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. 12 — Stettin, 15. Juni 1932 — 12. Jahrg.

Ostdeutsche Verkehrsprobleme. I.

Von Dr. Hans Schrader, Geschäftsführer des Pommerschen Binnenschiffahrtvereins.

Man findet in den amtlichen, halbamtlichen und wissenschaftlichen Veröffentlichungen über die Wirtschaftslage des deutschen Ostens, wie sie durch die irrsinnige deutsche Ostgrenze und die Errichtung des sogenannten polnischen Korridors entstanden ist, über verkehrspolitische Probleme verhältnismäßig wenig. Was in den Denkschriften enthalten ist, behandelt die Abtrennung Ostpreußens, die ungeheuren Schäden durch den Verlust der ostdeutschen Gebiete an sich, die sogenannten Zerreißungsschäden, ihre Tiefenwirkungen und das bestrittene Problem der Wirtschaftsferne, das allerdings insoweit unbestritten ist, als durch die um 551,7 km verlängerte deutsche Ostgrenze und die Zerschneidung des östlichen Bahn- und Binnenwasserstraßensystems die eisenbahnkilometrischen Entfernungen Oberschlesiens, Schlesiens und Teile der Grenzmark nach Ostpreußen, soweit deutsche Bahnlinien in Frage kommen, unzweifelhaft größer geworden sind. Vergessen wird dabei jedoch häufig, daß das Staffeltarifsystem durch seine scharfe vertikale Staffelung die Frachtsätze bei 600 km Entfernung bereits um 25%, bei 1000 km Entfernung um 45% senkt oder, anders ausgedrückt, die Entfernung von 1000 km künstlich auf 550 km reduziert und dadurch nicht nur die durch die Grenzziehung herbeigeführte Wirtschaftsferne Oberschlesiens im Verhältnis zu Ostpreußen stark mildert, sondern auch die verkehrsgeographische Lage Ostpreußens, Oberschlesiens, Schlesiens und Süddeutschlands gegenüber der Vorkriegszeit erheblich verbessert, und zwar verbessert auf Kosten der großen Anzahl von Unternehmungen, die über eine natürliche günstige verkehrs- oder wirtschaftsgeographische Lage, über natürliche günstige Standorte verfügen, wie z. B. die Industrie des Stettiner Wirtschaftsbezirks; oder aber auf Kosten gewisser Wirtschaftsgruppen wie der Binnenschiffahrt und der Küstenschiffahrt. Es wird von den Autoren auch nicht selten übersehen, daß durch das Staffeltarifsystem, in seiner Wirkung verschärft durch besondere Ausnahmetarife und durch besondere Reichsrefaktien, für den Versand und Empfang gewisser Gegenden und für gewisse Waren auf weite Entfernungen heute die Gesamtfrachten niedriger sind als vor dem Kriege.

Niemals ist dagegen bisher untersucht worden, inwieweit durch die Staffeltarife, durch Reichsrefaktien und besondere Ausnahmetarife die einst blühende deutsche Küstenschiffahrt eingeengt, geschädigt und verkümmert ist, und niemals ist bisher daran gedacht worden, aus nationalwirtschaftlichen Gründen die unbestreitbare Schädigung der Binnenschiffahrt durch das Staffeltarifsystem und seine Ausgestaltung durch Ausnahme- und Mindestmengentarife von der Oderwasserstraße, die als ostdeutscher Grenzstrom heute für Ostdeutschland die gleiche Bedeutung hat wie der Rhein für Westdeutschland, abzuwenden. Wenn die Oderwasserstraße statt diesseits jenseits der deutschen Ostgrenze ihren Lauf nähme und anstatt bei Stettin bei Gdingen die Ostsee erreichte, so wäre dieses kostbare Juwel mit allen erdenklichen Mitteln zu der großen Wettbewerbsstraße Süd-Ost-Nord ausgestaltet, die nur unter Aufwendung von Hunderten von Millionen Mark Subventionen auf der anderen Seite konkurrenziert werden könnte. Aber die Oderwasserstraße fließt auf deutschem Gebiet, und der neue kaufmännische Geist der Reichsbahngesellschaft, der mit dem Dawesplan zwangsläufig geboren wurde, sowie die Tributbelastung der Reichsbahn haben bisher erfolgreich alle Versuche im Interesse Ostdeutschlands, ja Deutschlands selbst, der Oder zu geben, was der Oder ist, abzuwehren vermocht, während die jeweiligen Herren Reichsverkehrsminister wohl alle fürsorgend für den auch im Interesse der Landeskultur unabweisbar notwendigen Ausbau der Oderwasserstraße und ihre Regulierung eingetreten sind, die Notwendigkeit ihrer Ausgestaltung zur wettbewerbsfähigen Verkehrsstraße Nordostdeutschlands jedoch mehr oder weniger übersehen haben.

Durch die vielfach festgestellte Tatsache eines überwiegenden Ostwestverkehrs zwischen den an Polen verlorenen deutschen Ostgebieten und dem deutschen Mutterlande wird leider oft in nicht fachmännischen Kreisen der Anschein erweckt, als habe es vor dem Kriege im Osten einen Südnord- und Nordsüd-Verkehr nicht gegeben. So war und ist heute noch der sich auf den natürlichen deutschen Wasserstraßen bewegende Verkehr in der Hauptsache ein Nordsüd- und Südnord-Verkehr, wenigstens bis zu den Seehäfen. Aber abgesehen davon war und ist heute auch der bahnwärtige Verkehr von Norden nach dem Süden und Südosten sowie umgekehrt von erheblicher Bedeutung, und es scheint, als sollte insbesondere der Verkehr aus dem Südosten mit der Richtung nach Norden und umgekehrt für Deutschland und seine Wirtschaft in Zukunft von ganz besonderer Bedeutung sein.

Nicht die Milderung und der Ausgleich der sogenannten Zerreißungsschäden der blutenden Grenze, nicht die Milderung oder Beseitigung der sogenannten Wirtschaftsferne durch mehr oder weniger geeignete Mittel reicht aus, um den deutschen Osten vor dem Leerbluten zu bewahren, es muß vielmehr der Hauptgefahr, der Hauptursache des ostdeutschen Elends mit allen möglichen Mitteln begegnet werden, den Gefahren, die die verkehrspolitische Ausnutzung des Korridors durch künstliche Verkehrsab- und Verkehrsumleitungen, durch künstliche Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse

und des Standortes zahlloser Unternehmungen Mitteleuropas im Gefolge gehabt hat und weiter im Gefolge haben wird.

Ueber die Sinnlosigkeit der Einrichtung dieses Korridors braucht kein Wort verloren zu werden. Wollte man die wirtschaftliche und politische Berechtigung dieses Korridors anerkennen, so würden sich hieraus die schwerwiegendsten Konsequenzen ergeben, indem auch andere vom Meere abgeschnittene Staaten ähnliche Korridore verlangen würden.

