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

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Rud Christ. Gribel, Stettin

Regelmäßige Frachtdampferlinien

		zwischen:	
Stettin—Danzig	alle	7	Tage
Stettin Elbing	„	7	„
Stettin—Königsberg	„	3	„
Stettin - Memel	„	7	„
Stettin - Libau	„	14	„
Stettin—Riga	„	7	„
Stettin—Reval	„	7	„
Stettin - Leningrad	„	14	„
Stettin—Kotka—Wiborg	„	7	„
Stettin - Helsingfors	„	7	„
Stettin - Abo	„	7	„
Stettin—Raumo—Mäntyluoto—Wasa	„	14	„
Stettin - Stockholm	„	5	„
Stettin - Norrköping	„	15	„
Stettin - Westschweden	„	3	„
Stettin Westnorwegen	„	7	„
Stettin—Flensburg	„	10	„
Stettin—Kiel	„	7	„
Stettin Hamburg	„	3	„
Stettin - Bremen	„	7	„
Stettin - London	„	7	„
Stettin - Rotterdam	„	7	„
Stettin - Antwerpen	„	7	„
Stettin—Rheinhäfen bis Köln	„	7	„
Stettin—Gent	„	14	„

Regelmäßige Passagierdampferlinien

zwischen Stettin—Riga, Stettin - Reval—Wiborg, Stettin—Leningrad, Stettin—Reval—Helsingfors, Stettin Stockholm

Auskünfte in allen Fracht- u. Passageangelegenheiten durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

DER NAME

den Sie sich merken müssen als den eines ungewöhnlich vornehmen, griffigen, zähen und gebrauchstüchtigen Schreib- und Druckpapieres ist

Feldmühle Special-Bank-Post

1528-FELDMÜHLE-1528

SPECIAL-BANK-POST

Verlangen Sie das Angebot Ihres Papiergroßhändlers oder Druckers.

*

FELDMÜHLE,

PAPIER-U. ZELLSTOFFWERKE - AKT.-GES., STETTIN

Gauger & Schünke, Stettin

Sannestraße Nr. 12a
Fernsprecher Nr. 31484, 31485

Auto-Reparatur-Werkstatt

Vertragswerkstatt für Hansa-Lloyd, Hansa und Goliath

Spezial-Werkstatt für Zylinder ausschleifen

Kolben anfertigen, Leichtmetall und Grauguß, Pleuel ausspritzen und bohren auf Spezialmaschinen. Anfertigung von abnormalen Ersatzteilen.

Abschleppdienst bei Tag und Nacht.

Gustav Metzler

Befrachtung / Schiffsmakler / Bunkerung

STETTIN

Telegr.-Adr.: Metzler — Telefon: Sammelnummer 35571

Zweigniederlassung: **Swinemünde**
Telegr.-Adr.: Metzler Telefon: Nr. 2018

Agent für:
Det Forenede Dampskibs-Selskab in Kopenhagen
Finska Ångfartygs Aktiebolaget in Helsingfors
Dampfschifffahrts-Gesellsehaft „Neptun" in Bremen
Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Hamburg
Cunard-Linie, Hamburg
Svenska Östasiatiska Kompani, Gothenburg
H. C. Horn, Flensburg

Fracht- und Passagierverkehr

Cohrs & Ammé Nachfolger, Stettin

Zweigniederlassungen in **Berlin-Charlottenburg 5,** Sophie-Charlotte-Str. 15
Lübeck, Große Altefähre 28
Telegramm-Adresse für alle Häuser: „Cohrsam"
Breslau: Carl Reinhard, Nikolaistadtgraben 21

Spedition
Lagerung
Versicherung

Durchfrachten nach und von allen Richtungen, auch auf Durchgangskonnossement. Große Lagerhäuser mit direktem Bahnanschluß an seetiefen Kais in unmittelbarer Nähe des Stettiner Freibezirks. Charterung von Extraschiffen. Musternahme, Verwiegung, Qualitätskontrolle.

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. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 7 — Stettin, 1. April 1932 — 12. Jahrg.

Der Stettiner Hafen,

seine Bedeutung für den Handel mit dem Osten, insbesondere mit Rußland.

Von Reichsverkehrsminister a. D. Dr. ing. e. h. Dr. jur. Krohne.

Nirgends in Europa hat der Weltkrieg das Entstehen so vieler neuer Grenzen zur Folge gehabt, wie im Osten und Südosten, also in dem zum natürlichen Hinterland des Stettiner Hafens gehörigen Raum. Neue Landesgrenzen sind aber — namentlich im Zeichen autarkischer wirtschaftlicher Zielsetzung — gleichbedeutend mit der Schaffung neuer Zollgebiete, die den freizügigen Verkehr unterbinden. Darum hat Stettin auch unter allen deutschen Seehäfen am schwersten unter der Neuordnung des östlichen wirtschaftlichen Geschehens zu leiden. Und dennoch: in seiner Einstellung im mitteleuropäischen Handel mit dem Osten und insbesondere mit Rußland ist der Stettiner Hafen in ein neues Licht gerückt worden, da Stettin heute der am weitesten ostwärts vorgeschobene Hafen der deutschen Wirtschaft ist.

Das Deutschland der Vorkriegszeit kannte bei der Versorgung seiner Wirtschaft mit Rohstoffen und beim Absatz seiner Fertigwaren lediglich den Kampf der nordwesteuropäischen Häfen um das gemeinsame Hinterland, wobei den Häfen Hamburg und Bremen der ihnen gebührende Anteil an der Güterbewegung von den fremdländischen Häfen jener westlichen Verkehrsecke und von Triest strittig gemacht wurde. Im Osten lagen die Wettbewerbsverhältnisse insofern einfacher, als die Konkurrenz zwischen den deutschen Ostseehäfen unter der Führung Stettins als zwischen deutschen Bruderhäfen ausgetragen wurde und der deutschen Volkswirtschaft somit keine Gewinne aus dem Umschlagsverkehr über diese Häfen verloren gingen.

Die eingangs erwähnten Ursachen, Schaffung neuer Zollräume und im Zusammenhang damit die strukturellen Aenderungen der Wirtschaft, haben jedoch grundlegenden Wandel der Verkehrsverflechtungen Osteuropas mit sich gebracht und damit die Bildung eines neuen nordosteuropäischen Verkehrsproblems möglich gemacht. Königsberg, seiner geographischen Lage nach als Uebergangshafen nach dem Osten berufen, ist durch den polnischen Korridor mehr oder minder vom deutschen Wirtschaftskörper abgedrängt worden. Der Danziger Hafen, von den Polen nicht vertragsgemäß entsprechend seiner Leistungsfähigkeit ausgenutzt, sondern obendrein in seiner Existenzfähigkeit durch die jeder Wirtschaftsvernunft widersprechende Neugründung von Gdingen schwer bedroht, kann wegen der neuen Ostgrenzen heute nur noch polnischen Verkehrszwecken dienen, zumal auch das Fehlen eines deutsch-polnischen Handelsvertrages jeglichen Verkehr über die Grenzen unmöglich macht. Memels Hafen teilt aus gleichen Gründen das Schicksal von Danzig und Königsberg.

Auch Stettin ist in seiner Gesamtfunktion durch die willkürliche Zerreißung des ursprünglichen wirtschaftlichen Einheitsgebietes und seines wohlgeordneten Verkehrsnetzes sowie durch das polnische Verkehrsdumping überhaupt schwer betroffen worden. Hat Stettins Güterverkehr über See, gemessen am Friedensumschlag von 1913, doch unter allen deutschen Seehäfen den stärksten prozentualen Rückgang zu verzeichnen. Jedoch im Handel mit dem Osten und insbesondere mit Rußland hat der Warenumschlag im Stettiner Hafen in der Nachkriegszeit beträchtlich zugenommen. Die folgende Uebersicht gibt einen Gesamtüberblick der in Stettin im Verkehr mit den Oststaaten ein- und ausgegangenen Warenmengen.

Tabelle I:

Stettins Güterverkehr über See mit dem Osten nach Ein- und Ausgang

in den Jahren 1913 und 1925/31

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1913 *)	289 256	249 736	538 992
1925	399 334	190 311	589 645
1926	273 034	301 537	574 571
1927	336 074	192 155	528 229
1928	421 386	268 677	690 063
1929	347 347	337 743	685 090
1930	358 492	265 592	624 084
1931	228 866	190 592	419 458

*) Das damalige europäische Rußland und Finnland zusammengenommen.

Diese Zahlen lassen erkennen, daß das Umschlagsergebnis Stettins im Handel mit dem Osten im Durchschnitt der Nachkriegszeit beträchtlich über dem Stand von 1913 liegt. Berücksichtigt man, daß der Spitzenverkehr von 1913 in der deutschen Güterbewegung ganz allgemein nicht als Norm der Vorkriegszeit anzusehen ist, sondern vielmehr über dem Mittelmaß der letzten Vorkriegsjahre liegt, so wird die erhöhte Anziehungskraft des Stettiner Hafens auf den ostwärts gerichteten deutschen Außenhandel besonders offensichtlich. Die Ursache hierfür wird man einmal in dem natürlichen Austauschbedürfnis, das trotz allem in diesem Teilgebiet der Weltwirtschaft durch die enge Berührung von Agrar- und Industriestaaten ausgelöst wird, zum anderen in der neuen Verkehrsstellung Stettins als Mittler dieser Handelsrichtung suchen müssen.

Einen Einblick in die innere Struktur dieses Handels mit dem Osten, soweit er über den Stettiner Hafen geleitet wird, mag die folgende Uebersicht geben, die die in der vorstehenden Tabelle I aufgeführten Jahreszahlen für 1931 nach den beteiligten Oststaaten unterteilt.

Tabelle II:

Stettins Güterverkehr über See mit dem Osten nach Ländern. 1931.

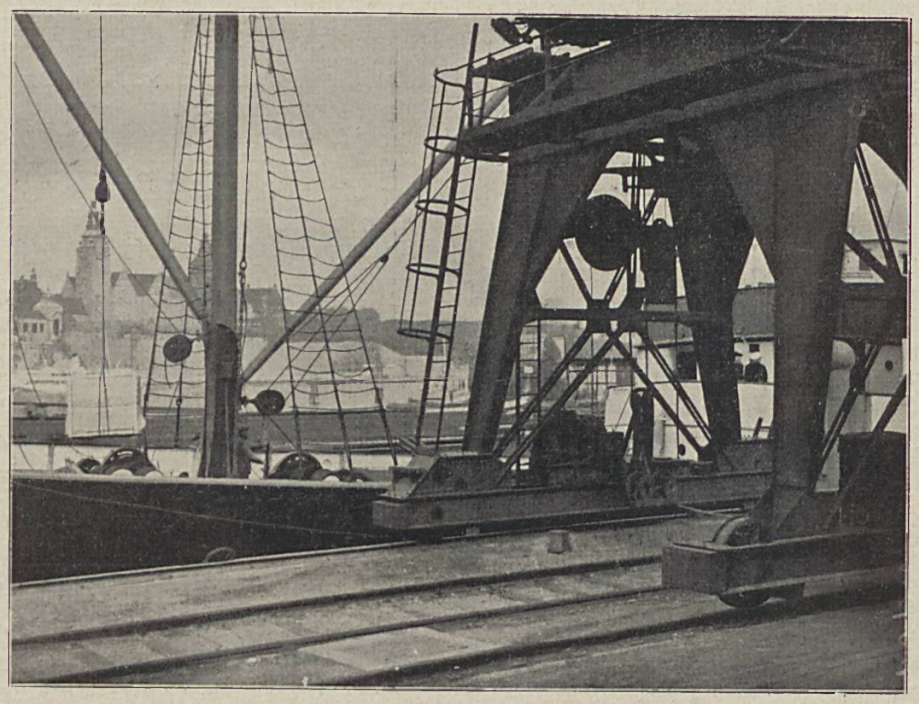
(Mengenangabe in t zu 1000 kg).

Land	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
Danzig, Freistaat	21 854	7 195	29 049
Polen	2 339	—	2 339
Litauen	9 647	30 586	40 233
Lettland	30 427	28 672	59 099
Estland	13 457	14 245	27 702
Europ. Rußland	112 464	56 104	168 568
Finnland	38 678	53 790	92 468
Zusammen:	228 866	190 592	419 458

Mengenmäßig steht Rußland wie in der Vorkriegszeit wieder an erster Stelle im Stettiner ostwärts gerichteten Seeverkehr. Hierbei ist zu bedenken, daß der russische Ostseehandel der Vorkriegszeit den der heutigen selbständigen Staaten Estland, Lettland und Litauen sowie eines Teiles des heutigen Polen mitumfaßte, sofern man Finnland, das schon früher statistisch isoliert behandelt wurde, auch in der Vorkriegszeit als selbständigen und in sich geschlossenen Wirtschaftsraum betrachtet.

Rußland war bereits vor dem Kriege Hauptziel und Ausgang des Ostseehandels, wobei Deutschland in schwerem Wettbewerb mit England und auch Amerika lag — trotz des Vorzuges seiner Lage hinsichtlich des Seeweges und der trockenen Grenzberührung. Wir stehen heute mitten in der Neuordnung wirtschaftlichen Geschehens und müssen uns darauf besinnen, daß bei der bestehenden erhöhten Spannung zwischen Industrie- und Agrarstaaten gerade der Wirtschaftskomplex Deutschland—Rußland zu wertvollen gegenseitigen Ergänzungen neigt.

Mehr als früher ist Deutschland bei der Pflege seiner Austauschbeziehung mit Rußland auf den Seeweg angewiesen und darf sich seine Vormacht-



Blick vom Dunzigkai auf die Stettiner Hakenterrasse

stellung im Ostseehandel nicht nehmen lassen, zumal das Ostseegebiet bei den wirtschaftlichen Umwälzungen ferner Ueberseeländer ganz allgemein für Mitteleuropa erhöhte Aufmerksamkeit erlangt hat. Ueber diese Feststellungen dürfen nicht die gegenwärtigen Isolierungsbestrebungen, ausgelöst durch die ungewöhnlichen Erschütterungen der Weltkrise, hinwegtäuschen. Das Ende der Evolutionen muß das wirtschaftliche Zusammenfinden sein, wenn anders Europa sich nicht selber zugrunde richten will.

In dem Stettiner Hafen besitzt Mitteleuropa jenen Stützpunkt, den es so dringend für seinen Handel mit dem Osten benötigt. Die folgenden Zahlen geben einen Ueberblick über den russischen Import und Export während der letzten Jahre via Stettin.

Tabelle III:

Stettins seewärtiger Warenverkehr mit U.d.S.S.R. von 1927—1931 nach Eingang, Ausgang und Hauptgüterarten.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg).

Eingang aus Rußland	1927	1928	1929	1930	1931
Flachs, Hanf, Hede, Werg	1 346	1 725	5 012	5 142	3 870
Holz aller Art	23 959	26 971	55 291	94 640	92 432
Butter	2 799	2 853	1 646	50	6
Eier	7 823	4 280	1 648	684	733
Eisen u. Eisenwaren	11 302	12 829	4 204	9 000	839
Zündhölzer	—	1 002	2 729	209	—
Sonstiges	9 652	18 982	11 969	12 074	14 584
Insgesamt:	56 881	68 642	82 499	121 799	112 464

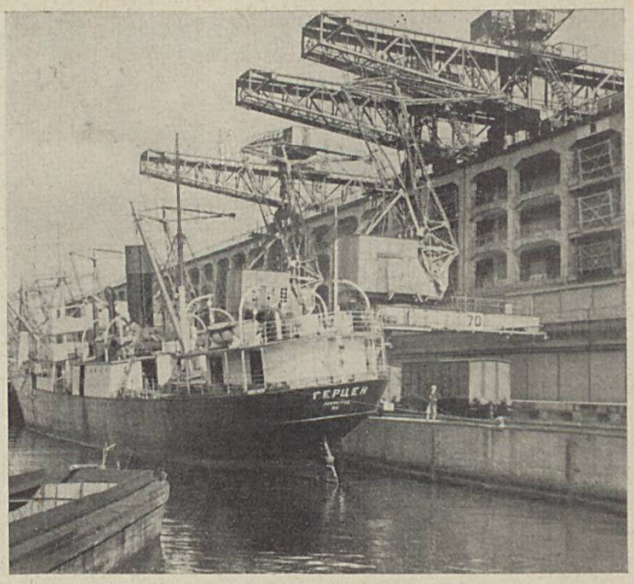
Ausgang nach Rußland	1927	1928	1929	1930	1931
Steinkohlen	2 176	252	225	—	—
Eisen aller Art	5 734	8 066	5 623	14 708	28 422
Maschinen	3 616	2 592	2 536	6 506	11 843
Elektr. Erzeugnisse	2 487	2 428	618	2 114	4 280
Sonstiges	5 731	5 920	12 756	20 246	11 559
Insgesamt:	19 744	19 258	21 758	43 574	56 104
Ein- und Ausgang zusammengenommen:	76 625	87 900	104 257	165 373	168 568

In dem zahlenmäßigen Ergebnis fällt besonders die Steigerung der Mengen selbst in dem verflossenen Jahre katastrophalen Wirtschaftszerfalls auf, zweifellos ein Beweis für die erhöhte kommerzielle Anpassung des Stettiner Hafens an das praktische Verkehrsbedürfnis des Handels mit dem Osten. Nach russischen Quellen *) wurden im Jahre 1931 für 919,3 Mill. Mark Bestellungen allein in Deutschland gemacht, womit ein Rekordergebnis der Bestellungstätigkeit der Sowjet-Handelsorgane in Deutschland während der Nachkriegszeit erzielt wurde. Demgegenüber beträgt die Einfuhr Deutschlands aus der U.d.S.S.R. für 1930 nur 436,3 Mill. Mark und in der Zeit von Januar bis September 1931 sogar nur 220,5 Mill. Rm.

Nach den Ziffern der vorstehenden Tabelle III überwiegt im Stettiner Hafen zwar gewichtsmäßig die Einfuhr beträchtlich. Es ist aber zu berücksichtigen, daß die Tonnenzahlen der Ausfuhr über Stettin durch hochwertige Maschinen und Erzeugnisse der Elektroindustrie gebildet werden, so daß entsprechend der Außenhandelsbilanz Deutschland/U.d.S.S.R. auch für den Stettiner Hafen der Wert des Exportes nach Rußland den des russischen Importes nach Stettin übersteigen dürfte.

Bei der Aktivität dieser Teilbilanz zu Gunsten Deutschlands wäre es nur zu wünschen, wenn es im Rahmen der gegebenen Möglichkeit gelänge, Deutschlands Versorgung mit unentbehrlichen Einfuhrgütern entsprechend der Kauftätigkeit seiner aktiven Handelskontrahenten zu regulieren. Zweifellos ist dies auch ein seitens Rußlands verständlicher Wunsch. Daß es hierbei nicht am guten Willen Deutschlands mangelt, beweist u. a. auch die erfolgreiche Verkehrsanpassung des Stettiner Hafens an das einmal vorhandene Austauschbedürfnis Deutschlands mit dem Osten und insbesondere mit Rußland.

*) „Sowjetwirtschaft und Außenhandel" herausgegeben von der Handelsvertretung der U.d.S.S.R. in Deutschland, Januar, Heft 1932.



Löschen eines russischen Dampfers am Preußenkai.

Verholen eines 10000 To.-Dampfers auf der Oder.

Gefahren für den Außenhandel.

Von Dr. E. Schoene.

I.

