹⁵		„	„	
			22. „ 15 ¹⁵		„	„	
Estland		„	1. „ 16 ⁰⁰	Ariadne	1	Reval	42St.
			7. „ 18 ¹⁵	Wartbg.	2	„	48St.
			8. „ 16 ⁰⁰	„	3	„	41St.
			14. „ 18 ¹⁵	Brandbg.	2	„	48St.
			15. „ 16 ⁰⁰	Ilmatar	1	„	42St.
			21. „ 18 ¹⁵	Wartbg.	2	„	48St.
			22. „ 16 ⁰⁰	„	3	„	41St.
			28. „ 18 ¹⁵	Brandbg.	2	„	48St.
			29. „ 16 ⁰⁰	Ilmatar	1	„	42St.
			Finnland	Am Tage des Abgangs des Dampfers	„	1. „ 16 ⁰⁰	Ariadne
1. „ 16 ⁰⁰	„	3				Kotka/Wib.	2 1/2 T.
6. „ 16 ⁰⁰	„	3				Abo	54St.
7. „ 18 ¹⁵	Wartburg	2				Kotka/Wib.	58-64St
8. „ 16 ⁰⁰	„	3				Helsingfors	45St.
13. „ 16 ⁰⁰	„	3				Abo	54St.
14. „ 18 ¹⁵	Brandbg.	2				Kotka/Wib.	58-64St.
15. „ 18 ⁰⁰	„	3				Kotka/Wib.	2 1/2 T.
15. „ 16 ⁰⁰	Ilmatar	1				Helsingfors	45St.
20. „ 16 ⁰⁰	„	3				Abo	54St.
21. „ 18 ¹⁵	Wartbg.	2				Kotka/Wib.	58-64St.
22. „ 16 ⁰⁰	„	3				Helsingfors	45St.
27. „ 16 ⁰⁰	„	3				Abo	54St.
28. „ 18 ¹⁵	Wartburg	2	Kotka/Wib.	58-64St.			
29. „ 16 ⁰⁰	Ilmatar	1	Helsingfors	45St.			
29. „ 15 ⁰⁰	„	3	Kotka/Wib.	2 1/2 T.			

- 1) Finn. Dampfsch.-Ges. in Helsingfors.
- 2) Stettiner Dampf.-Ges. in Stettin.
- 3) Rud. Christ. Gribel, Stettin.

Aenderungen vorbehalten.

Handel und Gewerbe.

Kennzeichnung von Eiern. Am 17. September hat beim Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft eine Besprechung über Richtlinien für eine in Aussicht genommene Verordnung über die Kennzeichnung von Eiern stattgefunden. Die Versammlung, an der auch Vertreter des Deutschen Industrie- und Handelstages, der Landwirtschaft, der Eierver-

wertungsgenossenschaften und des Eierhandels teilnahmen, war sich nach längerer Aussprache darüber einig, daß zur Kennzeichnung der Eierqualität in Zukunft nur der deutsche Fischerei-Stempel (Adlerstempel) zugelassen werden soll, während alle anderen Qualitätsbezeichnungen in den Stempeln fortfallen sollten. Es soll aber weiterhin jedem unbenommen sein, die Eier mit einem Herkunftsstempel oder Markenzeichen zu versehen, sofern dieser Stempel nicht eine Qualitätsbezeichnung trägt. Hierdurch sollte besonders dem Wunsche der Händler entgegengekommen werden, die auf ihre eigenen Marken verzichten wollen und auf dem Standpunkt stehen, daß man ihren Handelsmarken den Wettbewerb mit dem „deutschen Frischei“ freigeben müsse. Nicht einig wurde man sich über die Frage, wer berechtigt sein soll, den Adlerstempel zu führen. Von der Landwirtschaft und auch vom Reichsernährungsministerium wurde die Auffassung vertreten, daß dazu lediglich die Eierverwertungsgenossenschaften befugt sein sollten, da diese allein eine Ueberwachung der Erzeuger übernehmen könnten. Der Handel stellt sich demgegenüber auf den Standpunkt, daß auch Verkaufsstellen des Handels das Recht zur Führung des Adlerstempels haben müßten, sofern sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllten. Eine Ausschaltung des Handels wurde mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Im übrigen wurde dem Vorschlag zugestimmt, daß eine Gutachterkommission die Genehmigung der Kennzeichnung von Eiern erteilen und widerrufen solle, ebenso dem Vorschlag, für die Durchleuchtung, Sortierung, Kennzeichnung und Verpackung der Eier die Richtlinien des Deutschen Landwirtschaftsrats für das „deutsche Frischei“ wieder als Vorbild zu nehmen. Ueber die Frage der Kennzeichnung haltbar gemachter Eier und der von Auslandseiern, die nach Deutschland eingeführt werden, ist gelegentlich dieser Besprechung nicht mehr beraten worden. Die Spitzenverbände der Wirtschaft haben aber zur Verhinderung einer Regelung dieser beiden Sachgebiete ohne Anhörung des Handels darauf hingewiesen, daß vor einer Regelung dieser Frage unter allen Umständen dem Handel Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden müsse.