Es verlohnt der Mühe, die Probleme, die sich durch das Bestehen und vor allem die Benutzung des polnischen Korridors durch Polen für die ostdeutsche Verkehrswirtschaft im besonderen und die mitteleuropäische Verkehrswirtschaft im allgemeinen ergeben, zu untersuchen und festzustellen, welche Mittel angewandt werden müssen und welche Mittel angewandt werden können, um die überaus nachteiligen Folgen von der Wirtschaft der unmittelbar anliegenden ostdeutschen und der anderen beteiligten Gebiete abzuwenden oder diese Folgen bis auf einen Bruchteil auszugleichen.

Die Versuche, die deutsche Reichsbahngesellschaft zu veranlassen, die polnischen Dumping-Frachtsätze für den südosteuropäischen Transit auf den Seehafen Stettin dann zu übernehmen, wenn die eisenbahnkilometrischen Entfernungen der betreffenden südosteuropäischen Versand- oder Empfangsorte nach Stettin wesentlich geringer sind als die eisenbahnkilometrischen Entfernungen nach Gdingen, sind leider größtenteils gescheitert. Ein erheblicher Teil des tschechoslowakischen, rumänischen, ungarischen usw. Transits, der früher seinen Weg über Stettin nahm, ist bereits über die Weichselhäfen abgelenkt. Die Statistik redet eine erschütternde Sprache. Finanzlage und Furcht vor Berufungen sind bisher die Hauptablehnungsgründe der deutschen Reichsbahngesellschaft gewesen. Wo bleibt aber bei der Aufrechterhaltung dieser Politik der deutsche Osten? Wo bleibt die ostdeutsche Binnenschiffahrt, wo bleibt die ostdeutsche Industrie und der Seehafen Stettin?

Die Oderwasserstraße, die auf 700 km schiffbar ist, wird 1932/1933 aufhören, ein Steppenfluß zu sein, sie wird 50 Tage im Jahre länger vollschiffig sein können. Die Möglichkeiten der unsagbaren Schaden anrichtenden Ueberschwemmungen und des Absinkens des Wassers unter 1,40 m Tauchtiefe werden stark verringert sein. Kahnraum ist im Ueberfluß vorhanden. Trotzdem wird die Oderwasserstraße für den Verkehr zum großen Teil unbenutzbar bleiben, weil blockierende bahnwärtige Zu- und Ablaufsfrachten aus den Industriegebieten von und nach Cosel Oderhafen, Breslau, Oppeln, Maltsch usw. den kombinierten Bahn-Oderweg derartig verteuern, daß seine Benutzung teils völlig ausgeschlossen, teils überaus eingeengt ist.

(Fortsetzung folgt.)

Gegenwartsfragen der deutschen Verkehrspolitik.

Von Dr. E. Hay, Berlin.

Die deutsche Verkehrspolitik hat in den letzten Jahren wieder für die deutsche Volkswirtschaft ständig größer werdende Bedeutung und Tragweite gewonnen. So wurde z. B. die Frage „Eisenbahn und Kraftwagen" durch die gesetzliche Regelung des Ueberlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 6. Oktober 1931 in ein neues Stadium gerückt, ohne daß jedoch hierdurch bisher eine endgültige Befriedigung beider Teile eingetreten wäre. Im Gegenteil hat es den Anschein, als ob der Kampf zum Teil verschärft, zum Teil mit anderen Fronten in letzter Zeit neu entbrannt ist. Ausgangspunkt sind die neuerdings überall in der Presse veröffentlichten Vorschläge der Reichsbahn, ihr das ausschließliche Betriebsrecht für die Güterbeförderung über Land, also auch mit Kraftfahrzeugen, auf Entfernungen über 50 km zu übertragen. Durch diese Bestrebungen gewinnt die Frage noch mehr als bisher Bedeutung nicht allein für die beteiligten Verkehrsmittel, sondern auch für die Stellung anderer, heute noch nicht unmittelbar berührter Verkehrsmittel in der Verkehrspolitik.

Die Bersorgnis erregende Lage der deutschen Wirtschaft erfordert größte Sparsamkeit in Kapitalanlage und Betriebsführung. Dieser Grundsatz verlangt in der Verkehrswirtschaft um so sorgsamere Berücksichtigung, als in den letzten Jahren entsprechend dem allgemeinen Rückgang der wirtschaftlichen Erzeugung eine starke Schrumpfung des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen ist und auch für die nähere Zukunft nicht mit einem zusätzlichen Neuverkehr gerechnet werden kann. Es besteht kein Zweifel, daß alle diese Fragen in normalen Zeiten ganz anders beurteilt werden könnten. Auf der anderen Seite erscheint es aber im hohen Maße bedenklich, aus einer augenblicklichen Notlage heraus, wie sie nicht nur bei der Reichsbahn, sondern auch bei der Wirtschaft vorliegt, Folgerungen zu ziehen, die für die Gestaltung des deutschen Verkehrswesens auf Jahrzehnte hinaus von weittragendster und grundlegender Bedeutung sein würden.

Bei Betrachtung des Problems ist von der heute bestehenden Regelung des Güterfernverkehrs mit Kraftfahrzeugen auszugehen. Die Notverordnung vom 6. Oktober 1931 bezweckte, den Preiswettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn bei „Güterbeförderungen über 50 km gegen Entgelt für andere" auszuschließen, indem der Kraftwagen an die Einhaltung eines Tarifs gebunden wurde, der so bemessen sein sollte, daß der Beförderungspreis bei Eisenbahn und Kraftfahrzeug auf gleiche Grundlage gestellt und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet wird. Diese Regelung entsprach dem Antrag der Reichsbahn, dem Kraftwagen die Einhaltung des gesamten Reichsbahntarifs zur Pflicht zu machen. Sie geht sogar über diesen Wunsch hinaus, weil sie den Kraftwagen nicht an den gesamten Reichsbahntarif, sondern nur an die drei höchsten Tarifklassen bindet, der Reichsbahn also die Möglichkeit zur Unterbietung in den unteren Klassen und in den Ausnahmetarifen beläßt. Es mag dahingestellt bleiben, ob die Tarifbindung überhaupt zweckmäßig ist, ob sie dem Kraftwagen nicht einen Teil seiner Beweglichkeit, also einen seiner Hauptvorteile nimmt und ob nicht andere Regelungen, so z. B. die in der Denkschrift „Eisenbahn und Kraftwagen" des Deutschen Industrie- und Handelstags dargelegten Gedankengänge vorzuziehen gewesen wären. Jedenfalls krankt die Regelung an wesentlichen Mängeln. Einmal wurde durch § 34, 2 der Verordnung bestimmt, daß Unternehmern, die bei Inkrafttreten der Regelung bereits Güterfernverkehr betreiben, die Genehmigung ohne weitere Prüfung erteilt werden muß, wenn sie binnen 3 Monaten nach Inkrafttreten beantragt wird. Hierdurch sind eine Unzahl, nach Feststellungen des Deutschen Industrie- und Handelstags bei den Industrie- und Handelskammern etwa 90 v. H., aller genehmigungspflichtigen Unternehmer in die Regelung mit aufgenommen worden, ohne daß durch nähere Prüfung der Möglichkeit der Persönlichkeit des Unternehmers sowie auch der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und Eignung des Unternehmens irgendwelche Gewähr für die Einhaltung der Bestimmungen gegeben woren wäre. Die Vielzahl dieser vielfach ungeeigneten Elemente erschwert eine ordnungsmäßige Organisation des Güterfernverkehrs durch Clearing-Stellen und dergl. Nachdem die Bestimmung nun einmal da ist, wird man sie nicht ohne weiteres wieder beseitigen können. Dies aber hat zur Folge, daß nur durch einen sehr allmählich vor sich gehenden Reinigungsprozeß eine Ausmerzung ungeeigneter Elemente mit Hilfe der Strafbestimmungen der Verordnung möglich ist.