Die Frage, ob Deutschland seine Zollgrenzen niedrig halten oder sich durch Schutzzölle mehr und mehr absperren und zur Autarkie übergehen müsse, ist heute, wie täglich die Tatsachen zeigen, in dieser Form kaum noch zu stellen. Der guten Gründe, daß die deutsche Handelspolitik normalerweise keine Schutzzollpolitik sein dürfe, gibt es genug; aber die heutige Welthandelsentwicklung entfernt sich zunehmend und in einer gar nicht zu verkennenden Richtung von dem, was bislang als bewährt und normal galt, und drängt dadurch auch Deutschland zu neuartigen handelspolitischen Entscheidungen. Diese dürften vielfach nicht mehr zu umgehen sein, werden aber an den Plätzen, die wie die deutschen Seehäfen die natürlichen Träger des Im- und Exports und eines sich uneingeengt vollziehenden Handelsverkehrs sind, notwendigerweise nicht gerade mit begeisterter Zustimmung aufgenommen werden können. Die Folgen dieser handelspolitischen Grundtendenz, die seit einiger Zeit in immer klareren Formen hervortritt und die neuerdings vielfach durch devisenpolitische Momente noch eine besondere Verschärfung erfährt, hat Stettin als Seehafen und Platz internationalen Handels im Laufe der letzten Zeit immer mehr zu spüren bekommen, und es ist leider damit zu rechnen, daß die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung weiter Bahnen gehen wird, die auf eine zunehmende Unterbindung des freien Warenaustausches zwischen den Völkern hinauslaufen. Regierungsseitig ist einmal der Standpunkt vertreten worden, daß die sich geradezu überstürzende Entwicklung der Schutzzoll- und Autarkiebestrebungen in allen Ländern der Welt wahrscheinlich sein Gutes insofern hätte, als die Nationen umso eher dazu gelangten, das letzten Endes Unhaltbare dieses Weges, der sich selbst ad absurdum führen müßte, einzusehen. Es muß indessen als fraglich erscheinen, ob diese Auffassung nach Lage der Dinge nicht doch hinsichtlich einer bald zu erwartenden allgemeinen Umkehr und eines Abbaues des überstürzten Protektionismus eine zu optimistische ist. Vielmehr dürfte die größere Wahrscheinlichkeit für sich haben, daß in absehbarer Zeit die geschilderten Tendenzen immer noch zunehmen werden und daß auch Deutschland, wie ja zahlreiche Ereignisse der letzten Zeit zur Genüge erweisen, unter dem Zwang der Verhältnisse mehr und mehr auf diesen Weg getrieben wird. Es erscheint deshalb notwendig, daß auch die Seehafenstadt Stettin trotz ihrer in entgegengesetzter Richtung laufenden Interessen diesen Vorgängen Beachtung schenkt und sich, soweit notwendig, auf eine Entwicklung einrichtet, deren Ausmaße heute zwar noch nicht abzusehen sind, deren Grundtendenz aber wohl schon unverkennbar feststeht.

Hierzu wird es notwendig sein, sich einige Ereignisse in einzelnen, den Stettiner Wirtschaftsbezirk besonders interessierenden Ländern vor Augen zu halten, die in diesem Zusammenhang von Wichtigkeit sind. Wenn man für diese Betrachtung England zum Ausgangspunkt nimmt, so deshalb, weil es hier eine Reihe von besonders typischen Faktoren ist, die für die deutsche Ausfuhr drosselnd wirken. Es ist einmal das automatische Hemmnis der Geldentwertung, das die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Ausfuhrindustrie auf dem englischen Markt beeinträchtigt. Es ist andererseits der Uebergang Englands zum Schutzzoll, der ebenfalls einfuhrdrosselnd wirkt, und es ist schließlich die englische nationale Propaganda, die die englischen Käufer veranlassen soll, sich von nichtenglischen Waren abzuwenden und nur noch britische Waren zu kaufen. Aehnlichen Erscheinungen, nur in etwas abgewandelter Form, begegnen wir in den skandinavischen Ländern, wo sie sich, namentlich in Dänemark und Finnland, teilweise in einer Propaganda äußern, die dahin geht, von der Bevorzugung deutscher Erzeugnisse sich abzuwenden und im vermehrten Umfang aus England, als einem wichtigen Abnehmer der eigenen Produkte, stammende Waren zu kaufen. Ausgelöst ist diese Bewegung zuletzt durch die deutsche Butterzollpolitik, die mit ihren Valutazuschlägen gerade in diesen beiden Ländern zweifellos stark verstimmend gewirkt hat, so daß es als fraglich erscheinen muß, ob die Vorteile, die man von dieser Politik für die deutsche Landwirtschaft erwartete, durch die Nachteile für die deutsche Ausfuhrwirtschaft nicht reichlich wieder aufgewogen sind. Daneben kommt in allen skandinavischen Ländern die Auswirkung der Währungsverschlechterung in Frage, die den Absatz deutscher Erzeugnisse in diesen Ländern naturgemäß erschwert. In Dänemark bildet ferner der Zwang der Einholung besonderer Bewilligungen der National-Bank für jede Einfuhr ein weiteres Importhemmnis, während in Schweden die am 1. Februar in Kraft getretenen neuen autonomen Zollerhöhungen die deutsche Einfuhr im stärksten Maße betreffen und die handelspolitische Lage zwischen den beiden Ländern, die durch die bisher, soweit man erfährt, ergebnislosen Zellstoffverhandlungen ohnehin belastet ist, weiter erschweren. Auch in Norwegen ist mit Wirkung vom 13. Januar eine allgemeine Zollerhöhung von 20% durchgeführt worden, die gleichfalls den deutschen Export trifft.

Aehnlich, wenn nicht noch schwieriger, liegen die Verhältnisse in den Randstaaten, von denen Litauen Ende 1931 Zollerhöhungen vorgenommen hat und weitere einfuhrbeschränkende Maßnahmen plant. Lettland hat Einfuhrkontingente eingeführt, die so gering sind, daß praktisch die Einfuhr nach Lettland dadurch aufs äußerste erschwert ist; in Estland dagegen hat man im Jahre 1931 ein staatliches Einfuhrmonopol errichtet, durch das etwa 40% der bisherigen Einfuhr erfaßt wird und das erst unlängst darüber hinaus noch eine Erweiterung erfahren hat. Hinzu kommen in allen diesen Ländern besonders schwierige Devisenverhältnisse, von denen noch zu reden sein wird. Im Osten Deutschlands ist schließlich noch Polen zu erwähnen, dem gegenüber wir uns bekanntlich seit 1925 im Handelskrieg befinden. Dieser Handelskrieg hat gerade in letzter Zeit durch polnische Zollerhöhungen und Einfuhrverbote weitere Verschärfungen erfahren, und wenn nicht die inzwischen noch angeknüpften Verhandlungen, die wenn auch nicht den Abschluß eines Handelsvertrages, so doch jedenfalls eine Milderung des Zollkrieges erstreben, Erfolg haben sollten, so ist infolge des angekündigten deutschen Obertarifs und der zu erwartenden polnischen Gegenmaßnahmen unter Umständen mit einer baldigen völligen Lahmlegung des deutsch-polnischen Güteraustausches zu rechnen. *)

Die handelspolitische Lage gegenüber den südosteuropäischen Ländern gibt ebenfalls zu den außerordentlichsten Bedenken Anlaß. Die von Deutschland mit Ungarn und Rumänien**) zu einer Intensivierung des Handelsverkehrs seinerzeit abgeschlossenen Präferenzverträge konnten wegen des Einspruchs einzelner Länder noch nicht in Kraft gesetzt werden. Im übrigen hat sich der Handelsverkehr mit Rumänien trotzdem noch relativ normal entwickeln können, während Oesterreich und Ungarn, aber auch der Tschechoslowakei, Griechenland und Bulgarien gegenüber ganz außerordentliche Schwierigkeiten aufgetaucht sind. Was zunächst Oesterreich angeht, so hätte hier zweifelsohne die projektierte deutsch-österreichische Zollunion eine Erleichterung bringen können, sowohl für die wirtschaftliche Lage Oesterreichs an sich als auch natürlich für den Handel zwischen den beiden Staaten. Bekanntlich ist die Zollunion nicht zustande gekommen, und es muß einstweilen auch noch dahingestellt werden, ob die anderen Pläne, die in der Oeffentlichkeit lebhaft erörtert werden, Oesterreich eine wirtschaftliche Hilfe zu gewähren, die Bedingungen für den deutschen Außenhandel mit Oesterreich wesentlich erleichtern können. Es sind im übrigen in Oesterreich weniger protektionistische Maßnahmen, wenn auch hier Zollerhöhungen vorgenommen sind, als vielmehr die mangelnde Aufnahmefähigkeit des darniederliegenden Landes sowie schließlich und vor allem die österreichische Devisenregelung die Hauptfaktoren, die den Außenhandel mit Oesterreich so erschweren. Aehnliche Verhältnisse liegen in Bezug auf Ungarn vor. Auch die Tschechoslowakei

*) Diese Gefahr ist bekanntlich durch die Ende März erfolgte Einigung in Warschau vermieden worden. Im großen und ganzen werden beiderseits die Einfuhrmöglichkeiten, wie sie zu Ende des Vorjahrs bestanden, dadurch wiederhergestellt, was zweifellos als erster Erfolg des deutschen Obertarifs angesehen werden muß.

**) Nach neuesten Nachrichten hat Deutschland erklärt, jetzt imstande zu sein, nach Beseitigung der bisherigen Hemmnisse den Präferenzvertrag mit Rumänien in Anwendung zu bringen. Dasselbe ist gegenüber Ungarn geschehen. Trotzdem scheinen der Inkraftsetzung der Präferenzverträge noch einige, hoffentlich nicht unüberbrückbare Hemmnisse entgegenzustehen, die mit den z. Z. erörterten Plänen für eine Reorganisation des südosteuropäischen Wirtschaftsgebiets zusammenhängen.

hat im vorigen Jahr einige Zollerhöhungen vorgenommen; daneben sind aber Einfuhrbeschränkungen in Gestalt der Einführung von Bewilligungsverfahren für verschiedene Waren verordnet worden, die im Zusammenhang mit der tschechoslowakischen Devisenbewirtschaftung die deutsche Einfuhr empfindlich treffen.

Italien hat vom 23. September 1931 an einen allgemeinen 15%igen Wertzoll auf alle autonomen Zollsätze gelegt und außerdem auch Einzelartikel erheblich im Zolle erhöht. Durch diese Zollmaßnahmen ist auch die deutsche Einfuhr, obwohl die im Handelsvertrag gebundenen Waren hierdurch nicht betroffen waren, sehr stark geschädigt worden. Zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten sind seit längerer Zeit bis vor kurzem Verhandlungen mit Italien gepflogen worden, die ein greifbares Entgegenkommen der italienischen Regierung und positive Ergebnisse für die deutsche Ausfuhr nicht gezeitigt haben. Bei Italien ist auch zu berücksichtigen, daß das dort übliche staatliche Subventionssystem sowie die Bevorzugung der einheimischen Industrie bei öffentlichen Aufträgen die Aussichten der ausländischen Ausfuhrindustrie auf dem italienischen Markt sehr verschlechtern. — Auch die Schweiz hat sich neuerdings den Ländern angeschlossen, die außergewöhnliche Maßnahmen treffen, die eine ausgesprochene Spitze gegen die deutsche Einfuhr zeigen. Die Schweiz hat bekanntlich den bestehenden Handelsvertrag gekündigt, und es ist eingehend über die Möglichkeiten, ihn zu erneuern, verhandelt worden, ohne daß eine für die deutsche Ausfuhr günstige Einigung sich bisher nach den vorliegenden Nachrichten hat erzielen lassen. Seit dem 5. Februar 1932 ist für zahlreiche Waren eine Einfuhrkontingentierung in Kraft getreten, die sich auf die deutsche Ausfuhr mehr und mehr auswirken muß. Auch die Schweiz hat im übrigen Zollerhöhungen für wichtige deutsche Ausfuhrwaren, wie z. B. Baumwollgewebe, Kartoffeln etc., vorgenommen.

In dem Maße, wie nach und nach auch Frankreich den vermehrten Druck der Weltwirtschaftskrise zu spüren begann, ist es zu Erschwerungen der industriellen Einfuhr übergegangen. Während früher in Frankreich hauptsächlich die Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse durch hohe Zölle erschwert war, hat es jetzt begonnen, die Einfuhr einzelner industrieller Erzeugnisse zum Schutz der eigenen Industrie in stärkerem Maße zu kontingentieren. Hiervon sind auch wichtige deutsche Ausfuhrwaren betroffen worden, so daß damit zu rechnen ist, daß die deutsche Ausfuhr nach Frankreich, die in den letzten Jahren große Bedeutung hatte, starke Einschränkungen erfahren muß. Man hat versucht, auf dem Wege privater Kontingentabkommen dem deutschen Ausfuhrhandel den französischen Markt wenigstens in gewissen Grenzen zu sichern. — Auch Belgien zeigt mehr und mehr eine protektionistische Haltung, während es bisher durchaus freihändlerisch eingestellt war. Es sind sowohl Zollerhöhungen wie auch Einfuhrbeschränkungen eingeführt worden. Zurzeit liegen Anträge auf eine 15%ige Zollerhöhung vor. Außerdem ist die Einfuhr an ein besonderes Bewilligungsverfahren gebunden. In noch vermehrtem Umfang sind protektionistische Tendenzen in Holland zu beobachten, das bis vor kurzem ebenfalls sehr stark freihändlerisch eingestellt war und auch einen sehr einfachen Zolltarif besaß. Holland hat zunächst seine Wertzölle, die früher im wesentlichen 5% betrugen, auf 8%, 10% und darüber hinaus erhöht. Außerdem hat die Regierung zu Anfang des Jahres eine Ermächtigung für Einfuhrkontingentierungen erhalten, wodurch gerade Deutschland bereits stark betroffen worden ist. Sodann sind in Holland starke Bestrebungen am Werke, wegen des deutschen Butterzolls einen Boykott gegen deutsche Waren durchzuführen, der ähnliche Schädigungen herbeiführen müßte, wie diese in anderen Ländern beobachtet werden mußten.

Im ganzen genommen ergibt sich also aus den vorstehend angeführten Beispielen der Zoll- und Handelspolitik europäischer Länder, die sich im einzelnen noch erheblich vermehren ließen, ein sehr trübes Bild für die weiteren Möglichkeiten der deutschen Ausfuhrwirtschaft auf den europäischen Märkten, die ihr bis dahin mehr oder weniger offenstanden. Es ergibt sich darüber hinaus das Bild eines allgemeinen europäischen Handelskrieges, der vielfach in offenen, vielfach noch in verschleierteren Formen geführt wird, und man könnte dies Bild unschwer in das eines Welthandelskriegs erweitern, wenn man auch noch die Handelspolitik der außereuropäischen Länder hinzuziehen würde, die eine Fülle ähnlicher Maßnahmen getroffen haben.

(Der Aufsatz wird fortgesetzt.)

Zusammenarbeit von Eisenbahn und Auto-Behälterverkehr.

Die Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahn und dem Kraftwagen, die seit mehreren Jahren in allen Ländern ein außerordentlich schwieriges Problem bildet, zeigt eine interessante Entwicklung auch bei dem sogenannten Containerverkehr, d. h. bei der Benutzung von Wechselbehältern, die auf den Fahrgestellen von Lastkraftwagen oder Eisenbahnwaggons unter Auswechselung befördert werden können.

Der Containerverkehr ist durchaus nicht neu. In Amerika, England, aber auch in Deutschland ist er seit langem bekannt und wird praktisch durchgeführt. Die Deutsche Reichsbahn verwendet Behälter seit dem Herbst 1930 auch für den Verkehr mit England. In Amerika sind mehrere tausend, in England etwa 7—8000 und in Deutschland 3000 Stück im Gebrauch. Ein großer Vorteil des Containerverkehrs besteht darin, daß die Waren unmittelbar von der Erzeugungsstätte zum Empfänger befördert werden können, und zwar ohne Umladung in demselben Behälter, auch ohne Verpackung oder jedenfalls unter vereinfachten und verbilligten Verpackungsverhältnissen und damit verringerten Kosten. Die Benutzung von Containern setzt einen hinreichenden Verkehr und ein entsprechendes Benutzungsbedürfnis der Wirtschaftskreise in beiden Richtungen voraus. Dies ist besonders wichtig, da gerade die Rückbeförderung leerer Behälter soweit wie möglich vermieden werden oder eingeschränkt werden muß. Zu den Vorteilen der Verwendung von Behältern gehören in erster Linie die verringerten Kosten des Güterumlaufs und der Güterverteilung.

Die Erfahrungen, die man mit dem Behälterverkehr gemacht hat, werden im allgemeinen als günstig beurteilt und sind mit der Entwicklung des Lastkraftwagenverkehrs gewachsen.

Was die internationale Verwendung von Behältern betrifft, so steht hier die Entwicklung im Anfang. Die Internationale Handelskammer hat kürzlich in einer Sonderbeilage zu ihrer Zeitschrift über die Erfahrungen und voraussichtliche Entwicklung in der nächsten Zukunft berichtet und Angaben über ein unter ihren Auspizien veranstaltetes Preisausschreiben gemacht. Das Komitee, das unter Vorsitz des italienischen früheren Ministers Crespi stand und an welchem Vertreter der französischen, deutschen, englischen Bahnen, der schweizerischen Bundesbahnen, der Automobilindustrie und des Internationalen Eisenbahnverbandes teilnahmen, hat folgende Preise verteilt:

Geschlossene feste Behälter:

Butterley Iron Works (England)	$ 450	
Gesellschaft m. b. H. für Oberbauforschung (Sirius) — (Deutschland)	$ 150	Typ A
	$ 250	Typ B
Gloucester Railway Carriage and Wagon Co. Ltd. (England)	$ 250	
Gothaer Waggonfabrik A.-G. (Deutschland)	$ 500	Typ A
	$ 800	Typ B
Officine Meccaniche Italiane (Italien)	$ 1 000	
Siegener Eisenbahnbedarf A.-G. (Deutschland)	$ 900	

Geschlossene zusammenlegbare Behälter:

Siegener Eisenbahnbedarf A.-G. (Deutschland)	$ 700

Offene feste Behälter:

Butterley Iron Works (England)	$ 150
Officine Meccaniche Italiane (Italien)	$ 700

Offene zusammenlegbare Behälter:

Butterley Iron Works (England)	$ 150
Gothaer Waggonfabrik A.-G. (Deutschland)	$ 1 000

Die Internationale Handelskammer beabsichtigt, der Behälterfrage auch weiter ihre Aufmerksamkeit zu schenken und sich der Entwicklung und Förderung des Containerverkehrs anzunehmen.

Eine besonders wichtige Frage ist die der Organisation des Containerverkehrs, der die Mitwirkung der unmittelbar interessierten Kreise, d. h. der Bahngesellschaften, der Lastkraftwagenbesitzer, Spediteure, der Binnen- und Seeschiffahrt, der Automobilindustrie und der Waggonfabriken erfordert. Es ergibt sich die Möglichkeit der Bildung von besonderen nationalen Organisationen, soweit die Eisenbahnen nicht hauptsächlich und führend den Behälterverkehr selbst in die Hand nehmen, und für die internationale Verwendung die Schaffung einer internationalen Organisation. Eine solche ist unter Umständen schon deshalb wichtig, weil die Spurweite der Bahnen der verschiedenen Länder untereinander abweicht und von vornherein die Einheitlichkeit der Behältertypen gewährleistet sein muß. Es ist ferner nicht ratsam, es jedem Land zu überlassen, eigene Behältertypen selbst zu bauen, sofern sie im internationalen Verkehr benutzt werden sollen, da andernfalls Schwierigkeiten in der Beförderung, in den Tarifen und im Austausch eintreten. Viele Fragen der Organisation sind noch ungeklärt, so die Frage, ob der Behälterbetrieb ausschließlich in den Händen der Bahn ruhen muß oder ob hierfür eine besondere Gesellschaft geeigneter ist. Natürlich haben Beförderungs- und Betriebsmonopole ihre Vor- und ihre Nachteile. Eine internationale Gesellschaft würde in der Lage sein, den Behälterverkehr in den Ländern populär zu machen, die nicht selbst Behälter bauen, aber daran interessiert sind, sie zu benutzen. Ihre Aufgabe würde es auch sein, den Betrieb zu organisieren und rationell auszugestalten, insbesondere den Leerlauf zu vermeiden. Das Preisausschreiben der Internationalen Handelskammer ist nur ein erster Schritt für weitere internationale Studien und Verhandlungen. Bis zur endgültigen Ausgestaltung eines praktischen, einheitlichen Behälterverkehrs wird noch manche Zeit vergehen, insbesondere wird auch die Bedürfnisfrage noch geprüft werden müssen, da die Verhältnisse bei den einzelnen Wirtschaftszweigen verschieden liegen dürften. Auch sind noch eine Reihe von technischen Fragen (Zollbehandlung, Tarifgestaltung, Verwendungsmöglichkeiten, Normalisierung der Typen) zu lösen.

Auf alle Fälle aber erfordert das Problem eine einheitliche Lösung und eine Zusammenarbeit aller interessierten Kreise. Dr. F. H.