Abänderung der Probenemervorschriften für Rohzucker und Melasse. Die Vorschriften für die vereidigten Probenemer von Rohzucker und Melasse sind in einigen Punkten abgeändert worden. Die Industrie- und Handelskammer zu Magdeburg, die für diese Vorschriften als federführende Kammer tätig ist, hat den endgültigen Wortlaut nunmehr festgestellt. Hiernach treten folgende Aenderungen ein:

Die Vorschriften für die Probenemer von Rohzucker werden in § 21 Abs. 1 dahin abgeändert, daß dieser Absatz folgenden Wortlaut erhält:

Der Probenemer hat das für die Analyse bestimmte Muster unverzüglich dem Chemiker zuzustellen. Muß zu diesem Zweck das Muster zur Post gegeben werden, so kann der Probenemer die dadurch entstehenden Portokosten dem Käufer berechnen.

In § 23 dieser Vorschriften wird der bisherige Absatz 5 durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Durch die Gebühren, auf die der Probenemer nach den vorstehenden Bestimmungen Anspruch hat, sind folgende Muster abgegolten:

1. das für den Chemiker bestimmte Muster bzw. bei Doppel-Analyse 2 Muster (§ 20 Abs. 4),
2. das im Besitze des Probenemers verbleibende Kontrollmuster (§ 20 Abs. 4),
3. für den Fall, daß der Zucker Knoten enthält: die beiden nach § 18 Satz 2 zu entnehmenden Ausfallmuster,
4. ein versiegeltes Muster für den Käufer,
5. ein offenes Muster für den Käufer,
6. ein versiegeltes Muster für den Verkäufer.

Werden mehr Muster verlangt, so kann für deren Anfertigung eine mäßige Vergütung (für Schreibe- und Porto, Verpackung usw.) berechnet werden, deren Höhe der Vereinbarung überlassen bleibt.

Analog werden die Vorschriften für die Probenemer von Melasse folgendermaßen abgeändert:

§ 20 Abs. 1 Satz 1 erhält folgenden Wortlaut:

Der Probenemer hat das für die Analyse bestimmte Muster unverzüglich dem Chemiker zuzustellen. Muß zu diesem Zweck das Muster zur Post gegeben werden, so kann der Probenemer die dadurch entstehenden Portokosten dem Käufer berechnen.

§ 22 Abs. 5 wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:
Durch die Gebühren, auf die der Probenemer nach

den vorstehenden Bestimmungen Anspruch hat, sind folgende Muster abgegolten:

1. das für den Chemiker bestimmte Muster bzw. bei Doppel-Analyse 2 Muster,
2. das im Besitze des Probenehmers verbleibende Kontrollmuster,
3. ein versiegeltes Muster für den Käufer,
4. ein offenes Muster für den Käufer,
5. ein versiegeltes Muster für den Verkäufer.

Werden mehr Muster verlangt, so kann für deren Anfertigung eine mäßige Vergütung (für Schreibarbeit, Porto, Verpackung usw.) berechnet werden, deren Höhe der Vereinbarung überlassen bleibt.

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Heppner & Klitscher, Holzgroßhandlg., Inh. Kaufm. Carl Lobedank	Stettin-Frauen-dorf, Bollin-ener Str. 2	9. 10. 30	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Gr. Domstr. 24
Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoeber, A.-G.	Warsower Str. 7	9. 10. 30	Rechtsanwalt und Notar Max Busch, Stettin
H. Julius Wall, Holz- wollehobelwerk, Holz- wolleseilerei, Hanf- seilenwarenfabrik	Altdamm, Stargarder Str. 51	10. 10. 30	Gustav Pawlitzky, Greifenhagen
Kaufmann Erich Silbermann, Inh. d. Fa. H. Silbermann & Co., Manufakturwaren (Tuchwarenhandlung)	Anklam	13. 10. 30	Kaufmann Awe, Anklam, Markt
Kolbe	Swinemünde	23. 5. 30	

Beendete Vergleichsverfahren.

- Ardelit Platten- und Röhrenwerk, G. m. b. H., Anklam (12. 9. 1930).
 Nachlaß des am 14. 2. 1930 in Zinnowitz verstorbenen Chemikers Robert Tern, Zinnowitz, Villa Johanna, Wilhelmstr. 5 (4. 10. 1930).

Eröffnete Konkurse.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
F. Brüggmann, Inh. Ernst Brüggmann, Weinhandlung	Anklam	22. 9. 30	
Kaufmann Siegfried Josias, Inh. d. Fa. Johann Mücher Nachf.	Torgelow, Pom.	25. 9. 30	Rechtsbeistand E. Schumacher, Ueckermünde
Einkaufsgenossen- schaft der Gastwirte e. G. m. b. H.	Stettin, Wilhelmstr. 18	10. 10. 30	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Augustastraße 46
Kaufmann Hermann Drucker	Plathe, Pom.	16. 10. 30	Steuerberater Bruno Hamm, Greifenberg, Po.
Kaufmann Arthur W. Schuster, Inh. d. Fa. Arthur W. Schuster, Verlags- u. Schiffsbuchhandlung	Stettin, Loewe- straße 6 b	17. 10. 30	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Augustastraße 46
Schuhmachermeister Krüger	Mescherin		
Gastwirt Albert Hoika	Ziegenort	20. 10. 30	Kaufmann Otto Krüger

Beendete Konkurse.

