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

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

2 Spitzenleistungen der Mercedes-Benz Produktion!

Der Mercedes-Benz-Rohöl-Lastwagen, 6 Zyl., 85 PS, hat eine Betriebsstoffkostenersparnis von 78%. — Verlangen Sie bitte Vorführung.

Der „kleine Mercedes" 7/32 PS, 6 Zyl., Schnell- und Spargang, Schwingachsen, Oeldruckbremse, ist für RM. 4400,— ab Dezember lieferbar.

Auto-Reparatur-Werk Holzstraße Nr. 19

1891
40
1931

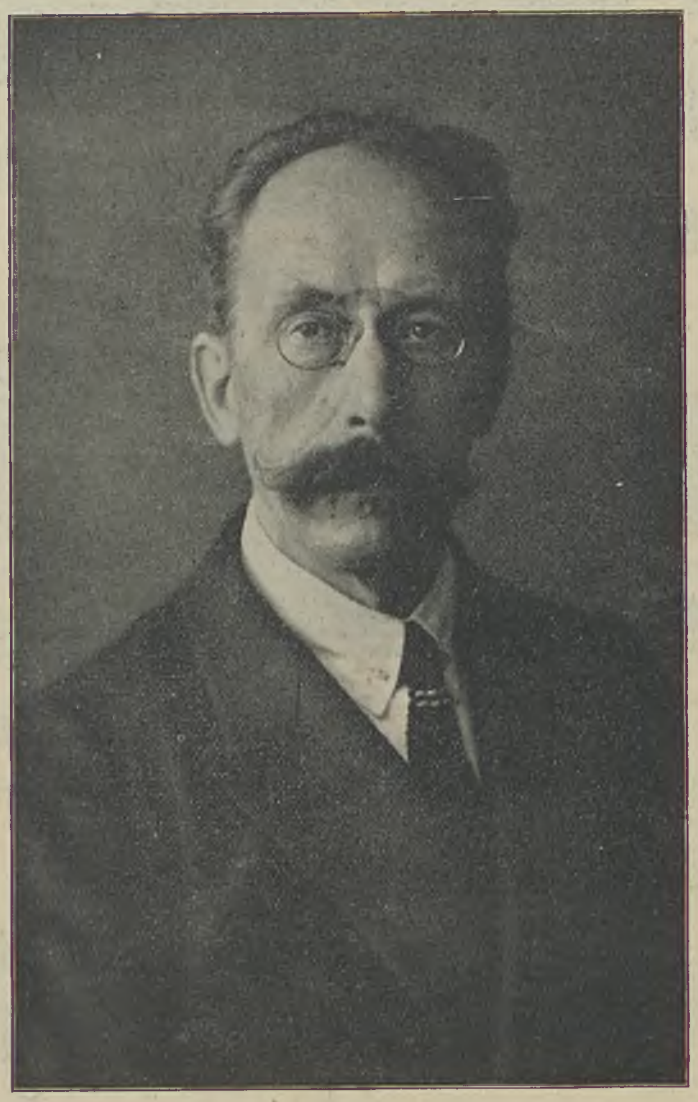
Unser Zeichen

das Zeichen der Qualität!

Leistungsfähige Druckerei für Werbe-, Gebrauchs- und Kunstdrucke aller Art, für Handel u. Industrie, Gewerbe u. Verlag nach gegebenen oder eigenen Entwürfen.

Fischer & Schmidt
BUCH- UND STEINDRUCKEREI
Stettin

Fernspr. 216 66 Gr. Wollweberstr. 13



Dr. Friedrich Ackermann.

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin.
des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.
und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

Herausgeber Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin
Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil i. V.: O. Hahn, 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. 10404. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.
Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Für nicht erbetene Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Nr. 22 Stettin, 15. November 1931 11. Jahrg.

Oberbürgermeister i. R. Dr. Ackermann †

Ehrenbürger der Stadt Stettin.

Einer der Besten ist dahingegangen, ein echter Sohn ostdeutscher Erde, ein aufrechter, treuer, gottesfürchtiger Mann, dem Pflichterfüllung alles war und der in seiner so überaus vielseitigen, gewissenhaften, rastlosen und klugen Arbeit fast ein Vierteljahrhundert im Dienst seiner Stadt Stettin und ihrer Bürger, vom reinsten Wollen erfüllt, sich verzehrt hat. Alle, die mit Friedrich Ackermann wirken durften, die ihn kannten, schätzten und verehrten, sind von Trauer erfüllt über das harte Geschehen, das ihn im ersten Jahre der Ruhe nach seiner Amtsniederlegung in die ewige Heimat abrief. — Friedrich Ackermann war es vergönnt, als erster Beamter der Stadt, Stettin zu der hohen Blüte zu führen, die es bis zum jähen Ausbruch des Krieges erreicht hatte. Handel, Industrie und Schiffahrt, die produktiven Kräfte des städtischen Gemeinwesens, hatten einen ungeahnten Aufschwung genommen, nicht zuletzt deswegen, weil der Führer der Stadt den Pulsschlag der Wirtschaft von Preußens erstem Seehafen fühlte und die produktiven wirtschaftlichen Kräfte als das Herz seiner Stadt nach bestem Wissen zu fördern und zu pflegen versuchte. Während der langen und schweren Kriegszeit war die Arbeit Friedrich Ackermanns, von Hoffnung beseelt bis zuletzt, mustergültig. Nach dem Zusammenbruch hat er sich mit seiner ganzen Kraft Zersetzung und Auflösung entgegengestellt, ohne sich den Bedürfnissen und berechtigten Wünschen der wirtschaftlich Schwachen und der Notleidenden jemals zu verschließen. Er versuchte zu erhalten, zu retten, auszugleichen, um Kräfte für den dereinstigen Wiederaufstieg verfügbar zu halten. Oberbürgermeister Dr. Ackermann erreichte in der schweren Not der Nachkriegsjahre, was immer zu erreichen war. — Die Stadt Stettin verlor in der Zeit tiefsten Niedergangs ihren ehemaligen erprobten Führer, auf den sie auch nach seinem Ausscheiden aus dem Amte voll Stolz und Dankbarkeit blickte, und dessen Leben und Wirken der amtierende Präsident der Stettiner Industrie- und Handelskammer in seiner Gedächtnisrede treffend und ehrenvoll den Satz voranstellte:

„Integer vitae scelerisque purus."

Die Neuregelung des Überlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen.

Von Dr. E. Schoene.

Am 1. November 1931 ist die Neuregelung des Ueberlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen in Kraft getreten. Die Regelung, die einschneidendste Aenderungen für alle am Kraftfahrzeugverkehr beteiligten Gewerbe bringt, ist auf Grund des Artikels 5 der 3. Notverordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931 erfolgt. Hierzu sind Durchführungsbestimmungen vom Reichsverkehrsminister am 9. Oktober erlassen worden, wohingegen weitere Ausführungsanweisungen der einzelnen Länder im Augenblick der Abfassung dieser Zeilen teilweise erst in Vorbereitung waren.

Die Regelung umfaßt sowohl die Personenkraftfahrlinien wie den Güterverkehr. Als genehmigungspflichtiger Personenverkehr gilt es, wenn gegen Entgelt Personen mit Kraftfahrzeugen über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus zwischen bestimmten Punkten regelmäßig befördert werden. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn die Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes gegeben ist und das Unternehmen nicht öffentlichen Interessen zuwiderläuft. Die Prüfung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit soll sich nach § 9 der Durchführungsbestimmungen vornehmlich darauf erstrecken:

1. ob die Vorschriften der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr erfüllt sind und ob die Persönlichkeit des Unternehmers dafür bürgt, daß sie auch in Zukunft erfüllt werden,

2. ob die Vermögenslage des Unternehmers ihn befähigt, durch eine geordnete, regelmäßige Betriebsführung dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis und berechtigten Ansprüchen der Benutzer zu genügen und die aus dem Betrieb erwachsenden Verbindlichkeiten, besonders Haftungsansprüche für Personen- und Sachschaden, zu erfüllen, und

3. ob der Wagenpark und die Einrichtungen zu seiner Unterhaltung so beschaffen und bemessen sind, daß der ordnungsmäßige, ununterbrochene Betrieb während der Dauer der Genehmigung gewährleistet ist, solange die vorhandenen Wege sicher befahrbar sind.

Die Prüfung, ob die Interessen des öffentlichen Verkehrs gewahrt sind, soll sich auf die Verkehrsbedürfnisse, die Linienführung, die Zahl der täglichen Fahrten, die Wahl der Halteplätze usw. erstrecken. Das Unternehmen läuft nach den Durchführungsbestimmungen insbesondere dann den öffentlichen Interessen zuwider, wenn es auf Wegen durchgeführt werden soll, die sich wegen ihres baulichen Zustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmungen einen unbilligen Wettbewerb bereitet oder ihrer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung vorgreift. — Vor Genehmigung des Antrages auf Eröffnung einer Personenkraftfahrlinie ist auch die für den Sitz des Unternehmens zuständige Industrie- und Handelskammer zu hören; doch kann die Anhörung der Kammer auch unterbleiben, wenn die Genehmigungsbehörde aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag nicht entsprechen will oder der Antragsteller nachweist, daß alle Beteiligten mit seinem Unternehmen einverstanden sind.

Wichtiger sind an dieser Stelle die Vorschriften über den Güterfernverkehr, der der Genehmigung bedarf, wenn es sich um die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen auf Entfernungen über 50 km für andere gegen Entgelt handelt. Die Genehmigung wird dem Unternehmer von der für den Sitz seines Unternehmens zuständigen höheren Verwaltungsbehörde, in Preußen dem Regierungspräsidenten, nach vorheriger Anhörung der zuständigen Industrie- und Handelskammer, auf die hier nicht wie bei der Personenbeförderung verzichtet werden kann, erteilt. Die Voraussetzungen, unter denen die Genehmigung erteilt werden darf, sind hier beim Güterfernverkehr einfacher als beim Personenverkehr gestaltet. Die Genehmigung hat nur zur Voraussetzung, daß der Unternehmer Gewähr für die Sicherheit des Betriebes und für die Erfüllung der Vorschriften der Kraftfahrzeugverordnung bietet. Die Prüfung, ob der Unternehmer für die Sicherheit des Betriebes des Güterfernverkehrs tatsächlich Gewähr leistet, hat sich insbesondere auf den Nachweis eines festen Wohnsitzes und die Einholung einer Auskunft über etwaige Vorstrafen des Unternehmers zu erstrecken. Die erteilte Genehmigung gilt für das ganze Reich.

Der Werkverkehr ist nicht genehmigungspflichtig. Was als Werkverkehr anzusehen ist, wird durch den § 4 der Durchführungsbestimmungen erläutert. Demnach müssen die beförderten Güter zum Verbrauch oder zur Verarbeitung oder zur Wiederveräußerung erworben oder von dem Werk gefördert oder hergestellt sein; ferner muß die Beförderung der Heranschaffung der Güter zum Werke, ihrer Ueberführung innerhalb des Werkes oder dem Absatz der Güter bei den Abnehmern der Ware dienen. Als Ueberführung innerhalb des Werkes gilt nicht der Verkehr zwischen Betriebsstätte oder Zweigniederlassungen verschiedener Rechtspersönlichkeit. Weiterhin ist für den Werkverkehr vorgeschrieben, daß die Kraftfahrzeuge bei der Beförderung vom Werkunternehmer oder seinen Leuten bedient werden müssen; schließlich und vor allem ist Vorbedingung für das Vorliegen eines Werkverkehrs, daß die Kraftfahrzeuge dem Werke gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft oder derart angemietet sein müssen, daß das Werk während der Betriebsdauer die ausschließliche Verfügung über die Fahrzeuge hat und den gesamten Betriebsaufwand einschließlich eines angemessenen Anteils der Instandhaltungs-, Verzinsungs- und Tilgungskosten trägt.

Die wichtigste Auflage, die den Antragstellern auf Genehmigung eines Güterfernverkehrs gemacht wird, ist die Bindung an die Frachtsätze eines einheitlichen, für das ganze Reich festgesetzten Kraftwagentarifs als Mindestsätze. Der Bemessung dieses Tarifs hat der Gedanke zugrunde gelegen, daß dadurch „der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen auf gleiche Grundlage gestellt und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet" werden soll. Durch diese Tarifregelung wird also eine Nivellierung der Beförderungspreise beider Verkehrsmittel angestrebt, so daß für die Erwägung des Versenders über die Wahl des von ihm zu benutzenden Verkehrsmittels in einzelnen Fall der Gesichtspunkt des Preises künftig ausscheiden dürfte. Dagegen bleiben die sogenannten Eigenartsvorteile (Haus-Haus-Verkehr, Lieferfristen, Verpackungsersparnisse, Unabhängigkeit von einem Fahrplan u. dergl.) bestehen. Im übrigen ist der Unternehmer, also der Lastkraftwagenbesitzer, verpflichtet, von den Verladern die vorgeschriebene Tariffracht für die Beförderung zu fordern; Rückvergütungen in irgendeiner Form dürfen von ihm nicht gewährt werden, wenn er sich nicht strafbar machen will. Der Tarif bindet indessen nur die Beförderungspreise des transportführenden Unternehmens, während z. B. Spediteure dem behördlich festgesetzten Kraftwagentarif für die Bemessung ihrer Kostensätze nicht unterliegen, was sich dann — ähnlich wie im Eisenbahnverkehr — auswirken dürfte, wenn sie die Güterbeförderung für einen Sammelladungsverkehr lediglich vermitteln und nicht selbst Kraftfahrunternehmer sind. Wichtig ist ferner auch, daß sich die tariflichen Beförderungspreise nur auf die Unterwegsstrecke von Ort zu Ort beziehen, d. h., daß in den Rollgebühren auch künftig Kraftwagen- und Eisenbahnverkehr volle Freiheit haben. Der Tarif selbst (abgedruckt im Reichsministerialblatt vom 15. Oktober 1931 Nr. 45) sieht so aus, daß für Gütermengen bis etwa 3500 kg Sätze festgesetzt sind, die den Frachtstückgutsätzen der Reichsbahn, für die größeren Gewichte Sätze, die den Frachten der neuen Klasse A—B des Wagenladungsverkehrs einschließlich des bei der Beförderung in bedeckten Wagen zu zahlenden 50%igen Bedeckungszuschlages entsprechen. Praktisch ist es durch diese Tarifgestaltung für die Zukunft so gut wie unmöglich gemacht, daß über die 50 km Zone hinaus niedrig tarifierende Güter mit Kraftwagen befördert werden, da die Fracht auf Grund des Kraftwagentarifs zu hoch ist. Diese Regelung erscheint sachlich recht bedenklich, da der Kraftwagenverkehr, der bisher im beträchtlichen Umfang auch Güter der Klassen C und D befördert hat, seiner Wettbewerbsfähigkeit hinsichtlich dieser Transporte jetzt völlig beraubt ist. Angesichts dieses untragbaren Zustandes soll auch der neue Reichsverkehrsminister bereits erklärt haben, daß die Einführung eines zweiten Kraftwagentarifs, der den Klassen C und D entspricht, nicht zu vermeiden sein werde. Wie verlautet, soll sich die Reichsbahn aber bisher der Einführung eines derartigen zweiten Tarifs gegenüber völlig ablehnend eingestellt haben.