Eine weitere Schwierigkeit besteht in der Durchführung der Kontrolle. Abgesehen von der mangelnden Uebersicht über die Vielzahl ungeeigneter Unternehmer, die ohne geordnete Buchführung oder sonstige kaufmännische Kalkulation und als Familienbetrieb, losgelöst von allen sozialpolitischen Bindungen, fahren, gibt es mannigfache Möglichkeiten zur Umgehung der Tarifbindung. Bei der oft schwachen Stellung des Kraftfahrunternehmers gegenüber seinem Verfrachter ist die Versuchung zu Unterbietungen groß, um überhaupt Transporte zu erlangen, auf der anderen Seite das Risiko der Bestrafung verhältnismäßig gering, da vielfach Strafgelder nicht beitreibbar sind und selbst eine Konzessionsentziehung und Einziehung des Wagens weniger den Unternehmer des vielfach noch nicht oder nicht voll bezahlten Wagens als die Kraftfahrzeugfabrik trifft. Hieraus ergeben sich auch für die Kraftverkehrswirtschaft selbst Nachteile, da die großen und seriösen Betriebe, die sich an die Tarifbindung halten, im Wettbewerb mit den Kleinunternehmern in Nachteil geraten. All dies wird verschärft durch die Not der gesamten Wirtschaft, die es jedem, auch dem Verfrachter, zur Pflicht macht, möglichst jeden Pfennig Ersparnis auszunutzen. Er kann dies heute von seinem Standpunkt aus um so unbedenklicher, als ihn selbst nach der

heutigen Fassaung der Verordnung bei Umgehung der Tarifbindung nach außen keine Verantwortung trifft.

Die zweifellos hier vorliegenden Mißstände hätten großenteils vermieden werden können, wenn rechtzeitig Vorsorge getroffen worden wäre, daß gleichzeitig mit Inkraftreten der Verordnung oder wenigstens nach kurzer Uebergangsfrist eine hinreichende und sicher wirkende Ueberwachung Platz griff. Dies ist aber leider nicht der Fall, ja sogar heute, nach mehr als einem halben Jahr, sind kaum die ersten Ansätze einer Ueberwachung in den Ländern, geschweige denn irgendwelche einheitliche Regelung für das gesamte Reichsgebiet vorhanden.

Diese Mängel sind gewiß zu beklagen. Ihre Abstellung erscheint, nicht zuletzt zur Gesunderhaltung der Reichsbahn, dringend geboten. Falsch ist es aber, aus der Säumnis abzuleiten, die gesetzliche Regelung habe ihren Zweck verfehlt und müsse durch etwas grundsätzlich Anderes ersetzt werden. Hat sie doch noch gar nicht zu wirken begonnen. Es ist schon immer verfehlt gewesen, bei der Schaffung von Gesetzen die notwendige Einheitlichkeit der Linie durch Hin und Her zu verlassen, indem neue Wege beschritten werden, ohne daß alle Möglichkeiten der alten Regelung ausgeschöpft worden sind. Dies gilt auch hier um so mehr, als manche wirksame Aenderung und Ergänzung der Verordnung denkbar ist, ohne daß damit gleich der Grundsatz der Regelung verlassen zu werden brauchte.

Trotzdem tritt die Reichsbahn nun mit ihren Monopolbestrebungen an die Oeffentlichkeit. Sie legt die Unzuträglichkeiten dar, die ihr aus dem Kraftwagenwettbewerb erwachsen, betont, sie sei bei weiterer Aushöhlung ihrer oberen Gütertarifklassen nicht mehr in der Lage, den heutigen volkswirtschaftlichen Gütertarif aufrechtzuerhalten. Sie weist auch auf die sonstigen schädlichen Wirkungen hin, die der Kraftwagenwettbewerb auf die volkswirtschaftlichen Verkehrsbedienung der Reichsbahn ausübt. Dieser Ausgangspunkt bedarf zunächst eingehender Betrachtung. Im Geschäftsbericht der Reichsbahn von 1931 steht zu lesen, die Produktion der deutschen Volkswirtschaft sei zu Ende des Berichtsjahres um 40 v. H. seit dem letzten konjunkturellen Höhepunkt gesunken. Aus der Produktionsgütererzeugung stammten 3/4 der von der Reichsbahn beförderten Mengen, welche die Hälfte der Güterverkehrseinnahmen bringen. Diese Produktionsgütererzeugung sei Ende 1931 auf den Stand der Jahre von 1897/98 zurückgeworfen worden. Die Verbrauchsgütererzeugung liege auf dem Stande der Jahre 1905/06. Dementsprechend habe sich auch der Güteraustausch durch die Eisenbahn verringert. Er ging nach derselben Quelle aber nur auf den Stand von 1908 zurück. Hieraus ist ersichtlich, daß das Verkehrsaufkommen verhältnismäßig geringere rückgängige Neigung zeigt als die Gütererzeugung. Es kann daher wohl nicht eine so ausschlaggebende Entziehung von Güterverkehrsmengen durch den Kraftwagen zu verzeichnen sein. Dies müßte sich sonst in irgend einer Form auch in diesen Zeilen ausdrücken, um so mehr, als derselbe Geschäftsbericht weiter sagt, der starke Rückgang im Güterverkehr verteile sich auf alle Güterarten (nicht nur auf die oberen, vom Kraftwagen besonders bedrohten Güterklassen). Hier spricht also die Reichsbahn klar aus, daß ihre augenblicklich zweifellos ernste Lage in erster Linie durch die allgemeine Wirtschaftskrise und nicht durch den Wettbewerb des Kraftwagens bedingt ist. Seltstverständlich ist bei dem augenblicklichen Tiefstand jeder auch noch so kleine Abzug vom Verkehr schmerzlicher spürbar als in guten Zeiten. Immerhin dürfen aber nicht Ursache und Wirkung verwechselt werden. Wenn die Reichsbahn auf die großen Gütertarifermäßigungen vom Winter 1931/32 verweist, deren Einnahmeausfälle sie auf 400 Mio beziffert, so ist dem entgegenzuhalten, daß es sich, wie schon seinerzeit in der Ständigen Tarifkommission von Wirtschaftsseite betont wurde, damals gar nicht um volle 400 Mio. handelte, da diese Ausfälle nach dem Stand des Verkehrs von 1930 errechnet worden sind, wogegen 1931 und weit mehr noch 1932 stark abgefallen sind. Auch dürfen die Ersparnisse durch die Besoldungskürzungen auf der Ausgabenseite nicht vergessen werden, die für die Kürzungen vom 1. April und 8. November 1931 mit jährlich 259 Mio. und vom 8. Dezember 1931 mit rund 200 Mio. = insgesamt 459 Mio. im Geschäftsbericht ausgewiesen sind.