- Kaufmann Reinh. Benkwitz, Inh. d. Fa. G. Benkwitz & Co., Pyritz i. Pomm. (15. 9. 30).
 Jul. Ziegler, Inh. d. Fa. Herm. Ziegler, Filzwarenfabrik, Gollnow (10. 9. 30).
 Kaufmann Rich. Stoff, Inh. d. Fa. Carl Wilhelm Müller, Stettin, Paradeplatz 13 (18. 9. 30).
 Greifenhagener Mühlenwerke, G. m. b. H., Greifenhagen (7. 10. 30).

Innere Angelegenheiten.

Bekanntmachung betreffend das Ausscheiden von Mitgliedern der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sowie die Ergänzungs- und Ersatzwahlen 1930 zur Industrie- und Handelskammer zu Stettin. Nach den gesetzlichen Bestim-

mungen in Verbindung mit der Satzung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin scheiden infolge Ablaufs ihrer Wahlzeit folgende Herren als Mitglieder der Industrie- und Handelskammer aus:

I. Im 1. Wahlbezirk:

- a) In der Wahlgruppe Großhandel einschließlich des Verkehrsgewerbes: Für den Großhandel im allgemeinen: Breem, Bundfuß, Meister, Ortman, Semmelhack.
- b) In der Wahlgruppe Industrie: Dr. Gollnow, Gottstein, Hornemann.

Für diese Herren sind nach § 16 des Gesetzes über die Industrie- und Handelskammern Ergänzungs wahlen vorzunehmen.

Vor Ablauf ihrer Wahlzeit scheiden aus die Herren:

- a) In der Wahlgruppe Großhandel einschließlich des Verkehrsgewerbes: Für das Verkehrsgewerbe: Vollbrecht (†).
- b) In der Wahlgruppe Industrie: Wittkowsky.

Für diese Herren sind nach § 17 des Gesetzes über die Industrie- und Handelskammern Ersatz wahlen vorzunehmen.

II. Im 2. bis 5. Wahlbezirk

scheiden infolge Ablaufs der Wahlzeit oder dazukommend aus anderen Gründen die Herren in der Wahlgruppe Industrie aus, und zwar im

2. Wahlbezirk: Winkelhausen, Stargard (ver- zogen),
3. Wahlbezirk: Raemisch, Regenwalde (†),
4. Wahlbezirk: Freundel, Torgelow,
5. Wahlbezirk: Kujath, Anklam.

Für diese Herren sind nach § 16 des Gesetzes über die Industrie- und Handelskammern Ergänzungs wahlen vorzunehmen.

Bei den Herren Vollbrecht (†), Wittkowsky, Winkelhausen und Raemisch (†) kommt eine Wiederwahl nicht in Frage.

Die Wahlen finden in allen Bezirken

Donnerstag, den 11. Dezember 1930,

statt. Wahlort und Wahlzeit werden den Firmen später bekanntgegeben.

Stettin, den 1. November 1930.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

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

1. August Genz (40 Jahre bei der Firma Carl Papcke, Inh. Otto Thomas, Stettin);
2. Alfred Schwencke (45 Jahre bei den Germania- Versicherungs-Gesellschaften zu Stettin);
3. Wilhelm Techter (25 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
4. Hermann Reppin (25 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
5. Hermann Penke (38 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
6. Johann Awe (30 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
7. Gustav Köpsel (34 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
8. Gustav Teske (33 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
9. Karl Grunewald (30 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin);
10. Gustav Krause (30 Jahre bei der Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., Stettin).

Messen und Ausstellungen.

23. Niederländische Messe in Utrecht. Einem der Industrie- und Handelskammer zugegangenen Bericht der Niederländischen Messe ist zu entnehmen, daß die im September 1930 in Utrecht abgehaltene 23. Niederländische Messe 1012 Aussteller und ungefähr 100 000 Besucher aufwies. Trotz der herrschenden Depression im Geschäftsleben hatte die Herbstmesse einen sehr flotten Verlauf. Auf der Messe waren sämtliche Industriezweige vertreten. Deutscherseits haben 184 Firmen sich an der Ausstellung beteiligt, womit Deutschland an der Spitze aller ausländischen Aussteller steht. Die Frühjahrsmesse 1931 wird in Utrecht vom 10.

bis 19. März abgehalten. An dieser Messe beteiligt sich außerdem als Sondergruppe die Gruppe Baumaterialien und Straßenbau. Nähere Auskünfte erteilen die Niederländischen Konsulate.