Eine der wichtigsten Fragen ist die Berechnung der 50 km Grenze im Lastkraftwagenverkehr. Nach § 3 der Durchführungsbestimmungen sind für die Berechnung

dieser 50 km Grenze ohne Rücksicht auf die Straßenlänge die Eisenbahntarifkilometer, gerechnet von dem der Versandstelle für die Versandrichtung nächstgelegenen Bahnhof bis zu dem für den Bestimmungsort nächstgelegenen Bahnhof, maßgebend. Weiter wird bestimmt, daß, sofern sich an dem Versandort mehrere Bahnhöfe befinden, der für die Berechnung der Freizone von 50 km maßgebende Bahnhof nach Anhörung der Deutschen Reichsbahn und der örtlichen zuständigen Industrie- und Handelskammer von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmt und öffentlich bekannt gemacht werden soll. Diese letztgenannte Bestimmung hat erhebliche Bedeutung für die Beurteilung der Frage, ob ein Verkehr in die 50 km Freizone fällt oder genehmigungspflichtig ist; insbesondere sind Zweifel entstanden, ob an Orten mit mehreren Bahnhöfen für alle Verkehre nur ein einziger Bahnhof bestimmt werden darf oder ob für verschiedene Versandrichtungen auch verschiedene Bahnhöfe festgelegt werden können. Hier ist unbedingt anzustreben, daß in jedem Falle der für die jeweilige Versandrichtung in Frage kommende Bahnhof für die Berechnung der 50 km Freizone als Ausgangspunkt genommen wird. — Darüber hinaus aber muß die Fassung des § 3 der Durchführungsbestimmungen, wonach der Berechnung der 50 km Grenze die Eisenbahntarifkilometer zugrunde zu legen sind, grundsätzlich schwere Bedenken erwecken. Diese Bestimmung hat in Wirtschaftskreisen allgemein größte Ueberraschung hervorgerufen, da man bisher nirgends damit gerechnet hatte, daß für die Festsetzung der 50 km Grenze gerade der ungünstigste Maßstab, nämlich die eisenbahnkilometrische Entfernung zugrunde gelegt werden würde. Man gewinnt angesichts dieser Regelung den Eindruck, daß hiermit auch der Nahverkehr mit Kraftfahrzeugen, insbesondere in den Städten mit ausgedehntem Weichbild, nach Möglichkeit unterbunden werden soll. Wie allgemein bekannt ist, bilden die Bahnlinien, die die Großstädte mit ihrer Umgebung verbinden, keineswegs stets die kürzesten Entfernungen. Vielmehr macht die Linienführung der Bahn häufig große, eisenbahnkilometrisch empfindlich ins Gewicht fallende Umwege erforderlich, um auf ihr nach einem, nach der Landstraßenentfernung oder gar nach der Luftlinie unverhältnismäßig viel näher gelegenen Ort zu gelangen. Würde der § 3 der Durchführungsbestimmungen in dieser Form erhalten bleiben, so würden alle Orte, die auf der Landstraße untereinander eine weit geringere Entfernung als 50 km aufweisen, die aber eisenbahntarifkilometrisch durch die Führung der Eisenbahnlinie ungleich weiter entfernt sind, mit dem zwischen ihnen unterhaltenen Kraftzeugverkehr konzessionspflichtig. Eine den berechtigten Interessen der beteiligten Verkehrs- und Wirtschaftskreise gerecht werdende Regelung kann nur dann getroffen werden, wenn die 50 km Grenze nach der Luftlinie bemessen wird, wobei auch die Entfernungen der Bahnhöfe der Großstädte bei der Festsetzung des 50 km Kreises ohne Schwierigkeiten berechnet werden können. Jede andere Regelung widerspricht den Interessen der Wirtschaft, da sie auf die Möglichkeit uneingeschränkter Lastkraftwagenbeförderung gerade in diesen Fällen, wo sie sich angesichts der Linienführung der Bahn als besonders zweckmäßig erwiesen hat, den größten Wert legen muß.

Die vorgesehenen Kontrollvorschriften sind teilweise sehr einschneidend. Alle Kraftfahrzeuge, die in dem genehmigungspflichtigen Güterfernverkehr verwendet werden sollen, müssen in dem Genehmigungsantrag genau aufgeführt werden und in dem Betriebe mit dem Namen des Unternehmens und ihrem Standort bezeichnet sein. Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, dafür zu sorgen, daß über jede Sendung Beförderungspapiere ausgefertigt werden. Die Beförderungspapiere begleiten das Gut und sind nach Beendigung der Beförderung von dem Unternehmer fünf Jahre lang aufzubewahren. Außerdem unterliegt das Unternehmen der ständigen Aufsicht der Genehmigungsbehörde, in Preußen des Regierungspräsidenten, der jederzeit Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere des Unternehmers verlangen kann.

Da die Neuregelung des Ueberlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen erst seit dem 1. November in Kraft ist, kann man über ihre Auswirkung in der Praxis noch kein endgültiges Urteil abgeben. Indessen dürften schon die vorstehenden Ausführungen über die am wichtigsten erscheinenden Bestimmungen zur Genüge aufgezeigt haben, daß es sich hier teilweise um außerordentlich bedeutungsvolle und folgenschwere Vorschriften handelt, die zumindest in einigen der vorstehend erwähnten Punkte vom Standpunkt der interessierten Wirtschaftskreise aus noch erheblicher Modifizierungen bedürfen.

Auto

Erstes Ueberlandfrachtverkehrs-Unternehmen Pommerns

Für Pommern und Grenzmark allein autorisiertes Mitglied der „Gedekra" Gemeinschaft deutscher Kraftwagen-Spediteure

Expressdienst Pommern

G. m. b. H.

STETTIN

Tel.-Adresse: Pommerndienst

Fernsprecher
23255
23256

Betriebsstelle Torgelow
Fernsprecher 257

Regelmässige Sammelwagenverkehre
nach Ostpommern und Berlin etc.
Ladungsverkehr nach allen Plätzen des Reiches

Der Stand der Hauszinssteuerfrage.

Von Dr. Curt Hoffmann, Stettin.

Zu den schwierigsten und am meisten umstrittenen Problemen der deutschen Steuerpolitik gehört die Hauszinssteuer, die bekanntlich nach der Inflation eingeführt wurde, um dem Hausbesitzer dafür, daß er seine Hypotheken nur auf 25% „aufzuwerten" hatte, eine ausgleichende Last aufzuerlegen, die von vornherein vom Staat mit Beschlag belegt wurde. Diese Steuer wurde dadurch schmackhaft gemacht, daß man erklärte, sie zur Finanzierung von Neubauten und zur Bekämpfung der damals vorhandenen Wohnungsnot zu benutzen. Diese Begründung der Steuer als „Akt ausgleichender Gerechtigkeit" war schon damals nicht stichhaltig, da ihre Erträge niemals 100%ig zur Bekämpfung der Wohnungsnot verwandt wurden und trifft heute in keiner Weise mehr zu, da der Hausbesitz wohl seine Sache, nicht aber seinen Wert erhalten hatte. Die Steuer war von jeher starken Angriffen ausgesetzt, so daß des öfteren Vorschläge gemacht wurden, die entweder eine organische Eingliederung der Steuer in das Steuersystem oder eine sofortige Beseitigung der Steuer befürworteten. Wieder andere Vorschläge liefen darauf hinaus, die Steuer in eine hypothekarisch gesicherte Rentenbelastung umzuwandeln, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums getilgt werden sollte. Durch die in der Notverordnung vom 6. Oktober 1931 getroffene Regelung ist der Streit zu einem gewissen Abschluß gekommen, ohne daß jedoch eine grundsätzliche Entscheidung getroffen wäre.

Gemäß Kap. I § 1 des Vierten Teils der 3. Notverordnung vom 6. Oktober 1931 wird die Hauszinssteuer vom 1. April 1932 ab um 20% gesenkt. Der Senkung zugrunde zu legen ist das volle Veranlagungssoll für 1930, ohne Berücksichtigung der niedergeschlagenen oder erlassenen Beträge, das sich etwa auf 2 Milliarden beziffert, so daß also die 20%ige Senkung insgesamt ca. 400 Millionen beträgt. Durch die Senkung gilt der Betrag, der den Eigentümern innerhalb der Miete zur Verzinsung aufgewerteter Hypotheken und des Eigenkapitals zu belassen ist, als abgegolten.

Der Gesetzgeber hat sich also, obwohl von zahlreichen Wirtschaftskreisen auf die bedenklichen Wirkungen dieser Steuer des öfteren hingewiesen worden ist, darauf beschränkt, lediglich die steuerlichen Folgen aus der Aenderung der Aufwertungsgesetzgebung zu ziehen. Bedauerlich ist jedoch, daß die Steuersenkung erst zum 1. April 1932 einsetzt, während die höheren Zinsen bereits ab 1. Januar 1932 zu zahlen sind. Die Zinslast muß also drei Monate lang ohne Steuersenkung und Ertragssteigerung aufgebracht werden. Berücksichtigt man weiter, daß sich der Hausbesitz in vielen Fällen notgedrungen zur Anerkennung eines höheren Zinsfußes hat verstehen müssen, und daß die Zahlung dieses höheren Zinses bereits zu einem vor dem 1. Januar 1932 liegenden Zeitpunkt begonnen hat, so muß man sagen, daß diese Regelung der wirtschaftlichen Lage des bebauten Grundbesitzes durchaus nicht Rechnung trägt.

Aufs schwerste beeinträchtigt, wenn nicht gar verhindert, wird aber diese Steuersenkung durch die Vorschrift des Kap. I § 2 im Vierten Teil der Notverordnung, nach der die Länder die Senkung statt nach § 1 der Notverordnung nach gewissen Vorschriften der zweiten Notverordnung vom 5. Juni 1931 vornehmen können. Diese Bestimmung ist infolge des Einspruches einiger Länder, insbesondere Bayerns, aufgenommen worden, die in der in der dritten Notverordnung verfügten Steuersenkung einen unerträglichen Eingriff in die Länderrechte zu sehen glaubten. Die betreffende Bestimmung der Notverordnung vom 5. Juni 1931 lautet:

„Die Länder dürfen jedoch zum Ausgleich des Aufwertungszinszuschlages die Steuer nur insoweit ermäßigen, als dem Eigentümer die zur Verzinsung aufgewerteter Hypotheken und des Eigenkapitals erforderlichen Beträge weder infolge eines besonders niedrigen allgemeinen Steuersatzes oder einer Herabsetzung der Steuersätze mit Ausnahme der Fälle des § 4 Abs. 4, noch infolge einer günstigen Verzinsung des Grundstücks, noch infolge einer Senkung der Betriebs- und Instandsetzungskosten in der gesetzlichen Miete zur Verfügung stehen. Soweit hiernach eine Steuerermäßigung zulässig ist, können die Länder für bestimmte Gruppen von Grundstücken einen allgemeinen Steuersatz festsetzen. Eine günstige Verzinsung liegt vor, wenn in einem Lande, das die Steuer nicht in Hundertsätzen der Friedensmiete erhebt, die Verzinsung des Grundstücks, errechnet aus der Friedensmiete und dem Friedenswert, über dem von dem Lande zugrunde gelegten Durchschnittssatz liegt. Ob in einem Lande ein besonders niedriger allgemeiner Steuersatz vorliegt, entscheidet im Zweifel die Reichsregierung im Benehmen mit dem Reichsrat."

Da diese Bestimmung des Artikel I des Kap. II des 6. Teils der zweiten Notverordnung in Kraft geblieben ist, haben die Länder also die Möglichkeit, die Hauszinssteuersenkung nur dann vorzunehmen, wenn bestimmte Voraussetzungen nicht gegeben sind. Das soll heißen:

a) In einem Lande, in dem der allgemeine Hauszinssteuersatz besonders niedrig ist, darf die Steuer nur insoweit gesenkt werden, als dies unter Berücksichtigung des niedrigeren Satzes noch als erforderlich erachtet wird.
b) Sind dem Eigentümer in der Miete die Mittel für den Zinsendienst schon infolge einer Herabsetzung der Hauszinssteuersätze zur Verfügung gestellt, so soll eine Senkung nicht stattfinden.
c) Die Steuersenkung soll ferner in dem Umfange nicht stattfinden können, in dem infolge günstiger Verzinsung des Grundstücks bereits jetzt in der gesetzlichen Miete Beträge für den zusätzlichen Zinsendienst enthalten sind.
d) Die Steuersenkung soll dann entfallen, wenn infolge einer Senkung der Betriebs- und Instandsetzungskosten die hierfür in der gesetzlichen Miete vorgesehenen Beträge nicht völlig benötigt werden und daher für andere Zwecke zur Verfügung stehen.

Deutlich tritt der Kompromißcharakter der Neuregelung der Hauszinssteuer zutage. Die gleiche Bestimmung, die durch den § 1 des Kap. I im Vierten Teil aufgehoben wird, wird durch den § 2 wieder in Kraft gesetzt, so daß die Senkung der Hauszinssteuer ziemlich illusorisch wird. Es muß aber klar und deutlich ausgesprochen werden, daß die Frage der Hauszinssteuerreform das Gebot der Stunde ist. Leider muß festgestellt werden, daß die Notverordnung erhebliche Hindernisse gegen eine zukünftige generelle Regelung dadurch aufbaut, daß die Hauszinssteuer mit dem Problem des Finanzausgleichs verkoppelt wird. Denn im Kap. 2 § 4 des Dritten Teils der Notverordnung ist bestimmt, daß für die Jahre 1932 bis 1935 jährlich 12% des Aufkommens der Hauszinssteuer einem besonderen bei jedem Lande zu bildenden Fonds für die Umschuldung der Gemeinden zuzuführen sind. Werden diese Beträge für die Umschuldung der Gemeinden nicht beansprucht, so können die Mittel des Fonds im Rahmen des Finanzausgleichs verwandt werden, sofern der Reichsminister der Finanzen einem solchen Antrag der Landesregierung zustimmt. Hieraus ergibt sich also, daß der Gesetzgeber mit einem Fortbestehen der Steuer mindestens bis 1935 rechnet, wenn auch diese Bestimmung einem weiteren Abbau der Steuer nicht entgegensteht.

Ob diese Regelung der für die Wirtschaft wichtigen Frage der Hauszinssteuer die durchaus notwendige Erleichterung bringen wird, muß bezweifelt werden. Es sei darauf hingewiesen, daß keine Steuer so verhängnisvolle Folgen zeitigte wie gerade die Hauszinssteuer, so daß die Forderung nach restloser Beseitigung dieser Steuer auch in Zukunft erhoben werden muß; denn der Fortfall der Hauszinssteuer würde das Volksvermögen an Grund- und Bodenbesitz um mindestens 30—40 Milliarden heben. Aus dieser Reserve würde auch Kapital fließen können, das zur Ankurbelung der Wirtschaft notwendig ist.