Adressen
aller Branchen und Länder liefert schnell, billig und in jeder gewünschten Ausführung
Vochezers Adreß, Organisation u. Reklamebüro
(vormals) Welt-Rundschau-Verlag **Dornbirn I. Oesterreich.**

Aktuelle Tagesfragen im Automobilhandel.

Von Generaldirektor E. Stoewer.

Kurz gesagt, welches sind die aktuellen Fragen, die die ganze Branche beschäftigen? Erstens die Flucht zum Kleinauto und zweitens die Benzinsteuer-Frage. Bei dem Abwandern der Besitzer von großen Wagen zum kleineren handelt es sich nicht um eine Entwicklung — nämlich um ein Verdrängen eines unzweckmäßigen Wagens durch einen besseren und moderneren, sondern tatsächlich um die Flucht der Automobilisten vor der direkten und indirekten Steuer. Die direkte Steuer ist die deutsche Automobil-Steuer, d. h. die Hubraum-Steuer, die für große Wagen untragbar hoch ist, und die indirekte Steuer, die der deutsche Automobilist für Benzin bezahlt. Das sind also die Gründe, warum der Kraftfahrer immer mehr zum Kleinwagen übergeht. Er versucht auf jede Weise die Anschaffungskosten und den Unterhalt zu verbilligen, um nicht zur vollständigen Stillegung oder zur Abschaffung des Wagens zu kommen. In diesem Winter hat sich die Kraftfahrzeug-Steuer als ein schwerer Fehlschlag erwiesen. Im Spätherbst sind in Berlin allein über 20 000 Kraftfahrzeuge abgemeldet und ins Winterquartier gebracht. Selbst wenn jetzt im März die meisten Wagen wieder aus dem Winterquartier geholt werden, wird Berlin nicht die erwarteten 3 Millionen, sondern höchstens 2 Millionen Mark an Auto-Steuern einnehmen. Wenn die Benzin-Verbrauchs-Steuer eingeführt würde, hätte niemand nötig, seinen Wagen still zu legen, weil ja nur Kosten entstehen, wenn er seinen Wagen benutzt. Und wieviele Besitzer von großen Wagen hätten sich neben den großen einen kleinen oder mittleren Wagen angeschafft, der für die Stadtfahrten im Winter völlig ausreichend und billig im Betrieb ist. Warum stört niemanden die Zigaretten-Steuer? Weil sie im Kaufpreis eingeschlossen und gar nicht bemerkt wird. Man stelle sich vor, die Zigaretten-Steuer sollte in der Weise der Automobil-Steuer erhoben werden, d. h., daß jeder Raucher sich eine Rauch-Erlaubnis-Steuerkarte kaufen müßte und so Steuer zu bezahlen hätte, gleichgültig, ob er viel oder wenig oder gar nicht raucht. Der Erfolg wäre, daß das Zigaretten-Rauchen ganz aufhören oder enorm eingeschränkt würde.

Eine hervorragende Propaganda für die Idee der Wirtschaftlichkeit des Automobils hat die bekannte Dapolin-Gesellschaft D. A. P. G. Hamburg veranstaltet. Im Oktober/November 1931 fand eine 30 Tage- und Nachtfahrt auf dem Nürburgring, eine der schwierigsten Prüfungsstrecken der Welt, statt, an der 20 verschiedene Wagen von allen maßgebenden Fabrikaten teilnahmen. Diese Non-stop-Fahrt, die an die Wagen und an die Fahrer die höchsten Anforderungen stellte, nahm einen glänzenden Verlauf und hat den absoluten Beweis der Wirtschaftlichkeit des Autos erbracht, wenn jeder Wagen richtig gefahren und entsprechend gepflegt wird. Im Anschluß an diese Fahrt hat nun die D.A.P.G. (Dapolin-Gesellschaft) dieselben Wagen auf eine Rundfahrt durch ganz Deutschland geschickt, die 60 Tage dauert und eine Gesamtstrecke von 10 000 km bewältigen soll. Das Auto soll als wirtschaftliches Verkehrsmittel propagiert werden, das ist der Sinn dieser Langstreckenfahrt durch die deutschen Gaue. Vor einigen Tagen, es war der 45. Fahrtag, berührte diese wandernde Automobil-Ausstellung auch unsere Provinz-Hauptstadt Stettin. Die Kolonne von ca. 20 Wagen, darunter auch der kleine Stoewer-Vorn-antriebwagen, erregte berechtigtes Aufsehen und allseitiges Interesse. Hoffen wir, daß dieses vorzüglich durchgeführte Unternehmen, das für die Wagen eine schwere Zerreißprobe und für die Fahrer eine sehr bedeutende sportliche Leistung darstellt, dazu beitragen wird, die wirtschaftliche Ausnutzung des Kraftwagens mehr wie bisher in den Vordergrund zu stellen, und der gesamten deutschen Auto-Industrie neue Freunde und Käufer in möglichst großer Anzahl zuführen wird. Daß in Deutschland und in anderen Ländern, außer in Amerika, noch sehr viele Wagen benötigt werden, geht aus der Statistik des Jahres 1931 hervor, wonach auf der Welt 35 Millionen Personen- und Lastkraftwagen waren und davon allein 26,5 Millionen in Amerika, also 75 Proz. Auf die Bevölkerung von Amerika von 120 Millionen Menschen kommen demnach 3/4, und auf den ganzen Rest von 1900 Millionen Menschen 1/4. An Personen- und Lastkraftwagen gab es 1931 in

Deutschland	660 000,
Frankreich	1 300 000,
England	1 500 000 Fahrzeuge.

Auf die Bevölkerung umgerechnet kamen in England, Frankreich, Dänemark, Schweden, Belgien, Schweiz, Norwegen, Holland 32—70 Einwohner auf 1 Auto, in Deutschland dagegen 97 Einwohner auf 1 Auto. Diese Zahlen sprechen Bände.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel" bringt Gewinn

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 1 (Holzverkehr Polen, Tschechoslowakei—deutsche Seehäfen).

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 3 (Holzverkehr Oesterreich und darüber hinausgelegene Länder bzw. Donauumschlagstellen—deutsche Seehäfen).

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen—Oesterreich oder Donauumschlagstellen und umgekehrt).

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt).

Die Gültigkeitsdauer der vorstehend genannten Tarife und der Bestimmung 10 im Abschnitt B I des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. 4 wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis einschließlich 30. September 1932 verlängert.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen. Der in der Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen enthaltene Gebührentarif wurde mit Gültigkeit vom 15. März 1932 neu herausgegeben. Die Gebührensätze sind bis auf einige Ausnahmen um etwa 10% ermäßigt worden.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März 1932 erschien zum Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif der Nachtrag 3. Er enthält außer den bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen in der Hauptsache Entfernungen für eine Anzahl neu einbezogener Bahnhöfe sowie Aenderung der Zugehörigkeit einer größeren Anzahl von Bahnhöfen zu den bisher angegebenen Reichsbahndirektionen. Erhöhungen gelten erst vom 15. Mai 1932 ab, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

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

Der **Ausnahmetarif 4 s (Rohdachpappe)** wurde mit Gültigkeit vom 24. März 1932 eingeführt. Er gilt für Rohdachpappe von Gleiwitz nach bestimmten ostpreußischen Bahnhöfen, der Grenzmark und Pommern.

Der **Ausnahmetarif 15 (Graphit)** wurde unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 21. März 1932 neu herausgegeben.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April 1932 wird der Verbandtarif für die Beförderung von lebenden Tieren neu herausgegeben. Mit diesem Tage tritt der vom 1. März 1928 gültige Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I und II, nebst Nachträgen außer Kraft. Von demselben Zeitpunkte an findet der Abschnitt II der Tabelle zur Umrechnung der Frachten für die niederländischen Strecken aus der Reichsmarkwährung in die Guldenwährung für diesen Verkehr keine Anwendung mehr.

Deutsch-Rumänischer Gütertarif Teil II. Mit Ablauf des 19. März 1932 wurden u. a. die Einzeltarife Nr. 2 A (Mais), 25 A (Schnittholz) und 53 (Oelkuchen) aufgehoben und hierfür mit Gültigkeit vom 20. März 1932 an neue Einzeltarife mit ermäßigten Sätzen eingeführt.

c) Verschiedenes.

Aenderung eines Bahnhofsnamens. Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1932 wird der Bahnhofsname „Werden" in „Essen-Werden" abgeändert.

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

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
	ab 11. März 1932:	
der Schweiz	1 Fr. = 81,3 Rpf.	1 RM. = 1,23 Fr.
Dänemark	1 Kr. = 83 Rpf.	1 RM. = 1,21 Kr.
Schweden	1 Kr. = 83 Rpf.	1 RM. = 1,21 Kr.
Norwegen	1 Kr. = 82 Rpf.	1 RM. = 1,23 Kr.
	ab 17. März 1932:	
Dänemark	1 Kr. = 85 Rpf.	1 RM. = 1,19 Kr.
Norwegen	1 Kr. = 83 Rpf.	1 RM. = 1,21 Kr.

Steuerkalender für den Monat April 1932.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

5. April:

1. Abführung der im Monat März 1932 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit die Beträge nicht schon am 20. März 1932 abzuführen waren. Gleichzeitig Abgabe einer Erklärung über den Gesamtbetrag der im Monat März 1932 einbehaltenen Beträge.
2. Abführung der in der Zeit vom 16. bis 31. März 1932 einbehaltenen Beträge der Krisenlohnsteuer.

(10.) 11. April:

1. Voranmeldung und Vorauszahlung auf die Umsatzsteuer für sämtliche Steuerpflichtige. Die Zahlung gilt bei monatlichen Zahlungen für den Monat März 1932, im übrigen für das erste Kalendervierteljahr 1932. Schonfrist bis zum 18. April 1932.
2. Fälligkeit eines weiteren Teilbetrages der Bürgersteuer für Lohnsteuerpflichtige.

15. April:

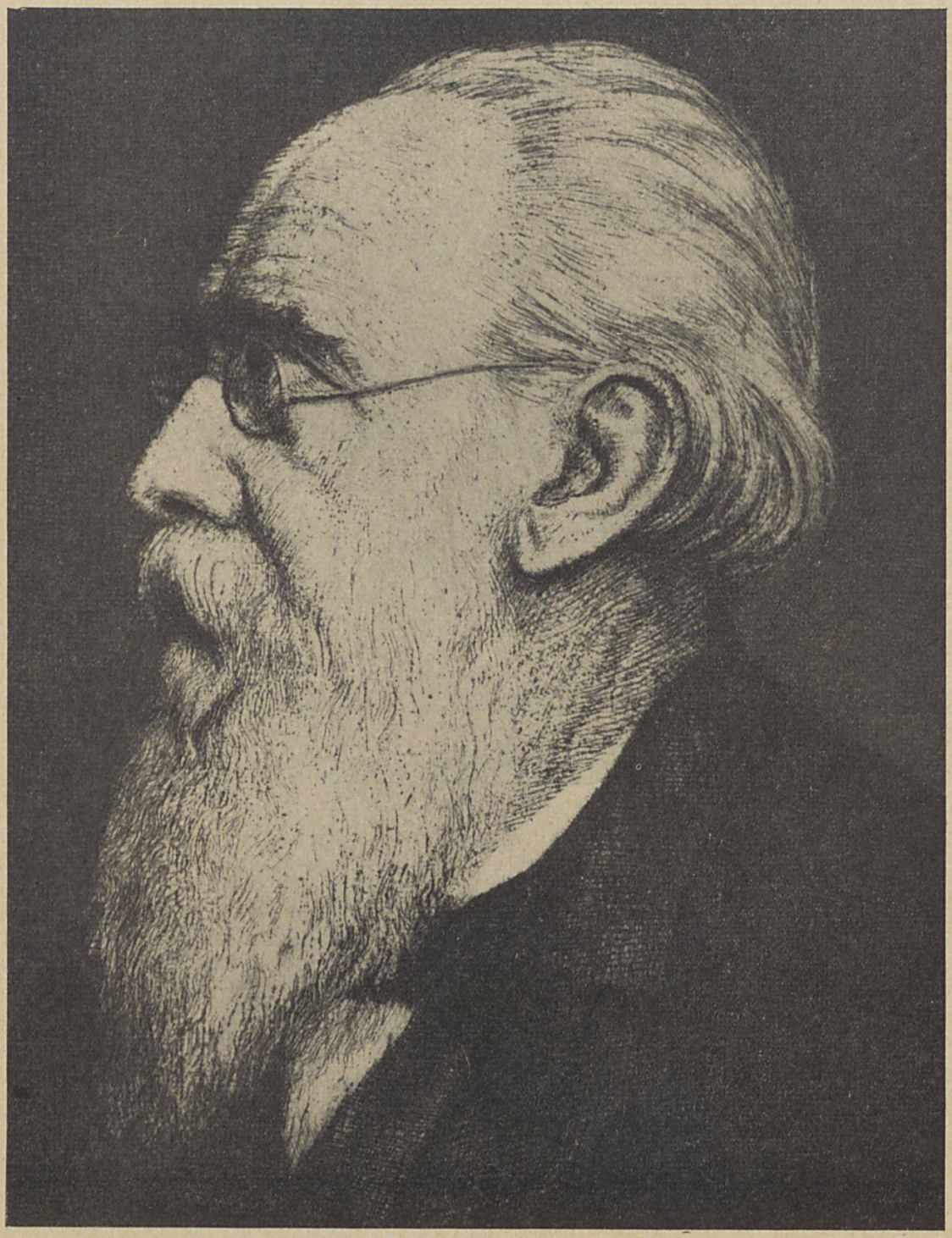
1. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat März 1932, soweit nicht Sondervorschriften bestehen. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. April 1932 fällig.
2. Zahlung der Grundvermögensteuer für den Monat April 1932 für alle nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke.
3. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat April 1932.

18. April:

Ablauf der Schonfrist für die Voranmeldung und Vorauszahlung der am (10.) 11. April 1932 fälligen Umsatzsteuer.

20. April:

1. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat März 1932 in Stettin.
2. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. April 1932 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, wenn sie für den ganzen Betrieb 200 RM. übersteigen.
3. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. April 1932 einbehaltenen Krisenlohnsteuerbeträge.



Wilhelm Stieda.

Wilhelm Stieda zum 80. Geburtstag.

Am 1. April 1932 vollendet unser Mitarbeiter, der Geh. Hofrat Dr. phil., Dr. oec. publ., Dr. jur. h. c. Wilhelm Stieda, emer. ordentlicher Professor der Nationalökonomie an der Universität Leipzig, das 80. Lebensjahr. In Riga geboren, studierte St. in Dorpat, Berlin und Straßburg Nationalökonomie und Statistik und wurde 1875 zum Doktor der Staatswissenschaft, 1879 zum Doktor der Philosophie promoviert. 1876 in der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät zu Straßburg habilitiert, wurde er 1878 a. o., 1879 ordentlicher Professor der Nationalökonomie und Statistik an der Universität Dorpat. Von 1882 bis 1884 war St. im Kaiserlichen statistischen Amt in Berlin tätig und übernahm dann die ordentliche Professur für Staatswissenschaften an der Universität Rostock. Von 1898 bis vor einigen Jahren war St. ordentlicher Professor der Nationalökonomie an der Universität Leipzig.

Die deutsche Wissenschaft verdankt diesem nimmermüden, genialen Forscher außerordentlich viel. Selten hat sich ein Universitätslehrer in solchem Ausmaße der Liebe und Verehrung seiner großen Schülerzahl erfreut, wie das bei St. der Fall ist. Allen, die in ihrer Studentenzeit als seine Schüler zu seinen Füßen sitzen durften, sind diese Lehrjahre unvergeßlich geblieben und diejenigen, die zu ihm und seinem Hause in nähere Beziehungen treten durften, sind mit unlösbaren Banden an diesen hervorragenden Gelehrten, vorbildlichen Menschen und echten deutschen Mann gekettet.

Wir bringen in dankbarer Verehrung unserem Mitarbeiter unsere Glückwünsche dar, veröffentlichen nachstehend die wichtigsten der von ihm verfaßten Werke und Schriften und hoffen, daß zum Besten der deutschen Wissenschaft die Reihe dieser Werke auch im 9. Dezennium dieses Gelehrtenlebens eine weitere Bereicherung erfahren möge.

a) in Buchform: Das Sexualverhältnis der Geborenen, Straßburg 1875. — Zur Entstehung des deutschen Zunftwesens, Jena 1876 (auch in Jahrb. f. Nat. u. Stat. 27). — Die Eheschließungen in Elsaß-Lothringen 1872—1876, Straßburg 1879. — Die gewerbliche Tätigkeit der Stadt Dorpat, Dorpat 1879. — Revaler Zollbücher und Quittungen des 14. Jahrh., Halle 1886. — Die deutsche Hausindustrie, Leipzig 1889. — Das Gewerbegericht, Leipzig 1890. — Grundriß zu Vorlesungen über Sozialpolitik, Rostock 1892. — Hansisch-Venetianische Handelsbeziehungen, Rostock 1894. — Der Befähigungsnachweis, Leipzig 1895 (auch in Jahrb. f. Gesetzgebung 1895). — Das Hausiergewerbe in Deutschland, Dresden 1899. — Die Anfänge der Porzellanfabrikation auf dem Thüringerwalde, Jena 1902. — Ilmenau und Stützerbach, eine Erinnerung an die Goethezeit, Leipzig 1902. — Die keramische Industrie in Bayern während des 18. Jahrh., Leipzig 1906. — Die Nationalökonomie als Universitätswissenschaft, Leipzig 1907. — Ein Landesgewerbeamt für das Königreich Sachsen, Leipzig 1907. — Das Volkswirtschaftliche Seminar an der Universität Leipzig, Leipzig 1909. — Die Universität Leipzig an ihrem 1000. Semester, Leipzig 1909. — Die Porzellanfabrik zu Volkstedt im 18. Jahrh., Leipzig 1910.

Er gab Roschers Nationalökonomie des Handels- und Gewerbefleißes in 7. Auflage, Stuttgart 1899, ebenso die 8. Auflage neu heraus und redigierte die Enquete des Vereins für Sozialpolitik.

Untersuchungen über die Lage des Hausiergewerbes in Deutschland, Leipzig 1898—99, in Schr. d. Vereins f. Sozialp. Bd. 77—81, 83. — Zusammen mit C. Mettig: Die Schragen der Aemter und Gilden in Riga, 1896. — Als Mitverfasser war er beteiligt an der von G. Schmoller herausgegebenen „Straßburger Tucher- und Weberzunft", Straßburg 1879.

b) In Zeitschriften und Sammelwerken:

1. Jahrb. f. Nat. u. Stat.: Die Artelle in Rußland (N. F. Bd. 6). — Haftpflicht und Unfallversicherung in Frankreich (N. F. Bd. 8). — Frauenarbeit (III. F. Bd. 2). — Das Reichsgesetz betr. die Gewerbegerichte (III. F. Bd. 2). — Städtische Finanzen im Mittelalter (III. F. Bd. 17). — Warenhäuser und Kleinhandel (III. F. Bd. 19). — Handelsschulen und Handelshochschulen (III. F. Bd. 19).

2. In Zeitschr. des Königl. Preuß. Statistischen Bureaus: Die Lage der arbeitenden Klassen in Frankreich (Jahrg. 1875). — Die gegenseitigen Hilfsgesellschaften in Frankreich (Jahrg. 1875). — Der Schutz der Kinderarbeit in Frankreich (Jahr. 1876).

3. In Jahrb. f. Ges. u. Verw.: Deutschland sozialstatistische Erhebungen i. J. 1876 (Bd. 1). — Die Syndikatskammern der französischen Arbeitgeber und -nehmer (Bd. 2). — Russische Zollpolitik (Bd. 7). — Die Enquete über die Sonntagsarbeit (Bd. 12 u. 13).

4. In Schr. d. V. für Sozialpol.: Das Verfahren bei Enqueten über soziale Verhältnisse (Bd. 13). — Kartelle Bd. 61). — Die Lage des Hausiergewerbes in Deutschland (Bd. 88).

5. In „Russische Revue": Peter der Große als Merkantilist (Jahrg. 1874).

6. In Archiv für Geschichte des deutschen Buchhandels: Zur Geschichte des Straßburger Buchdrucks und Buchhandels (Bd. 5). — Zur Gesch. des Buchhandels in Riga (Bd. 6). — Die Entwicklung des Buchgewerbes in Dorpat (Bd. 7). — Studien zur Geschichte des Buchdrucks und Buchhandels in Mecklenburg (Bd. 17). — Die Anfänge der periodischen Presse in Mecklenburg (Bd. 19).