Internationale Lyoner Mustermesse. Die nächste Internationale Lyoner Mustermesse findet, wie das seit 5 Jahren bestehende Deutsche Büro der Lyoner Messe in Weimar, Brennerstr. 18, mitteilt, vom Montag, den 2., bis Sonntag, den 15. März 1931 statt. Die Lyoner Messe ist mit über 3500 Ausstellern die führende internationale Mustermesse Frankreichs. Nachdem sich die deutsch-französischen Handelsbeziehungen unter dem Einfluß des Handelsvertrages und der nunmehr auch gesetzlich festgelegten Stabilisierung des Frankenkurses erheblich gefestigt haben, ist mit einem weiteren Anwachsen der Bedeutung dieser Messe zu rechnen. Deutsche Firmen stellen größtenteils durch Vermittlung ihrer französischen Vertreter aus. Soweit Vertreter in Frankreich noch nicht bestehen, bietet sich in Lyon eine günstige Gelegenheit zur Fühlungnahme mit den einschlägigen Fachkreisen. Da die Branchenkonzentration in dem großen Messenpalast streng durchgeführt ist, steht für jede Gewerbe-Gruppe nur eine bestimmte, von vornherein festbegründete Anzahl von Ständen zur Verfügung. Verschiedene Gruppen sind bereits voll besetzt. Es empfiehlt sich deshalb, die Entscheidung über eine etwaige Teilnahme als Aussteller baldigst zu treffen. Das Deutsche Büro erteilt kostenlos und ohne jede Verbindlichkeit für den Anfragenden Auskunft über Ausstellungsbedingungen, Reiseerleichterungen, Paßerleichterungen etc.

Verschiedenes.

Der Kammer gingen folgende Mitteilungen zu:

1. Herr Dr. Jorge A. Paredes ist anstelle des abberufenen Generalkonsuls Dr. Ortiz Sandoval zum Generalkonsul von El Salvador für das Deutsche Reich mit dem Amtssitz in Hamburg ernannt worden. Dem Generalkonsul Dr. Paredes ist namens des Reichs unter dem 4. Oktober 1930 das Exequatur erteilt worden.
2. Der bisherige Vizekonsul Manuel Tama Paz ist zum Wahlkonsul von Ecuador in Berlin ernannt worden. Dem Konsul Tama Paz ist in seiner neuen Eigenschaft namens des Reichs unter dem 8. Oktober 1930 das Exequatur erteilt worden.

Klagen und Anträge auf Erlaß von Zahlungsbefehlen und andere Schriftsätze. Wie der Amtsgerichtsdirektor in Stettin der Industrie- und Handelskammer mitgeteilt hat, bestand Veranlassung, in Zimmer 40 des Amtsgerichts, in dem Klagen, Anträge auf Erlaß von Zahlungsbefehlen und andere Schriftsätze abgegeben werden, folgende Bekanntmachung anbringen zu lassen:

„Sachen mit Kostenmarken und anderen Geld- oder Wertsachen nicht hinlegen, sondern dem Justizwachtmeister persönlich übergeben, da sonst für Verluste die Haftung nicht übernommen werden kann.“

Buchbesprechungen.

Das Ortsbuch für das Deutsche Reich. Herausgegeben in Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost. (7. Auflage. Deutsche Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin SW.) Die Tatsache, daß die Namen der deutschen Ortschaften, wie ihre politischen verkehrs- und verwaltungsmäßigen Zuständigkeiten einer ständigen Umwälzung unterworfen sind, hat den Verlag veranlaßt, das Ortsbuch einer grundlegenden Neubearbeitung zu unterziehen. In der vorliegenden 7. Auflage sind sämtliche Angaben mit den bis zum 1. Juni 1930 vorhanden gewesen amtl. Feststellungen verglichen und berichtigt worden. Die Änderungen beziehen sich vor allem auf die postalischen und telegraphenamtlichen Angaben, die infolge der Landpostverkräftung, der Neueinrichtung von Telegraphenanstalten und der zahlreichen politischen Umgemeindungen innerhalb der letzten drei Jahre umfassende Veränderungen erfahren haben. Im gleichen Maße haben auch die Eisenbahnangaben eine Berichtigung erfahren müssen, die bei den dauernden Erweiterungen des Verkehrs zahlreiche Veränderungen zur Folge haben. Entsprechend sind auch die politischen und juristischen Zuständigkeiten revidiert und berichtigt worden. Neu aufgenommen sind bei sämtlichen Ortschaften das zuständige Versorgungsamt und das zuständige Arbeitsgericht, bei den Orten mit Finanzamt das

zuständige Landesfinanzamt, bei den Orten mit Arbeitsamt das zuständige Landesarbeitsamt und bei den Orten mit Amtsgericht die Staatsanwaltschaft. Ein besonderer Anhang bringt zum erstenmal ein Verzeichnis sämtlicher deutschen Poststellen. Das Ortsbuch, das rund 100 000 Ortschaften enthält, ist sehr zweckmäßig eingerichtet, da alle Angaben unmittelbar hinter dem Ortsnamen stehen. Es sei noch besonders darauf hingewiesen, daß bei allen Eisenbahnstationen die Abfertigungsbefugnisse vermerkt sind. Bei Orten, die keine eigene Station besitzen, ist die für den Personen- und Güterverkehr nächstgelegene Eisenbahnstation angegeben. So können aus dem Ortsbuch für das Deutsche Reich für jede Ortschaft die zuständige Zustell-Postanstalt sowie die für den Reise- und Güterverkehr in Betracht kommenden Eisenbahn- und Kleinbahnlinien mit den Uebergängen ohne weiteres festgestellt werden. Die Post- und Telegraphenanstalten sowie die Eisenbahnstationen sind ausnahmslos mit den amtlich eingeführten Benennungen und ihren feststehenden Zusätzen bezeichnet, so daß die richtige Angabe des Bestimmungsorts dem Benutzer stets ermöglicht ist. Die erweiterte, auf den neuesten Stand berichtigte Ausgabe, die für alle Benutzer ein brauchbares Hilfsmittel bildet, kann auf dem Büro der Kammer von Interessenten eingesehen werden.