Der Forderung auf restlose Beseitigung der Steuer wird häufig der Einwand entgegengehalten, daß der Fiskus auf diese im jetzigen Steuersystem festverankerte Steuer nicht verzichten könne, es müßten ihm dann andere Quellen erschlossen werden. Dieser Einwand geht fehl. Vielmehr dürfte der Fiskus einen Einnahmeausfall nicht erleiden. Da nach den letzten Veröffentlichungen des Instituts für Konjunkturforschung ein tatsächlicher Wohnungsmangel zurzeit nur noch in beschränktem Umfange besteht, und das Wohnungsangebot im ganzen gesehen mengenmäßig bereits ungefähr dem objektiven Bedarf entspricht, ist der Verwaltungsapparat der Wohnungszwangswirtschaft überflüssig geworden, so daß der Staat allein durch die Aufhebung dieser Organe mehrere hundert Millionen Mark einsparen würde. Zum anderen würde der von der Steuerlast befreite Grundbesitz den Immobilienmarkt beleben. Ferner würde das Einkommen größer, so daß der Staat höhere Einnahmen aus der Einkommensteuer hätte. Die wichtigsten Einnahmen würden aber dadurch entstehen, daß eine Belebung von Handwerk und Gewerbe eintreten würde, da der Althausbesitz unter

der Herrschaft der Hauszinssteuer und der Wohnungszwangswirtschaft als Kreditunterlage nahezu ausgeschaltet worden ist. Welche finanziellen Vorteile dem Staat aus dieser Belebung erwachsen würden, braucht nicht näher dargelegt zu werden. Einsparungen an Erwerbslosenunterstützung würden dem Ertrage aus der Hauszinssteuer gleichkommen, wenn nicht gar übersteigen. Ferner darf nicht übersehen werden, daß die Beseitigung der Steuer kapitalbildend wirken würde. Eine weitere Belebung der Wirtschaft würde die Folge sein, da z. B. die Ladenmieten, unter deren Höhe der Einzelhandel empfindlich zu leiden hat, gesenkt werden könnten, so daß sich der Unkostenetat des Einzelhändlers verringern würde. Der Einzelhändler wäre dann in der Lage, seine Preisangebote günstiger zu kalkulieren. Auch die private Bautätigkeit könnte und würde sich ohne weiteres in den Wirtschaftsprozeß einreihen, wenn wieder eine Rentabilität gewährleistet ist.

Leben und Sterben des Hausbesitzes, eines wichtigen Teiles der gesamten Wirtschaft, wird von der Steuerpolitik abhängen, die ihm gegenüber in den nächsten Jahren betrieben werden wird. „Während früher der Hausbesitz Jahr für Jahr Ueberschüsse in Höhe der bisherigen Young-Belastung erbrachte und als neues Antriebsmittel in die Wirtschaft brachte, ist er heute ein steiniger Boden geworden, dem nur mit Mühe kärgliche Frucht abgerungen wird. Die Verarmung von Handel und Gewerbe beruht jedoch zu einem großen Teil gerade darauf, daß solche Ueberschüsse, aus denen sich das Betriebskapital der Wirtschaft erneuerte und vermehrte, fehlen, da die Kaufkraft des Hausbesitzerstandes verloren gegangen ist." Warum man sich diesen wirtschaftlichen Gesichtspunkten verschließt, ist nicht recht verständlich. Noch scheint es möglich, einer weiteren Zerstörung des Volksvermögens Einhalt zu bieten. Daher ist es erforderlich, nicht lediglich Steuersenkungen zu verfügen, deren Wert durchaus problematischer Natur ist, sondern ganze Arbeit zu leisten und die Hindernisse zu beseitigen, die einem Wirtschaftsaufschwung hindernd im Wege stehen.

Die russische Eisenbahnkrise.

Die Absetzung des gesamten Kollegiums des Verkehrskommissariats. — Das russische Verkehrselend. — Der Zustand des Oberbaues und des rollenden Materials. — Lokomotivbestellungen im Auslande. — Verkehrswesen und Sowjetindustrie. — Der neue Verkehrskommissar Andrejew.

Großes Aufsehen haben in Moskau die durchgreifenden Personalveränderungen erregt, die von der Sowjetregierung dieser Tage in den leitenden Posten des Verkehrskommissariats vorgenommen worden sind. Nachdem vor kurzem der Verkehrskommissar Ruchimowitsch plötzlich abgesetzt und durch den bisherigen Volkskommissar der Arbeiter- und Bauerninspektion und Vorsitzenden der Zentralen Kontrollkommission Andrejew ersetzt worden ist, sind nunmehr auch die beiden Stellvertreter des Verkehrskommissars Postnikow und Quiring sowie das gesamte übrige Kollegium des Verkehrskommissariats, d. h. also alle leitenden Beamten dieser wichtigen Behörde, ihrer Posten enthoben worden, was auch in der Sowjetunion wohl noch niemals geschehen ist. Zum ersten Stellvertreter des Verkehrskommissars wurde Mironow, zum zweiten Blagonrawow, zu weiteren Stellvertretern Schuschow und Bulat ernannt.

Schon die Tatsache der grundlegenden Personalveränderungen im Verkehrskommissariat zeigt, wie sehr sich die Krise im russischen Eisenbahnwesen, wie im Verkehrswesen der Sowjetunion überhaupt, zugespitzt hat. In der Tat haben sich die Verhältnisse im russischen Eisenbahnwesen, nach einer vorübergehenden Besserung im Frühjahr, in den letzten Monaten erneut verschärft. Besonders schlimm ist naturgemäß das Versagen des Güterverkehrs. Die Waggonverladungen blieben in den letzten Monaten hinter den Voranschlägen des Verkehrskommissariats dauernd weit zurück. Während der Voranschlag für September eine durchschnittliche Verladung von 66 375 Waggons täglich vorsah, betrugen die Verladungen in Wirklichkeit nur 53 695 Waggons, so daß sich ein täglicher Ausfall von über 12 500 Waggons ergab. Der Plan für die Beförderung der wichtigsten Güter, wie Getreide, Brennstoffe, industrielle Rohstoffe und Fertigwaren, konnte infolgedessen bei weitem nicht durchgeführt werden, wodurch naturgemäß der gesamte Wirtschaftsverkehr auf das stärkste gestört wird.

Die Zuspitzung der Eisenbahnkrise ist in der Hauptsache zweifellos darauf zurückzuführen, daß die Sowjetregierung in den letzten Jahren ihr Hauptaugenmerk auf den Ausbau der Sowjetindustrie gerichtet hat, dem Verkehrswesen aber, und zwar sowohl den Eisenbahnen als auch der Binnen- und Seeschiffahrt, keine genügende Beachtung geschenkt hat. Das Verkehrswesen ist infolgedessen hinter der allgemeinen Entwicklung der Sowjetwirtschaft stark zurückgeblieben und die Eisenbahnen wie auch die Flußschiffahrt sind den stark gestiegenen Anforderungen gegenwärtig einfach nicht mehr gewachsen. Speziell die geringe Leistungsfähigkeit der russischen Eisenbahnen hängt einmal mit dem Mangel an rollendem Material, sodann aber mit dem allmählichen Verfall der baulichen Anlagen, insbesondere des Oberbaues zusammen. Besonders schlimm sind die Zustände auf den Nebenlinien. Für die Instandsetzung des Oberbaues, der auf weiten Strecken dringend der Erneuerung bedarf, fehlt es sowohl an Eisenbahnschwellen als auch an Stahlschienen. Der große Mangel an letzteren hat den Obersten Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion erst vor wenigen Monaten dazu veranlaßt, Maßnahmen zur sparsamen Verwendung der Stahlschienen anzuordnen, die zum Teil durch Holzschienen ersetzt werden sollen.

Sehr schlecht ist es auch um den Zustand des rollenden Materials bestellt. Angesichts des großen Mangels an rollendem Material werden an die Lokomotiven und Waggons stark erhöhte Anforderungen gestellt, die eine schnellere Abnutzung des rollenden Materials zur Folge haben. Zur Auffüllung des Lokomotivparks sollen in nächster Zeit bedeutende Bestellungen auf Lokomotiven sowie auf Güterwagen im Auslande vergeben werden. Zu diesem Zweck wurde von der Sowjetregierung eine besondere Bestellkommission ins Ausland entsandt.

Es wäre falsch, die Schuld an dem schlechten Zustand des rollenden Materials auf den Eisenbahnen allein dem Verkehrskommissariat zuzuschreiben. Ein bedeutender Teil der Schuld entfällt auf die Sowjetindustrie, die den Bedürfnissen des Verkehrswesens viel zu wenig Rechnung trägt. Ueber die auf diesem Gebiete bestehenden Mißstände hat die Sowjetpresse gerade in letzter Zeit wiederholt berichtet. Aus diesen Berichten geht hervor, daß die vom Verkehrskommissariat erteilten Aufträge von den Sowjetfabriken überaus nachlässig, zum Teil sogar überhaupt nicht, ausgeführt werden.

Um die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnreparaturwerkstätten zu heben, ist soeben eine weitere Lohnerhöhung für die in den Lokomotivdepots und Reparaturwerkstätten beschäftigten Arbeiter beschlossen worden, nachdem bereits auf Grund des Runderlasses des Zentralkomitees vom Anfang Januar d. J. eine Erhöhung der Löhne und Gehälter für Arbeiter und Techniker in den Reparaturwerkstätten sowie Leistungsprämien für das Lokomotivpersonal der Personen- und Güterzüge angeordnet worden war. Gleichzeitig wird jetzt eine Umstellung von 80—90% der Arbeiter in den Depots und Reparaturwerkstätten auf Akkordarbeit verfügt.

Wie man sieht, ist auf dem Gebiete der Wiederherstellung und des Ausbaues der Sowjeteisenbahnen eine riesige Arbeit zu leisten, und die neuen Männer im Verkehrskommissariat stehen zweifellos vor einer überaus schwierigen Aufgabe. Es ist in Betracht zu ziehen, daß gerade jetzt die großen Herbsttransporte einsetzen, die gewaltige Anforderungen an die Eisenbahnen stellen und von deren Bewältigung für die Sowjetwirtschaft außerordentlich viel abhängt. Dem neuen Verkehrskommissar Andrejew, der im letzten Jahr eine große Karriere gemacht hat, wird große Energie nachgesagt. Mit dem Eisenbahnwesen ist er von seiner früheren Tätigkeit als Vorsitzender des Zentralkomitees der Eisenbahngewerkschaften vertraut. Andrejew hat soeben einen umfangreichen Erlaß über „Herbst- und Wintertransporte auf den Eisenbahnen" herausgegeben, in dem eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Behebung der Eisenbahnkrise angeordnet werden. Nach Dserschinski haben eigentlich alle Verkehrskommissare mehr oder weniger versagt. Es bleibt abzuwarten, ob dem neuen Verkehrskommissar Andrejew die Ueberwindung der schweren Transportkrise im Sowjetstaat gelingen wird.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Professor Cassel verlangt radikale Abschaffung der starren Golddeckungsbestimmungen. Professor Cassel fordert in der Quartalschrift von Skandinaviska Kreditaktiebolaget die endgültige und allgemeine Abschaffung aller Verordnungen, die ein Minimum der Goldreserven bei den Zentralbanken festsetzen. Der schwedische Gelehrte begründet seine Forderung mit der Erklärung, daß jede gesetzliche Vorschrift eines Goldminimums bei den Zentralbanken ihre Goldreserven zu einem unbeweglichen Hort macht und sie den Zwecken, denen sie dienen sollten, entzieht. Um eine Goldreserve zu besitzen, die praktisch im Notfalle eingesetzt werden kann ist die Zentralbank genötigt, viel mehr Gold bereit zu halten, als wirklich nötig ist, da das gesetzliche Goldminimum gar keine praktische Rolle spielt. Die Golddeckungsbestimmungen sind in kritischen Situationen von einer durchaus schädlichen Wirkung. Wir müssen die Wurzel des mystischen Aberglaubens ausjäten, die tief in das allgemeine Bewußtsein eingedrungen ist, daß der Wert der Banknoten von der Golddeckung abhängt. Durch diese Auffassung ist die Hauptfunktion der Zentralbanken, die Aufrechterhaltung der Goldparität des umlaufenden Geldes, in den Hintergrund gedrängt worden. Zu diesem Zwecke ist nur eine Goldreserve für Auszahlungen in Gold erforderlich, die nichtsdestoweniger vorkommen. In den meisten Fällen werden sich aber auch solche Forderungen mit Auslandsdevisen oder einem Auslandskredit erledigen lassen.

Es dürfte sehr schwer fallen — führt Professor Cassel weiter aus — Fälle nachzuweisen, wo sich das Golddeckungsgesetz als nützlich erwiesen hat, dagegen treten die Schädigungen und Schwierigkeiten immer mehr in die Erscheinung. Die vollständige Abschaffung dieser Gesetze müßte in allen führenden Ländern gleichzeitig erfolgen, wobei die ganze Verantwortlichkeit für eine gerechte Goldwirtschaft den Zentralbanken selbst anheimgestellt werden sollte. Wir sind zu der Erwartung berechtigt, daß sie sich ihrer Handlungsfreiheit bedienen werden, die Weltvaluten zu stabilisieren und die Grundlage zu schaffen für eine Wirtschaftsordnung von viel größerer Sicherheit, als je bisher erreicht worden ist. Diese Reform darf aber nicht über den kommenden Winter hinausgeschoben werden, da eine Verzögerung die Wirtschaftskrise auf eine höchst katastrophale Weise verlängern würde.

Außenhandel. Nach dem Bericht des Schwedischen Kommerskollegiums erreichte die Ausfuhr Schwedens im September etwas über 100 Mill. Kr. gegen 97,5 Mill. Kr. im Vorjahre und die Einfuhr 130 Mill. Kr. gegen 134 Mill. Kr. im Vorjahre. Die Importziffern zeigen fast gar keine Veränderungen trotz der Wirtschaftskrise; was aber den Export anbetrifft, so haben Zellstoff, Papier, Kugellager und Roheisen eine Zunahme im Vergleich zum September 1930 aufzuweisen, während Holz, Eisenerz und Butter zurückgegangen sind. Die diesjährigen Holzverkäufe Schwedens betragen nunmehr 560 000 Stander. In der letzten Zeit haben die ausländischen Käufer ein gesteigertes Interesse gezeigt. Im Norden Schwedens haben drei Zellstoffmühlen wieder angefangen zu arbeiten, nachdem sie einige Monate stillgelegen haben.