Zudem dürfte in der Oeffentlichkeit und auch in den Aeußerungen der Reichsbahn der Umfang des gewerbsmäßigen Güterverkehrs erheblich überschätzt werden. Nach Feststellungen des Deutschen Industrie- und Handelstages mit Hilfe der Industrie und Handelskammern laufen überhaupt im Güterfernverkehr an genehmigungspflichtigen Fahrzeugen insgesamt nur rund 11 300 Motorfahrzeuge und 2500 Anhänger gegenüber einem Gesamtbestand an Lastkraftfahrzeugen am 1. Juli 1931 von 161 000. Von diesen kommt wiederum nur eine verhältnismäßig kleinere Zahl für regelmäßige Fernfahrten in Frage. Dies sind in der Hauptsache die größeren Fahrzeuge, da bei Fahrzeugen mit geringerem Ladegewicht im Fernverkehr nur selten die Unkosten durch die Fracht Deckung finden. Von den genannten Fahrzeugen sind rund

32,9 v. H. Fahrzeuge bis 2 t,
47,1 v. H. Fahrzeuge zwischen 2 und 5 t,
8,6 v. H. = rund 970 Wagen, Fahrzeuge über 5 t*)

Selbst wenn man annimmt, daß die schweren Fahrzeuge in der Regel mit Anhänger fahren und wenn man ihre Ausnutzung recht hoch veranschlagt, kommen an Verkehrsleistungen doch nur Zahlen heraus, die im Verhältnis gesetzt zu den Tonnenleistungen der Reichsbahn nur einen ganz geringen Bruchteil ausmachen. All dies muß man sich zur Beurteilung der Gesamtlage vorweg klarmachen.

Wenn hierdurch das Ganze schon ein anderes Gesicht erhält, so erscheint es doch notwendig, sich darüber hinaus auch mit den Einzelheiten noch näher zu befassen. Auszugehen ist hierbei bei aller Würdigung bestehender Vermögenswerte von dem Grundsatz, daß kein Verkehrsmittel Selbstzweck, vielmehr als Teil des Ganzen dazu bestimmt ist, soweit es seine Eigenart ermöglicht, den Verkehr so schnell, sicher und preiswert wie irgend möglich zu bedienen. Schon hieraus ergibt sich, daß die Verkehrsmittel nicht nur im gegenseitigen Wettbewerb, sondern auch im Verhältnis gegenseitiger Ergänzung stehen sollen. Die Eisenbahn ist ihrer Eigenart und Größe nach typisches Massenbeförderungsmittel. Sie ist an den Schienenweg und damit an die Einhaltung eines gewissen Fahrplans gebunden. Sie bedient die Gesamtheit, wie das bei einem so großen Betriebe nicht anders möglich ist, nach bestimmten schematischen Grundsätzen. Der Kraftwagen dagegen ist typisch auf die Einzelbeförderung kleiner Gütermengen abgestellt, an keine Schiene gebunden, daher freizügig. Das große Angebot an Frachtraum sowie der durch die Vielheit der Kraftfahrtunternehmer bedingte scharfe Wettbewerb untereinander führt zu einer außerordentlichen Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit dieses Verkehrsmittels, die in diesem Maße nie von einem großen Gesamtbetrieb erzielt werden könnte, es sei denn, daß hierfür erhebliche und betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigte Aufwendungen gemacht würden. Wollte man den Kraftwagen in ein System einzwängen ähnlich dem des heutigen Reichsbahnbetriebes oder gar in diesen völlig anders gearteten Betrieb selbst einbeziehen, so nähme man ihm zugleich einen Teil seines ureigensten Wesens, welches ihn bei den Verfrachtern in mannigfacher Hinsicht so beliebt gemacht hat. Daß diese Befürchtungen nicht unbegründet sind, findet seine Bestätigung auch in alle dem, was bisher an Einzelheiten über die Gestaltung des Monopols in der Oeffentlichkeit bekannt geworden ist. Mit Recht wird von der Reichsbahn darauf hingewiesen, daß „ein Monopolrecht ohne gegenüberstehende Monopolpflichten völlig undenkbar" ist. Dies gilt insbesondere für die Beförderungspflicht, d. h. die Pflicht, Kraftwagenbeförderungen zum mindesten in all den Verkehrsbeziehungen auszuführen, die bisher solche Verkehre kannten. Demgegenüber sieht der Monopolentwurf der Reichsbahn eine Beförderungspflicht nur für einige wenige Hauptverkehrslinien vor und auch dort nur für Verfrachtungen, für die ein ganzes Fahrzeug bestellt wird. Alle Beförderungen in sonstigen Verkehrsbeziehungen sowie sämtliche Stückgut- und Kleinfrachtgutsendungen, die nicht ein ganzes Fahrzeug auslasten, stehen außerhalb der Beförderungspflicht. Bei diesen soll die Reichsbahn das Recht erhalten, Frachtzuschläge zu erheben. Sie hat es dann in der Hand, durch entsprechende Gestaltung dieser Zuschläge die Beförderungspreise solcher Verkehrsbeziehungen und damit die Benutzung des Kraftwagens für die Verfrachter unwirtschaftlich zu machen. Nach den Erfahrungen, die im Rahmen des Reichsbahngesetzes und jetzt bei der Durchführung des Bahnspeditionsvertrages gemacht wurden, ist kaum zu erwarten, daß eine Reichsaufsicht im Einzelfall zur Verhinderung solcher Bestrebungen ausreichend sein würde. So wäre mit Sicherheit anzunehmen, daß der Kraftwagen allmählich immer mehr vom Fernverkehr abgedrängt und lediglich zu einem vielleicht etwas verbesserten Abholer- und Zubringerdienst

*) von 1,3 v. H. ist das Ladegewicht unbekannt, weitere 10,1 verteilen sich auf Möbeltransportfahrzeuge, Traktoren und Leichenfahrzeuge.

verwendet würde. Diejenigen Beförderungen, die gleichwohl im Fernverkehr bestehen blieben, wären reine Linienfahrten, an denen die Verfrachter gegenüber dem heutigen freizügigen Trampverkehr verhältnismäßig geringeres Interesse haben.