„Schaeffers Konkursordnung, Anfechtungsgesetz, Vergleichsordnung, Zwangsvollstreckungsgesetz.“ Die Kenntnis der Konkursordnung, des Anfechtungsgesetzes, der Vergleichsordnung und des Zwangsversteigerungsgesetzes ist in der heutigen Zeit, in der wirtschaftliche Zusammenbrüche täglich in die Geschäftsbeziehungen der Kaufleute zueinander eingreifen, eine Notwendigkeit für jeden Kaufmann. Es ist daher sehr zu begrüßen, daß in dem Grundriß des privaten und öffentlichen Rechts sowie der Volkswirtschaftslehre, herausgegeben von Oberlandesgerichtsrat i. R. C. Schaeffer als 11. Band diese Gesetze in 24. bis 27. völlig umgearbeiteter Auflage erschienen sind. In den letzten zwanzig Jahren haben sich die Schaeffer'schen Kompendien eine derartige Beliebtheit erworben, daß sie in jeder Handbibliothek eines Juristen und Volkswirts vorhanden sind. Auch dem Kaufmann ist in dem Konkursordnungsband eine Orientierungsmöglichkeit über diese Materien gegeben, auf die an dieser Stelle aufmerksam gemacht werden muß. Die Schrift ist in dem Verlag von C. L. Hirschfeld, Leipzig, neu erschienen. (Preis kart. RM. 2,50.)

Handwörterbuch der Verwaltungspraxis. In Verbindung mit dem Ausschuß für wirtschaftliche Verwaltung und dem Deutschen Institut für wirtschaftliche Arbeit in der öffentlichen Verwaltung herausgegeben von Walther Gärtner, Ministerialdirigent beim Reichssparkommissar in Berlin, Dr. jur. Ewald Löser, Beigeordneter beim Deutschen Städte- tag in Berlin, und Laurenz Schneider, Postrat bei der Oberpostdirektion in Berlin (Druck und Verlag der Reichsdruckerei). Dieses Handwörterbuch, an dem hervorragende Vertreter der Behörden mitgearbeitet haben, ist für die Praxis des Verwaltungsdienstes bestimmt. Verwaltungsdienst wird indessen nicht nur bei den Behörden — Reichs-, Länder- und Gemeindebehörden — oder sonstigen öffentlichen Körperschaften geleistet, sondern in weitestem Umfange auch in der freien Wirtschaft. Daher soll das Buch nicht allein für behördliche Stellen die Fragen erörtern, die im Dienst auftauchen, sondern auch private Unternehmungen, wenn nicht anregen, so doch wenigstens unterrichten, wie die amtliche Verwaltung arbeitet und welche Zeitgedanken dort zur Entfaltung drängen. Ziel des Buches ist, an der Rationalisierung der Verwaltung mitzuwirken und einen Baustein zu dem großen Werke der Verwaltungsreform zu liefern. Daher ist bei den Aufsätzen, soweit der Stoff es überhaupt zuließ, die neuzeitliche Entwicklung, namentlich auch in der Bürotechnik und auf verwandten Gebieten, weitgehend berücksichtigt worden. An vielen Stellen wird der Leser Winke für eine zweckmäßige Gestaltung des Dienstes finden, die er in Fachschriften vielleicht hier und da schon gelesen, in der Vollständigkeit aber, wie das Handwörterbuch sie bringt, kaum gefunden hat. Das Buch, das somit auch für den Gewerbetreibenden von Interesse sein dürfte, kann auf dem Büro der Kammer, Börse II, von Interessenten eingesehen werden.

Angebote und Nachfragen.

8079 Altona sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Fischhandelsfirmen, die Interesse an dem Bezug von Ostsee-Grünlischen zur Herstellung von Marinaden haben.