Bankenberichte. Nach dem Quartalsbericht der schwedischen Bankeninspektion vom 1. Oktober hat sich der Rediskont um 112 Mill. Kr. auf 382 Mill. Kr. erhöht, von denen 196 Mill. Kr. auf „Skandinaviska Kreditaktiebolaget" kommen. Die Auslandsguthaben der schwedischen Banken sind, einschließlich der Riksbank, unverändert auf 25 Mill. Kr. geblieben. Die ausländische Wechselreserve ist um 34 Mill. Kr. auf 262 Mill. Kr. zurückgegangen. Die Privatbanken haben ihre Auslandsschulden um 80 Mill. Kr. reduziert und dabei ihre Guthaben und Einlagen im Auslande nur um 3 Mill. Kr. vermindert. Die Gesamteinlagen der schwedischen Banken sind um 14 Mill. Kr. auf 3 670 Mill. Kr. gestiegen, während die garantierten Anleihen um 27 Mill. auf 4 889 Mill. Kr. gestiegen sind.

Die Holzwarenexporteure zur Erschwerung der Einfuhr ausländischer Holzwaren. Die Schwedische Holzwarenexportvereinigung (Svenska trävaruexportföreningen) hat sich zur Frage der staatlichen Regulierung der Holzeinfuhr von Rußland geäußert. Nach Ansicht der Vereinigung können die aufgetauchten Schwierigkeiten nicht von dauernder Natur sein. Deswegen brauchen auch die staatlichen Maßnahmen nur vorübergehender Art zu sein und man brauche daher nicht allgemeine handelspolitische Gesichtspunkte anzulegen. Falls ein Einfuhrverbot ausgeschlossen ist, so solle ausländischem Holz durch Verordnung eine Abgabe auferlegt werden, die nicht nur den Abgaben entspricht, die auf schwedischem Holz liegen, sondern prohibitive Wirkung für ausländisches Holz haben.

Norwegen.

Geplante Einfuhrumstellung. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Oslo an „Dagens Nyheter" hat sich der erste Direktor von Norges bank über den Valutahandel dahin geäußert, daß die norwegischen Banken in enger Zusammenarbeit mit den Organisationen der Gewerbetreibenden sich bemühen, einen auf Freiwilligkeit beruhenden Weg zur Erschaffung eines geregelten Valutahandels zu finden. Man sucht die Zufuhren vom Auslande umzustellen und diese so anzupassen, daß der Valutamarkt nicht erschwert wird. Es sei möglich, sagt Rygg, daß eine gewisse Umstellung der norwegischen Einfuhr durch die Verhältnisse zwangsläufig sich ergeben könnte und zwar in der Weise, daß diejenigen Länder, deren Valuta durch die norwegischen Ausfuhr-Vorteile hätte, bevorzugt würden.

Stand der Tonnageauflegungen. Wie der norwegische Reederverband mitteilt, hat die aufgelegte norwegische Tonnage jetzt einen Umfang erreicht, wie nie zuvor. Am Ersten Oktober d. J. sind nämlich 300 Schiffe von zusammen 1 405 360 Tonnen aus dem Verkehr gezogen gegen 108 Schiffe von 366 591 Tonnen zum selben Zeitpunkt des vorigen Jahres. Diese Ziffern betreffen jedoch nur die für den Auslandsverkehr bestimmten Schiffe, denn außerdem ist noch eine Walfangflotte von zusammen 380 000 Tonnen aufgelegt.

Wie der Reederverband weiter angibt, ist die Durchschnittstonnage der aufgelegten Schiffe bedeutend gestiegen. Während nämlich die Durchschnittsgröße der vor einem Jahr aufgelegten Schiffe 3391 Tonnen betrug, beläuft er sich jetzt auf 4 685 Tonnen.

Dänemark.

Zuschlagssteuer zur Einfuhrsteuer für Benzin und Zuschlagsabgabe für gewisse zollpflichtige Waren. Durch Gesetz vom 13. Oktober 1931 sind zur Aufbringung von Mitteln für die Krisenmaßnahmen, außer steuerlichen Erleichterungen für die Landwirtschaft und einer Zuschlagssteuer auf die dänische Biererzeugung, folgende Bestimmungen mit sofortiger Wirkung getroffen worden:

Von Benzin, das nach Dänemark eingeführt oder dort hergestellt wird, ist neben der Einfuhrsteuer von 7 Oere eine Zuschlagsteuer von 2 Oere für 1 Liter zu entrichten, und zwar vorerst bis zum 31. Oktober 1932.

Von nachstehenden Waren ist bei der Zollentrichtung, und zwar vorerst bis zum 31. Dezember 1932, eine Zuschlagsabgabe von 10 Proz. des erhobenen Zollbetrages zu entrichten:

a) alle Waren der Zolltarifnummern:

60 a und b (Schuhwaren mit Seide),
74 (Galanteriewaren mit Seide, künstl. Blumen und Schmuckfedern),
105 und 106 a (Hüte und Mützen mit Seide bzw. Pelzwerk und Seide),
107 (Herrenseidenhüte),
149 a (Spielzeug in Verbindung mit Seide, künstlichen Blumen oder Schmuckfedern),
151 (Betten, Steppdecken mit Seidenbezug),
155 (seidene Kleidungsstücke),
156 (Kleidungsstücke aus Posamentierwaren aller Art, auch mit Metallfäden),
157 (Korsette in Verbindung mit Seide usw., andere Kleidungsstücke in Verbindung mit Seide oder mit Besatz aus künstlichen Blumen, Federn oder feinem Pelzwerk),
158/159 (sonstige Kleidungsstücke mit Wertzoll von 15%),
173 (Wachstuch aus Seidenstoff),
186 a/c (Seidengarn oder -zwirn [mit Ausnahme von Seidengarn zu Kabeln oder Leitungsdraht]),
190 (Borten und Litzen in Verbindung mit Seide),
193 (andere Waren, darunter auch gepolsterte Möbel; in Verbindung mit Seide),
205 (gemusterte, offene, baumwollene Stoffe, auch mit Metallfäden),

215 (wie vor, aus Wolle),
219 (Stoffe, ganz oder teilweise aus Seide [mit Ausnahme von Müllergaze und Seidentuch zu industriellen Zwecken]),
220 (wollene Kleiderstoffe, schwerer als 300 g auf 1 qm, mit höchstens 3% Seide, Glühstrümpfe),
280 (Regen- und Sonnenschirme mit seidenem bezw. halbseidenem Bezug),
291 a/b (Seide, auch Kunstseide, roh usw.),
334 (Flechtwaren aus Rohr, Span usw. in Verbindung mit Seide).

b) Hüte aus Zolltarifnummern 108 bis 113, wenn sie verbunden sind mit Seide oder Manufakturwaren der Tarifnummern 205 oder 215 oder versehen mit Putzbesatz,

Kürschnerwaren der Tarifnr. 302 (feines Pelzwerk sowie solches in Verbindung mit Seide, künstlichen Blumen oder Schmuckfedern), sofern sie mit Seide, künstlichen Blumen oder Schmuckfedern verbunden sind.

Die Zuschlagsabgabe wird gleichzeitig mit dem Zoll erhoben.

Die Zolltarifnummer 72 Zollsatz 1 Oere für 1 kg wird folgendermaßen geteilt und zwar mit Geltung bis 31. Dezember 1933:

72 alle anderen eßbaren Baum- und Strauchfrüchte:
a) Aepfel, Birnen und Quitten . . . . 1 kg 5 Oere
b) andere . . . . . 1 kg 1 Oere

Lettland.

Die Baltische Zellulosefabrik in Schlock beginnt Ende November wieder zu arbeiten. Mit den Zeitungsverlegern in Riga wurde eine Vereinbarung über Belieferung der Verleger mit der erforderlichen Menge von Zeitungspapier bis zum Juni 1932 abgeschlossen. Zunächst sollen 400 Arbeiter eingestellt werden. —

Drosselung der Papiereinfuhr. Der Ministerrat hat nach I. u. H. auf Grund des Ausnahmeparagraphen beschlossen, die Einfuhr von Zeitungspapier (Rotationspapier) für die Jahre 1931/32 mit je 300 Tonnen jährlich zu begrenzen. Dabei behält sich der Ministerrat vor, auf Antrag des Finanzministers auch eine Erhöhung dieser Quote zu gestatten, sofern die einheimische Papierindustrie gegebenenfalls nicht imstande sein sollte, den Bedarf voll zu decken.

Die neuen Importkontingentierungen. Starke Drosselung des Imports. Von der neuen Importkontingentierung, die von der lettländischen Regierung dieser Tage verfügt worden ist, werden nicht weniger als 60 Warengruppen betroffen. Im Gegensatz zu den kürzlich verfügten ersten Importkontingentierungen, bei denen die Kontingente auf je drei Monate berechnet wurden, sind in der neuen Verordnung die Kontingente für die gesamten Kalenderjahre 1931 und 1932 festgesetzt worden. Es ergibt sich dabei, daß für das Jahr 1931 nahezu die gesamten Kontingente bereits erschöpft sind, so daß bis zum 1. Januar 1932 von den neu kontingentierten Waren fast nichts mehr importiert werden kann.

Im einzelnen sind folgende Jahreskontingente festgesetzt worden (in to):

Chromleder (Boxcalf) 3, Chevreau 2,5, Lackleder 6,5, großes Leder: Rindbox und großes Möbelleder ohne Muster 5, Sohlenleder 1, Leder mit Muster 0,33, Glanzleder, sowie gegerbtes Fisch-, Amphibien- und Reptilienleder 0,1, Schuhe aus Leder und Stoffen 1, Gummischuhe 5, Band- und Sorteneisen in der Breite und Höhe von mehr als 12½ mm bis 180 mm oder im Durchmesser mehr als 12½ mm bis 105 mm wie auch gleichseitiges Winkeleisen bis 90 mm und U-Eisen bis 75 mm 3000, Eisen dünner Sorten 500, Stahl in denselben Massen wie Eisen 350; Stahl dünner Sorten 10; Schienen aus Eisen und Stahl im Gewicht bis zu 22 kg für das laufende Meter 100; Gußeisen und gußeiserne Erzeugnisse für Haushaltung und Bauwesen mit Ausnahme von Radiatoren und Zentralheizungskesseln 500; Naphtha- und Dieselmotoren bis 50 PS 125; Kupfer, Aluminium, Nickel und deren Legierungen, mit Ausnahme von Erzeugnissen für technische Zwecke 10; Vorhänge- und Einsatzschlösser aus Eisen und Stahl 20; Drahtnägel aus Eisen und Stahl 30; Hufnägel 30; Hufstollen 5; Tischmesser und Gabeln in fertigem und halbfertigem Zustand 4; Schaufeln, Gabeln und Harken 40; Feilen und Raspeln 5; Fahrräder (in Stück) 1000; Fahrradteile, mit Ausnahme derjenigen, die in einem besonderen Verzeichnis des Finanzministeriums genannt sind 15; Dreschmaschinen und Saatreinigungs- und Häckselmaschinen 150; Pflüge, Eggen und Kultivatoren 80; Baumwollgarn unter Nr. 38 — 20; Baumwollzwirn in Knäueln und Rollen unter Nr. 40 — 20; ungebleichte Baumwollstoffe bis 15 qm pro kg — 30; gebleichte, mercerisierte, lüstrierte oder ähnlich bearbeitete Baumwollstoffe bis 10 qm per kg 100; gebleichte mercerisierte lüstrierte oder ähnlich bearbeitete Baumwollstoffe von mehr als 10 qm —15 qm pro kg — 40; gefärbte Baumwollstoffe bis 10 qm pro kg 100; gefärbte Baumwollstoffe von mehr als 10 qm — 15 qm pro kg — 15; buntgewebte Baumwollstoffe bis 10 qm pro kg — 80; buntgewebte Baumwollstoffe von mehr als 10—15 qm pro kg — 8; bedruckte Baumwollstoffe bis 10 qm pro kg — 150; bedruckte Baumwollstoffe von mehr als 10 qm — 15 qm pro kg — 50; Kammgarn aus Wolle bis Nr. 24 — 30; Wollstoffe bis 2 qm pro kg — 5; Wollstoffe von mehr als 2 qm — 4 qm pro kg — 60; Wollstoffe von mehr als 4 qm pro kg — 15; Baumwolltrikotagen — 6; andere Trikotagen — ausgenommene baumwollene — 3; Töpfereierzeugnisse aus Ton — 10; Fayence — 200; Porzellan außer Isolatoren — 50; Kakaobutter — 25; Parfümerien aller Art mit Alkoholgehalt und Kosmetika aller Art — 8; Seife — 10; Grammophonplatten — 20; Kreide — 250; Pianinos (Stück) — 100; Flügel (Stück) — 10; Harmonien (Stück) — 10; Möbel, fertig und halbfertig (in kg) — 1 200; Superphosphat (in Sack) — 5000; Reis, geschält, unpoliert (in to) — 500; Reis, geschält, poliert — 20; Reis, weiter verarbeitet — 0,5; Gerste — 500; Hafer — 500. — In die aufgeführten Kontingente sind nicht eingeschlossen diejenigen Kontingente, die auf Grund von Handelsverträgen einzelnen Staaten eingeräumt worden sind oder in Zukunft eingeräumt werden. Das Ministerkabinett hat das Recht, auf Vorschlag des Finanzministers den Industrieunternehmungen zu gestatten, Rohstoffe und Halbfabrikate außerhalb der angegebenen Kontingente einzuführen, und zwar zur Herstellung von Exportwaren und Umarbeitung bezw. Veredlung von Transitwaren, sowie zur Erzeugung von Waren für den Inlandsmarkt, wenn die notwendigen Rohstoffe und Halbfabrikate im Inlande nicht in genügenden Mengen hergestellt werden.

Durch eine weitere Regierungsverordnung wird für die Jahre 1931 und 1932 die Einfuhr von Zeitungs-Rotationspapier auf 300 000 kg im Jahr beschränkt. In dies Kontingent sind nicht einbezogen die Kontingente, die einzelne Staaten auf Grund von Handelsverträgen in Zukunft gewährt werden sollten.

Estland.

Außenhandel. Die Einfuhr betrug im September 5,46 Mill. Kr. gegenüber 8,09 Mill. im entsprechenden Monat des Vorjahres, die Ausfuhr 7,61 Mill. Kr. gegenüber 10,07 Mill. Sowohl die Einfuhr als auch die Ausfuhr sind mithin im Vergleich zum September 1930 stark zurückgegangen. Die Handelsbilanz war im September d. J. mit 2,15 Mill. Kr. aktiv gegenüber einer Aktivität von 1,98 Mill. Kr. im gleichen Monat des Vorjahres. Unter den Abnehmern estländischer Exportwaren stand England mit 2,92 Mill. Kr. im Berichtsmonat an erster und Deutschland mit 1,74 Mill. an zweiter Stelle. In der Einfuhr nahm Deutschland mit 1,64 Mill. Kr. den ersten Platz ein, während England mit 0,55 Mill. Kr. an zweiter Stelle stand.

Einfuhrmonopol. Der Landtag hat am 6. November der Regierung Vollmacht erteilt, die Einfuhr folgender Waren durch Monopol zu regeln: Getreide in Korn und Mehl, Zucker, Salz, Heringe, Steinkohle, Koks, Naphthaprodukte, Petroleum, Benzin. Die Regierung kann diese Monopole selbst durchführen oder das Einfuhrrecht Selbstverwaltungsbehörden, Firmen oder Privatpersonen erteilen.