Nach dem oben Gesagten fahren höchstens etwa 10 v. H. des gesamten Lastkraftwagenbestandes im „genehmigten Güterfernverkehr", alles übrige fährt außerhalb der heutigen gesetzlichen Regelung, d. h. entweder auf Entfernungen unter 50 km oder im Werkverkehr. Selbst wenn man annimmt, daß ein sehr wesentlicher Anteil der verbleibenden 90 v. H. auf den Nahverkehr entfällt, so dürfte doch der Teil, der im Werkfernverkehr arbeitet, an Zahl immerhin um ein Beträchtliches größer sein als der heutige genehmigte Güterfernverkehr. Es ist daher kaum denkbar, daß die Reichsbahn sich mit der Monopolisierung des gewerbsmäßigen Güterfernverkehrs begnügen wird. Auch trägt jeder Monopolbetrieb die Neigung aufs Ganze in sich. Sie wird vielmehr betrebt sein, zum mindesten den Werkverkehr über 50 km in das Monopol mit einzubeziehen, d. h. bei Schaffung des Monopols würde die Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen über 50 km jedem außer der Reichsbahn verboten sein. Verschiedene Aeußerungen berufener Vertreter der Reichsbahn (so Vogt in Kölnische Zeitung Nr. 254 vom 10. Mai und v. Beck in „Der Deutsche Volkwirt" Nr. 33 vom 13. Mai) deuten dies teils an, teils prechen sie es offen aus. In einer Aeußerung von Katter in „Die Reichsbahn" von 1932 S. 223 wird sogar vorgeschlagen, das Güterverkehrsmonopol nicht erst von der Grenze von 50 km aufwärts festzulegen, sondern den gegesamten Lastkraftwagenverkehr zu monopolisieren. Hier heißt es, „ein derartiges Monopol dürfe sich nicht auf den heutigen, durch Notverordnung erfaßten Güterverkehr beschränken, sondern es müßte auch den Werkverkehr und ebenso, zum mindesten in weitem Umfange, den Nahverkehr einbeziehen". Hinsichtlich des ersteren wird als möglich bezeichnet, an bestimmten Stellen „Ausnahmen nach dem Muster der privaten Grubenbahnen" zuzulassen sowie „vielleicht" den reinen Kundenverkehr auszunehmen, d. h. den Verkehr den großen Geschäftshäuser, Fleischer, Bäcker usw. mit ihren einzelnen Kunden. Wenn inzwischen auch diese überspitzten Forderungen durch spätere Aeußerungen, wohl nicht zuletzt auf Grund des allseitigen Widerspruchs, den diese Vorschläge gefunden haben, zurückgeschraubt wurden, so geht aus ihnen doch nur zu deutlich die Richtung des Ganzen hervor. Ein Kraftwagenmonopol ohne Werkverkehr würde nur einen geringen Teil des Kraftverkehrs umfassen, dem die Reichsbahn heute die von ihr in allen Farbtönen geschilderten Schädigungen beimißt. Es kann daher ernstlich nicht gezweifelt werden, daß das Endziel der Bestrebungen nicht auch auf den Werkverkehr gerichtet sei.

Ein solcher Zugriff auf den privaten Werkverkehr, d. h. auf das Recht des Unternehmers, seinen Betrieb in wirtschaftlicher Beziehung so zu gestalten, wie er es nach Lage der Dinge für zweckmäßig ansieht, würde aber einen geradezu ungeheuerlichen Eingriff in die Freiheit des Privatunternehmertums bedeuten. Wenn die Reichsbahn demgegenüber andeutet, solche Unternehmen könnten von der Monopolgesellschaft für ihren eigenen und ausschließlichen Gebrauch Lastkraftwagen anmieten, so geht dies an dem Kern der Sache vorbei. Der Werkverkehr ist organisch mit dem Betrieb des Werkes verwachsen. Er stellt einen Teil desselben dar und läßt sich daher nicht ohne weiteres durch angemietete Fahrzeuge, sei es auch zur langfristigen und ausschließlichen Benutzung, ersetzen. Der Werkverkehr bietet nicht nur die beförderungstechnischen Annehmlichkeiten der Haus-Haus-Beförderung und der Unabhängigkeit von Fahrplan, Wagengestellung und Schienenweg, der Verpackungsersparnis und dgl., sondern enthält in vielen Fällen auch Werte, die nicht in Geldeswert gewertet und die auch nicht durch betriebsfremde Kräfte ausgeführt werden können. Es sind dies Gesichtspunkte der Repräsentation, Reklamebedürfnis, vor allem aber das nicht zu unterschätzende Bedürfnis nach laufender, unmittelbarer, persönlicher Verbindung zwischen Werk und seinen Kunden oder Filialen. Hauptsächlich trifft dies für die Brauereien und die Lebens- und Genußmittelindustrie zu, aber auch zahlreiche andere Wirtschaftszweige ziehen hieraus erheblichen Nutzen.

Schließlich darf auch nicht vergessen werden, welch segensreiche Auswirkungen für die Verfrachter in den letzten Jahren auch sonst noch aus dem Wettbewerb des Kraftwagens entstanden sind. Die großen grundlegenden Betriebsverbesserungen der Reichsbahn, so in der Abfertigung, in den Lieferfristen, im sonstigen Kundendienst, ihr mannigfaches Entgegenkommen in tarifarischer Hinsicht, z. B. die Ermäßigungen der oberen Gütertarifklassen, sind zum großen Teil das Ergebnis der Tatsache, daß überhaupt ein Wettbewerber vorhanden war. Man geht wohl nicht fehl zu sagen, daß die Aufwendungen für dieses Entgegenkommen und diese Betriebsverbesserungen in ihrer Höhe zum mindesten dem entsprechen, was die Bahn sich an Ausfällen aus der Verkehrsabwanderung zum Kraftwagen errechnet. Sollte nicht die dauernde betriebsmäßige Beunruhigung durch den Wettbewerb des Kraftwagens den Hauptgrund für die heutigen Bestrebungen der Bahn bilden, demgegenüber die eigentlichen Einnahmeausfälle aus der Abwanderung zurücktreten? Ist dies aber der Fall, so zeigt sich als Endziel in der „Befriedung" des Verkehrs eine Stagnierung des Verkehrsfortschritts, wenn durch den Fortfall des Wettbewerbs der Anreiz hierzu genommen wird. In gleicher Weise entfällt der Anreiz zu verbilligten Tarifen. Es würde somit bei einem Monopol zum mindesten nicht mit einer Verbilligung für die Verfrachter zu rechnen sein.