- 8096 Chemnitz sucht Vertreter für Strumpfwaren, der bei den in Frage kommenden Detailgeschäften gut eingeführt ist.
- 8125 Apolda i. Thür. sucht geeigneten Vertreter für den Vertrieb von Strick- und Wirkwaren.
- 8204 Livorno sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Firmen für den Absatz von langen weißen Bohnen, getr. Bohnen, weißer Hirse, weißem raff. Honig, Haselnüssen, Nüssen, Mandeln, Pignolien, Wacholderbeeren, Lorbeerblättern, getr. Veilchenwurzel etc. sowie Talkum, ferner auch Vertreter für diese Artikel.
- 8230 Hamburg sucht einen Vertreter, der bei Drogerien, Apotheken, Kolonialwaren-, Kaffee- und Tee-Geschäften gut eingeführt ist.
- 8243 Sydney (Australien) sucht Vertreter für Manufakturwaren.
- 8284 Catania sucht Vertreter für den Verkauf von Mandeln und Nüssen.
- 8285 Harburg sucht Vertreter, die Vulkanisieranstalten besuchen, für den Vertrieb von Cord-Manschetten.
- 8367 Berlin sucht für Stettin und Pommern zum Vertrieb von Haut-, Leder- und Knochenleimen Vertreter, der branchekundig ist.
- 8396 Breslau möchte die Vertretung einer größeren Getreidemühle des Bezirks für Kleie übernehmen.
- 8441 Bremen sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Großhandelsfirmen in Vogelfuttersaaten.
- 8500 a Wien möchte Vertretungen hiesiger Firmen übernehmen für nachstehende Artikel: Kohle für Schiffe, Bahnen, Gasanstalten, ferner Luftfahrzeuge, Transportmittel, Maschinen, Kessel, Motore, Einrichtungen für chemische, metallurgische, Hütten- und Grubenbetriebe, Reedereien, Bahnen, staatliche und städtische Betriebe.
- 8500 b Wien möchte Vertretungen für Papier übernehmen.
- 8560 Osterberg i. Altm. sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die Interesse an dem Bezug von grünen Weiden haben, die für die Herstellung von Fischkörben, Bahn- und Deichbefestigungen gebraucht werden.
- 8651 Aschersleben sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Exportfirmen für kombinierte Holzbearbeitungsmaschinen.
- 8583 Ponta-Delegada (San Miguel, Azoren) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Importeuren von frischen Früchten und Ananas.

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

Steuerkalender für den Monat November 1930.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

5. November:

1. Abführung der im Monat Oktober 1930 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit diese Abführung nicht schon am 20. Oktober 1930 erfolgen mußte. Gleichzeitig Abgabe einer Erklärung über den Gesamtbetrag der im Monat Oktober 1930 einbehaltenen Beträge.
2. Abführung der im Monat Oktober 1930 einbehaltenen Beträge auf die Reichshilfe, soweit diese im Lohnabzugsverfahren einbehalten sind und nicht schon am 20. Oktober 1930 abzuführen waren.

15. November:

1. Zahlung eines Vierteljahresbetrages der Reichsvermögensteuer 1930. Diejenigen Steuerpflichtigen, deren Vermögen hauptsächlich aus land- oder forstwirtschaftlichem Vermögen besteht, zahlen eine Halbjahresrate.
2. Vierteljährliche Einkommensteuervorauszahlung der Landwirte.
3. Zahlung eines Vierteljahresbetrages auf die Gewerbeertragsteuer, soweit nicht abweichende Zahlungstermine bestehen. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. November 1930 fällig.

4. Zahlung eines Vierteljahresbetrages auf die Gewerbekapitalsteuer, soweit eine solche Steuer erhoben wird. Für Stettin kommt die Steuer nicht in Betracht.
5. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat Oktober 1930, soweit nicht Sondervorschriften bestehen. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. November 1930 fällig.
6. Zahlung der Grundvermögensteuer für sämtliche Grundstücke. Die Zahlung gilt bei land- oder forstwirtschaftlichen Grundstücken für das laufende Kalendervierteljahr, im übrigen für den Monat November 1930.
7. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat November 1930.

20. November:

1. Zahlung der Gewerbeertragsteuer und der Lohnsummensteuer in Stettin.
2. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. November einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit sie für den ganzen Betrieb 200.— Reichsmark übersteigen. Gleichzeitig Abführung der einbehaltenen Beträge der Reichshilfe.

**Reklame ist teuer, aber noch
teurer ist keine Reklame.**

Mitteilungen des Großhandelsverbandes Steffin e. V.

Unser Reichsverband teilt uns über Frankaturzwang für Leereballagen folgendes mit:

Aus Kreisen unserer Mitglieder ist bei uns angeregt worden, bei der Bahn dafür einzutreten, daß die Leereballagen nur frankiert zur Rücksendung angenommen werden. Es wird darauf hingewiesen, daß auf diese Weise eine Reihe von Aergerquellen zwischen Großhändler und Kundschaft ausgeschaltet werden können. Wir sind uns dessen bewußt, daß die aufgestellte Forderung voraussichtlich bei der Reichsbahn nur sehr schwer wird durchgesetzt werden können und daß vor allem wohl auch die Interessen der verschiedenen Branchen und Firmen in der Frage nicht vollkommen die gleichen sind.

Wir weisen darauf hin, daß z. B. nach den Zahlungs- und Lieferungsbedingungen des Weinhandels im allgemeinen die Rücksendung frachtfrei zu erfolgen hat, daß aber die Kundschaft diesen Vertragsvereinbarungen nicht Folge leistet und die Rücksendung unfrankiert vornimmt, so daß immerhin hierdurch eine Reihe von Schwierigkeiten auftauchen, die

natürlich durch den Zwang der Frankierung bei der Rücksendung mit einem Schlage beseitigt würden.

Bevor wir nun in der Angelegenheit irgend welche weiteren Schritte unternehmen, legen wir Wert darauf, die Stellungnahme der einzelnen an der Angelegenheit interessierten Mitgliedskreise kennen zu lernen.