Der Wirtschaftsminister kann die Einfuhr von Waren, die vor Annahme des Gesetzes bestellt wurden, genehmigen. Dieses Gesetz soll der Regierung die Möglichkeit geben, die Ausfuhr gegen die Einfuhr zu kompensieren und so einen Ausgleich der Handelsbilanz herbeizuführen und die Stabilität der Währung zu gewährleisten.

Ergänzung des Warenverzeichnisses der zur Einfuhr zugelassenen kosmetischen Mittel. Durch Verordnung vom 12. Oktober 1931 ist mit sofortiger Wirkung „Elida Coldcreme", hergestellt von der Firma Elida, Elida Nachtcreme von der Firma Elida und Email Ruba, Nagellack, von der Firma Parfümerie S. A. in das Warenverzeichnis der zur Einfuhr zugelassenen kosmetischen Mittel aufgenommen worden.

Vergebung der großen Narowa-Konzession an eine englische Firma. Die estländische Regierung hat beschlossen, die Konzession für den Bau und den Betrieb eines Wasserkraftwerks an der Narowa dem International-Hydro-Electric Development Syndicate Ltd. (Gruppe Dickinson) zu er-

teilen. Die Konzession wird auf Grund des von der Regierung am 20. Dezember 1929 genehmigten Vertragsentwurfs erteilt, unter der Bedingung, daß sich die Firma Dickinson binnen eines Monats mit der Kränholmer Manufaktur A.-G., als Vertreterin der Inhaber der „kleinen Narowa-Konzession", verständigt. Die Verständigung hat darüber zu erfolgen: 1) zu welchem Preise die Dickinson-Gruppe bei der Inbetriebsetzung ihres großen Wasserkraftwerks das Kränholmer Kraftwerk ankauft und 2) zu welchem Preise das große Kraftwerk die Stromabnehmer des Kränholmer Kraftwerks, also in der Hauptsache die Narwaer Textilfabriken und die Wierländische Brennschieferindustrie, mit Strom beliefern wird.

Sanierung des Revaler Bankhauses Scheel & Co. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates des Bankhauses G. Scheel & Co., Claus Scheel, ist von seiner im Auftrage des Aufsichtsrates unternommenen Auslandsreise soeben nach Reval zurückgekehrt. Im Ergebnis der Verhandlungen, die Scheel in Berlin und London geführt hat, ist es gelungen, ausreichende Mittel für eine Sanierung des Bankhauses Scheel & Co. zu beschaffen. Die Verhandlungen wegen Aufhebung des dem Bankhause gewährten dreimonatigen Moratoriums haben bereits begonnen.

Freie Stadt Danzig.

Schiffahrt. Im Oktober zeigen die Zahlen des seewärtigen Schiffsverkehrs Danzigs, mit Rücksicht auf die Streik im Hafen sowohl in Einfuhr (24 000 To) wie in Ausfuhr (33 000 To) einen Rückgang: Es kamen ein 504 Schiffe mit 333 092 Nrgt., davon ohne Ladung 349 Schiffe mit 238 497 Nrgt.; es gingen aus 499 Schiffe mit 333 035 Nrgt., davon ohne Ladung 35 Schiffe mit 18 080 Nrgt.

Unklarheit am Holzmarkt. Die mißlichen Verhältnisse am Valutenmarkt führen, wie überall, auch am Danziger Holzmarkt inbezug auf Preise und Absatzmöglichkeiten einen Wirrwarr herbei, aus dem vorerst nur schlecht ein Ausweg zu sehen ist. Nach Auffassung von Danziger Holzexportkreisen hat dieser Danziger Handelszweig unter dem Pfundsturz nicht allzusehr gelitten; er kam zu einem Termin, an dem die alten Verträge schon zum größten Teil abgewickelt und neue Verträge noch wenig geschlossen waren. Im übrigen ist einigen Danziger Holzexporteuren, die durch die Pfundabschwächung nicht imstande waren, die abgeschlossenen Verträge zu erfüllen, von den englischen Importeuren eine Erhöhung von 10 Proz. gewährt worden. Seit dem Pfundsturz sind wohl größere Anfragen aus England eingegangen, ohne daß ein Geschäft zustandegekommen wäre, da die altbestehenden Preise auf Goldbasis berechnet wurden. Zwei Danziger Exporteure haben mit einer Preiserhöhung von ungefähr engl. Pfund 1/— zu entwerteten Pfunden Ware angeboten, die ohne weiteres akzeptiert wurde. Auf dieser Grundlage sind auch einige größere Geschäfte gemacht worden. Nach Frankreich ist infolge der dortigen Einfuhrsperre kein Geschäft zu machen, außer mit Ware, welche im Transitwege über Danzig aus denjenigen Ländern kommt, denen die Einfuhr nach Frankreich vorerst noch freisteht. Infolge der Pfundentwertung und ihrer Begleitumstände hat sich Danzig in letzter Zeit vom englischen Markt etwas abgekehrt und sich mehr dem belgischen Markt zugewandt. Dorthin sind in den letzten Wochen einige Tausend Standards von Danzig aus verkauft worden.

Polen.

Staatliche Kontrolle des Holzexports. Unter die polnischen Waren, die einer staatlichen Kontrolle mit Hilfe des Ausfuhrzolls unterworfen werden, ist nunmehr nach langen Vorbereitungen auch Nadelschnittholz und Papierholz eingereiht worden. Der Ausfuhrzoll für diese Holzarten ist ab 1. November auf 10 bzw. 3 Zl. pro 100 kg festgesetzt. Der Zoll ist also höher als der Wert des Holzes und soll lediglich dazu dienen, die Holzexporteure zur Beschaffung von Zertifikaten zu zwingen, mit deren Hilfe sie vom Ausfuhrzoll befreit werden. Die Organisation wird so gehandhabt, daß beim Warschauer Spitzenverband der Holzexporteure ein Exportkomitee eingerichtet wird, dem die einzelnen Exportsektionen bei den örtlichen Verbänden, wie etwa Danzig, Wilna, Krakau usw., unterstehen. Diese Exportsektionen sind Verteilungsstellen für die Zertifikate, ohne die ab 1. November kein Waggon verladen werden kann. Diese Zertifikate dürfen nur an Mitglieder der bestehenden und staatlich anerkannten Verbände ausgefolgt werden. Für Danzig bedeutet diese neue Regelung, daß künftig die Exportsektion beim „Verein Danziger Holzexporteure" die erwähnten Zertifikate für Nadelschnittholz auszustellen hat. Der freie Handel bleibt bestehen, dagegen wird von staatswegen mit Hilfe der Zertifikate und des Ausfuhrzolls eine Kontrolle der Exportfirmen und der Exportmengen stattfinden. Ob der polnischen Regierung bei dieser Regelung noch andere Pläne vorschweben, wie z. B. eine Preiskontrolle oder Kontingentierung, ist bis jetzt nicht bekannt geworden.

Der Kohlenexport befürchtet Verlust des finnländischen Marktes. Die Verhandlungen über die Ausfuhr englischer Kohle nach Finnland im Austausch gegen finnländische Holzlieferungen haben in der polnischen Kohlenindustrie starke Beunruhigung hervorgerufen, da man einen fast völligen Verlust des finnländischen Absatzmarktes befürchtet. Nach den hier eingehenden Informationen soll die gesamte Kohleneinfuhr für den Bedarf der Staatsunternehmungen und Regierungsstellen Finnlands künftighin im Einkaufsbüro der Eisenbahnen zentralisiert werden. Das Einkaufsbüro, das somit die wichtigsten Kohlenimporteure zusammenfaßt, soll mit englischen Gruben in Verhandlungen stehen, die die Lieferung von etwa 700 000 to Kohle nach Finnland im Laufe des nächsten Jahres betreffen. Die genannte Menge kommt fast dem gesamten finnländischen Jahresimport gleich, an dem die polnische Kohlenindustrie bis jetzt mit etwa 70% beteiligt war.

Rußland.

Rückgang des russisch-amerikanischen Handels. Im September stellten sich die Sowjetbestellungen in Amerika auf nur 600 000 Dollar und erreichten damit einen Tiefpunkt, der in den letzten Jahren nicht zu verzeichnen war. In den ersten neun Monaten 1931 betrugen die Sowjetbestellungen in Amerika nur 49,1 Mill. Dollar gegenüber 99,6 Millionen in der gleichen Zeit des Vorjahres, was einen Rückgang um 51% ergibt. Die russische Ausfuhr nach Amerika stellte sich in der Berichtszeit auf 14,1 Mill. Dollar gegenüber 22 Mill. in den ersten neun Monaten 1930. Der Ausfuhrrückgang erreichte somit 36%.

Große russische Weizenausfuhren nach England. Im September wurden 364 000 to Weizen aus Rußland nach England eingeführt gegenüber 113 000 to im September 1930. Die starke Zunahme der russischen Weizenausfuhr nach England soll damit zusammenhängen, daß die Sowjetregierung die Einführung von Weizenhochschutzzöllen durch England befürchtet.

Ein neues Zellulose- und Papierkombinat im Nordural. In Wischera im Norduralgebiet ist der erste Ausbau des neuen Zellulose- und Papierkombinats in Betrieb gesetzt worden, mit dessen Bau im April 1930 begonnen wurde. Der erste Ausbau des Kombinats ist auf eine Jahresproduktion von 20 000 to Papier berechnet.

Zwei weitere Zellulose- und Papierkombinate. Die Jahreserzeugung des im Bau befindlichen Kama-Zellulose- und Papierkombinats ist auf 87 500 to Druckpapier, 5700 to Packpapier, 30 000 to Viscosezellulose und 16 300 to sonstige Zellulose veranschlagt worden. Die Inbetriebsetzung der ersten zwei Papiermaschinen des Kombinats soll im vierten Quartal 1933, die Inbetriebsetzung der anderen zwei Maschinen im ersten Quartal 1934 erfolgen. — Die Projektierungsarbeiten für den Bau des Engurski-Papier- und Zellulosekombinats sollen zum 1. Dezember d. J. beendigt werden. Sodann soll die Frage des Baubeginns entschieden werden.

Neuer Elevator. In Cherson soll im November d. J. ein neuer aus Eisenbeton gebauter Elevator mit einem Fassungsvermögen von 50 000 to in Betrieb genommen werden.

6000 amerikanische Arbeiter für Rußland. In den letzten Monaten sind 625 amerikanische Arbeiter, darunter mehrere mit ihren Familien, nach Rußland abgereist. Insgesamt hat die russische Handelsgesellschaft in New York Amtorg Trading Corp. 6000 amerikanische Arbeiter für Rußland verpflichtet. Ein großer Teil der amerikanischen Arbeiter wird auf den Automobilfabriken in Moskau und in Nishni-Nowgorod, auf den Traktorenfabriken in Stalingrad und Charkow, sowie in den Kohlengruben Sibiriens tätig sein. Zahlreiche amerikanische Arbeiter werden auch auf der Moskauer elektrotechnischen Fabrik „Elektrosawod", auf Schiffswerften, Gummifabriken, chemischen Fabriken, Fleischkonservenfabriken, Elektrizitätswerken, sowie in Sowjetlandgütern beschäftigt werden. Die meisten Anstellungsverträge lauten auf ein bis zwei Jahre, wobei die Amerikaner ihre Ueberfahrt selbst bezahlen.

Finnland

Nach dem Fall der Finnmark. Rasches Steigen der finnischen Inlandspreise. — Unverändertes Lohnniveau. — Preissteigerungen auch im Export. — Keine Goldklauseln bei der Einfuhr. — Erstes Tauschgeschäft mit England. Ueber die Entwicklung der Währungs- und Preisverhältnisse nach dem Fall der Finnmark teilt die Deutsche Handelskammer in Finnland nach „I. u. H." mit:

Der finnische Reichstag hat nunmehr nachträglich der Finlands Bank Amnestie gewährt für die ohne eigentliche gesetzliche Genehmigung unter dem Zwang der Verhältnisse am 12. Oktober 1931 erfolgte Preisgabe der Goldwährung. Ferner hat der Reichstag die §§ 7 und 8 des Reglements für die Staatsbank entsprechend der Lage geändert. In § 7 wurde das Moment, welches die Minimalhöhe des von der Staatsbank zu haltenden Goldvorrats auf 300 Millionen Fmk. festsetzt, gestrichen. Die Bank kann also, wenn sie will, ihren jetzt noch vorhandenen Goldvorrat, welcher gerade die vorgeschriebenen 300 Mill. beträgt, veräußern. § 8 setzt in unveränderter Fassung die Einlösungspflicht der Staatsbank für ihre Noten in Gold oder in Schecks auf ausländische Goldwährung nach eigener Wahl der Bank fest. Doch erhielt der Paragraph einen Zusatz, welcher es möglich macht, die Bank in Kriegszeiten oder Perioden schwerer internationaler Geldkrisen auf Antrag der Bankbevollmächtigten oder der Bankdirektion im Verordnungswege von dieser Einlösungspflicht vorübergehend zu befreien. Damit ist der gegenwärtige Zustand jetzt legalisiert. Die in § 7 ausgesprochene Freigabe des Goldbestandes wird vielfach als Anzeichen aufgefaßt, daß man den Entschluß zu einem späteren Rückgang zur Goldwährung von der internationalen Lage abhängig machen will. Jedenfalls spricht sich niemand für das Wünschenswerte eines solchen Schrittes aus.

Das inländische Preisniveau paßt sich, was Lebensmittel und überhaupt Waren anbetrifft, die vom Weltmarkte abhängig sind, sehr schnell der neuen Lage an, da die Lager äußerst gering waren. Weizenmehl stieg z. B. für Engros- und Kleinverkauf um 15—30 Pf. je kg, Zucker um 50 Pf., gerösteter Kaffee um etwa 25%, Reisgrütze um 30—50 Pf. Die einheimischen Löhne zeigen keine Neigung zum Steigen und werden dies auch kaum tun. Auch darüber, ob der Staat die vor dem Falle der Währung geplante Senkung der Beamtengehälter durchführen wird oder sie in Anbetracht der eingetretenen Veränderung beim Alten belassen wird, besteht noch keine Klarheit. Doch wird die Regelung der Beamtengehälter bestimmend für das Verhalten der Arbeitgeber auf vielen anderen Gebieten sein. Dagegen haben Post und Telegraph als erste die Abgaben für ausländische Telegramme (das einfache Wort nach Deutschland kostet jetzt 3 Fmk. statt 2,40) und Telephongespräche, da ihre Höhe ja auf Grund der internationalen Postkonvention vom Goldfranken abhängt, sofort um 25% erhöht. Erhöhung des In- und Auslandsportos wird zum 1. Januar angekündigt. Bei den Preisen für Ausfuhrprodukte ist hervorzuheben, daß die Butterexportpreise gestiegen sind. Auch der davon abhängende Inlands-Butterpreis stieg von 23 auf 25—26 Fmk. per kg. Ebenso folgte der einheimische Milchpreis, welcher von 1:30 auf 1:40 und 1:50 je Liter stieg. Bei den Holzpreisen ist wenig von Steigerung zu bemerken. Doch ist eine Lockerung der Verbandspreispolitik bei den finnischen Sägen festzustellen, die vielfach selbstherrlich jetzt verlaufen. Die finnische Papier- und Zellstoffindustrie konnte während des Falls des Pfundes Abschlüsse zu leicht steigenden Pfundpreisen erzielen. Da der später erst einsetzende Finnmarkfall die alte Papierparität zwischen Pfund und Finnmark herstellte, haben diese Industriegruppen Gewinne erzielt. Es gelang ihnen aber nicht, die Preise langfristiger früherer Lieferkontrakte zu erhöhen. Deshalb ist Finnland auch der Auffassung, daß nicht vollzogene Lieferverträge unverändert auszuführen sind.