Von der Automobilindustrie sind ferner Bedenken geltend gemacht worden dahin, daß durch eine Monopollisierung eine Drosselung der Motorisierung eintritt und damit die deutsche Autoindustrie in ihrem Absatz eingeengt werde. Dem wird von der Reichsbahn entgegengehalten, daß sich das Monopol ja nur auf den genehmigungspflichtigen Kraftfernverkehr erstrecken solle und daß dieser nur rund 5 v. H. des gesamten Lastkraftwagenbestandes ausmache. Wie schon oben angedeutet trägt aber jedes Monopol die Neigung zur Ausschließlichkeit in sich, so daß einmal heute in keiner Weise übersehen werden kann, ob nicht in Kürze Ausdehnungsbestrebungen der Reichsbahn auf den Nah- und Werkverkehr zu erwarten wären. Zum anderen wird aus dem Dargelegten ersichtlich, daß bei einem Kraftverkehrsbetrieb der Reichsbahn zum mindesten nicht mehr mit einer Ausdehnung des Verkehrs in dem Maße zu rechnen sein würde, wie dies bei privater Entwicklung in normalen Zeiten der Fall wäre. Die Autoindustrie würde zwar in der Reichsbahn einen zahlungskräftigeren Abnehmer finden, als es heute vielfach der Fall ist, auf der anderen Seite würde sie aber mit einem wesentlich verringerten Absatz zu rechnen haben, der sich aus den bekannten Gründen wiederum nachteilig auch auf ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Auslandsmarkt auswirkt.

Schließlich gibt es noch einen Gesichtspunkt, der nicht unmittelbar mit dem Kraftverkehr selbst zusammenhängt, der aber bei seiner Wichtigkeit nicht übersehen werden darf, das ist die Gefahr, die eine Monopolisierung des Kraftverkehrs für andere Verkehrsmittel bedeutet. Wer gibt Gewähr, daß die monopolistischen Gedankengänge, nachdem sie den Kraftwagen erfaßt haben, nicht auch weiterspringen auf den dann letzten Wettbewerber der Reichsbahn, zur Binnenschifffahrt? Ueber Bedenken, die hiergegen von Wirtschaftsseite aus mit bestem Recht gemacht werden, könnte ebenso hinweggeschritten werden wie im vorliegenden Falle, wenn nur die wirtschaftliche Macht und der Druck der Notzeit gehörig eingesetzt werden. Derartige Gedankengänge und Hinweise sind keineswegs so abwegig, wie sie heute von manchen Stellen hingestellt werden. Ansätze, auch hier Planwirtschaft einzuführen, senden bereits ihre Schatten voraus.

Nach allem, was hier zur Monopolfrage gesagt wurde, ist es verständlich, daß von zahlreichen Wirtschaftsstellen im ganzen Reich ernsteste und beachtliche Bedenken und Widersprüche gegen diese Pläne laut geworden sind. Die Wirtschaft erblickt in ihnen eine Hemmung des verkehrstechnischen Fortschrittes, welche neben allem übrigen auch noch geeignet ist, sie gegenüber dem Auslande, in dem solche Hemmungen nicht vorliegen, wiederum auf einem Gebiete in ihrer Wettbewerbslage ungünstig zu beeinflussen. Die Bedenken wiegen um so stärker, als heute bereits klar ersichtlich ist, daß der Wettbewerb des Kraftwagens nicht der ausschlaggebende Grund ist für die heutige Notlage der Reichsbahn. Durch die Schaffung eines Kraftverkehrsmonopols könnte die Notlage der Reichsbahn nicht grundlegend gebessert werden. Deshalb gehen aber auch die Hinweise der Reichsbahn fehl, sie müsse die Tarife der unteren Klassen erhöhen, wenn ihr das Monopol nicht gegeben werde. Entweder ist eine Tariferhöhung nicht erforderlich, dann braucht man auch kein Monopol oder auch ein Monopol könnte an der Notwendigkeit zur Erhöhung der Einnahmen nicht vorbeihelfen. Vielmehr hängt die Reichsbahn, wie ihr Generaldirektor gelegentlich einer Ansprache vor einigen Jahren gesagt hat, auf Gedeih und Verderb mit der Wirtschaft zusammen, wie in guten Zeiten, so auch in schlechten. Sie

wird erst dann wieder aufatmen können, wenn sie sich einer besseren Gesamtwirtschaftslage gegenüber sieht.

Es kann daher nur begrüßt werden, wenn von der Reichsbahn in den letzten Aeußerungen die Auffassung der Wirtschaft als auch die ihre bestätigt wird, daß zunächst einmal versucht werden soll, die bestehende Notverordnung wirklich durchzuführen und daß man dazu sowohl an die Ergänzung der gesetzlichen Vorschriften sowie auch an die straffe Durchführung der Kontrolle herangehen soll. Bei dem lebenswichtigen Interesse, das die Wirtschaft an einer gesunden Reichsbahn hat, werden sich bestimmt Mittel und Wege finden lassen, die heute der Notverordnung noch anhaftenden Mängel zu bereinigen.

Möge es gemeinsamem und ernstlichem Bemühen von Reichsbahn und Wirtschaft gelingen, die heutigen Schäden hierdurch zu beseitigen, anstatt durch einen Kampf aller gegen alle in der heutigen Zeit unnütz Kräfte zu verschwenden.

Die Sozialisierung der Privatschiffahrt.

Von Dr. G. Röpke.

Es ist das tragische Moment in der bisherigen offiziellen Wirtschaftspolitik, daß fast alle Maßnahmen auch dann einen wirtschaftssozialistischen Charakter annahmen und sozialisierend wirkten, wenn es vielleicht nicht unmittelbar in der Absicht der verantwortlichen Stellen lag, derartige Wirkungen zu erzielen. Die allgemein zunächst auf politischer Grundlage beruhenden staatssozialistischen Gedankengänge der Verstaatlichung, Monopolisierung, Kontrollierung Konzessionierung und Subventionierung beherrschten das Feld dermaßen, daß auch die nach ihrer Weltanschauung nicht zum sozialistischen Lager gehörenden Wirtschaftspolitiker von ihnen erfaßt wurden und zu privatwirtschaftlich gesehen erstaunlichen Ratschlägen und Forderungen kamen. Bei dieser Sachlage ist es nicht verwunderlich, daß auch die Praktiker sich den Sinn verwirren ließen und in völliger Verkennung ihrer ureigensten Interessen die gleichen Forderungen vertraten, ohne sich über die letzten Konsequenzen ihrer Handlungsweise klar zu werden.