Wir bitten daher, uns Ihre Auffassung über die Einführung eines Frankaturzwanges bekanntgeben zu wollen.

Als vertraulich zu behandelndes Material ist uns zugegangen die Stellungnahme der Kraftverkehrswirtschaft zur Verkehrspolitik des Reiches unter besonderer Berücksichtigung des Verhältnisses Reichsbahn-Kraftverkehr. Unseren Mitgliedern kann das Material für kurze Zeit überlassen werden.

Wir machen darauf aufmerksam, daß seit kurzem ein neues Verzeichnis der SVS-Spediteure vorliegt. Mitglieder unseres Verbandes wollen ihren Bedarf unserer Geschäftsstelle aufgeben.

— **Schluß des redaktionellen Teils.** —

Aus der Wirtschaft.

Gustav Metzler, Steffin.

Die Firma **Gustav Metzler**, Steffin und Swinemünde, gegründet 1846, unterhält regelmäßige Passagierfahrten von Steffin nach Kopenhagen 3-4 Mal wöchentlich, von Steffin nach Gothenburg 1 Mal wöchentlich, von Steffin nach Oslo 2 Mal wöchentlich, von Steffin nach Süd- und Westhäfen Norwegens bis Drontheim 1 Mal wöchentlich, von Steffin nach Island 1 Mal wöchentlich, von Steffin nach Helsingfors 1 Mal wöchentlich, vermittelt auch Passagierfahrten ab Hamburg und Bremen nach den meisten Häfen Europas, Afrikas, Nord- und Südamerikas, Asiens, Indiens und Japans.

Die Firma unterhält auch regelmäßige Frachtfahrten von Steffin nach Kopenhagen 4-5 Mal wöchentlich, von Steffin nach Gothenburg 1 Mal wöchentlich, von

Stettin nach Oslo 2 Mal wöchentlich, von Steffin nach Provinzhäfen Ostnordens 1 Mal wöchentlich, von Steffin nach Süd- und Westhäfen Norwegens bis Drontheim 1 Mal wöchentlich, von Steffin nach Helsingfors 1 Mal wöchentlich, von Steffin nach Liverpool und Manchester etwa zehntägig, von Steffin direkt nach Rheinhäfen ohne Umladung bis Köln 2 Mal wöchentlich.

Die Firma vermittelt Frachtabschlüsse für ganze Ladungen von Steffin nach allen Häfen der Welt per Dampfer und Motorschiffe, sowie von Stückgut Partien nach allen Häfen der Welt, eventl. ab Hamburg und Bremen.

Wegen Auskunft erbitte Meldung bei Gustav Metzler, Steffin. Telegramm-Adresse: Metzler Steffin, Sammel-Telefon Nr. 355 71.

„Monimos“ Textilwerke A.-G., Demmin.

Das Werk ist aus der Vorpommerschen Bindegarnfabrik Rudolph und Franz Westphal in Demmin hervorgegangen.

Im Jahre 1924 wurde die bestehende Anlage durch ein neues Fabrik- und Bürogebäude erweitert. Die vorhandenen Maschinen wurden durch modernste Spinnereimaschinen ersetzt.

Gegenwärtig werden über 100 Arbeitnehmer beschäftigt.

Die Fabrik stellt ausschließlich Sisal-Bindegarn her. Durch Verwendung bester Rohstoffe und durch sorgfältigste Verarbeitung hat sich das „Monimos“-Bindegarn seit Jahren

den Ruf eines Qualitätsgarnes von höchster Zerreißfestigkeit und eines gleichmäßigen glatten Gespinnstes erworben.

Hand in Hand mit der Verbesserung der Qualität des Garnes wuchs auch der jährliche Umsatz.

Durch Einbau weiterer Maschinen gelang es, die Qualität noch zu verbessern und gleichzeitig die Produktion gegenüber den Jahren 1926 und 1927 zu verdoppeln.

Neuerdings wird das Garn in Kreuzspulen von ca. 4,2 kg Gewicht mit Schutzmantel geliefert. Diese Wicklung verhindert das Zusammenfallen der letzten Windungen. Das Garn läuft ohne Störung durch Knotenbildung oder Verwickelung bis zum Fadenende ab.

Schlesische Dampfer-Compagnie - Berliner Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg.

Zweigniederlassung Steffin.

Im Jahre 1887 gegründet, unterhält die Gesellschaft als größtes deutsches Flußschiffahrts-Unternehmen im Osten unseres Reiches einen ausgedehnten Schleppkahnverkehr nach und von Schlesien, Oberschlesien und darüber hinaus, wobei die Beförderung auf der Oder bis Breslau bzw. Cosel-Hafen erfolgt. Vorwiegend werden Massengüter wie Erze, Schwefelkiese, Phosphate, Abbrände, Kohlen, Koks usw., aber auch Güter aller Art verfrachtet. Für eiligeren Kaufmannsgüter hat die Gesellschaft einen regelmäßigen Eilgüterverkehr mit modernen schnellen Motorschiffen eingerichtet. Diese Eilschiffe werden unabhängig vom Güterangebot fahrplanmäßig zweimal wöchentlich expeditiert und befördern auch

Güter für die Oderstationen Frankfurt, Fürstenberg, Crossen, Tschicherzig, Neusalz, Glogau, Steinau, Maltsch.