Bei der Einfuhr in Finnland ist festzustellen, daß sich analog der Pfundfrage der Standpunkt Fmk. = Fmk. restlos durchsetzt. Lediglich bei Zahlungsverzögerung des Schuldners scheint sich eine nachträgliche Aufwertung durchführen zu lassen, doch fehlen noch jegliche Anhaltspunkte, wie sich die finnischen Gerichte zu derartigen Fällen stellen werden. Eine Reihe von Sonderfällen sind auch in der Zeit vom 5. bis 10. Oktober entstanden da in diesen Tagen die Finlands Bank vor dem Fall der Finnmark ein Pfundclearing einführte und den finnischen Importeuren Pfunde nur zur alten Pfundparität von 1 Pfund Fmk. 193 (statt damaliger Weltparität von etwa 160/165) abtrat, um dafür den Pfunddevisen abliefernden finnischen Exporteuren höhere Kurse zahlen zu können. Im übrigen übt die Finland Bank starken Druck auf die finnischen Verbände aus, keinerlei Goldklausel oder dergl. bei neuen Abschlüssen einzugehen. Die Staatsbank beabsichtigt damit, zu verhindern, daß der Inlandswert der Finnmark fällt. Im Lande selbst kann nur in Finnmark weiterverkauft werden. Wenn überhaupt, so kann bei den Abschlüssen der finnischen Importeure augenblicklich höchstens eine gewisse Vorliebe für Dollarabschlüsse festgestellt werden, da viele Importeure dabei von der Erwägung ausgehen, daß sie dabei kein Risiko laufen und bei einer evtl. Abkehr des Dollars vom Golde nur gewinnen können.

Auf dem Frachtenmarkt jedoch haben sich Goldraten schnell durchgesetzt, mit Ausnahme für alte Kontrakte, die natürlich von den Reedereien erfüllt werden.

Die finnische Neigung, aus Absatzgründen für den finnischen Export möglichst in England einzukaufen, tritt vermehrt hervor. Man kann aber noch keine praktischen Folgen dieser Politik bemerken, da die finnischen Importeure infolge der allgemeinen Lage gegenwärtig eigentlich überhaupt nichts kaufen. Bemerkenswert ist aber das soeben zustandegekommene erste finnisch-englische Tauschgeschäft. Die finnische Eisenbahnverwaltung, bei welcher neuerdings der Kohleneinkauf für alle Staatsbetriebe vereinigt ist, hat nämlich soeben 38 000 to Kohle (das ist der Winterbedarf) aus England bezogen, statt aus Polen. Gleichzeitig hat die finnische Forstverwaltung an die den Kohlenverkauf vermittelnde Firma 25 000 Faden Props verkauft.

Neue Zollerhöhungen. Die Regierung hat dem Reichstag eine ähnliche Vorlage wie im Vorjahr übergeben mit dem Verlangen, die erhöhten Zollsätze einer später noch einzureichenden Zollvorlage sofort bis zu der endgültigen Festsetzung dieser Zollsätze durch den Reichstag in Kraft setzen zu dürfen. Um die Spekulation zu unterbinden, ist der Inhalt der Zollvorlage noch nicht bekanntgegeben worden.

Zuspitzung der Devisenlage. Am 3. November d. J. fand in Helsingfors unter Leitung des Finanzministers eine Konferenz statt, an der sich die Vertreter der Banken, der Export- und Import-Organisationen, sowie der Industrie und der Landwirtschaft beteiligten. Auf dieser Konferenz wurde einmütig beschlossen, eine Beschränkung des Imports durchzuführen. Ferner nahm die Konferenz die Vereinbarung der Banken hinsichtlich der Normierung des Valutaverkaufs an. Laut dieser Vereinbarung sollen ausländische Devisen in Abhängigkeit von den Vorräten, soweit vorhanden, nur zu folgenden Zwecken abgegeben werden:

1. zur Begleichung terminierter Fakturen;
2. zum Auskauf von Konossementen für folgende Waren:
   a) für Getreide und andere notwendige Lebensmittel, die in Finnland nicht genügend hergestellt werden, oder deren Vorräte im Inland zu gering sind;
   b) für die für Industrie und Landwirtschaft unentbehrlichen Rohstoffe und sonstigen Materialien, auch Maschinen, Maschinenteile und Werkzeuge, wenn dieselben im Inlande nicht zu erhalten sind;
   c) für Medikamente;
3. für Auslandreisen;
4. für Geldmittel, die auf Lori-Konti eingegangen sind, und
5. zur Begleichung von Schulden und Zinszahlungen im Auslande nach jedesmaliger Ueberprüfung von seiten der Bank.

Da sich die Schwierigkeiten auf dem Valutamarkt weiter verschärft haben, hat die Bank von Finnland angeordnet, daß sämtliche Einzahlungen in finnländischer Mark zu Gunsten ausländischer Konteninhaber als sog. „Spezialkonten" gebucht werden, die ausschließlich für Wareneinkäufe in Finnland benutzt werden dürfen. Durch diese Maßnahme will man den Abfluß finnländischer Valuta ins Ausland eindämmen. In den Privatbanken darf ausländische Valuta nicht mehr verkauft werden. Wie die R. R. berichtet, seien infolge dieser Verfügung die Importeure nicht mehr in der Lage, aus dem Auslande eintreffende Waren auszukaufen, die Schiffahrtsgesellschaften seien genötigt, die Waren in Speichern unterzubringen, bis es den Empfängern möglich sein wird, sie auszukaufen.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

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

Der **Ausnahmetarif 7 (Eisenerz usw.)** wurde unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe mit Gültigkeit vom 9. November 1931 neu herausgegeben. Die bisherige Abteilung II des Tarifs, gültig für Blechwaren, alte, eiserne, emaillierte, zur Entemaillierung im Deutschen Reich im Versand an Entemaillierungsanstalten, wurde als neuer Ausnahmetarif 7 f ausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 7 f (Blechwaren, alte, eiserne, emaillierte)** wurde mit Gültigkeit vom 9. November 1931 herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 39 (Stückgut und Wagenladungen zur Ausfuhr)** gilt ab 1. November 1931 nur noch für den Stückgutverkehr.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Dänischer Verbandtarif. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 trat zum Teil II Heft 2 der Nachtrag I in Kraft.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wurde zum Teil II Nachtrag 1 herausgegeben.

Teil III Heft B und Teil IV Heft B wurden unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgaben zum gleichen Zeitpunkte neu herausgegeben.

Deutsch-Jugoslavischer Gütertarif, Heft 4. Der Artikeltarif 34 (Walnüsse) trat erst mit Ablauf des 11. November 1931 außer Kraft. (Vgl. „Ostsee-Handel" Nr. 21 v. 1. 11. 1931, S. 18.)

Deutsch-Nordischer Verbandtarif. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 trat zum Teil I Nachtrag II in Kraft.

Deutsch-Polnisch-Sowjetischer Gütertarif, Teil II, Heft A. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 ist bis zur Herausgabe des in Vorbereitung befindlichen Nachtrages 2 die Fracht für alle in der Gütereinteilung genannten Güter der Klasse A nach Klasse B zu berechnen.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbandtarif. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wurde Teil II, Heft 2, neu herausgegeben. Durch den neuen Tarif wurde die bisherige Ausgabe vom 1. Januar 1931 nebst Nachträgen I und II aufgehoben.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Teil II, Heft 5 (Verkehr mit ostdeutschen Bahnhöfen). Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wurde für vorgenannten Tarif Nachtrag V herausgegeben.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn — Saarbahnen. Mit Gültigkeit vom 5. November 1931 trat zum Teil II, Heft 1 a, Nachtrag V in Kraft.

Oberschlesischer Wechselverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wurde zum Heft 1 der Nachtrag I herausgegeben.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandtarif, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wurde zum vorgenannten Tarif der Nachtrag 2 herausgegeben. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen, insbesondere einen neuen Frachtsatzzeiger für die Normalklassen, für die Kohlentarifklasse F und für den Ausnahmetarif 4.

c) Ausländische Tarife.

Oesterreichischer Eisenbahn-Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1931 wurde der bisherige Nebengebührentarif aufgehoben und in einem besonderen Heft neu herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Mit Gültigkeit vom 9. November 1931 wurde der Bahnhofsname „Neuhaus b. Sonneberg" in „Neuhaus-Schierschnitz" geändert.

Kursänderungen. Im Verkehr mit nachstehenden Ländern wurden die Kurse wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit:	a) Erhebungskurs:	b) Versandüberweisungskurs:
	ab 29. Oktober 1931	
Frankreich	1 Franken = 16,7 Rpf.	1 RM = 6.02 Franken
	ab 1. November 1931	
Österreich	1 Schilling = 59 Rpf.	1 RM = 1.70 Schilling
der Tschechoslowakei	1 Kr = 12,5 „	1 RM = 8.02 Kr
der Schweiz	1 Fr = 82,6 „	1 RM = 1.21 Fr
Dänemark	1 Kr = 93 „	1 RM = 1.08 Kr
Schweden	1 Kr = 96 „	1 RM = 1.05 Kr
Norwegen	1 Kr = 93 „	1 RM = 1.09 Kr
Frankreich, Saarbahnen	1 Fr = 16,7 „	1 RM = 6.03 Fr
Italien	1 Lira = 21,8 „	1 RM = 4.59 Lire
den Niederlanden	1 Gulden = 171 „	1 RM = 0.59 Gulden
Rumänien	1 Leu = 2,6 „	
	ab 5. November 1931	
Dänemark	1 Kr = 92 Rpf.	1 RM = 1.09 Kr
Schweden	1 Kr = 94 „	1 RM = 1.07 Kr
Norwegen	1 Kr = 91 „	1 RM = 1.11 Kr
	ab 9. November 1931	
Dänemark	1 Kr = 91 Rpf.	1 RM = 1.10 Kr
Schweden	1 Kr = 92 „	1 RM = 1.09 Kr
Norwegen	1 Kr = 89 „	1 RM = 1.13 Kr

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen e. V.

Meldung neuer Mitglieder werden direkt an die Geschäftsstelle: Stettin, Schuhstr. 16-17, Börse, erbeten.

Der Verein erteilt seinen Mitgliedern kostenlos Auskünfte über wirtschaftliche Fragen Finnlands, Lettlands und Estlands. – Der „Ostsee-Handel" geht den Mitgliedern kostenlos zu.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Die Devisenbewirtschaftung.

Was ist erlaubt?

Ueber die in den verschiedenen Notverordnungen über die Devisenbewirtschaftung erlassenen Vorschriften herrscht noch vielfach Unklarheit. Im Hinblick auf die scharfen Strafbestimmungen bringen wir nachstehend eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Punkte der Devisennotverordnungen nach dem Stande vom 4. November 1931:

1. Devisen sind: ausländische Noten, Münzen, Forderungen, Wechsel, Schecks sowie Gold in jeder Form (außer Fertigfabrikaten wie z. B. Schmucksachen).

2. Devisen sind abzuliefern: innerhalb dreier Tage nach Erwerb durch Verkauf an die Reichsbank oder die gewohnte Bankverbindung (Devisenbank).

3. Devisen dürfen behalten werden: auf Grund einer Erlaubnis, die die Reichsbank auf einen begründeten Antrag ausnahmsweise erteilt.

4. Devisen dürfen verwendet werden sowie ins Ausland oder ins Saargebiet versandt oder untergebracht werden: auch nach Freigabe durch die Reichsbank (siehe Nr. 3) nur mit Genehmigung des zuständigen Landesfinanzamtes als Stelle für Devisenbewirtschaftung.

5. Devisen dürfen gekauft werden: von der Reichsbank oder der gewohnten Bankverbindung (Devisenbank), und zwar bis zu 200 Rm. innerhalb eines Monats ohne besondere Genehmigung, jedoch unter Vorlegung eines amtlichen Reisepasses; dies gilt nicht für Gold; über 200 Rm. nur mit besonderer oder allgemeiner Genehmigung des zuständigen Landesfinanzamtes als Stelle für Devisenbewirtschaftung.

6. Devisen für späteren Termin dürfen gehandelt werden: nur mit Genehmigung des zuständigen Landesfinanzamtes als Stelle für Devisenbewirtschaftung unter Zustimmung der Reichsbank.

7. Geldkredite an das Ausland oder an das Saargebiet dürfen gewährt werden: nur mit Genehmigung des zuständigen Landesfinanzamtes als Stelle für Devisenbewirtschaftung.

8. Geldschulden an das Ausland oder an das Saargebiet dürfen bezahlt werden: wenn die Gläubiger Banken sind, nur mit einer für jeden Fall besonders einzuholenden Genehmigung des Reichsbank-Direktoriums in Berlin (Stillhalteabkommen), wenn die Gläubiger nicht Banken sind, nur mit einer für jeden Fall besonders einzuholenden Genehmigung des zuständigen Landesfinanzamtes als Stelle für Devisenbewirtschaftung.

9. Schulden in ausländischer Währung an inländische Banken, wenn diese selbst wiederum ausländischen Banken dafür haften, dürfen bezahlt werden: nur mit Genehmigung des Reichsbankdirektoriums in Berlin.

10. a) Gutschriften in Reichsmark auf Konten, die im Auslande oder im Saargebiet geführt werden,

b) Abtretung von Forderungen in Reichsmark an im Auslande oder Saargebiet ansässige Personen,

c) Verfügungen von Ausländern oder von Saarländern über Reichsmarkguthaben in Deutschland, die vor dem 16. Juli 1931 entstanden sind und anderen Personen als Banken gehören (vergl. Nr. 11),

d) Einzahlungen oder Ueberweisungen von Reichsmark auf die in Deutschland geführten Konten von Ausländern oder Saarländern,

e) Aushändigung von Reichsmarkzahlungsmitteln im Inlande an im Auslande ansässige Personen,

f) Versendung oder Ueberbringung von Reichsmarkzahlungsmitteln ins Ausland oder ins Saargebiet müssen von dem zuständigen Landesfinanzamt als Stelle für Devisenbewirtschaftung genehmigt werden. (Wegen Freigrenze vergl. Nr. 5).