Nur aus dieser dem Zuge der Zeit folgenden gedanklichen Einstellung heraus ist es zu verstehen, daß für die private Flußschiffahrt Organisationen geschaffen wurden, die bereits den Keim zu einer völligen Entprivatisierung dieses bisher trotz allem noch zum größten Teil in sich kräftigen Kleingewerbes in sich tragen. Nur so ist es zu verstehen, daß sich die Privatschiffahrt diese Entwicklung ohne lebhaftere Proteste gefallen ließ und daß sich ein Teil von seinen Führern offenbar von der Notwendigkeit der Zwangsorganisierung überzeugen ließ und kräftig in den Ruf nach Errichtung öffentlich-rechtlicher Körperschaften mit möglichst weitgehenden Befugnissen einstimmte. Glücklicherweise gab es noch Schiffseigner, die sich dagegen wehrten und das Heil nicht in der Errichtung einer Zwangsorganisation zu sehen vermochten. Gerade unter den pommerschen Schiffern waren viele, die den Gedanken der Betriebsverbände selbst dann noch ablehnten, als seine Verwirklichung durch Notverordnung sichergestellt war. Das zeigte sich deutlich in den großen Ueckermünder und Stettiner Schifferversammlungen, in denen Schiffseigner häufig ihrer Meinung dahin Ausdruck gaben, sie könnten von der Errichtung von Betriebsverbänden, Frachtenausschüssen usw. keine wirkliche Erleichterung ihrer Lage erwarten. Wenn die Verbandszugehörigkeit erzwungen würde, sei das von ihrem Standpunkt aus sehr bedauerlich, obschon nicht mehr zu ändern.

Die daraus gezogene Schlußfolgerung war die immer wiederkehrende Forderung der Errichtung eines pommerschen Betriebsverbandes, wenn schon die Privatschiffahrt zwangsweise organisiert werden sollte, damit die in Pommern ansässigen und dort ihren Beruf ausübenden Schiffer einen unmittelbaren, von keiner anderen Seite abhängigen Einfluß auf die Geschäftsführung nehmen könnten und einen praktisch sichtbaren Vorteil von der Verbandszugehörigkeit durch Auskunfts- und Raterteilung seitens der Geschäftsführung hätten. Diese Wünsche der pommerschen Privatschiffahrt sind bekanntlich nicht erfüllt worden. Man hat es unter dem Vorwand der zu geringen finanziellen Basis und der daraus zu befürchtenden mangelnden Lebensfähigkeit kleinerer Betriebsverbände für richtig gehalten, die pommerschen Schiffer, zum allergrößten Teil gegen ihren Willen, an den für die Gewässer zwiischen Elbe und Oder errichteten sogenannten Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband anzuschließen.

Damit ist das Wort des die Verhandlungen in den Wasserstraßenbeiräten führenden Regierungsvertreters nur zu wahr geworden, man könne der Privatschiffahrt zwar kein Geld, sondern nur Paragraphen geben. Für die pommersche Schiffahrt wird dieses Wort eine besonders schwerwiegende Bedeutung haben, weil die pommerschen Haff- und Boddenfahrzeuge nach ihrer Eigenart nur auf diesen Mündungsgewässern der Oder zu verwenden sind und ihre Eigentümer infolgedessen keine Gelegenheit haben, jemals den Sitz des Verbandes oder auch nur Orte, an denen sich wesentliche Einrichtungen befinden, zu besuchen und unmittelbare Vorteile aus ihrer Verbandszugehörigkeit zu ziehen. Deshalb wird die Verbindung des Verbandes mit diesem Teil seiner Mitglieder sich wahrscheinlich auf die zwangsweise Einziehung der Beiträge beschränken.

Wie aus den letzten Mitteilungen des Mitteldeutschen Schifferbetriebsverbandes zu entnehmen ist, sind die Beiträge bisher nur in ganz geringem Umfange eingekommen, obwohl der Verband schon unter dem 1. Mai bekanntgemacht hatte, daß mindestens die Hälfte des Beitrages sofort zu zahlen sei. Daß die Beiträge nur aus Gründen der wirtschaftlichen Notlage nicht fließen, darf nicht angenommen werden. Denn die Schaffung derart riesiger Verbände wie des „Mitteldeutschen" geschah gerade unter der Devise „Niedrighaltung der Beiträge". Nach diesem Grundsatz werden die Beiträge zweifellos so niedrig angesetzt sein, daß sie jeder auch noch so verarmte Schiffer ohne weiteres zahlen kann. Wenn die Beitragshöhe also nicht der Grund des mangelhaften Einganges sein kann, bleibt nur noch die Annahme mangelnden Interesses der Mitglieder übrig. Mangelndes Interesse liegt zweifellos vor, und es erklärt sich hier aus der Erkenntnis der gänzlichen Unzulänglichkeit aller für eine Verbesserung der Wirtschaftslage in der Flußschiff-

Reisekleidung

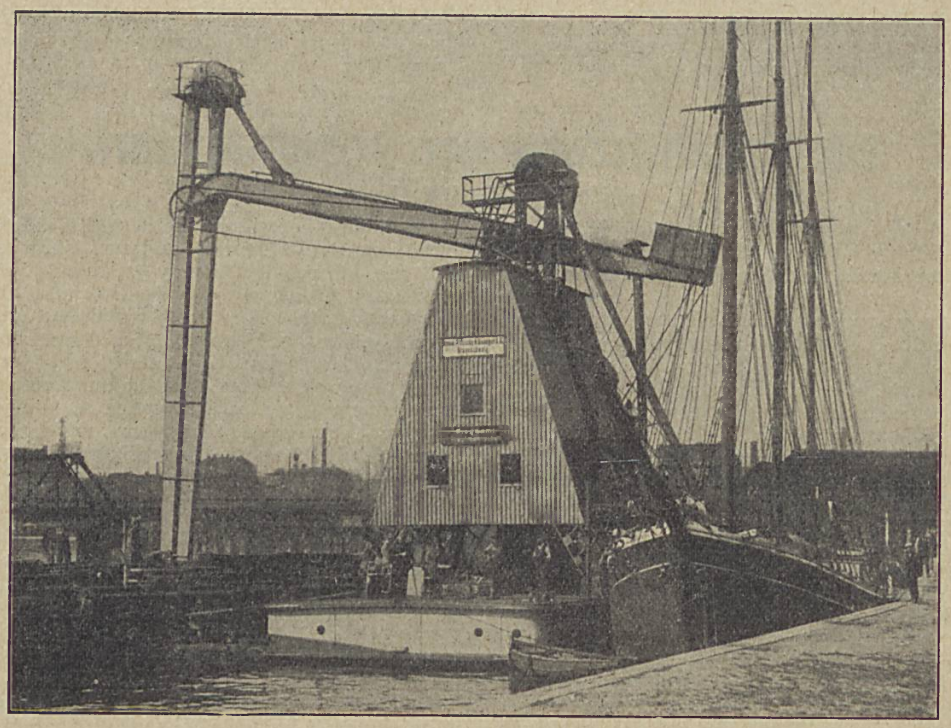
Reisebedarfsartikel, Reisegeschenke

Badeanzüge, Strandanzüge, Bademäntel, Badeschuhe, Badehauben, Sitzkissen usw.