7. In Hansische Geschichtsblätter: Schifffahrtsregister des 15. Jahrh. (Jahrg. 1885). — Hansische Vereinbarungen über städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrh. (Jahrg. 1886). — Ein Geldgeschäft Kaiser Sigismunds mit hansischen Kaufleuten (Jahrg. 1887). — Das Schonenfahrer-Gelag in Rostock (Jahrg. 1890/91).

8. In Preußische Jahrbücher: Das Arbeitsbuch in Frankreich (Bd. 53). — Gewerbliche Zustände in der Gegenwart (Bd. 57). — Lehrlingsprüfungen (Bd. 70).

9. In Festgabe für Wilhelm Lexis, Jena 1907: Auktionen.

10. In Abhandlungen der Kgl. Preußischen Akademie der Wissenschaften; 1902: Ueber die Quellen der Handelsstatistik im Mittelalter.

11. In Annalen des Ver. f. Nassauische Altertumskunde, Bd. 34, 1904: Fayence- und Porzellanfabriken des 18. Jahrh. in hessennassauischem Gebiete.

12. In Mitteilungen des Ver. f. Anhaltische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 10, 1905: Die keramische Industrie im Herzogtum Anhalt während des 18. Jahrh.

13. In Festschrift zur 3. Jahrhundertfeier der Universität Gießen, Gießen 1907: Wie man im 18. Jahrh. an der Universität Mainz für die Ausbildung von Professoren der Kameralwissenschaft sorgte.

14. In Forschungen z. Gesch. Bayerns (Bd. 14): Das Projekt zur Errichtung einer Hohen Kameralschule in München i. J. 1777.

15. In „Die deutsche Fortbildungsschule" Jahrg. 17, Nr. 21 u. 22: Die Entwicklungsmöglichkeit des deutschen Handwerks.

16. In Zeitschr. d. Ver. f. Hamburgische Geschichte (Bd. 10): Hamburg und Lübeck im Postverkehr mit Mecklenburg am Ende des 17. Jahrh.

Im Handwörterbuch der Staatswissenschaften: Arbeitsbuch. Arbeitseinstellungen (Volkswirtschaftliche Bedeutung der Arbeitseinstellungen und geschichtlicher Rückblick). Arbeitsordnungen und Arbeiterausschüsse. Artelle. Ausverkäufe. Einigungsämter. Enquete. Fabrik. Gewerbegerichte. Handwerk. Innungen. Jugendliche Arbeiter. Koalition und Koalitionsverbote. Lehrlingswesen. Sonntagsarbeit. Stapelrecht. Trucksystem. Wandergewerbe. Zunftwesen. Zwangs- und Bannrechte.

Gelegentliche Aufsätze in Hansische Geschichtsblätter, Bott's Handelslexikon, Volkswirtschaftliche Blätter, Kölnische Zeitung, Magdeburger Wirtschaftszeitung, Leipziger Neueste Nachrichten, Forschungen und Nachrichten, Die Elbe. 1922: Der Büchermarkt in Hamburg in Zeitschrift d. Hamburgischen Geschichtsvereins. — 1924: Kann die russische Konkurrenz der deutschen Landwirtschaft gefährlich werden? in Schmoller's Jahrbuch S. 135. — 1925: Die Jagd in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung, in Schmoller's Jahrbuch S. 1297 ff. — Archivrat Carl Friedrich Evers im Verkehr mit Joh. Bernoulli in Berlin in Jahrbücher d. Vereins f. Mecklenburg. Geschichte 89 (1925) S. 325 ff. — Johann Bernoulli in seinen Beziehungen zum Preußischen Herrscherhause in Abhandl. der Preußischen Akademie der Wissenschaften Phil.-Hist. Klas. Jahrg. 1925 Nr. 6. — 1926: Die Reihe als Mittel zur Einschränkung der Konkurrenz in Schmoller's Jahrbuch S. 871 ff. — Alt-Dorpat in Abhandlungen der Sächsischen Akademie der Wissenschaften Bd. 38. — Die Anfänge der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften in St. Petersburg in Jahrb. f. Kultur u. Geschichte der Slaven. — Nikolai Michael Karamsin u. J. P. Krug in Zeitschrift f. slavische Philologie Bd. 3 S. 281—290. — 1927: Deutsch-Baltische Literatur in Schmoller's Jahrbuch S. 761 ff. — Sächsische

Genossenschaften in Berichten der Leipziger Gewerbekammer. — Aus einem Hallischen Professorenhause in Zeitschrift d. Sächsisch-Thüringischen Geschichtsvereins Bd. 15. — Karl Morgenstern in Sächsische Lebensbilder Bd. 2. — 1928: F. K. Achard in Schmoller's Jahrbuch S. 1055 ff. — Fr. K. Achard und die Frühzeit der deutschen Zuckerindustrie in Abhandlungen d. Sächsischen Akademie d. Wissenschaften Bd. 39. — Die Berufung von Gauß an d. Kaiserl. Akademie d. Wissenschaften in St. Petersburg in Jahrb. f. Kultur u. Gesch. d. Slaven N. F. III S. 79 ff. — Ludwig Preller's Tagebuch in Baltische Monatsschrift. — Fr. List in Berichte über d. Verhandlungen d. Sächsischen Akademie d. Wissenschaften, Bd. 80. — 1929: Hermann Stannius u. d. Universität Rostock 1837—1854 in Jahrbücher d. Vereins f. Mecklenburg. Gesch. u. Altertumskunde, Bd. 93 (1929), S. 1—36. — Die Entwicklung des Buchhandels in Magdeburg in Magdeburg's Wirtschaftslebens in d. Vergangenheit (Bd. 3 S. 281—488). — Alt-Dorpat. Briefe aus den ersten Jahrzehnten der Hochschule. 38. Bd. der Abhandlung der philologisch-historischen Klasse der Sächsischen Akademie der Wissenschaften N. II. — 1930: Hamburger Gelehrte als Bewerber um russische Professuren in Zeitschr. d. Hamburgischen Geschichtsvereins. — Deutsche Gelehrte als Professoren an der Universität Moskau in Abhand. d. Sächsischen Akademie d. Wiss. Bd. 40. — 1931: Wilhelm Stahl in Hessische Biographien Bd. 3. — Die Uebersiedlung Leonhard Euler's von Berlin nach St. Petersburg in Berichte über d. Verhandl. d. Sächsischen Akad. d. Wiss. Bd. 83 (1931). — Zum Gedächtnis Bruno Hildebrand's in Schmoller's Jahrbuch 55 S. 855 ff.

Außerdem wurden veröffentlicht größere und kleinere Aufsätze sowie Literaturbesprechungen in Annales de Démographie internationale, in der Revue d' économie politique, in Mecklenburgischen Jahrbüchern für Geschichte und Altertumskunde, in Zeitschr. des Vereins für lübeckische Geschihte, in Zeitschr. d. Ver. f. hamburgische Geschichte, in Mitteilungen des Vereins für lübeckische Geschichte, in Mitteilungen des Vereins für lübeckische Geschichte, in Mitteilungen des Vereins für hamburgische Geschichte, in Mitteilungen des Ver. aus der livländischen Geschichte, in Beiträge zur Geschichte Liv-, Est- und Kurlands, in der Baltischen Monatsschrift, in der Historischen Zeitschrift, in der Zeitschrift für Kulturgeschichte, in der Historischen Vierteljahreszeitschrift, in Beiträge zur Gesch. der Stadt Rostock, in der Bayerischen Handelszeitung, in der Deutschen Rundschau, dem Deutschen Wochenblatt, in dem Handelsmuseum, in der Deutschen Literaturzeitung und im Literarischen Centralblatt, in Keramischen Monatsheften, im Sprechsaal für die Tonwarenindustrie, in der Deutschen Töpfer- und Ziegler-zeitung, in der Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins, in der Zeitschrift für Thüringische Geschichte und Altertumskunde. Schr.

Generaldirektor Adolf Sonnenschein 70 Jahre alt.

Der Generaldirektor der Wittkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft

Dr. h. c. Ing. Adolf Sonnenschein

begeht am 3. April 1932 seinen 70. Geburtstag. Adolf Sonnenschein ist als der erfolgreiche Führer der tschechoslowakischen Schwerindustrie nicht nur in der Tschechoslowakei und Deutschland, sondern in Europa und darüber hinaus rühmlichst bekannt. Seit einem Menschenalter liegt die Leitung des größten Hochofen-, Stahl- und Walzwerkes der tschechoslowakischen Republik, dem eine Maschinenfabrik, eine Brückenbauanstalt, eine Kesselfabrik, eine Schraubenfabrik, eine Gußstahlfabrik, ein Preßwerk, eine Eisengießerei, ein Röhrenwalzwerk und eine Fabrik feuerfester Erzeugnisse angeschlossen sind, in seinen Händen. Die Entwickelung des Wittkowitzer Eisenwerkes zu einem der größten Hüttenwerke des Kontinents ist die Lebensarbeit und das bleibende Denkmal Adolf Sonnenscheins. Menschen, die Genialität mit Charakter und Herzensgüte vereinigen, Menschen von dem Format eines Adolf Sonnenschein, werden immer seltener. Wir begreifen es, daß das südliche Nachbarvolk, dessen Wirtschaft so eng mit der deutschen Volkswirtschaft verflochten ist, voller Stolz auf seinen großen Wirtschaftsführer, den Deutschen Adolf Sonnenschein, sieht. Mit der Oderschiffahrt, dem Oderstrom und seiner Weiterentwickelung, dem Seehafen Stettin und seinem Massengutverkehr ist Adolf Sonnenschein und sein Werk eng verbunden. Wir bringen dem Senior-Führer der tschechoslowakischen Schwerindustrie an seinem 70. Geburtstag unsere herzlichsten Glückwünsche dar und wünschen insbesondere, daß er seinem Werke und der europäischen Wirtschaft noch viele Jahre erhalten bleiben möge. Schr.

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.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Das Moratoriumsgesetz. Das Recht auf Gewährung eines Moratoriums, das der Regierung vom Parlament, im Zusammenhang mit dem Tode Ivar Kreugers, erteilt, wurde bezieht sich ausschließlich auf einzelne, private Unternehmen. Das Gesetz bietet die Möglichkeit privaten Unternehmen, falls die Regierung es im Interesse der Allgemeinheit für nützlich erachtet, auf eine beschränkte Zeit Zahlungsaufschub zu gewähren.

Bisher wurde bis zum 1. April d. Js. folgenden Firmen ein Moratorium gewährt: „A. G. Kreuger & Toll", und „U.S.A.", „Seesor", „Angsvik", die von der erstgenannten Aktiengesellschaft abhängig sind, ferner der Erbmasse Kreugers und einigen verantwortlichen Direktoren des Kreugerkonzerns. Weitere Gesuche auf Gewährung eines Moratoriums liegen nicht vor; — insbesondere wird betont, daß die schwedische Zündholzgesellschaft um ein Moratorium nicht nachgesucht hat. —

Kleine Zunahme der schwedischen Erzverschiffungen. Wie aus Stockholm gemeldet wird, beliefen sich die Erzverschiffungen der Grängesberggesellschaft im Monat Februar auf 160 000 gegen 150 000 Tonnen im ersten Monat d. Js. und 306 000 Tonnen im Februar 1931.

Die Luossavaara-Erzgesellschaft erhält einen Kapitalzuschuß von 60 Mill. Kr. Wie aus Stockholm gemeldet wird, liegt ein Vorschlag vor, dahingehend, daß durch Zusatzbestimmung zu dem Abkommen zwischen dem Staate, der Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag und der Grängesberg-Oxelösund Gesellschaft die Luossavaaragesellschaft mit neuem Kapital ausgestattet werde. In Aussicht genommen sind Zuschüsse seitens des Staates und der Grängesberggesellschaft von je 30 Mill. Kr. Die Hälfte davon soll dem Aktienkapital der Erzgesellschaft zugeführt werden und die andere Hälfte ihrem Reservefonds. Das Aktienkapital der Gesellschaft, das jetzt 80 Mill. Kr. beträgt, wird dann also eine Erhöhung auf 110 Mill. Kr. erfahren. Es sollen 30 Mill. Kr. in Aktien ausgegeben werden und zwar zum Kurse von 200.

2 Prozent Dividende bei der schwedischen Reederei „Svea". Nach dem jetzt vorliegenden Geschäftsabschluß von Stockholms Rederiaktiebolag „Svea" hat diese Reederei im vergangenen Geschäftsjahr einen Betriebsgewinn von 1 067 469 Kr. erzielt (im Vorjahre 2 069 667 Kr.). Dem Abschreibungsfonds soll diesmal nur ½ Mill. Kr. zugeführt werden gegen 1,2 Mill. Kr. im Jahre zuvor, während die Dividende mit 2 Prozent in Aussicht genommen ist (im Vorjahre 3 Prozent). Der Rest wird auf das nächste Jahr vorgetragen.

Günstiger Geschäftsabschluß von Skandinaviska kreditbolaget. Aus dem jetzt veröffentlichten Geschäftsbericht von der Skandinaviska kreditbolaget erhellt, daß der Rohgewinn, verglichen mit dem Jahre zuvor eine Steigerung um 7 Mill. Kr. erfahren hat, und diesmal 22,73 Mill. Kr. beträgt. Wie der Bericht besonders hervorhebt, war das Jahr 1931 eines der günstigsten so lange dieses Unternehmen besteht. Immerhin hat die Verwaltung es für angezeigt gehalten, Abschreibungen in Höhe von 11,7 Mill. Kr. vorzunehmen. Nach dem Vorschlage der Verwaltung soll eine Dividende von 15 Kr. per Aktie (im vorigen Jahre 18 Kr.) verteilt und 3 Mill. Kr. auf Gewinn- und Verlustrechnung (2,2 Mill. Kr. 1930) vorgetragen werden.

Konkurs einer schwedischen Kolonialfirma. Nach einer Ritzau-Meldung aus Stockholm an „Berlingske Tidende" hat die Firma C. R. Stjernholm & Co., eine der größten Kolonialfirmen in Norrland ihren Konkurs erklären müssen.

Fortgang der Zellstoffverhandlungen mit Deutschland. Den Mitte Februar in Stockholm stattgehabten Verhandlungen zwischen der deutschen und schwedischen Regierung und Industriellen beider Länder wegen der Zellstoffragen sind weitere Verhandlungen gefolgt, die teils in Berlin, teils in Stockholm geführt wurden. Es verlautet, daß jetzt deutscherseits größere Zugeständnisse für die Einfuhr aus Schweden gemacht worden sind, als bei den ersten Stockholmer Verhandlungen. Man scheint deutscherseits geneigt, das Kontingent für Sulfitzellstoff auf der Höhe der Einfuhr der früheren Jahre zu belassen, während das für Sulfatzellstoff beschränkt wird.

„Stockholms Tidningen-Dagblad" schreibt hierzu: „Bekanntlich wurden die Verhandlungen vor einiger Zeit in Stockholm eingeleitet. Sie brachten aber kein Ergebnis, da die Deutschen uns nur eine Einfuhr von ungefähr der Hälfte der normalen Jahresausfuhr nach Deutschland bewilligen wollten. Es besteht kein Anlaß, den oben genannten Vorschlag anzunehmen, so lange nicht unser gesamter normaler Absatz nach Deutschland gesichert ist. Wenn die Deutschen sich einverstanden erklären, unsere normale Menge an Sulfit und Sulfat zu geltenden Bedingungen einzuführen, so bekommt die Sache ein anderes Aussehen, aber unsere Zellstoffindustrie könnte sich darüber hinaus eine Extra-Kompensation ausbedingen, z. B. in Form einer deutschen Exportminderung, wenn wir uns verpflichten, die Chance nicht auszunutzen, die unsere entwertete Valuta uns zur Erhöhung der Ausfuhr nach Deutschland bietet. Unter solchen Bedingungen könnten wir darauf eingehen, den Deutschen freie Hände in der Frage des Zellstoffzolls zu geben."

Skandinavische Butterkonferenz. Nach einer (T.-T.)-Meldung aus Stockholm wird über die Butterausfuhr Finnlands nach Deutschland keine Entscheidung getroffen werden, bevor die Konferenzen mit Schweden und Dänemark stattgefunden haben. In kurzer Zeit ist mit gemeinsamen Verhandlungen zwischen Schweden, Finnland und Dänemark in dieser Frage zu rechnen.

Norwegen.

Hauptartikel der Ausfuhr nach Deutschland. Die norwegischen Hauptausfuhrartikel nach Deutschland waren im Monat Januar 1932: 11 440 t Frischhering, 678 t Frischfisch, 97 t getrockneter Fisch, 1567 t Salzhering, 55 t Konserven, 3643 t Herings- und Fischmehl, 80 t Häute und Felle von zahmen Tieren, 719 hl Dampfmedizintran, 40 165 hl anderer Tran, 3 cbm Holz, 290 t Zellulose, 13 t Packpapier, 15 t Rohaluminium, 72 t Ferrosilizium.

Der Außenhandel im Jahre 1931 mit 390 Mill. Kr. passiv. Nach den jetzt bekanntgegebenen amtlichen Ziffern belief sich der Wert der norwegischen Einfuhr im vergangenem Jahre auf 856,6 Mill. Kr., während die Ausfuhr einen Wert von 466,65 Mill. Kr. erreichte, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 389,95 Mill. Kr. ergibt. Die entsprechenden Ziffern vom Jahre zuvor betrugen 1065 Mill. Kr. bezw. 684 Mill. und 381 Mill. Kr.

Fangergebnisse der Lofotenfischerei. Auch in diesem Jahr ist ein Bericht über die Lofotenfischerei veröffentlicht worden. An der Lofotenfischerei 1931 war eine Flottille von 5225 Fischerbooten mit 26 504 Mann Besatzung beteiligt, und zwar handelte es sich um 1652 offene und halbgedeckte Boote ohne Motor, 833 offene und halbgedeckte Boote mit Motor, 2837 gedeckte Boote und Fahrzeuge mit Motor, 3 gedeckte Boote und Fahrzeuge mit Segel. Die Ausbeute des Jahres wird als sehr wenig zufriedenstellend bezeichnet. Das Wetter war so ungünstig, daß die kleinen Boote oft nicht ausfahren konnten. Die Fischvorkommen waren sehr verstreut, so daß die Tagesfangergebnisse sehr klein waren. Ueber die Fangergebnisse in jedem einzelnen Bezirk, über den Verkauf und die erzielten Durchschnittspreise wird ausführlich berichtet. Insgesamt wurden in den Lofoten in der Saison 1931 65 100 000 kg Fisch gefangen, gegenüber 127 200 000 kg 1930 und 130 256 000 kg 1929.

80 Mill. Kr. Verlust durch die norwegischen Tonnageauflegungen. Zufolge „Handels og Sjöfartstidende" dürfte die der norwegischen Handelsflotte im vorigen Jahre durch Auflegungen entstandenen Verluste rund 80 Mill. Kr. betragen. Nach der vorläufigen Berechnung des Statistischen Amts beliefen sich die Einnahmen aus Bruttofrachten auf insgesamt rund 370 Mill. Kr. gegen 411 Mill. Kr. im Jahre 1930. Bei dieser Berechnung ist die außerordentliche Vergrößerung der norwegischen Handelsflotte im vorigen Jahre in Rechnung zu stellen.

Norwegische Reederei muß das halbe Aktienkapital abschreiben. Nach einer (T.-T.)-Meldung aus Trondhjem an „Dagens Nyheter" hat die Verwaltung von Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab in ihrem jetzt veröffentlichten Geschäftsbericht für 1931 den Vorschlag gemacht, die Hälfte des gegenwärtig 10 Mill. Kr. betragenden Aktienkapitals abzuschreiben, um einen Ausgleich für die Entwertung ihrer Aktiven zu finden.

Dänemark.