11. Reichsmarkguthaben ausländischer Banken, die dem Stillhalteabkommen beigetreten sind, sind nach den im Stillhalteabkommen festgelegten Grundsätzen frei.

Binnenschiffahrt.

Stand der Arbeiten beim Bau des Schiffshebewerks Niederfinow. (Oktober 1931.)

Mit dem Bau des Schiffshebewerks Niederfinow wurde 1926 begonnen. Bis 1928 wurden fertiggestellt: Die umfangreichen Vorhäfen, das Sicherheitstor im Oberhafen und das Landwiderlager der Kanalbrücke, das den Oberhafen gegen den abfallenden Hang abschließt. 1927—1929 wurde die schwierige Gründung des eigentlichen Hebewerks unter Grundwassersenkung und mittels Druckluftverfahren hergestellt, 1929 ferner der östliche, 1930 der westliche Zwischenpfeiler abgesenkt, davon ersterer gleichfalls unter Verwendung von Druckluft. Bemerkenswert war dabei, daß diese beiden Pfeiler, deren Grundflächen 17,32 bezw. 14,32 m und deren Höhen 28,2 bezw. 23,0 m betragen, aus statischen Gründen nach einem der Firma Beuchelt-Grünberg patentierten Verfahren schräg abgesenkt wurden. In die Sohlen dieser Pfeiler hat man Meßdosen verschiedenster Bauart eingebaut, die es teils auf elektrisch-akustischem, teils auf elektrisch-pneumatischem Wege gestatten, den Druck, den der Pfeiler jeweils auf seine Bausohle ausübt, fortlaufend zu messen.

Der Bau des eigentlichen Hebewerks wurde 1930 einer Firmengemeinschaft übertragen, die besteht aus den Stahlbaufirmen Klönne-Dortmund, Gollnow-Stettin, Gutehoffnungshütte-Oberhausen und Mitteldeutsche Stahlwerke (Lauchhammerwerk) Lauchhammer, ferner aus den Maschinenbaufirmen Demag-Duisburg, Ardelt-Eberswalde, und Krupp-Grusonwerk-Magdeburg. Die Federführung liegt für den Gesamtbau bei der Demag, für den Stahlbau bei der Firma Klönne. Die elektrischen Einrichtungen werden von den Siemens-Schuckertwerken und der A.E.G. geliefert.

Ueber dem Grundbau des Hebewerks, der eine von 9 Senkkastenpfeilern getragene Betonwanne von 111,5×33,5 m Grundfläche und 8 m Tiefe darstellt, wurde zunächst ein Bockkran von 46,7 m Stützweite und 53 m Höhe über Gelände aufgerichtet, der mit 2 Laufkatzen von 25 und 6 t Tragfähigkeit arbeitet. Alsdann wurde im Februar 1931 mit dem Aufstellen des Hebewerkgerüstes begonnen. Zur Zeit stehen der Mittel- und der Westturm, letzterer wird noch vernietet, der Ostturm ist erst zur Hälfte aufgerichtet. Neben den äußeren Rahmen des Mittelturms sind die 4 riesigen Stahlbauten angehängt, die sowohl die der Trogbewegung dienenden 4 Zahnstockleitern wie auch die Mutterbackensäulen tragen sollen, 4 schwere Stahlgußsäulen, auf die sich bei Gleichgewichtsstörungen zwischen dem Trog und den Gegengewichten die Ueberlast abstützt. Die beiden westlichen Zahnstockleitern und Mutterbackensäulen sind schon eingebaut, desgleichen die beiden westlichen „Drehriegel", große Stahlspindeln, die am Trog befestigt werden und im Gefahrfall das Abstützen auf das Gerüst bewirken. Die Mutterbackensäulen müssen mit äußerster Genauigkeit hergestellt, eingebaut und ausgerüstet werden, da bei Regelbetrieb der Trog mit seinen 4 Drehriegeln die Säulen durchlaufen muß, ohne daß sich die gegenseitigen Gewinde berühren. Dem Ausrichten der Gewindesäulen dient ein besonderer Meß-Drehriegel von der Form der endgültigen Drehriegel, jedoch um die Spielräume vergrößert. Er wird von einem besonderen Motor durch die Mutterbackensäulen hindurchgedreht und dient dabei zugleich als Fahrstuhl für den beobachtenden oder messenden Ingenieur.

Auf der Baustelle ist ferner schon ein Teil der Trog-Gegengewichte fertiggestellt, Klötze von je rd. 7 t Gewicht aus Beton, dem zur Erhöhung seines spez. Gewichts Gußspäne zugesetzt wurden. Insgesamt sind rd. 3 800 t solcher Gewichte erforderlich.

Ferner ist eine besondere hierfür gebaute Seilreckmaschine aufgestellt, mit der die 256 armstarken Drahtseile, die den Trog und seine Gegengewichte tragen sollen, vor dem Einbauen gereckt werden, damit sie einen Teil ihrer Deckung verlieren und beim Aufbringen der Lasten möglichst wenig

Längenunterschiede aufweisen. Mit der Maschine können gleichzeitig 2 Seile bei je 30 t Last unter ständiger Bewegung über 2 Seilscheiben gereckt werden. Die bleibende Dehnung ist nach etwa 6 Stunden derartiger Reckung beseitigt.

Nach dem Bauplan sind die hauptsächlichsten Stahlbauteile bis Frühjahr 1932, die wichtigsten Maschinenteile bis Herbst 1932 aufzustellen. Bis dahin soll auch die Kanalbrücke (rd. 3 700 t Stahlgewicht), die die Firma Beuchelt-Grünberg herstellt, fertig sein. Im Sommer 1933 sollen nach dem Einbauen der elektrischen Teile die Versuchsfahrten ausgeführt werden, Ende 1933 oder Frühjahr 1934 soll die Verkehrsübergabe erfolgen.

Handel und Gewerbe.

Gewerbelegitimationskarten für 1932. Wie der Polizei-Präsident in Stettin der Industrie- und Handelskammer mitgeteilt hat, hat er, um eine glatte Abwickelung der Anträge auf Ausstellung von Gewerbelegitimationskarten für das Jahr 1932 zu ermöglichen, die Inhaber Stettiner Firmen, die beabsichtigen, im Jahre 1932 gemäß §§ 44 und 44 a R.G.O. entweder selbst oder durch in ihrem Dienst stehende Reisende Warenbestellungen aufzusuchen bezw. Waren aufzukaufen, durch Veröffentlichung einer entsprechenden Pressenotiz gebeten, die Ausfertigung der erforderlichen Legitimationskarten möglichst bald bei dem zuständigen Polizeirevier zu beantragen. Die Industrie- und Handelskammer empfiehlt den betreffenden Firmen gleichfalls, die Gewerbelegitimationskarten für 1932 möglichst bald zu beantragen.

Eisenbahnwesen.

Beförderung Stettin—Berlin. Nach einer Mitteilung der Reichsbahndirektion Stettin ist vom 4. Oktober ab eine neue sehr günstige Güterbeförderungs-Gelegenheit von Stettin nach Berlin-Nordbahnhof geschaffen worden. Die bis Dienstschluß um 19 Uhr bei den Güterabfertigungen Stettin-Freibezirk und Stettin-Hauptgüterbahnhof nach Berlin-Nordbahnhof aufgelieferten Frachtgutladungen rollen alsbald nach der Aufgabe ab und stehen am nächsten Tage bei Arbeitsbeginn um 7 Uhr auf dem Nordbahnhof entladebereit. Mit dieser Verbesserung sind allerdings bei der Umstellung auf dem Verschiebebahnhof Pankow besondere betriebliche Leistungen unter Zurückstellung anderer Aufgaben verbunden, deren Beibehaltung sich aus wirtschaftlichen Gründen nur lohnt, wenn eine möglichst große Anzahl von Wagen für Berlin-Nord vorhanden ist. Da das tägliche Aufkommen bisher erst noch sehr gering sein soll, wird auf diese gute Verbindung hiermit aufmerksam gemacht und empfohlen, ihr möglichst umfangreichen Verkehr zuzuweisen.

Außenhandel.

Werbung für den Absatz von Handwerkszeugen in Brasilien. Es wird mitgeteilt, daß die Verbandszeitschrift des deutschen Handwerkerverbandes in Porto Alegre „Das Handwerk" monatlich in einer Auflage von mindestens 32 Seiten erscheint und in 650 Exemplaren gedruckt wird. Ihre Reichweite ist aber viel größer, da die Ortsgruppen oder Zirkel aus Sparsamkeitsrücksichten nur 3 bis 4 Exemplare bestellen, die sie dann untereinander weitergeben. Infolgedessen ist die Zeitschrift als ein geeignetes Werbemittel für die Bekanntmachung und den Absatz deutscher Erzeugnisse anzusehen, die in den Kreis handwerklicher Gebrauchsartikel fallen. Da gerade in der jetzigen schwierigen Wirtschaftslage den deutschen Exportkreisen ein billiges Organ zur Bekanntmachung der Artikel und Förderung des Absatzes in Brasilien gelegen kommen dürfte, wird Interessenten empfohlen, sich des in dieser Zeitschrift gebotenen Werbemittels nach Möglichkeit zu bedienen. Die Industrie- und Handelskammer kann weitere Auskunft über die genaue Anschrift der Zeitschrift, Anzeigentarif, und etwaige Probenummern geben.

Postwesen.

Stettiner Luftpostdienst im Winter. Zum ersten Male seit Einführung des Luftpostdienstes hat die Geschäftswelt Stettins über Winter eine besonders schnelle Postverbindung nach dem Osten und Westen durch die Luftpostlinie Berlin—Stettin—Danzig—Königsberg. Die Luftpost fliegt in Berlin um 11,20 Uhr ab und trifft in Stettin um 12,20, in Danzig um 14,35 und in Königsberg um 15,55 Uhr ein. Der Rückflug beginnt in Königsberg um 11,15 Uhr, ist in Danzig um 12,20, in Stettin um 14,45 und erreicht Berlin um 15,55 Uhr. Die Vorteile dieser Postverbindung besonders für Handel und Schiffahrt zur schnellsten Beförderung ihrer Geschäftsbriefe liegen klar auf der Hand. Dabei ist der Zuschlag für Luftpostbriefe sehr gering. Er beträgt neben der gewöhnlichen Gebühr für Sendungen bis 20 gr in Deutschland, nach Danzig, Litauen, Memelgebiet und Oesterreich nur 10 Pfg., nach der Sowjet-Republik 30 Rpf. und nach den anderen europäischen Ländern 20 Pfg. Von hinreichender Benutzung der Luftpostlinie wird es abhängen, ob sie auch im kommenden Jahr bestehen bleiben kann.

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma und Geschäftszweig	Sitz:	Tag der Anordnung:	Aufsichtsperson:
Stettiner Dachpappen- und Teerprodukte-Fabrik, G. m. b. H.	Stettin, Hindenburgstraße 2	30. 10. 31	Rechtsanwalt Busch, Stettin, Königsplatz 4

Eröffnete Konkurse.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Nachlaß des am 11. VI. 31 verstorbenen, zuletzt in Stettin, Gustav-Freytagweg 11, wohnhaft gewesenen Dipl.-Ing. Otto Springmeyer		16. 10. 31	Kaufmann Julius Scherk. Stettin, Augustaplatz 1
Nachlaß des am 16. VI. 31 verstorbenen, zuletzt in Stettin, Grüne Schanze 11 a, wohnhaft gewesenen Kaufmanns Emil Hirschfeld		24. 10. 31	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Königsplatz 14
Kaufmann Gustav Rossow, Schokoladen- und Zuckerwarengroßhandlung	Stettin, Falkenwalderstr. 14	26. 10. 31	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstr. 7
Kaufmann Paul Meyn und Witwe Ella Meyn geb. Will, beide Inhaber der Fa. Paul & Richard Meyn, Pyritz	Pyritz i. Pom. Lettnin	27. 10. 31	Kaufmann Gustav Kersten, Pyritz
Kaufmann Friedrich Frenger, Inhaber der Fa. Friedrich Frenger, Warenhaus	Swinemünde, Gr. Markt 10	29. 10. 31	Bücherrevisor Grabow, Swinemünde
Kaufmann Bruno Knobel, Feinkost- und Kolonialwaren	Swinemünde, Bismarckstr. 16	29. 10. 31	Kaufmann Johs. Srocka, Swinemünde
Schuhmachermeister Hermann Damaschke	Stettin, Pölitzer Straße 29	29. 10. 31	Kaufmann Arthur Herms, Stettin, Pionierstraße 62
Kaufmann Georg Sander, Inhaber der Fa. Arthur Heinicke Nachf. Papiergroßhandlung, Geschäftsbücher, Bürobedarf	Stettin, Lindenstraße 28	31. 10. 31	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Königsplatz 14
Kaufmann Siegmund Wolff, Inh. der Firma Siegmund Wolff, Schuhwaren	Stettin, Breite Straße 41/42	3. 11. 31	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1
„Hansa", G. m. b. H.	Swinemünde	4. 11. 31	Diplom-Kaufmann Jordan, Swinemünde, Lindenstraße
Kaufmann Karl Teßmer, Inh. der Firma Karl Teßmer, Materialwaren	Swinemünde Schulstraße 1	4. 11. 31	dto.
Kaufmann Max Brede (Sohn)	Swinemünde, Königsstraße 24 Ecke Lotsenstr.	4. 11. 31	Bücherrevisor Grabow, Swinemünde, Lindenstr.

Beendete Konkurse.

Kaufmann Otto Bischof, Cammin i. Pom. (9. 3. 31)
Kaufmann Heinrich Bielawski, Manufakturwaren, Gollnow, Breite Str. (31. 10. 31)

Verschiedenes.

Nach einer Mitteilung des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe ist dem Litauischen Wahlkonsul in Stettin Eugen Michaelis namens des Reichs unter dem 16. Oktober 1931 das Exequatur erteilt worden.

Prüfverfahren für Seifen und seifenhaltige Waschmittel. Vom Reichsausschuß für Lieferbedingungen ging der Industrie- und Handelskammer ein Exemplar der jetzt dem Verkehr übergebenen Prüfverfahren für Seifen und seifenhaltige Waschmittel RAL 871 A 2 zu, wodurch die bisherigen „Allgemeinen Prüfverfahren für Seifen und Seifenpulver Nr. 871 A" ungültig werden. Interessenten können den Abdruck der Prüfverfahren auf dem Büro der Industrie- und Handelskammer einsehen.

Innere Angelegenheiten.