Auch nach und von Sachsen unterhält die Gesellschaft außer ihrem Schleppkahnverkehr für komplette Kahnladungen einen dreimal wöchentlichen Eildampferverkehr von Steffin nach Magdeburg, Halle, Riesa, Dresden und Unterwegsstationen.

Besonders gepflegt wird der tägliche Eildampfer-Güterverkehr Steffin-Berlin-Stettin. Reisedauer 1½ Tage.

Empfehlenswerte Wein- und Bierrestaurants

Restaurant Puhlmann

Rohmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

Auswahl von Spaten, Nürnberger Gieschen,
Bohrisch Spezial und Pilsner Urquell
Weine erster Häuser

Leistungsfähigste Bestellküche

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

WEINHANDLUNG

seit 1834

Kettner

Breite Str. 13

WEINSTUBEN

Dieses Feld kostet monatlich 10,— RM.

Wo wird für das **leibliche Wohl** nach jeder
Richtung am besten gesorgt?

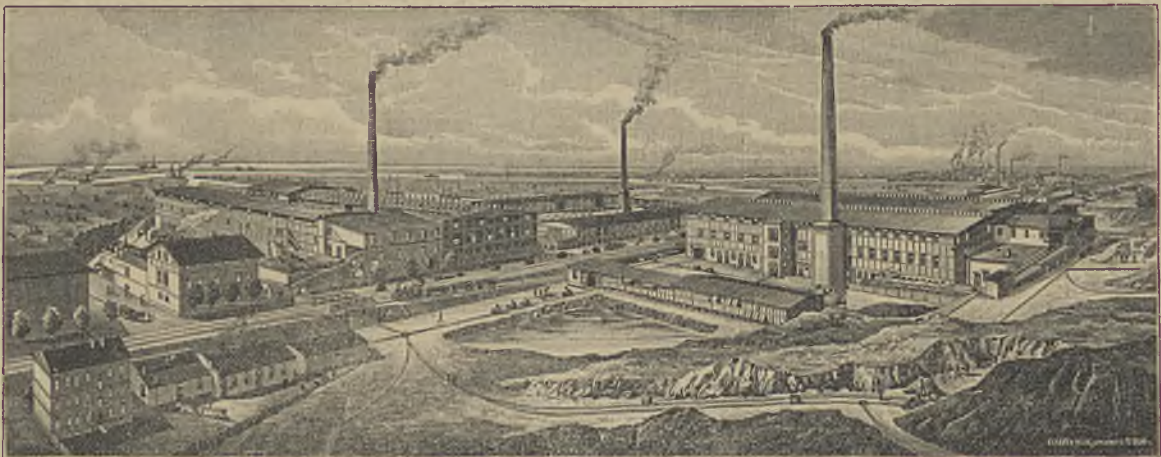
In der _____

Hauptbahnhofs-Gaststätte, Stettin.

Behagliche, vornehme Räume. / Während der Mittagszeit
dezenste Tafelmusik. / Nachmittags und abends unübertreffliche
Künstler-Konzerte im

FÜRSTENSAAL!

Gustav Lindke & Co., Dampfziegelwerke, Stolzenhagen-Kratzwick



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

Hugo Minack Nachf.

Stettin und Hamburg

Telegrammadresse: „Konsul Minack“

GEGRÜNDET 1889

*
Spediteure
für Gütertransporte

Eugen Rüdenburg

STETTIN

Telegrammadresse: „Konsulrüdenburg“

GEGRÜNDET 1859

Monimos-Bindegarn

Ia Qualitätsmarke
mit Schutzmantel DRPa

Harffaserspinnerei

Monimos-Textilwerke A.G.
Demmin.

Alle Auskünfte

über Veröffentlichungen der Presse
seit 1919

aus den einschlägigen Gebieten, wie Internationale Politik, Politik des Deutschen Reiches, der Länder und Gemeinden, Parteipolitik, Rechtspflege, Kulturpolitik, Frauenbewegung, Handel, Industrie, Handwerk und Gewerbe, Bodenpolitik, Finanzwesen, Verkehrswesen, Zollwesen, Sozialpolitik, Versicherungswesen usw. erteilt das

Zentral-Archiv für Politik u. Wirtschaft
München, Ludwigstraße 17a / / Telefon 33430

Emil Aron

STETTIN—HAMBURG

Gefreide-Spedition u. -Lagerung
Eigene Umschlagsanlagen

Fernsprecher: Stettin Nr. 362 20

Telegramm-Adresse: Milaron

NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN / AUGUSTASTR. 12

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

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

DRUCKE NUR BEI



FISCHER

&

SCHMIDT

BUCHDRUCKEREI

STETTIN

GR. WOLLWEBERSTR. Nr. 13

FERNSPRECHER Nr. 21666





Billigster Getreideumschlag

aus Kähnen und Eisenbahnwagen
in Seeschiffe und umgekehrt durch

schwimmende Elevatoren

mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to. stündlich

**Die Elevatorenverwaltung
der Industrie- und Handelskammer zu Stettin**

Fernsprecher 35341 und 30090.