Scharfer Wettbewerb bei der Einfuhr von Papier und Papierwaren. Die Einfuhr von Papier und Papierwaren nach Dänemark steht im Zeichen eines heftigen Konkurrenzkampfes. Bisher ist es der deutschen Industrie gelungen, ihre führende Position in der Einfuhr zu behaupten. Dabei dürfte ihr indessen der Umstand zugute gekommen sein, daß sich die Gesamteinfuhr von Papier und Papierwaren trotz der schweren Wirtschaftskrise in Dänemark nicht nur gehalten, sondern im Vergleich zum Jahre 1928 sogar noch leicht erhöht hat. Im Jahre 1928 wurden für 25, 1931 für 29 Mill. Kr. Papier und Papierwaren nach Dänemark eingeführt. Deutschland war daran mit 11 bzw. 14 Mill. Kr. bteteiligt. Der nächstbedeutende Lieferant des dänischen Marktes ist Schweden, dessen Beteiligung sich in den fraglichen Jahren auf 6,2 bzw. 6,8 Mill. Kronen stellte. Auch Finnland konnte mit 1,7 bzw. 2,8 Mill. Kronen seine Einfuhr beträchtlich steigern. England konnte absolut zwar seine Position mit je 1,6 Mill. Kr. halten, hat aber infolge der höheren Gesamtziffer einen Verlust aufzuweisen. Dagegen ist die Einfuhr auch absolut rückgängig aus Norwegen, das 1928 für 1,6, 1931 jedoch nur noch für 1,1 Mill. Kr. Papier und Papierwaren nach Dänemark schickte. Mit kleineren Beträgen sind außerdem noch Holland, Belgien und die Ver. Staaten an der Versorgung des dänischen Marktes beteiligt. Im Januar d. J. wurden nur noch für 2 Mill. Kr. Papier und Papierwaren nach Dänemark eingeführt, wovon auf Deutschland für 0,8 und auf Schweden für 0,5 Mill. Kr. entfielen. Diese Ziffer als annähernde Basis für die weitere Entwicklung angenommen, dürfte in diesem Jahr eher mit einer niederen Einfuhr zu rechnen sein.

Aufhören der Staatsgarantie bei Landmandsbanken. Aus dem soeben bekannt werdenden Geschäftsbericht der Landmandsbank für das Jahr 1931 interessiert vor allem die Mitteilung, daß mit dem 1. April d. J. die Garantie des dänischen Staates für Landmandsbanken erlischt. Der innere Status der Bank hat sich im Zusammenhange mit den Stützungsmaßnahmen des Staates inzwischen so gebessert, daß das frühere Vertrauen in die Solidität der Bank als wiederhergestellt gilt, obwohl gerade das Jahr 1931 infolge der Valutakrise eine schwere Belastungsprobe für die Bank bedeutete. Aus den von der Bank im Jahre 1931 getätigten Emissionen sind zu erwähnen: 50 Mill. Kronen 20jährige Staatsobligationen zu 5%, 8 Mill. Kr. Kommunalobligationen zu 4½% und 6 Mill. Kr. Kopenhagener Stadtanleihe zu 4½%.

Kgl. Porzellanfabrik dividendenlos. Die dänische Kgl. Porzellanfabrik schließt das Jahr 1931 mit einem Ueberschuß von 94 000 Kr. gegen 311 000 Kr. im Vorjahre ab. Da der größte Teil dieses Betrages für Abschreibungen benötigt wird, kommt eine Dividende nicht zur Verteilung. Im Vorjahr wurden 4% ausgeschüttet.

Dividendenloser Abschluß der größten Reederei. Die größte dänische Reederei, Det Forenede Dampskibs-Selskab legt soeben ihren Abschluß für das Jahr 1931 vor. Die Gesellschaft erzielte einen Nettoüberschuß von 3,6 Mill. Kr., von dem sie vorschlägt, allein 3,4 Mill. Kr. für Abschreibungen auf Schiffe zu verwenden. Weitere kleine Posten sollen für Rückstellungen verwendet werden, so daß zum Vortrag noch 90 000 Kronen verbleiben. Eine Dividende kommt demnach nicht zur Verteilung, nachdem in den letzten Jahren regelmäßig 6% ausgeschüttet wurden.

Dividendenloser Geschäftsabschluß der Ostasiatischen Kompanie. Wie aus dem jetzt veröffentlichten Geschäftsbericht der Ostasiatischen Kompanie in Kopenhagen hervorgeht, hat das Unternehmen aus dem Schiffahrtsbetrieb einen Rohgewinn von 9,36 Kr. zu verzeichnen, der allerdings einen Vortrag vom Jahre zuvor im Betrage von etwas über einer Million Kronen einschließt. Nach Abzug der Verwaltungskosten, Abschreibungen und Rückstellungen für Steuern bleibt ein Betrag von 1 482 339 Kr., der nach dem Vorschlage der Verwaltung auf neue Rechnung vorgetragen werden soll. Im Jahre 1930 hat die Gesellschaft noch eine Dividende von 8 Prozent verteilt.

Der Weltmarkt und Dänemark im Jahre 1931. Das Komitee dänischer Großhändler (Grosserer-Societetets Komite) hat seinen Handelsbericht für das Jahr 1931 veröffentlicht. Der Bericht enthält einen guten Ueberblick über die Geschehnisse des vergangenen Jahres. Zunächst wird die Auswirkung der Weltdepression auf die einzelnen Länder und der Rückgang des internationalen Warenaustausches geschildert. Einen breiten Raum nimmt sodann die Schilderung der Bewegungen im dänischen Wirtschaftsleben 1931 ein. In tabellarischer Form wird Dänemarks Warenumsatz mit dem Auslande gebracht, sodann folgt eine Uebersicht über die Valutanotierungen, über Aktien- und Obligationskurse, Anleihen und Darlehen des Jahres 1931 in Dänemark. Die Diskontbewegung im Auslande 1931, Zinszahlung und Amortisierung internationaler politischer Schulden im Finanzjahr 1930/31 wird ebenfalls in Tabellenform gegeben. Der Bericht ist in seiner Zusammenfassung nicht nur für das Wirtschaftsleben Dänemarks interessant, sondern darüber hinaus ein Dokument für die allgemeine weltwirtschaftliche Entwicklung des Jahres 1931. Das in dänischer Sprache veröffentlichte Buch ist im Buchhandel zum Preise von 3 Kronen erhältlich.

Gegen die polnische Kohleneinfuhr. Aus Kopenhagen kommt die Nachricht, daß die dänische Regierung kurzerhand beschlossen hat, ab 1. April die Einfuhr polnischer Kohlen zu sperren. Der Grund für diese alarmierende Maßnahme ist darin zu suchen, daß Dänemark seine Handelsbilanz mit England, die zur Zeit einen starken Aktivsaldo für Dänemark aufweist, in Ordnung bringen muß, und deshalb jetzt zum Ausgleich bringen will, um den recht bedeutenden Lebensmittelabsatz nach dem Vereinigten Königreich nicht zu gefährden.

Lettland.

Außenhandel. Im Februar betrug der Wert der Einfuhr 6,2 Mill. Lat (Febr. 1931: 14,0 Mill., Febr. 1930: 25,0 Mill.), der Wert der Ausfuhr 8,3 Mill. Lat (Febr. 1931: 11,5 Mill., Febr. 1930: 18,6 Mill.), mithin der Ausfuhrüberschuß 2,1 Mill. Lat.

Neue Zollerhöhungen in Lettland? Die allgemeine Kontingentierung des lettländischen Imports, die durch die am 18. Februar d. Js. in Kraft getretene Regierungsverordnung verfügt worden ist, ist nach Informationen der „Rigaschen Rundschau" zum Teil im Hinblick auf bestimmte Zollerhöhungspläne durchgeführt worden. Man wollte für die Zeit, in der die neuen Zollerhöhungen im Parlament beraten werden würden, die Möglichkeit einer verstärkten spekulativen Einfuhr unterbinden. Man ist in Regierungskreisen der Ansicht, daß es zweckmäßig wäre, für Waren, auf deren Import Lettland verzichten kann, die Zollsätze teilweise recht erheblich heraufzusetzen, um sodann nach Inkrafttreten des neuen Zolltarifs die betreffenden Waren von der Kontingentierung zu befreien. Dagegen sollen die Zölle für unentbehrliche Importartikel möglichst nicht erhöht bezw. weiter zollfrei belassen werden. Für diese Warengruppen, zu denen auch noch jene Waren treten würden, deren Einfuhr trotz Entbehrlichkeit und hohen Zolls eine beträchtliche Höhe erreicht, würde das Kontingentierungssystem beibehalten werden. Hierdurch würde die Importregulierungskommission auch weiterhin die Möglichkeit haben, die Höhe des Imports den Exportverhältnissen und den dringendsten Importbedürfnissen des Landes anzupassen, ferner aber auch den Bezug des ausschlaggebenden Teils der Einfuhr nach seiner Herkunft bestimmend zu beeinflussen.

Lettländisch - polnische Wirtschaftsverhandlungen. In Riga traf eine polnische Delegation zu Verhandlungen über eine Belebung des Warenaustauschs zwischen Lettland und Polen ein. Die Verhandlungen mit den Polen werden vom lettländischen Finanzministerium geführt werden. Im Zusammenhang damit fand kürzlich im Finanzministerium unter Vorsitz des Departementsdirektors Kazen eine Konferenz statt, an der Vertreter der Wirtschaftskreise teilnahmen. Zurzeit ist die Einfuhr Polens nach Lettland um 15 mal größer als die lettländische Ausfuhr nach Polen, wobei die lettländischen Hauptexportartikel Ultramarin und geräucherte Strömlinge sind. Bei einer Erweiterung des lettländischen Exports nach Polen kämen vor allem Konserven, Oele, Papiererzeugnisse und Gummiwaren in Frage.

Die Diskontierung von Sowjetwechseln durch die Bank von Lettland. Der Rat der Bank von Lettland hat beschlossen, die Diskontierung von Sowjetwechseln durch die Bank von Lettland nur dann vorzunehmen, wenn diese Wechsel auf ausländische Valuta lauten. Außerdem muß als Zahlungsort auf diesen auf ausländische Valuta lautenden Sowjetwechseln ein Ort im Auslande angegeben sein. Falls nämlich als Zahlungsort Riga angegeben würde, hätten die Russen auf Grund des Wechselgesetzes das Recht, ihre Wechsel in lettländischer Währung zum Tageskurse einzulösen, was nach Ansicht des Rates im Widerspruch zu den Devisenbestimmungen und den Interessen Lettlands stehen würde.

Konkurse und Wechselproteste in Lettland. Die Konkurssumme der in Lettland im Januar d. Js. registrierten Konkurse belief sich auf rund 2 Mill. Lat gegenüber rund 2,5 Mill. Lat im Dezember 1931 und 0,12 Mill. Lat im Januar 1931. — Im Januar wurden in Lettland 33 000 Wechsel im Gesamtbetrage von 6,6 Mill. Lat protestiert.

Estland.

Außenhandel. Die Einfuhr betrug im Februar d. Js. 2,35 Mill. Kr. (gegenüber 4 Mill. im Februar 1931), die Ausfuhr betrug 3,1 Mill. (gegenüber 3,9 Mill.). Die Handelsbilanz war im Berichtsmonat demnach mit rund 0,8 Mill. Kr. aktiv, während sie im entsprechenden Monat des Vorjahres mit ca. 0,1 Mill. Kr. passiv war. Die günstige Gestaltung der Handelsbilanz wird darauf zurückgeführt, daß die Butterpreise im Februar bedeutend gestiegen sind und ferner die Eisverhältnisse in diesem Jahre günstiger waren und die Ausfuhr nicht in dem Maße behinderten, wie dies in den letzten Jahren der Fall war.

Erweiterung des Einfuhrmonopols. Die estländische Regierung hat soeben eine neue Verordnung erlassen, durch die das Einfuhrmonopol auf eine ganze Reihe neuer Waren ausgedehnt wird. Es werden in das Einfuhrmonopol u. a. einbezogen: gegerbte und ungegerbte Häute, Erzeugnisse aus Leder und Pelzwerk, Isolierplatten aus Torf und Stroh, Fayence- und Porzellanerzeugnisse, Gummischuhe, kieselsaures Natrium, Dampfmaschinen, Dampf- und Wasserturbinen, Luft-, Ammoniak- und Kohlensäurekompressoren, Dampfpumpen, Dampfhämmer und Dampfkräne, Holzbearbeitungsmaschinen, Pumpen, Hand- und Motorwinden, Hebekräne, Elevatoren, Bandtransmissionen, Müllereimaschinen, Maschinen und Apparate für Stärkefabriken, Spritbrennereien und Bierbrauereien, Ventilatoren, nicht besonders genannte Maschinen und Apparate, auch in Verbindung mit Kupfer und anderen Metallen und deren Legierungen, nicht besonders genannte Bestandteile von Maschinen und Apparaten, die von diesen getrennt oder als Ersatzteile eingeführt werden, Papier und Papiererzeugnisse, Wolle, Kamel- und Flaumhaar, ungekämmt und ungesponnen, Baumwolle, gekämmt, Seiden- und Kunstseidengarn, gesponnen oder gedreht, Wolle gekämmt, Wollgarn und Zwirn, verschiedene Baumwollgewebe usw.

Der estländische Haushaltsplan. Im Ergebnis der Abänderungen im zuständigen Parlamentsausschuß balanciert der estländische Staatshaushaltsplan mit 82,24 Mill. Kr. Im Vergleich zum Entwurf der Regierung, der mit 81,07 Mill. Kr. abschloß, weist der Haushaltsplan in der Fassung des Ausschusses also eine Steigerung sowohl der Einnahmen als auch der Ausgaben auf. In dieser Woche finden die Beratungen des Haushaltsplanes im Plenum des Parlaments statt.

Eesti Bank ohne Dividende. Pressemeldungen zufolge wird die Eesti Bank in diesem Jahr ihren Aktionären keine Dividende zahlen, da der gesamte Reingewinn zur Abschreibung der durch den Sturz des Pfundkurses entstandenen Verluste verwendet werden soll.

Ein neues Kreditgesetz in Estland. Das neue estländische Kreditgesetz, das wesentliche Abweichungen von den alten russischen Gesetzen aufweist, wird gegenwärtig im allgemeinen Ausschuß des Parlaments beraten und soll noch vor Ablauf der Legislaturperiode verabschiedet werden.

Polnisch-estländischer Tauschhandel. Zwischen der polnischen und der estländischen Regierung ist eine Vereinbarung getroffen worden, auf Grund derer die Einfuhr von 50 000 to polnischer Kohle nach Estland bewilligt wird. Die polnische Gegenleistung besteht im Ankauf von 50 000 Paar Schuhen, die in Estland für den polnischen Heeresbedarf bestellt werden.

Estländisch-finnländisches Wirtschaftsabkommen. Das Abkommen über die Belebung des Warenaustausches zwischen Estland und Finnland ist nunmehr auch im zweiten Teil, der die Förderung der finnländischen Ausfuhr nach Estland vorsieht, in Helsingfors unterzeichnet worden. Das Verzeichnis der Waren, die aus Finnland nach Estland eingeführt werden sollen, wird nach Bestätigung des Abkommens durch die estländische Regierung bekanntgegeben werden. — Der erste bereits vor einigen Tagen unterzeichnete Teil des Abkommens betraf die estländischen Spirituslieferungen nach Finnland.

Produktionsrückgang der Kränholmer Textilfabriken. Die Kränholmer Textilfabriken beschäftigten im Jahre 1930 durchschnittlich 2662 Arbeiter gegen 10 460 im Jahre 1913. Die Produktion betrug im Jahre 1913 — 50 238 120 m Baumwollgewebe und 14 242 t Zwirne, im Jahre 1930 dagegen — 11 442 111 m Baumwollstoffe und 2494 t Zwirne. Im Jahre 1931 unterschieden sich weder Arbeiterzahl noch Produktion wesentlich von den im Jahre 1930 angegebenen Ziffern. Es haben sich demnach in 18 Jahren die Arbeiterzahl um etwa 75 Proz., die Produktion der Webwaren um ca. 78 Proz., und die der Spinnereierzeugnisse um ca. 85 Proz. vermindert. Die Zahl der Arbeiter betrug am 1. Januar 2102, von denen 820 Männer und 1282 Frauen waren. Im Laufe des Januar haben sich diese Zahlen nicht verändert.

Wechselproteste. Im Januar d. Js. sind in Estland insgesamt 7 913 Wechsel im Werte von 1 298 000 Kr. protestiert worden gegenüber 8 961 Wechseln im Werte von 2 072 000 Kr. im gleichen Monat des Vorjahres.

Litauen

und autonomes Memelgebiet.

Zum Schutze der Memelkonvention haben die Signatarmächte (England, Frankreich, Italien und Japan) der litauischen Regierung Noten überreichen lassen, in denen gefordert wird, daß im Memelgebiet, entsprechend den Beschlüssen des Völkerbundes für verfassungsmäßige Zustände gesorgt wird und ein Direktorium eingesetzt wird, das das Vertrauen des Landtages genießt.

Außenhandel. Die Ausfuhr betrug im Februar d. J. 17,3 Mill. Lit gegenüber 21,4 Mill. Lit im entsprechenden Monat des Vorjahres, die Einfuhr 10 Mill. Lit gegenüber 20,1 Mill. Es ergab sich somit ein Ausfuhrüberschuß in Höh evon 7,3 Mill. Lit gegenüber einem solchen von 1,3 Mill. Lit im Februar 1931.

In den ersten zwei Monaten 1932 betrug die Ausfuhr 37,7 Mill. Lit, die Einfuhr 23,6 Mill. Lit, der Ausfuhrüberschuß mithin 14,1 Mill. Lit. Der starke Einfuhrrückgang hängt zum Teil mit der starken Verminderung des Zuckerimports infolge der Errichtung der Zuckerfabrik in Mariampol zusammen. Auch die Einfuhr von Textilwaren ist stark zurückgegangen.

Belgisches Eisenbahnmaterial für Litauen. Der litauische Verkehrsminister Wileischis, der von seiner Reise nach Belgien in Kowno wieder eingetroffen ist, teilte in einer Presseunterredung mit, daß er mit der belgischen Firma Ougrée Marihaye & John Cockerill über die Lieferung von Eisenbahnmaterial im Werte von 20 Mill. belg. Francs an die litauischen Eisenbahnen verhandelt habe. Man habe sich dahin geeinigt, daß ein gewisser Prozentsatz des Eisenbahnmaterials in bar, der Rest durch Holzlieferungen bezahlt werden soll. Demnächst sollen Vertreter der belgischen Firma in Kowno eintreffen, um den Vertrag zu unterzeichnen.

Belgisch-litauischer Warenaustausch. In Kowno traf ein Vertreter der belgischen Genossenschaften ein, um mit den litauischen Genossenschaften über einen größeren Warenaustausch zu verhandeln. Die belgischen Genossenschaften sind bereit, in Litauen landwirtschaftliche Erzeugnisse (Molkereiprodukte, Fleischwaren, lebendes Vieh usw.) für mindestens 20 Mill. Lit zu kaufen und dafür mit belgischen Industriewaren zu bezahlen. — In den Kreisen des Privathandels herrscht lebhafte Beunruhigung, da das Zustandekommen dieser Transaktion eine schwere Schädigung des

WILLI RAMM, Fleischermeister, STETTIN

Baumstraße, Ecke Kleine Oderstraße — Telefon Nummer 33467

Liefere sämtl. Fleisch- u. Wurstwaren, sowie amerik. Gefrierfleisch transito in best. Qual. und zu günst. Preis. frei Schiff

Ships requirements and provisions Meat Sausage, fresh and frozen. Transit Stores Supplies free of expense

Privathandels bedeuten würde. Auch auf den deutschen Export nach Litauen würde die Transaktion ungünstig zurückwirken.

Angebot englischer Waren. Von englischer Seite wird versucht, den deutsch-litauischen Konflikt auszunutzen, um auf dem litauischen Absatzmarkt festen Fuß zu fassen. Es liegen zahlreiche Offerten englischer Firmen vor, die vor allem Steinkohlen und Eisenwaren sowie Eisenbahnmaterial anbieten.

Bau von Krankenhäusern. Im Zusammenhang mit den Plänen der litauischen Regierung, in Kowno und mehreren Provinzstädten Krankenhäuser zu errichten, sind von deutschen und schwedischen Firmen Offerten betreffend Uebernahme der Bauausführung eingereicht worden. Die betreffenden ausländischen Firmen sollen bereit sein, auch die Finanzierung der Bauarbeiten zu übernehmen.

Wechselproteste. Im Januar d. J. wurden in Litauen 33 990 Wechsel im Gesamtbetrage von 10,1 Mill. Lit protestiert gegenüber 14 066 Wechseln im Betrage von 4,2 Mill. Lit im Januar 1931.