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

1. Erich Schwarm (25 Jahre bei der Firma F. Hendeß G. m. b. H., Stargarder Zeitung, Stargard/Pommern);
2. Otto Koch (40 Jahre bei der Firma Hans Knust, Eisenbahn-, Trajekt-Schiffahrt- und Wasserbau-G. m. b. H., Stettin);
3. Johannes Koch (36 Jahre dto.);
4. Robert Struck (26 Jahre dto.);
5. Ernst Kistner (25 Jahre bei dem Deutschen Kalisyndikat, Landwirtschaftl. Auskunftsstelle, Stettin);
6. Georg Huse (25 Jahre bei der Firma Grünbaum & Co., Stettin);
7. Gustav Wicklow (30 Jahre bei den Vereinigten Glanzstoff-Fabriken, A.-G., Werk Sydowsaue);
8. Ernst Schultz (25 Jahre bei der Hedwigshütte Anthracit-Kohlen- und Kokeswerke James Stevenson Aktiengesellschaft, Stettin);
9. Albert Wille (25 Jahre bei der Zuckerfabrik Friedrichsthal G. m. b. H., Friedrichsthal Krs. Pyritz/Pomm.).
10. Otto Bröcker (25 Jahre bei den Vereinigten Glanzstoff-Fabriken, A.-G., Werk Sydowsaue);
11. Wilhelm Pust (27 Jahre bei der Firma Hans Knust, Eisenbahn-, Trajekt-, Schiffahrt- und Wasserbau-G. m. b. H., Stettin);
12. Max Stoldt (25 Jahre bei den Stoewer-Werken, Aktiengesellschaft, vormals Gebrüder Stoewer, Stettin).

Beeidigung von Sachverständigen. Vom geschäftsführenden Ausschuß der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind am 3. November 1931 folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beeidigt worden:

1. Wilhelm Hentschel, Stettin, für „Erzeugnisse der Marmorbearbeitung",
2. Paul Schwand, Stettin, für „Naturmarmor jeder Art",
3. Arno Kayser, Stettin, für „landwirtschaftliche Maschinen",
4. Adolf Riegel, Stettin, für „Möbel".

Buchbesprechung.

Das neue Notrecht. Text und Erläuterungen des gesamten Notrechts seit dem 13. Juli 1931 in Form einer Blattsammlung mit sämtlichen einschlägigen Durchführungsbestimmungen, Richtlinien und Verwaltungsanordnungen. Für die Praxis bearbeitet unter Mitwirkung namhafter Spezialisten von Dr. jur. Fritz Koppe, Rechtsanwalt, Hauptschriftleiter der „Deutschen Steuer-Zeitung", Berlin. — Preis der ersten Lieferung 7,50 RM. — 208 Seiten. — Ergänzungsblätter werden schnellstens nach Erscheinen neuer Notverordnungen geliefert. — Preis der Ergänzungen pro Blatt 0,10 RM. — 1931. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, Wien I.

Seit dem Kriege und der Inflation befindet sich Deutschland gegenwärtig vielleicht in der schwersten Krise. Damals wie jetzt entstand aus der Not der Stunde ein Notrecht. Seit dem „schwarzen Montag" (13. Juli 1931), an dem die Danat-Bank die Schalter schloß, sind allein in den ersten vier Wochen bereits etwa fünfzig Verordnungen veröffentlicht worden, ungeachtet der zahlreichen Durchführungsbestimmungen, Erlasse, Richtlinien und sonstigen Verwaltungsmaßnahmen. Schwere Nachteile und harte Strafen drohen dem Staatsbürger, der gegen das Notrecht fehlt. Das Material ist dabei in den verschiedensten, oft entlegenen amtlichen Publikationsorganen verstreut und für den Laien denkbar unübersichtlich. Dabei arbeitet die Gesetzgebungsmaschine im selben schnellen Tempo weiter. Die Unklarheiten, die solche überstürzte Gesetzgebung naturnotwendig im Gefolge haben muß, verstärken sich von Tag zu Tag. Deshalb entstand diese Ausgabe. Sie muß erstens dem Interessenten auf schnellstem Wege jeweils das neueste Notrecht übermitteln, und sie darf zweitens nicht veralten, sondern muß stets vollständig und übersichtlich den jüngsten Rechtszustand darstellen, so daß der Abnehmer mit einem Griff sich schnell und zuverlässig informieren kann. Die Form muß dabei billig und einfach sein. Deshalb wurde die Ausgabe einer Blattsammlung mit vollständig erneuertem und ergänztem Register gewählt. Die Verordnungen werden in ihrer zeitlichen Reihenfolge gebracht, und zwar mit vollständigem, genauem Text sowie mit Erläuterungen. Mit einem Griff in einer Hand soll der Abnehmer das gesamte Material haben!

Die Ergänzungen werden den Abnehmern auf die schnellste Weise zugestellt, so daß tatsächlich jeder Bezieher immer auf dem laufenden ist.

Angebote und Nachfragen.

5504 Probstdeuben (Amtsh. Leipzig). Chemische Fabrik sucht für den Verkauf von Desinfektions- und Lösungs-(Reinigungs-)mitteln Vertreter, der bei Betrieben der Getränkeindustrie, Molkereien und Käsereien, Fisch-, Fleisch- und Rohkonservenfabriken, Senf- und Essigfabriken gut eingeführt ist.

8608 Mühlau (Bez. Leipzig). Woll- und Seidenwirkwarenfabrik möchte seinem Exportgeschäft ein innerdeutsches Versandgeschäft auf Nachnahmebasis angliedern und sucht für den Kammerbezirk Vertreter mit Organisationstalent.

8651 Dresden sucht Geschäftsverbindung mit Stettiner Firmen, die sich mit dem Handel (auf eigene Rechnung) sowie mit dem agenturweisen Verkauf von Düngekalken aller Art sowie von Torfstreu und Torfmull befassen.

8669 Budapest sucht für den Absatz von ungarischem Weizen, Korn usw. gut eingeführten Vertreter der Getreidebranche, der die Mühlen und Getreidegroßhandlungen des Kammerbezirks ständig besucht.

8817 Helsingfors sucht Geschäftsverbindung mit Stettiner Großhandlungen, die an dem Export von Obst, Früchten, Gemüse und Zwiebeln interessiert sind.

8846 Candia (Creta) sucht Vertreter für den Verkauf von Rosinen und Korinthen.

8869 Düsseldorf möchte die Vertretung einer hiesigen Blumengroßhandlung für Islandmoos übernehmen.

8927 Ljubljana sucht für den Bezug von marinierten Ostseeheringen, Bismarckheringen, Lachs und anderen Fischkonserven Geschäftsverbindung mit Fischkonservenfabriken.

8992 Nürnberg. Galalithwaren-Fabrik sucht geeigneten Vertreter, der bei Kurzwaren-Großhandlungen gut eingeführt ist.

8743 London ist bereit, deutsche Firmen, die mit England arbeiten, zu beraten und für diese Firmen Kontrollen zu übernehmen.

9148 Guben möchte für die Plätze Guben, Fürstenberg a. O., Neuzelle Kr. Guben, Forst-Lausitz, Sommerfeld N/L., Gassen N/L., Sorau N/L., Züllichau, Crossen a. O., die Vertretung einer leistungsfähigen Kolonialwarengroßhandlung übernehmen.

9229 Pforzheim sucht für die Ostseeplätze (außer Lübeck) fachkundigen Provisionsvertreter für den Vertrieb von Edelsteinen aller Art, Perlen- und Steinketten und Perlencolliers.

9230 Budapest wünscht Angebote auf Maschinen zur Herstellung von Rasierklingen (Selbstrasierer) sowie auf Rasierklingen (Halbfabrikate), die in Rollen, aber schon in geschliffenem Zustand geliefert werden können.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin (Börse 2 Trp., Zimmer 13) für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktäglich in der Zeit von 8—13 und 15—18 Uhr (außer Sonnabends nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Aus der Stettiner Wirtschaft.

Eröffnung einer neuen Standard-Station.

Am 3. November eröffnete die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft in Stettin an der Ecke der Barnimstraße und Pasewalker Chaussee eine neue Standard-Station. Diese äußerst günstig gelegene Autobedienungsstation ist nach den modernsten Grundsätzen eingerichtet. Sowohl die aus Richtung Berlin als auch die aus Pasewalk kommenden und nach dort fahrenden Kraftfahrer und natürlich auch die Stettiner Autobesitzer werden hier durch geschultes Personal schnell und bequem bedient. Sie erhalten nicht nur „Standard-Benzin" und „Esso", die hochwertigen, reinen, stets gleichmäßig guten Betriebstoffe, sowie „Standard-Zweitakt-Gemisch" und „Standard Motor Oil", sondern es stehen sämtliche Einrichtungen des zeitgemäßen Autodienstes „Standard Kundendienst" zu ihrer Verfügung.

Breite Fahrbahnen führen zur eigentlichen Tankstelle, die mit einer Ueberdachung versehen ist. Statt des sonst vorhandenen Wagenhebers wurde — erstmalig in Stettin — eine Wagen-Abschmiergrube eingebaut, die nicht nur das Abschmieren von Personenwagen, sondern auch von Lastwagen gestattet. Mit Hochdruck-Schmierpressen und Spritzpistolen werden die Arbeiten in denkbar kürzester Zeit ausgeführt. Selbstverständlich wird auch jederzeit ein Oelwechsel vorgenommen. Luft- und Wasserständer sind vorhanden, so daß stets die Reifen aufgepumpt und Kühlwasser nachgefüllt werden kann. Diese und andere Hilfeleistungen werden von dem immer dienstbereiten Personal gern und kostenlos vorgenommen. Waschraum und Telefon stehen den Kunden der Standard-Station gleichfalls zur Verfügung.

Auto-Expreßdienst Pommern G. m. b. H. vorm. Autobetriebsstelle Adolf Koch, Stettin.

Die Firma besteht in Pommern im zweiten Jahre und gehört zur Gemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure „Gedekra". In den letzten Monaten hat sich insbesondere ein starker Sammelverkehr nach allen größeren Plätzen Ostpommerns entwickelt. Die Firma steht in engster Verbindung mit den Firmen Adolf Koch, Berlin und Georg Eckstein, Breslau. Die Leitung liegt in den Händen eines der ältesten Fachleute des Ueberlandfrachtverkehrs — die Firma kann Ladungen nach allen Plätzen des Reiches übernehmen. Die Zugehörigkeit zur „Gedekra" ermöglicht vorteilhafte Frachtübernahmen. Durch besondere Kraftwagentransportpolice ist den Gefahren des Ueberlandverkehrs entsprechend Rechnung getragen. —

Paul Pollack verbilligt Ihren Fahrbetrieb!

Die Wahl eines Kraftfahrzeuges, das genau den vorgesehenen Zwecken entsprechen soll, ist ja bekanntlich immer sehr schwierig. Es besteht jedoch für den Interessenten die Möglichkeit, sich an eine altrenommierte Automobil-Firma zu wenden und dort seine Wünsche vorzubringen. Die Firma **Paul Pollack,** schon seit über 30 Jahren von einem gerichtlich anerkannten Fachmann geleitet, kann jedem Geschmack und jedem Wunsch des Kunden Rechnung tragen. Man findet hier Kleinwagen, Kombinationsfahrzeuge, Strapazierwagen im wahrsten Sinne des Wortes, vom einfachsten Chassis bis zum Spezialfahrzeug. Als neueste Errungenschaft auf dem Gebiete der Technik dürfte der von der Daimler-Benz-Aktiengesellschaft fabrizierte und von der Firma **Paul Pollack** für die Provinz Pommern und Grenzmark vertriebene Rohöl-Lastwagen gelten. Es entsteht durch diesen Rohölwagen eine völlige Umwälzung des Lastenverkehrs. Der Fahrbetrieb wird enorm verbilligt durch die Brennstoffkostenersparnis von ca. 78%. Diese Ersparnis ist eine doppelte:

1. mengenmäßig infolge höheren Nutzeffektes, da der Rohölmotor weniger Brennstoff verbraucht, als der Benzinmotor und

2. kostenmäßig, weil das Rohöl wesentlich billiger ist, als Benzin oder Benzol. Der Rohöl-Lastwagen legt z. B. eine Strecke von 475 km zurück für dieselben Brennstoffkosten, die für eine Fahrt von 100 km mit einem gleich starken Benzin-Lastwagen aufgewendet werden müssen.

Man kann sich also heute schon die Vorteile sichern, die andere erst morgen haben. Der Rohölwagen erfüllt dadurch die lebenswichtige Forderung des heutigen Tages: Größere Sparsamkeit bei höherer Leistung und Betriebssicherheit. Dem Rohöl die Zukunft! Dieser brillant organisierten Verkaufsabteilung ist ein Auto-Großreparaturwerk angegliedert, wie man es sich idealer wohl kaum vorstellen kann.

Die Firma **Paul Pollack** ließ ein von Grund auf neues Werk enstehen, welches — ohne Rücksicht auf Bestehendes — den an einen modernen Reparaturbetrieb gestellten Anforderungen in vollem Umfange gerecht werden kann. Die moderne Einrichtung des Werkes ermöglicht es meistens, sogleich nach Durchsicht des Wagens verbindliche Preise für die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten anzugeben. In diesem Falle hat dann der Wagenbesitzer wenigstens vor Auftragserteilung einen klaren Ueberblick über die Höhe der notwendigen Aufwendungen. Da sämtliche Reparaturarbeiten, u. a. auch die damit verbundene Erneuerung einzelner Teile ohne Umweg über fremde Werkstätten im eigenen Betriebe ausgeführt werden, besteht hierin schon für den Kunden selbst ein gewisser Vorteil. Die hervorragende, technische Einrichtung des Reparaturwerkes, verbunden mit der außerordentlich zweckmäßigen Organisation garantieren zudem die restlose und reibungslose Abwicklung jeder Arbeit. Heute, wo jeder sparen muß, trotzdem aber die meisten Wagenbesitzer das Fahrzeug zu Berufszwecken benutzen, ist es angebrachter denn je, sich an eine bekannte Werkstatt zu wenden, die dem Wagenbesitzer mit Rat und Tat zur Seite steht.

Erstes Stettiner Auto-Licht- und Magnet-Reparaturwerk.

Das Erste Stettiner Auto-Licht- und Magnet-Reparaturwerk hat seine Geschäftsräume von Züllchow, Chausseestraße, nach Stettin, **Speicherstraße 26,** verlegt. Die Entwicklung des Werkes machte die Verlegung in größere Räume notwendig. Die Lage der neuen Geschäftsräume dient besonders der Bequemlichkeit der Kunden durch das schnellere Erreichen und die damit verbundene promptere Bedienung. Der Kundendienst ist wesentlich ausgebaut worden und dessen Benutzung durchaus zu empfehlen.

„Mein Erfolgs-System"

von Oscar Schellbach, Umfang über 400 Seiten, Großformat, in schönem Ballonleinen, 75. Tausend, RM. 12.—. Generalvertrieb: Wilhelm Oberhoff, Berlin SW. 11, Hedemannstr. 7.

Der heutigen Ausgabe liegt die sehr aktuelle Abhandlung „Positive Lebensführung" bei. Unsere Leser haben Gelegenheit, ein bedeutsames Werk für unsere Zeit volle 5 Tage ohne Kaufzwang zu prüfen und damit zugleich ein bestimmt heute hochwillkommenes Weihnachtsgeschenk. Im Anschaffungsfalle: 30 Tage Ziel, auf Wunsch Ratenzahlungen.