Neue Paß- und Visavorschriften. Bekanntlich plante die litauische Regierung bereits seit längerer Zeit eine Neuregelung der Paßvorschriften (unter Bezugnahme auf die bekannten Vorgänge bei der Reise des memelländischen Landwirts Baltromejus mit Böttcher nach Berlin). Die Schwierigkeiten, die dem Erlaß dieser neuen Vorschriften auch aus litauischen Kreisen entgegenstanden, sind nun zum Teil beseitigt worden und das Gesetz jetzt in Kraft getreten. Danach sind die Paßgebühren für litauische Staatsangehörige auf 15 Lit, die Visagebühren auf 150 Lit erhöht worden. Das Ein- und Ausreisevisum für die Seebäder beträgt 2 Lit. Ein Dauervisum für litauische Badeorte beträgt pro Saison 10 Lit. Allerdings hat die litauische Regierung nunmehr auch die Gebühren für die in Litauen erforderliche Aufenthaltsgenehmigung von bisher pro Jahr 60 Lit auf 200 Lit erhöht, eine Maßnahme, von der auch die Reichsdeutschen in Litauen betroffen werden. Im übrigen bleiben die alten Ein- und Ausreisegebühren für Ausländer. Eine Neuregelung trifft diese neue Verordnung hinsichtlich des Memelgebietes. Für Memelländer erteilt Pässe und Visen der Gouverneur und die Autonomiebehörden, für Ausländer im Memelgebiet allein der Gouverneur. Diese Bestimmung wird litauischerseits als eine Ausführungsvorschrift zu Artikel 5, Ziffer 2 des Memelstatuts betrachtet.

Freie Stadt Danzig.

Danzigs seewärtiger Warenverkehr im Februar 1932. Nach amtlichen Angaben hat im Februar ds. Js. die seewärtige Wareneinfuhr über Danzig 19 890,8 to, die seewärtige Warenausfuhr über Danzig 381 051,6 to betragen. Die einzelnen Warengruppen waren an diesem Warenverkehr wie folgt beteiligt (in to):

	Einfuhr	Ausfuhr
Lebens- und Genußmittel	5 704,0	70 172,3
Tierische Erzeugn. u. Waren daraus	1 297,8	1 138,2
Holz und Holzwaren	248,2	55 657,8
Baustoffe u. keramische Erzeugnisse	140,7	18,7
Brennstoffe, Asphalt, Pech	8 935,1	244 003,5
Chemische Stoffe und Erzeugnisse	1 033,9	5 416,4
Erze, Metalle, Metallwaren	868,6	3 709,0
Papier, Papierwaren	399,8	905,6
Spinnstoffe und Waren daraus	1 261,3	27,8
Kleidung, Galanteriewaren	1,2	2,3
Spreng- und Schießmaterial	0,2	—
Insgesamt	19 890,8	381 051,6

Im Vergleich zum Februar 1931 hat sich im Berichtsmonat die seewärtige Einfuhr um 8757,0 to, die seewärtige Ausfuhr um nicht weniger als 122 964,3 to verringert, wobei zu beachten ist, daß der Februar ds. Js. 29 Tage gehabt hat.

In der seewärtigen Einfuhr über Danzig fehlten im Februar ds. Js. Erze vollständig, während im Vergleichsmonat des Vorjahres eine Erzeinfuhr von 15 563,0 to vorhanden war. Kleinere Einfuhrziffern wiesen u. a. folgende Waren auf (in Klammern die Angaben für Februar 1931): Pflanzenfette aller Art 724,9 (1303,4) to, Kaffee 290,9 (363,0) to, Tee 43,5 (110,1) to, Eisen und Stahl 295,1 (385,5) to. Steigern konnte sich u. a. die Einfuhr von Kohlen von 30,0 auf 8374,7 to und diejenige von Heringen von 3051,1 auf 3721,4 to.

In der seewärtigen Ausfuhr ist besonders der starke Rückgang des Kohlenexports beachtenswert. Während im Februar 1931 über den Danziger Hafen 389 310,9 to Kohle zur Ausfuhr gelangt waren, sind es im Berichtsmonat nur noch 240 636,3 to gewesen. Ebenso war ein Rückgang zu verzeichnen bei Koks von 3827,4 to im Februar 1931 auf 2340,0 to im Februar 1932, bei Getreide von 21 490,7 auf 18 806,4 to, bei Roggen- und Weizenmehl von 5068,8 auf 1988,6 to, bei Bacons von 441,9 auf 172,9 to, bei Oelkuchen von 3268,1 auf 321,4 to. Die Ausfuhr von Zement, die im Februar 1931 noch 1966,0 to betragen hat, fiel im Berichtsmonat aus.

Eine Zunahme hat dagegen die Ausfuhr von Zucker und zwar von 4399,4 auf 43 507,5 to erfahren; auch die Ausfuhr von Holz ist in Auswirkung der bekannten Vorgänge in England von 46 214,6 to auf 49 122,8 to gestiegen. Die Ausfuhr von natürlichen Kalisalzen ist von 335,0 to auf 3296,2 to gestiegen, diejenige von Ammoniumsalzen hat eine Zunahme von 115,0 to auf 1554,3 to erfahren.

Polen.

Außenhandel. Im Februar betrug der Wert der Einfuhr 63,9 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 97,6 Mill. Zloty, mithin der Ausfuhrüberschuß 33,7 Millionen.

Der starke Rückgang in der Einfuhr bezieht sich nicht bloß auf Lebensmittel und Fertigwaren, sondern auch auf Rohstoffe. In der Ausfuhr fällt auf, daß große Mengen Getreide auf den Markt geworfen wurden und daß andrerseits die Kohlenausfuhr um 4,6 Mill. Zloty gesunken ist.

Keine Devisenbeschränkungen. Unter Berufung auf eine maßgebende Quelle teilt der „Expreß Poranny" mit, daß die in letzter Zeit aufgekommenen Gerüchte über eine bevorstehende Einführung von Devisenbeschränkungen in Polen jeder Grundlage entbehren. Die aktive Handelsbilanz enthebe die polnische Regierung der Notwendigkeit, zu dem Mittel der Devisenbewirtschaftung zu greifen.

Deutsch-Polnische Einigung über Einschränkung der Wirkung des deutschen Obertarifs, der am 1. April in Kraft treten sollte. Im allgemeinen wird der Handelsverkehr vom Jahre 1931 der Vereinbarung zu Grunde gelegt. Polen gewährt für Waren, für die nach dem 31. Dezember 1931 neue Einfuhrverbote erlassen wurden, Einfuhrkontingente; Deutschland beschränkt die Anwendung des Obertarifs; der polnische Maximaltarif wird auf Waren beschränkt, die unter Einfuhrverbot standen.

Vervollständigung der Verordnung über die Maximalzölle. Auf den Beschluß der deutschen Regierung auf Einführung eines Zoll-Obertarifs hat Polen bekanntlich mit der Drohung geantwortet, im Falle der Inkraftsetzung des Obertarifs gegenüber Polen seinerseits den polnischen Maximaltarif gegenüber der Wareneinfuhr aus Deutschland anzuwenden. Dieser polnische Maximaltarif, zu dessen Inkraftsetzung im einfachen Verordnungswege der polnische Staatspräsident durch ein bereits 1928 erlassenes Gesetz grundsätzlich ermächtigt ist, sieht einen generellen 100 prozentigen Zuschlag zu den autonomen Sätzen des ordentlichen polnischen Zolltarifs vor. Für diejenigen Waren, deren zollfreie Einfuhr im ordentlichen Tarif vorgesehen ist, tritt hierdurch noch keine Veränderung in der Zollbehandlung ein. Diese „Lücke" der Maximal-Zolltarifverordnung glaubt die polnische Regierung jetzt schließen zu müssen. Im Staatsgesetzblatt „Dziennik Ustaw" Nr. 19 vom 12. März 1932 wird eine Ergänzungsverordnung der Ministerien für Finanzen, Landwirtschaft und

NEUBAUER & WILKE G. M. B. H.
STETTIN-GRÜNHOF
Fernruf 20408 u. 20645 — Telegrammadr.: Urquell
liefern die
Biere
der renommiertesten deutschen **Exportbrauereien** sowie **Pilsner Urquell** aus dem Bürgerlichen Bräuhaus in Pilsen.
Als Schiffsproviant besonders geeignet: pasteurisierte, daher tropenfeste, monatelang haltbare Flaschenbiere in Orig.-Brauerei-Füllung (Überseebiere).

Handel und Industrie zu der Maximaltarifverordnung veröffentlicht, die für eine Reihe bisher zollfreier Waren im Falle der Einführung des Maximaltarifs die nachstehenden Zollsätze vorsieht (in Zl. für 100 kg):

Zolltarif Nr. 1 p. 1 lit. c Buchweizen 12.—, p. 2 lit. a Linsen, Bohnen usw. 12.—, Zt.-Nr. 5 p. 1 lit. a Kohlköpfe II eingeführt zwischen 16. Juli und 31. Mai 20.—, Zt.-Nr. 40 p. 3 lit. c Kälber je Stück 30.—, Zt.-Nr. 56 p. 1 Pelzfelle lit. d Karakul-, Lammfelle usw. 1000.—, do. lit. e andere usw. 1000.—, Zt.-Nr. 79 Steinkohle usw. p. 1 Steinkohle usw. 12.—, pos. 3 Koks 12.—, Zt.-Nr. 87 p. 2 lit. a Kautschuk, Guttapercha usw. in Klumpen und Klümpchen 100.—, Zt.-Nr. 124 p. 1 natürliche Gerbstoffe 10.—, Zt.-Nr. 143 p. 1 lit. a Kupfer usw. 50.—, p. 2 lit. a Nickel, Kobalt, Bismut, Aluminium, Selen, Tellur usw. 130.—, do. lit. b 50.—, Zt.-Nr. 145, Quecksilber 500.—.

Das Finanzministerium ist ermächtigt, nach seinem Ermessen Befreiungen von diesen Zollsätzen zu gewähren. — Praktisch hat diese Verordnung heute noch keine Bedeutung, da Polen seinen Maximaltarif bisher noch keinem Lande gegenüber angewandt hat; mit dem Augenblick des Inkrafttretens des Maximalzolltarifs tritt jedoch auch diese Verordnung in Kraft.

Neuordnung der polnischen Ausfuhrzölle für Gasteer und Lumpen. Durch eine im „Dziennik Ustaw" Nr. 20/1932 veröffentlichte Verordnung wird der Pos. 230 des polnischen Zolltarifs eine Anmerkung beigefügt, auf Grund deren roher Gasteer mit Genehmigung des Finanzministeriums zollfrei ausgeführt werden kann. — Der Ausfuhrzoll für Lumpen, Abfälle von Geweben, alte Taue, alte Stricke und alte Schnüre, Papierschnitzel und Makulatur ist auf 7 Zl. per 100 kg (bisher 15 Zl.) herabgesetzt worden. Die Anmerkung zur Pos. 242 erhält folgenden Wortlaut: Die in Pos. 242 genannten Waren, sofern sie von Industriebetrieben exportiert werden, bei denen sie sich als Abfälle bzw. Nebenprodukte ihrer Produktion ansammeln, können mit Genehmigung des Finanzministeriums zollfrei ausgeführt werden. Die Verordnung ist am 15. März d. J. in Kraft getreten.

Rußland.

Holzabschluß mit England. Der große Holzabschluß, der zwischen der russischen Holzexportvereinigung „Exportles" und englischen Holzimporteuren und Maklerfirmen nach sehr langwierigen Verhandlungen nunmehr doch noch zustandegekommen ist, wird in den Sowjetkreisen mit großer Genugtuung aufgenommen. Vor allem rechnet man wohl damit, daß im Zusammenhang mit diesem Vertrag eine teilweise Entspannung der Valutalage eintreten wird. Die „Iswestija" weisen darauf hin, daß der abgeschlossene Vertrag eine Gewähr für eine noch stärkere Festigung der russischen Geschäftsbeziehungen mit den Kreisen der englischen Holzimporteure darstelle. — Es handelt sich bei dem Vertrag um insgesamt 2,1 Mill. cbm russisches Schnittholz, das im Jahre 1932 nach England geliefert werden soll. Zur Durchführung dieses großen Holzabschlusses ist eine besondere Gesellschaft unter dem Firmennamen „Timber Destributors Limited" gegründet worden, an der die maßgebenden englischen Holzimporteure und Maklerfirmen beteiligt sind. Das für den Tätigkeitsbeginn der Gesellschaft erforderliche Kapital ist bereits aufgebracht worden.

Unbefriedigende Holzbereitstellungen. Für das erste Quartal 1932 ist der Voranschlag der Holzbereitstellungen in der Sowjetunion auf 98,5 Mill. cbm festgesetzt worden. Bis zum 20. Februar sind indessen nur 29 607 100 cbm bereitgestellt worden, d. s. nur 33,6% des Quartalsvoranschlages. Um den Abtransport des bereitgestellten Holzes ist es noch schlechter bestellt: bis zum 20. Februar ist der Quartalsvoranschlag des Abtransports nur zu 29% durchgeführt worden.

Deutsch-russischer Transitverkehr über Polen. Die polnischen Zolldirektionen und Eisenbahnzollämter sind vom Finanzministerium angewiesen worden, zollfreien Warentransit aus Deutschland nach der Sowjetunion über das polnische Zollgebiet auf Grund einer erweiterten Warenliste zuzulassen, wobei eine Genehmigung des Industrie- und Handelsministeriums nicht erforderlich ist. Die erweiterte Warenliste umfaßt u. a. eine Reihe von Metallartikeln (vorwiegend Rohmaterialien und Halbfabrikate), ferner keramische Erzeugnisse, Chemikalien, Lederwaren und Pelzwerk, Bauholz, Fournierholz, Kautschuk, Flachs, Papierwaren.

Zur Uebersiedlung amerikanischer Arbeiter nach Sowjetrußland. Die im Organ des Volkskommissariats der Schwerindustrie „Sa Industrialisaziu" vor einiger Zeit veröffentlichte Meldung der „New York Times", wonach in den letzten drei Monaten des Jahres 1931 6000 qualifizierte amerikanische Arbeiter nach Rußland gegangen sind, um in verschiedenen Zweigen der Sowjetindustrie zu arbeiten, trifft, wie von zuständiger russischer Seite mitgeteilt wird, nicht zu. Es habe zwar ein gewisser Zuzug von amerikanischen Arbeitern nach der Sowjetunion stattgefunden, jedoch sei er in der letzten Zeit eher geringer als stärker geworden.

In schwerer Zeit

ist auch auf dem Gebiete des Versicherungswesens größte Umsicht geboten. Billigkeit und Sicherheit des Versicherers sind von größter Bedeutung.

Diese Fragen stehen außer Zweifel

bei den provinziellen Versicherungsanstalten.

Unter Gewähr größter Sicherheit (Haftung der Provinz Pommern) betreiben sie Sachschaden- und Personenversicherungen zu niedrigen Beiträgen und günstigen Bedingungen.

Feuer- (Gebäude-, Inhalt-, Ernte-, Vieh-), **Einbruch-Diebstahl-, Unfall-, Haftpflicht-, Auto-** (Kasko-, Unfall-, Haftpflicht-), Reisegepäck-, Transport-, **Lebens-**, Erbschaftssteuer-, Versorgungs-, Sterbegeld- und Kranken-Versicherungen.

Pommersche Feuersozietät · Provinzial-Lebensversicherungsanstalt

Stettin, Pölitzer Str. 1, Fernruf 25441.

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

Finnland

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 164,9 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 318,6 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 153,7 Mill. Finnmark. Für den Februar vorigen Jahres lauteten die entsprechenden Zahlen: 192,1 Mill., 196,8 Mill. und der Ausfuhrüberschuß 4,7 Mill. Fmk.

Im Februar d. J. zeigten die wichtigsten Exportgruppen beachtliche Steigerungen (in Klammern die Zahlen für Februar 1931), nämlich: Papierindustrieprodukte 196,3 Mill. Fmk. (101,7 Mill.)*, animalische Lebensmittel 49,2 Mill. Fmk. (42,7 Mill.), Holzwaren 48,2 Mill. Fmk. (29,9 Mill.).

Bei der Einfuhr zeigen im Vergleich zum Februar 1931 einen starken Rückgang Futtermittel und Samen, Zeuge, Häute und Felle, während Kolonialwaren, Webstoffe, Getreide, Oele und Fette, Garn, Asphalt und Teer in verstärktem Maße eingeführt wurden.

Ueberschuß im Staatsbudget 1932. Nach dem Staatsvoranschlag Finnlands für das Jahr 1932 belaufen sich die veranschlagten eigentlichen Einnahmen auf 2588,5 Mill. Fmk. (2448,5), die Kapitaleinnahmen auf 269,1 Fmk. (200,3) und die Gesamteinnahmen auf 2857,6 Fmk. (2646,8). Die eigentlichen Ausgaben belaufen sich auf 2340,8 Fmk. (2170,9), die Kapitalausgaben auf 514,6 Fmk. (477,8) und die Gesamtausgaben auf 2855,4 Fmk. (2648,7). Der Voranschlag schließt also mit einer errechneten Mehreinnahme von 2,2 Mill. Fmk. ab. Die oben in Klammern angegebenen Beträge geben die Schlußsummen wieder, welche die Regierung in ihrer Vorlage angegeben hatte. Wie ein Vergleich beider Zahlenreihen ergibt, hat der Reichstag die Einnahmen um 208,9 und die Ausgaben um 206,7 Mill. Fmk. erhöht.

Die Steigerung der Ausgaben ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß sich der Dienst für die ausländischen Anleihen des Staates durch die am 12. Oktober v. J. erfolgte Aufhebung des Goldmünzfußes der Finnmark und die dadurch verursachte Verschlechterung der finnischen Valuta um etwa 129 Mill. Fmk. erhöht hat. Die verminderte Kaufkraft der finnischen Valuta und die am 14. November v. J. vorläufig in Kraft getretene Erhöhung gewisser Zölle wirkten ferner preissteigernd auf verschiedene von den Staatsbetrieben usw. benötigte Waren ein, weshalb unter anderem auch die Kosten für Verpflegung, Brennstoffe usw. mit höheren Beträgen, als in der Regierungsvorlage vorgesehen war, in Rechnung gestellt werden mußten. Die zunehmende Arbeitslosigkeit bedingt weiter die Erhöhung der Anschläge für Wege- und Brückenbauten usw. um 44 Mill. Fmk.

Auf der Einnahmeseite hat der Reichstag das Aufkommen der Einkommen- und Vermögenssteuer auf Grund des finanziellen Ergebnisses dieser Steuer im abgelaufenen Jahre um 20 Mill. Fmk. höher als die Regierung eingeschätzt. Durch die am 1. 1. 32 endgültig in Kraft getretene Erhöhung der Zölle für gewisse Waren und durch die Einführung der Benzinsteuer hofft der Reichstag ferner, Mehreinnahmen von 60 bzw. 50 Mill. Fmk. einziehen zu können. Weitere 60 Mill. Fmk. sollen schließlich durch Auflegung einer inneren Prämienanleihe aufgebracht werden.

Ob die von der Regierung und vom Reichstag vorgenommenen Schätzungen der Einnahmen und Ausgaben zutreffend sind, bleibt abzuwarten. Eine Einnahmereserve von 100 bis 150 Mill. Fmk. ist insofern vorhanden, als der Gewinn der staatlichen Alkoholgesellschaft, die voraussichtlich am 1. April d. J. ihre Tätigkeit aufnehmen wird, in diesem und im kommenden Jahre ungekürzt zur Deckung der Staatsausgaben herangezogen werden kann.

Erleichterung der Zollbehandlung von Gesandtschafts- und Konsulatsgegenständen fremder Mächte. Durch Rundschreiben vom 1. März 1932 werden die Zollämter angewiesen, Wappenschilder, Flaggen, Büromaterial usw., die Gesandtschaften und Konsulate fremder Mächte in Finnland aus ihrem Entsendestaat einführen und gemäß § 12 Punkt 1 des Gesetzes vom 29. November 1924 über Anwendung des Zolltarifs (Deutsches Handels-Archiv 1928 S. 1750) Zollbefreiung genießen, ohne Untersuchung abzulassen, wenn vom Ministerium des Aeußeren abgestempelte Inhaltsverzeichnisse oder Postadreßkarten vorgelegt werden.

Holzverkäufe. Die finnländischen Holzverkäufe stellten sich bis Ende Februar d. J. auf 150 000 Stds. gegenüber 120 000 Stds. zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. — Eine Erschwerung für den finnländischen Holzexport ist dadurch eingetreten, daß ab 1. März d. J. sämtliche gesägten und gehobelten Holzwaren, die nicht aus den englischen Dominions stammen, in England, dem Hauptabnehmer des finnländischen Holzes, mit einem Wertzoll von 10% belastet sind.

Spritkäufe in Estland. Laut Revaler Berichten hat die finnländische Alkoholmonopolgesellschaft 654 000 Flaschen à 3/4 Liter Branntwein im Werte von 16 Mill. Fmk. in Estland gekauft. Anscheinend liegt ein Tauschgeschäft gegen Ausfuhrwaren wie Glas, Porzellan, Gummi, Papier- und Metallwaren vor, doch werden die Einzelheiten vorläufig geheim gehalten.

Rückgang der Industrieproduktion. Der Rückgang des Produktionswertes derjenigen finnländischen Industriezweige, die für den Inlandsmarkt arbeiten, wird für 1931 im Vergleich zum Jahre vorher auf 18% berechnet. Der Rückgang des Produktionswertes der Industriezweige, die für den Export arbeiten, betrug 1931 24%. — Der Umsatz im Binnenhandel ist im Berichtsjahr um 15% gesunken, der Export um 18% und der Import um 34%.

Herstellung von Autoreifen. Die Finska Gummifabriks A/B in Nokia hat ihre Versuche hinsichtlich der Herstellung von Autoreifen in Finnland abgeschlossen und die notwendigen Maschinen für die Aufnahme der Produktion erworben. Die Einfuhr von Autoreifen nach Finnland betrug im Jahre 1931: 35 Mill. Fmk.

Finnisch-Englischer Handelsverein. Die vor einigen Monaten gegründete finnländisch-englische Handelskammer hat nunmehr unter dem Namen „Finnisch-Englischer Handelsverein" ihre Tätigkeit aufgenommen. An der Spitze des Vereins, dem sich zahlreiche finnländische und englische Firmen angeschlossen haben, steht der ehemalige Außenminister C. Enckell.

Heringsfanggesellschaft. In Björkö (Vorhafen von Wiborg) wird in diesen Tagen eine Gesellschaft für den Heringsfang in großem Umfange gebildet. Der finnländische Hochseefischfang hat sich bekanntlich in den letzten Jahren stark entwickelt.

Wechselproteste. Im Januar d. J. betrug die Zahl der protestierten Wechsel 2325 und die gesamte Wechselsumme 13,9 Mill. Fmk., gegen 2725 Wechseln mit 14,5 Mill. Fmk. im Dezember, aber 2019 Wechsel mit 11,6 Mill. Fmk. im Januar 1931.

Konkurse. Im Jahre 1931 wurden anhängig gemacht 2417 Konkurse, gegen 1945 im Jahre 1930 und 1401 im Jahre 1929 auf die verschiedenen Wirtschaftszweige entfielen 1931 (in Klammern die Zahlen für 1930): Landwirtschaft 597 (348); Handel 966 (844); Industrie 90 (35); Verschiedene 764 (718); — besonders zuugenommen haben also die Konkurse in der Industrie.

Finnlands Handels-, Industrie- und Schiffahrtskalender für 1932 ist erschienen. Dieser vom Finnischen Exportverein herausgegebene zuverlässige Führer durch die Wirtschaft Finnlands hat den Zweck dem Außenhandel des Landes zu dienen. Die Waren- und Firmenverzeichnisse ermöglichen eine schnelle Orientierung zumal sie in sechs Sprachen abgefaßt sind. Neu in der Ausgabe für 1932 ist die Berücksichtigung der gesamten Industrie Finnlands, also nicht bloß der für den Export arbeitenden, wodurch ein Ueberblick über die Industrie überhaupt gegeben wird. Verzeichnisse der Finnischen Gesandtschaften und Konsulate, der Handels-, Industrie- und landwirtschaftlichen Vereine erhöhen den Wert dieses Nachschlagewerkes, das wir allen denen, die es noch nicht besitzen und zu Finnland Beziehungen unterhalten angelegentlichst empfehlen.

*) An Zellstoff wurden im Februar d. J. 70 875 to ausgeführt (gegen 27 983 to Februar 1931) und in den zwei ersten Monaten 1932 zusammen 109 522 to (59 421 to).

Spiele mit Geist bei Geist!

Staatl. Lotterie-Einnehmer, Stettin 45

Grüne Schanze 14 / Fernsprecher 37000
Postscheck-Konto Stettin 11000

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Osthilfefragen.

Behandlung der Wechsel im Sicherungsverfahren. Wie die Landstelle Stettin der Industrie- und Handelskammer am 7. März 1932 mitgeteilt hat, hat der Herr Reichskommissar für die Osthilfe in einem Erlaß vom 9. Februar 1932 ausgeführt, daß zur Erleichterung der wirtschaftlichen Lage der Gläubiger der Betriebsinhaber berechtigt sei, zur Auflockerung der Buchforderungen des Gläubigers Wechsel zu geben. Der Treuhänder ist nach pflichtgemäßem Ermessen verpflichtet, dieser Wechselhergabe zuzustimmen. Durch eine an den Wechsel zu heftende Anlage ist klarzustellen, daß die diesem Wechsel zugrunde liegende Forderung vor dem Inkrafttreten der Sicherungsverordnung entstanden ist. Die Landstelle Stettin hat diese Ausführungen u. a. an die Landberatung Pommern weitergegeben mit dem Bemerken, daß unter allen Umständen vermieden werden muß, daß auf den Betriebsinhaber ein Druck zur Ausstellung eines solchen Wechsels ausgeübt wird.

Devisenbewirtschaftung.

Anrechnung von Rembourskrediten auf die Höchstbeträge. Der Reichswirtschaftsminister hat in einem Runderlaß vom 14. März 1932 folgendes bekannt gegeben:

„In Abweichung von den bisher geltenden Grundsätzen pflegen die Reichsbankanstalten seit einiger Zeit die Genehmigung zur Abdeckung von Rembourskrediten davon abhängig zu machen, daß die Zahlung von dem der Firma nach III 3 der Ri. erteilten Höchstbetrag abgesetzt wird. Da mit Ausnahme von Hamburg eine Einrechnung der Remboursrückzahlungen in die Höchstbeträge der allgemeinen Genehmigungen bisher nicht stattfand, führt dieses Verfahren für die Importfirmen zu Schwierigkeiten. Im Einvernehmen mit dem Reichsbankdirektorium erkläre ich mich daher damit einverstanden, daß in jedem Falle, in dem eine bei der Festsetzung des Höchstbetrages nicht berücksichtigte Rembourszahlung von dem Höchstbetrag abgesetzt wird, der Firma eine entsprechende zusätzliche Einzelgenehmigung zur Anschaffung von Devisen oder zur Verfügung über Devisen erteilt wird."

Begriff des „Inlands" bei der Wareneinfuhr. In einem Erlaß des Reichswirtschaftsministers vom 25. Februar wird darauf hingewiesen, daß in einem früheren Erlaß, in dem angeordnet wurde, daß die Firmen binnen einem Monat nach der Leistung einer Zahlung für die Wareneinfuhr die Ware tatsächlich in das Inland verbracht haben müssen, unter „Inland" das deutsche Wirtschaftsgebiet im Sinne des § 1 Abs. III der 8. Durchführungsverordnung zu verstehen ist. Soweit die Einfuhrfirmen durch Vorlage einer Bescheinigung der zuständigen Industrie- und Handelskammer den Nachweis führen, daß für eine bestimmte Warenart nach den bestehenden Handelsgebräuchen die Zahlung regelmäßig eine längere Frist als einen Monat vor der tatsächlichen Einfuhr der Ware in das Inland zu erfolgen pflegt, bestehen keine Bedenken dagegen, daß einzelnen besonders zuverlässigen Firmen für diese Warenarten die Verlängerung der Frist für einen bestimmten Zeitraum in allgemeiner Form genehmigt wird.

Außenhandel.

Handelskammerbüro in Alexandrien, 10 Rue de la Poste. Der Industrie- und Handelskammer ging ein Prospekt dieses Büros zu, das den offiziellen Titel trägt: „Office De Relations Commerciales", Alexandrien (Aegypten), 10, Rue de la Poste, (Boite Postale Nr. 315). Danach verfolgt das Büro den Zweck, die Handelsbeziehungen zwischen Aegypten und dem Ausland enger zu gestalten und den Warenaustausch zu erleichtern. Das Büro ist in der Lage, kostenlose Auskünfte über Adressen, Zölle etc. zu erteilen sowie Agenten namhaft zu machen. Interessenten können Genaueres auf dem Büro der Industrie- und Handelskammer erfahren.

Post, Telegraphie.

Uebersicht der Postpaketverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern.

(Monat April 1932)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes: Abgang (ungefähr)	des Schiffes: Name	des Schiffes: Eigentümer Schiffsgesellschaft	Überfahrtsdauer: bis Hafen	Überfahrtsdauer: Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland	Am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 24 um 10[51], für dringende Pkt. mit Zg 595, um 13[51]	Stettin	2. 4. 15 1/4	Ruth	Rud. Christ. Gribel Stettin	Riga bezw. Windau	48 bz. 36
			9. 4. „	Henny			
			16. 4. „	Ruth		„	„
			23. 4. „	Henny		„	„
			30. 4. „	Regina		„	„
Estland		„	8. 4. 15 1/4	Heidelbg.	1)	Reval	50
			9. 4. 16[00]	Wellamo	2)	„	42
			16. 4. 16[00]	Nordland	1)	„	42
			22. 4. 15 1/4	Heidelbg.	1)	„	50
			23. 4. 16[00]	Wellamo	2)	„	42
			30. 4. 16[00]	Nordland	1)	„	42
Finnland		„	2. 4.	Nordland	1)	Helsingfors	44
			9. 4.	Wellamo	2)	bez. Abo	46
			16. 4.	Nordland	1)	„ „	44
			23. 4.	Wellamo	2)	„ „	46
			30. 4.	Nordland	1)	„ „	44

1) Eigentümer Rud. Christ. Gribel, Stettin. Aenderungen bleiben vorbehalten.

2) Eigentümer Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors.

Handel und Gewerbe.

Freiwillige Handlungsgehilfenprüfungen der Industrie- und Handelskammer Stettin. Daß die Einführung freiwilliger Handlungsgehilfenprüfungen durch die Industrie- und Handelskammer einem tatsächlichen Bedürfnis im Kammerbezirk entsprach, geht daraus hervor, daß sich zu der Frühjahrsprüfung in diesem Jahre bereits eine erheblich größere Anzahl von Prüflingen gemeldet hat als zur Herbstprüfung 1931. Es lagen im ganzen 32 Anmeldungen vor. Hiervon entfielen 16 auf die Gruppe Kontor, 7 auf den Textileinzelhandel, 7 auf den Kolonialwareneinzelhandel und 2 auf den Eisenwareneinzelhandel. Die mündliche Prüfung fand am Montag, den 21. März statt, nachdem eine Woche vorher die schriftlichen Klausurarbeiten von den Prüflingen geschrieben worden waren. Die Leistungen waren im allgemeinen recht erfreulich und zeigten eine Verbesserung gegenüber der ersten von der Handelskammer veranstalteten Prüfung, die im Herbst vorigen Jahres stattfand. Von den 32 Prüflingen haben 30 die Prüfung bestanden und zwar in der Gruppe

Kontor:

Rudi Möwes, Stettin,
Hanni Büge, Stettin,
Margarete Ewald, Stettin,
Helene Bamberg, Stettin,
Eberhard Mittelstät, Stettin,
Kurt Busse, Stettin,
Heinz Dittmann, Stettin,
Rudolf Petersdorf, Stettin,
Irma Kugath, Stettin,
Dora Pieper, Stettin,
Hanna Zillmer, Stettin,
Alfred Buchholz, Ueckermünde,
Rudolf Drews, Ueckermünde,
Heinz Reetz, Stargard i. Pom.

Gruppe Textileinzelhandel:
Wilhelm Knuth, Labes,
Erna Betthausen, Stettin,
Hildegard Köhler, Stettin,
Käthe Kühl, Stettin,
Maria Bollmann, Stettin,
Käthe Witzleben, Stettin,
Fritz Graetsch, Greifenhagen.

Gruppe Kolonialwareneinzelhandel:
Gerhard Tesch, Stargard i. P.,
Franz Wrocklage, Pasewalk,
Otto Zahl, Pasewalk,
Werner Linke, Pasewalk,
August Parlow, Stargard i. P.,
Franz-Martin Buck, Anklam,
August Minkenberg, Labes.

Gruppe Eisenwareneinzelhandel:
Gerhard Sahm, Ueckermünde,
Julius Krüger, Demmin.

Herrenhüte von 3 RM. an

Die neuen
Frühjahrs-Farben und -Formen
werden Ihren Beifall finden

Mützen . . . . von **1,25** an
Spezialität:
Blaue Mützen . . von **2,00** an
Schülermützen . von **2,75** an

Breite Straße 6
Ruf 26020

Krawatten :: Gamaschen

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma und Geschäftszweig	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Julius Gentz, Inh. Julius Gentz, Möbelhaus	Swinemünde, Färberstr. 14	18. 2. 32	Diplomkaufmann Otto Jordan, Swinemünde, Lindenstraße 13
Moses Isaacsohn, alleinig Inhaber d. Fa. Gebr. Isaacsohn	Pyritz, Stettiner Straße 52	11. 3. 32	Kaufmann Gustav Kersten, Pyritz
Erwin Wolff, Berufskleiderfabrik	Stettin, Mönchenstr. 14	15. 3. 32	Kaufm. Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 50
Elektromeister Albert Liesener	Wollin i P.	15. 3. 32	Rechtsanwalt Gruetzmacher Wollin
Offene Handelsgesellschaft O. Gorneck & Co., Schirm- und Stockgeschäft	Stettin, Mönchenstr. 15	15. 3. 32	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Königsplatz 14
Filzwarenfabrikant Hermann Metzke	Greifenhagen, Fischerstraße 26-27	18. 3. 32	Kaufmann Gustav Pawlitzky, Greifenhagen
Fahrradhändler Walter Saß	Greifenberg i. P.	21. 3. 32	Steuerberater Bruno Hamm, Greifenberg
Gastwirt Wilhelm Ladisch	Swinemünde, Herrenbadstraße 4	21. 3. 32	Diplom-Kaufmann Jordan, Swinemünde, Lindenstraße 13

Beendete Vergleiche.

Hermann Bumcke G. m. b. H., Herstellung und Handel von Seifen, Soda und ähnlichen Waren, Waschanstalt, Stargard i. Pom., Gr. Wall 23/24 — 17. 2. 1932
Gebrüder Rehfeld, Stargard i. Pom., Klappholzgasse 8a — 24. 2. 1932
Bank für Handel und Grundbesitz e. G. m. b. H., Stargard i. Pom., Holzmarktstr. 21 — 24. 2. 1932
Bruno Salomon, Inhaber der Firma S. Salomon, Cammin, Markt 4 — 29. 2. 1932
Erich Otto, zugleich Gesellschafter der Gesellschaft bürgerlichen Rechts Oskar Wiese, Möbelfabrik, Stettin, Bismarckstr. 7 — 1. 3. 1932
Konfektionshaus Erich Bock, Altdamm, Fürstenstraße 26 — 3. 3. 1932
Paul Henke, Cammin, Wiekstr. 10 — 3. 3. 1932
Kaufmann Willy Woreczek, Inhaber der Firma Stettiner Kaufhaus Clara Stahl Nachf., Wangerin — 10. 3. 1932
Gastwirt Oskar Bürchl, Pächter des städtischen Konzerthauses, Stettin, Augustastr. 48 — 10. 3. 1932
Kaufmann Paul Behrendt, Inhaber der Eisengießerei H. Behrendt, Pasewalk — 15. 3. 1932

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Molkereibesitzer Paul Selm	Augustwalde, Kr. Naugard	1. 3. 32	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Große Domstraße 24
Kaufmann Johannes Nowack, Zigarrenhandlung	Stettin, Bogislavstraße 1-2	5. 3. 32	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Große Domstraße 24
Drogengeschäftsinhaber Werner Grahl	Fiddichow	7. 3. 32	Prozeßagent Fischer, Fiddichow
Schuhwarenhändler Ernst Gehrke	Stettin, Pölitzer Straße 68	8. 3. 32	Kaufm. Max Hirsch, Stettin. Pölitzer Str. 22
Kaufmann Carl Niedermeyer, Inh. d. Fa Robert Niedermeyer, Holz- u. Kohlenhandlung	Stettin, Schmiedestraße 10-12	9. 3. 32	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Königsplatz 14
Textilwarenhändler Max Levy	Züllchow, Chausseestr. 91	11. 3. 32	Kaufmann C. Brock, Stettin, Arndtstr. 7

Beendete Konkurse.

Schlossermeister und Installateur Arnold Kath, Wangerin — 12. 2. 1932
Pommersche Filzwarenfabrik A. J. Schleiffer, Stargard i. Pom., Holzmarktstr. 37 — 15. 2. 1932
Kaufmann Walther Dieball, Inhaber der Firma Walther A. Dieball, Hotel, und Gaststätteneinrichtungen, Stettin, Schuhstr. 19/20 — 11. 3. 1932
Dr. Farogo & Co., G. m. b. H., Stettin, Luisenstraße 25 — 14. 3. 1932
Kaufmann Max Brede, Swinemünde, Königsstraße 24, Ecke Lotsenstraße — 16. 3. 1932
Gastwirt Karl Rossow, Corswandt — 16. 3. 1932
Kaufmann Ernst Burmeister, Inhaber der Firma Teppich- und Gardinen-Spezialhaus Ernst Burmeister, Swinemünde, Lotsenstr. 8, mit Zweigniederlassung in Köslin — 17. 3. 1932
F. Richter, Swinemünde — 17. 3. 1932

Eisenbahnwesen.

In diesen Tagen gelangt die dritte Auflage des bekannten **Kommentars zur Eisenbahnverkehrsordnung** von Dr. Kittel / Dr. Friebe / Dr. Hay zur Ausgabe. In dieser Neuauflage sind alle seit dem Inkrafttreten der Eisenbahnverkehrsordnung von 1928 erfolgten Aenderungen der Verordnung selbst wie der Ausführungsbestimmungen berücksichtigt. Außerdem ist das inzwischen neu aufgebaute Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen unter besonderer Berücksichtigung der Notverordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. Oktober 1931 und des Bahnspeditionsvertrages im Zusammenhang dargestellt worden. Angefügt im Anhang ist der Abdruck der dritten Notverordnung, soweit sie den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen regelt, und der sogenannte Bahnspeditionsvertrag. Bei aller Kürze der Darstellung ist der umfangreiche Stoff doch ebenso wie in der zweiten Auflage lückenlos erläutert und das Buch unter weitgehender Berücksichtigung aller inzwischen aus der Praxis ergangener Anregungen ausgestaltet. Daß von den Herausgebern der eine der Reichsbahnverwaltung, der zweite dem Reichsverkehrsministerium, der dritte der Geschäftsführung des Deutschen Industrie- und Handelstages (Verkehrswesen) angehört, daß die drei Her-

ausgeber also auch an die neu zu bearbeitenden Fragen von verschiedenem Standpunkt herankamen, hat sich auch bei der dritten Auflage bewährt und dürfte als Gewähr für objektive Darstellung gewertet werden können.

Der Preis für den über 300 Seiten umfassenden Kommentar in Ganzleinenband beträgt Rm. 12,—. Bezieher der vorangegangenen Auflage werden für jedes postfrei an den Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW. 61, Großbeerenstr. 17, zurückgesandte Exemplar der alten Ausgabe Rm. 2,— gutgeschrieben, so daß für jedes veraltete Stück ein Stück der neuen dritten Auflage zum Vorzugspreis von Rm. 10,— abgegeben wird.

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. Paul Kroschinski (40 Jahre bei der Firma Max Belling, Stettin);
2. Emil Stähnke (25 Jahre bei der Firma Henckert & Kasten G. m. b. H., Stettin);
3. Carl Woller (40 Jahre bei der Firma H. Flemming & Co., Stettin);
4. Albert Nitz (40 Jahre bei der Firma H. Flemming & Co., Stettin);
5. Gustav Walther (25 Jahre bei der Firma Hedwigshütte, Anthracit-Kohlen- und Kokeswerke James Stevenson Aktiengesellschaft, Stettin).
6. Hermann Hennig (25 Jahre bei der Firma Martin Stoewahse, Stettin).

Verschiedenes.

Adreßbücher und Propaganda-Werke. Der Kammer liegen erneut Mitteilungen über unzulässige Adreßbuchunternehmungen vor. Interessenten werden gebeten, vor Anknüpfung jeder Geschäftsverbindung mit einem Adreßbuchunternehmen, es sei denn, daß es sich um eines der bekannten großen Unternehmungen handelt, sich mit der Industrie und Handelskammer in Verbindung zu setzen, der ausführliches Material über zahlreiche Adreßbuch- und Propagandaunternehmungen, die heute werbend in Deutschland tätig sind, vorliegt.

— Nach einer Mitteilung des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe erstreckt sich der Amtsbereich des Königlich Bulgarischen Generalkonsuls in Berlin nunmehr auch auf die Provinzen Pommern, Grenzmark Posen-Westpreußen und Sachsen. Die Anschrift des Königlich Bulgarischen Wahlgeneralkonsulats (Königlich Bulgarischer Wahlgeneralkonsul Geheimrat Professor Dr. Nikodem Caro) in Berlin ist Hohenzollerndamm 97, Fernspr. H 1, Pfalzburg 6210, Handelsabteilung Dorotheenstr. 54, Fernspr. A 2, Flora 6741, Bürostunden 10—14 Uhr.

Buchbesprechungen.

Pommern. Das Handbuch für Reisen und Wandern im Pommernland, bearbeitet von Martin Reepel, Stettin; herausgegeben vom Verkehrsverband für Pommern e. V., Stettin, Berliner Tor 5.

Mit der Herausgabe dieses Buches verfolgt der Verkehrsverband für Pommern den Zweck, das Pommernland allen Deutschen, aber auch den pommerschen Landsleuten als Reise- und Wandergebiet näherzubringen. Pommerns Bäder und Pommerns Kurorte sind vielen bekannt, aber die besonderen Schönheiten der Landschaft kennen nur wenige. Deshalb entspricht die Herausgabe des vorliegenden Reisehandbuches einer Notwendigkeit. Das Buch ist die erste, ganz Pommern erfassende, zusammenhängende Darstellung der Provinz als Reise- und Wandergebiet. Der Umfang des Materials zwang den Verkehrsverband für Pommern, die Hinweise auf die Bäder und Kurorte kurz zu halten, damit der Preis des Buches, der 3,75 Rm. beträgt, möglichst niedrig gehalten werden konnte. — Der Verfasser, Martin Reepel, hat mit dem vorliegenden Handbuch eine umfassende, mühevolle Arbeit geleistet, von der nur zu hoffen ist, daß sie durch weiteste Verbreitung in Pommern selbst und im Reich belohnt wird und vielen Lesern Anregungen für Wanderungen und Reisen in Pommern gibt.

Reichskraftwagentarif für Güter und Tiere. Am 10. Februar 1932 ist ein neuer Reichskraftwagentarif für Güter und Tiere in Kraft getreten, der gegenüber der ursprünglichen Fassung vom 9. 10. 1932 und ihren Nachträgen grundlegend verändert worden ist. Der neue Reichskraftwagentarif enthält außer einem Stückguttarif die Hauptklassen A und B mit den Nebenklassen A 5 und A 10 und B 5 und B 10 sowie eine besondere Tarifklasse für gebrauchte Packmittel.

Der Verlag A. Thielebein, Hohen Neuendorf b. Berlin, Schönfließerstr. 38, hat einen Sonderdruck des neuen Reichskraftwagentarifs herausgegeben, der sich wieder durch handliches Format (oktav) und billigen Preis auszeichnet. Der Sonderdruck kann zum Preise von Rm. 0,65 vom Verlag Thielebein bezogen werden, außerdem auch Nachträge zur Verordnung betreffend Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen (Rm. 0,10) sowie die für Autotransporte vorgeschriebenen Frachtbriefe und Ladelisten.

Messen und Ausstellungen.

Schweizer Mustermesse 1932. Die diesjährige Schweizer Mustermesse in Basel findet vom 2.—12. April statt. Die Veranstaltung wird ausgezeichnet beschickt sein; die Beteiligung ist größer als im Vorjahre. Für Deutschland sind besonders wichtig die Uhrenmesse, die Baumesse, die Gruppe Elektrizitätsindustrie. Auch die neue Verpackungsmittelmesse wird interessieren. Im Ganzen umfaßt die Messe 20 Gruppen und 1100 Aussteller. Messeausweise sind zu beziehen von den schweizerischen Konsulaten. Die deutsche Reichsbahn gewährt Messebesuchern 25 Proz. Fahrpreisermäßigung. Treffpunkt für deutsche Messebesucher: Deutsche Handelskammer, Handelshof, Nauenstr. 63, Basel.

Angebote und Nachfragen.

15 658 Funchal (Madeira) sucht Vertreter für den Verkauf von Madeira-Weinen.

15 791 Mannheim sucht für den Vertrieb eines Kesselschutzmittels zur Verhütung und Beseitigung von Kesselsteinansatz geeigneten Vertreter.

15 816 Magdeburg. Farbenfabrik sucht für Stettin gut eingeführten, fachkundigen Vertreter.

15 817 Iserlohn i. W. sucht für den Vertrieb von Türdrückern, Griffen, Huthaken, Briefschildern, Handtuchhaltern etc. aus Messingguß geeigneten Vertreter.

16 001 Berlin möchte für Pommern die Vertretung von Wasserleitungsdruckrohren vergeben.

16 057 Bamberg (Bayern) sucht für den Verkauf von Lederwaren in ganz Pommern einen Vertreter, der bei Warenhäusern, Lederwaren-Spezialgeschäften und Sattlereigeschäften gut eingeführt ist.

16 202 Rotterdam sucht Vertreter für den Vertrieb von Tabak, Reis, Oelsaaten und Drogen.

16 268 Wuppertal-Vohwinkel sucht Geschäftsverbindung mit Stettiner Importfirmen für den Bezug von Birkenmaser-Holz.

16 331 Wuppertal-Ronsdorf sucht Vertreter und Reisende der Textilbranche für den Verkauf von Klöppeldecken sowie Neuheiten der Textilindustrie.

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

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

Schluß des redaktionellen Teils.

Die Hallenkonstruktionen für die Automobilfabrik in Nishnij-Nowgorod.

Am 1. Januar 1932 erfolgte die Inbetriebnahme der Automobilfabrik in Nishnij-Nowgorod, neben der Fabrik von Ford der größten Automobilfabrik der Welt.

Die außerordentlich kurze Bauzeit für diese ungeheure Anlage ist ein denkbar günstiges Zeugnis für die Leistungsfähigkeit aller an der Herstellung der Anlage beteiligt gewesenen Werke. Die Auftragserteilung für die Lieferung der Stahlkonstruktionen der Haupthallen erfolgte erst im Mai des Jahres 1930, und zwar an die hiesige Stahlbauanstalt J. Gollnow & Sohn. Die Stahlkonstruktionen der Hallen, die ja im wahrsten Sinne des Wortes das Gerippe für die ganze Fabrikanlage darstellen, mußten mit äußerster Beschleunigung geliefert werden, so daß bis zu rd. zweieinhalbtausend Tonnen Konstruktionen monatlich versandt wurden.

Der bemerkenswerteste Bauteil ist die Montagehalle mit einer Grundfläche von fast 60 000 qm (siehe Abbildung auf der inneren Deckelseite dieses Heftes); sie hat eine Länge von über 500 m und eine Breite von rd. 110 m, also für deutsche Verhältnisse ganz unvorstellbare Abmessungen. Ebenfalls außergewöhnliche Ausmaße haben die Preßwerkhalle, die Gießereihalle und die Federnfabrik. Der gesamte umbaute Raum dieser Hallen beläuft sich auf rd. 1 300 000 cbm und das eingebaute Gewicht auf rd. 11 000 to Stahl.

Die Lieferung erforderte eine besonders sorgfältige Ausführung, weil die Konstruktion auf der Baustelle in Nishnij Nowgorod unter sehr ungünstigen klimatischen Verhältnissen mitten im Winter durch ungelernte Arbeiter, unter Leitung einiger weniger Spezial-Ingenieure aufgestellt werden mußte. Wie die Montageberichte erkennen ließen, konnten die Konstruktionen infolge der exakten Ausführung und der sorgfältigen Signierung trotz der erwähnten örtlichen Schwierigkeiten in kürzester Zeit montiert werden.

Es war außerordentlich zu begrüßen, daß durch die Ausführung dieser umfangreichen Konstruktionen im Werk der Stahlbauanstalt J. Gollnow & Sohn der Stettiner Arbeitsmarkt im Winter 1930/31 eine ganz erhebliche Entlastung erfuhr; ebenso erfreulich war es, daß die Konstruktionen auf dem Wasserwege verfrachtet wurden und so auch dem hiesigen Hafenverkehr aus diesem Bauvorhaben eine entsprechende Belebung zuteil wurde.

Opel-Generalvertretung Automobil-Centrale Max Porcher, Stettin.

Fast 200 000 Opel-Personen-und Lieferwagen laufen auf den Straßen und die große Anzahl der Anerkennungen ihrer Besitzer ist gewiß ein Maßstab dafür, wie beliebt Opelwagen in allen Geschäftskreisen sind. Opel baut dreimal soviel Automobile wie jede andere Automobilfabrik in Deutschland. Deshalb ist Opel in der Lage, Qualitätswagen zu einem Preise zu liefern, die auf dem Automobilmarkt konkurrenzlos sind. Der 1,2 Ltr. 4-Zylinder Opel ist das Automobil in der Kleinwagen-Preisklasse. Seine Konstruktion ist durch jahrelange Erfahrung zu ihrer heutigen Vollendung entwickelt. Preiswert in der Anschaffung und billig in der Unterhaltung, zuverlässig in jeder Hinsicht, für jeden Zweck verwendbar. Ein Meisterwerk ist der 1,8 Ltr. 6-Zylinder-Wagen, der bei seinem Erscheinen selbst die Erwartungen der Leute vom Fach übertraf. Es ist ein Wagen von ausgeprägtem Charakter und der wirtschaftlichste 6-Zylinder auf dem Markt. Er ist das Ergebnis gewissenhafter Studien, eingehender Versuche, rücksichtslosester Proben. Opel hat bei seinem Bau bewußt alle konstruktiven Kniffe und „Neuerungen" vermieden, die erst in den Händen und auf Kosten der Automobilbesitzer ihre Berechtigung und ihre fragwürdigen Vorteile erweisen müssen. Das Bestreben war, ein Automobil anzubieten, das in bezug auf Leistung, Wirtschaftlichkeit und Preis konkurrenzlos ist. Noch ein Fahrzeug der Adam Opel A.-G., Rüsselsheim, soll hier Erwähnung finden, das ist der Blitz-Lastwagen. Ueberall, wo Sparmaßnahmen am Platze sind, um den Lieferdienst wirtschaftlicher und einträglicher zu gestalten, sind diese Schnell-Lastwagen die berufenen Helfer. Schnellere Belieferung auch auf größere Entfernungen erhält die Kundschaft und wirbt neue hinzu. Jeder verkaufte Kraftwagen steht unter dem Schutz der vorbildlich organisierten Opel-Händlerschaft. Für Pommern versieht die **Opel-Generalvertretung Automobil-Centrale Max Porcher, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 52, Am Denkmal, Reparaturwerk Petrihofstraße 6,** diesen Dienst. Die Ausstellungsräume Kaiser-Wilhelm-Straße 52 stehen jederzeit zur unverbindlichen Besichtigung zur Verfügung.

Das Reparaturwerk Petrihofstraße 6 wartet mit geschultem Personal — zum größten Teil bei der Adam Opel A.-G. ausgebildet — auf. Durch Anschaffung modernster Werkzeug- und Bearbeitungsmaschinen und Prüfstände aller Art und für jeden Zweck sind moderne zeitsparende Arbeitsmethaden entwickelt worden, die eine schnelle, dabei sorgfältige und zugleich preiswerte Bedienung sichern. Man wende sich deshalb in allen Fragen, die Pflege und Instandhaltung des Kraftwagens betreffen, an die Automobil-Centrale Max Porcher, denn diese betrachtet es als eine wichtige Aufgabe, durch fachmännische Beratung Freud eund Genuß am Opel-Wagen auf lange Zeit zu erhalten.

Wieler & Hardtmann Act.-Ges., Stettin.

Die Firma Wieler & Hardtmann Act.-Ges. gehört zu den alten und bedeutenden Speditionshäusern Stettins. 1881 als offene Handelsgesellschaft in Danzig gegründet, ließ sie sich 1884 auch in Stettin nieder. In Hamburg wird seit 1892 eine Zweigniederlassung unterhalten. 1899 wurde die Gesamtfirma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Die Gesellschaft befaßt sich in der Hauptsache mit dem Umschlag und der Verfrachtung von Massengütern aller Art, wie Zucker, Getreide, Futter- und Düngemittel, Holz, Kohlen usw. Sie besitzt eigene große Lagerhäuser mit Bahnanschluß und an seeschifftiefem Wasser, sowie eigene Leichterfahrzeuge für den Verkehr im Hafen. Durch Zuverlässigkeit und günstige Uebernahmebedingungen hat es die Firma verstanden, sich einen ausgedehnten treuen Kundenkreis zu sichern.

Hermann Schmidt, Stettin.

Die Firma Hermann Schmidt, Stettin, Freiburger Straße 6/8 und 35, Telefon 30546, 30662 und 34265, ist im Jahre 1867 in Stettin gegründet worden und seit dieser Zeit ununterbrochen ansässig. Sie betreibt folgende Geschäfte bezw. Erwerbsarten:

1. Hoch- und Tiefbau, Eisenbetonbau, Maurer- und Zimmerei-Gewerbe, insbesondere auch Herstellung schlüsselfertiger Häuser und Siedlungsbauten, Industriebauten, Brückenbauten, Kaimauern, Kläranlagen, Silos, Betonstraßen etc.
2. Holzgroßhandlung und Dampfsägewerk, Holzbearbeitungsfabrik. Ständiges Lager aller Sorten Bretter und Bohlen, Sperrplatten, Rund- und Kanthölzer.

Das Betriebsgelände umfaßt ca. 30 000 qm, wovon rd. 10 000 qm mit Maschinenraum und Lagerschuppen bebaut sind.

Vorstehende Firma hat sowohl in Stettin wie auch in den nächstgelegenen Provinzen alle im vorstehend aufgeführten Rahmen liegenden Arbeiten ausgeführt und sich vorwiegend auf Lieferungen von schweren Dimensionshölzern für die Hafenplätze des In- und Auslandes gelegt.

Gustav Metzler, Stettin und Swinemünde.

Die Fa. Gustav Metzler, Stettin und Swinemünde, unterhält einen regelmäßigen Fracht- und Passagier-Verkehr zwischen Skandinavien, Finnland, Rotterdam und dem Rhein, Süd- und Nordamerika usw. usw. Wir verweisen auf das Inserat auf Seite 2.

Paul Pollack verbilligt ihren Fahrbetrieb.

Die Wahl des Kraftfahrzeuges, das genau den vorgesehenen Zwecken entsprechen soll, ist bekanntlich sehr schwer. Es besteht jedoch für den Interessenten die Möglichkeit, sich an eine alt renommierte Automobilfirma zu wenden und dort seine Wünsche vorzubringen.

Die Firma Paul Pollack, schon seit 30 Jahren von einem gerichtlich anerkannten Fachmann geleitet, kann jedem Geschmack und Wunsch des Kunden Rechnung tragen.

Man findet hier Kleinwagen, Combinationsfahrzeuge, Strapazierfahrzeuge, im wahrsten Sinne des Wortes, vom einfachsten Chassis bis zum Spezial-Fahrzeug.

Auch der kleine 7/32 PS Mercedes-Benz 6 Zylinder mit Schwingachsen, Schnell-, Spargang und Oeldruckbremse ist als vier- bis fünfsitziger, bequemer Innenlenker für Rm. 4 400,— sofort lieferbar.

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 vertriebene 2 to. Diesel-Leichtlastwagen gelten. Es entsteht durch diesen Rohöl-Wagen eine völlige Umwälzung des Lastenverkehrs. Der Fahrbetrieb wird enorm verbilligt, durch die Brennstoffkostenersparnis von ca. 75 Proz. Diese Ersparnis ist eine doppelte: 1. mengenmäßig, durch höheren Nutzeffekt, da der Rohöllmotor weniger Brennstoff braucht als der Benzinmotor, 2. kostenmäßig, weil das Rohöl wesentlich billiger ist als Benzin.

Der Rohöllastwagen legt z. B. eine Strecke von 400 km zurück für dieselben Brennstoffkosten, die für eine Fahrt von 100 km mit einem gleich starken Benzin-Lastwagen aufgewendet werden müssen.

Ein 2 to. Benzin-Lastagen verbraucht also auf 100 km ca. 22 Liter = Rm. 7,90 Kosten für Benzin.

Der Dieselwagen dagegen benötigt nur 13 Liter Rohöl auf 100 km = Rm. 1,70 Kosten für Rohöl.

Man kann sich also heute schon die Vorteile sichern, die andere erst morgen haben. Der Rohölwagen erfüllt dadurch die lebenswichtige Forderung des heutigen Tages: Größte Sparsamkeit bei höherer Leistung und Betriebssicherheit. Dem Rohöl die Zukunft! Dieser Rohöllwagen ist für Rm. 6580,— sofort lieferbar.

Der Verkaufsabteilung ist ein Auto-Reparaturwerk angegliedert, wie man es sich idealer wohl kaum vorstellen kann.

Die Firma Paul Pollack ließ ein von Grund auf neues Werk entstehen, 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 dazu benötigten Neuteile, ohne Umweg über fremde Werkstätten im eigenen Betriebe ausgeführt werden, besteht schon hierin ein gewisser Vorteil. Die hervorragend technische Einrichtung des Reparaturwerkes verbunden mit der außerordentlich zweckmäßigen Organisation geben Garantie für restlose und reibungslose Abwicklung jeder Arbeit.

Heute, wo jeder sparen muß, trotzdem aber die meisten Wagenbesitzer ihr Fahrzeug zu Berufszwecken benutzen, ist es angebrachter denn je, sich an eine Reparaturwerkstatt zu wenden, die dem Wagenbesitzer mit Rat und Tat zur Seite steht.

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison
Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

NORD-OSTSEE
SCHIFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN / AUGUSTASTR. 12
FERNSPRECHER 28696 :: TEL.-ADR.: „NORDOSTSEE"

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

Schiffslieferungen

Lebensmittel, Weine
Tabake, Zigarren, Obst

Fritz Neubauer
STETTIN, Baumstr. 23 / Fernruf 34410

Neumann's Backwaren
hervorragend
in Geschmack und Güte

STETTIN
Reifschlägerstraße 10
Augustastraße 9
Am Hauptbahnhof

Drucksachen

jeglicher Art:

Buchdruckerei
- Kaufmännische Formulare
- Illustrierte Prospekte
- Reklame-Drucksachen
- Dreifarben-Drucke
- Werke und Zeitschriften

Steindruckerei
- Plakate und Etiketten
- Autographien jeder Art

Fischer & Schmidt, Stettin
Gr. Wollweberstrasse 13 : Fernruf 21666

Die herabgesetzten Preise:

1,2 Ltr. 4 Zylinder v. RM. 1890 an
1,8 Ltr. 6 Zylinder v. RM. 2695 an

Preise ab Werk

Bequeme Zahlungsbedingungen

Machen Sie unverbindlich eine Probefahrt

Automobil - Centrale
Max Porcher, Stettin
Kaiser-Wilhelm-Straße Nr. 52 (am Denkmal)

Reparaturwerkstatt:
Petrihofstraße 6, Fernsprecher 27500 und 27501

Der „Ostsee-Handel"

liegt im Ausland in folgenden Hotels aus:

Schweden

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

Lettland

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

Litauen

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

Dänemark

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

Norwegen

Oslo: Hotel Phönix, Grand Hotel A. S.
Bergen: Hotel Norge, Hotel Rosenkrantz, Raadhushotelet

Estland

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

Finnland

Helsingfors: Hotel Societätshus, Hotel Kaemp
Wiborg: Hotel Andrea

Diese überragende Verbreitung sichert den großen Erfolg der Anzeigen.

Anzeigenannahme: Stettin, Börse, Schuhstraße 16/17 — Fernsprecher: Sammelnummer 35341.