Eingetragenes Warenzeichen

Gebrüder Horst · Stettin

Paradeplatz 18, 19, 20, 21, 22, 23 — Gr. Wollweberstr. 19, 20, 21, 22



Billigster Getreideumschlag

aus Kähnen und Eisenbahnwagen
in Seeschiffe und umgekehrt durch

schwimmende Elevatoren

mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to stündlich

Die Elevatorenverwaltung

der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Fernsprecher 35341 und 34766

fahrt getroffenen Maßnahmen, aus der Tatsache also, daß der Verband dem Mitglied keine Erleichterungen wirtschaftlicher Natur verschafft hat und nach dem Gesagten zumindest für einen großen Teil seiner Mitglieder nicht verschaffen kann. Ob die angeblich geplante Errichtung einer Beratungsstelle für die pommerschen Mitglieder in Ueckermünde an dieser begründeten Einstellung der pommerschen Schiffseigner etwas ändern wird, erscheint fraglich. Wenn die Beratungsstelle ihrem Zweck entsprechen soll und mit einer fachwissenschaftlich geschulten Kraft besetzt wird, werden die Kosten wahrscheinlich so hoch werden, daß die Mitgliedsbeiträge der pommerschen Eigner allein dadurch aufgezehrt werden und für die allgemeinen Zwecke des Verbandes nichts mehr übrig bleibt. An einer solchen Regelung kann der Verband natürlich kein Interesse haben. Werden dagegen die augenblicklich schon in Ueckermünde vorhandenen Geschäftsstellen, etwa der Schifferinnung oder der Transportgenossenschaft, ohne wesentlichen Personalausbau als Beratungsstelle des Verbandes aufgezogen, wird sich an dem bisherigen Zustand selbstverständlich nichts ändern können. Denn was die Beratungsstelle dann dem Schiffseigner bieten kann, konnte er auch schon unter den bisherigen Verhältnissen in Anspruch nehmen. Die Schiffer haben aber gerade an der persönlichen Beratung in allen Fach- und Rechtsfragen das größte Interesse, zumal ihnen die Betätigung und die sonstigen Einrichtungen der Betriebsverbände kaum andere Vorteile bringen können, wie noch nachzuweisen sein wird.

Die Betriebsverbände haben satzungsmäßig die Aufgabe, die Belange ihrer Mitglieder zu fördern. Zu ihren Aufgaben gehört insbesondere die Vertretung der Belange ihrer Mitglieder nach außen namentlich gegenüber den Behörden und den an der Binnenschiffahrt Beteiligten sowie in den Frachtenausschüssen. Diese Formulierung ist recht allgemein gehalten. Sie gibt aber gerade infolge ihrer unbestimmten Ausdrucksweise in Verbindung mit den ähnlich dehnbaren Bestimmungen der Verordnung zur Anpassung einiger Gesetze und Verordnungen an die veränderte Lage der Wirtschaft und Finanzen vom 23. Dezember 1931 die Ermächtigung zu scharfen und tief in die private Wirtschaftssphäre des Einzelnen einschneidenden Maßnahmen. Die beiden Hauptpunkte, an denen die Betriebsverbände ihre Daseinsberechtigung nachweisen sollen, sind Einrichtung von Frachtenausschüssen und Meldestellen. Die Frachtenausschüsse sind paritätisch zusammengesetzt und werden von der zuständigen Aufsichtsbehörde berufen, wobei den Betriebsverbänden die Benennung der Vertreter der Kleinschiffahrt obliegt. Wenn diese Ausschüsse tatsächlich ihre eigentliche Aufgabe der Frachtfestsetzung durchführen, — obwohl sich dem infolge der absolut widerstreitenden Interessen der Beteiligten, aber auch außerhalb der Sache liegender Umstände, wie z. B. Internationalisierung der deutschen Ströme, von vornherein erhebliche Schwierigkeiten in den Weg stellen dürften, — wird das wahrscheinlich zu einer weiteren Verkleinerung der Ladungsbasis in der Flußschiffahrt führen, während ein Erfolg in dem Sinne, wie ihn sich manche Schiffseigner vorstellen, daß nämlich die Frachten unabhängig von dem Gesetz der Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage in bestimmter und jedenfalls auskömmlicher Höhe stabilisiert werden, selbstverständlich nicht eintreten kann. Denn wenn auf diese Weise gearbeitet würde, wanderte schon ein großer Teil der hinsichtlich der Transportkosten empfindlicheren Güter auf andere Verkehrsmittel ab. Aber selbst wenn Uebersetzungen der Frachtraten in dem genannten Sinne vermieden würden, verstärkte schon die amtliche Festsetzung und Veröffentlichung von Beförderungsentgelten die Abwanderungstendenzen aus dem einfachen Grunde, weil jedes andere konkurrierende inländische oder ausländische Verkehrsmittel in die Lage versetzt würde, seine Wettbewerbsmaßnahmen zum Schaden der Flußschiffahrt aufs genaueste und schärfste auszukalkulieren. Es muß allerdings bezweifelt werden, ob es überhaupt möglich ist, für die zahlreichen, außerordentlich verschiedenartigen Verkehrswege und die innerhalb der Flußschiffahrt sehr voneinander abweichenden Verkehrsmittel einigermaßen einheitliche, jedoch wiederum den differenzierten Ablader- und Empfängerwünschen und -bedingungen entsprechende Raten festzulegen.

Die Frage der Errichtung von Meldestellen ist vielleicht nicht so kompliziert, aber die nivellierende Wirkungsweise dieser Organisationen ist unter Umständen noch schädlicher, und zwar dann, wenn sie in dem Sinne arbeiten, wie es manche Schiffseigner wünschen. Das „Reihenladen" wird allerdings von der Eignung der Fahrzeuge abhängig gemacht. Daß aber neben der Eignung des Fahrzeuges auch für viele Ablader die persönliche Eignung des Schiffers und seiner Leute große Bedeutung hat, wird nicht berücksichtigt und kann wahrscheinlich bei diesem System auch nicht berücksichtigt werden, da andernfalls die Anschreibungen nach der Reihenfolge der Fahrzeuge ziemlich gegenstandslos würden. Die größte Gefahr wird aber darin gesehen, daß jeder bei der Meldestelle eingeschriebene Schiffer grundsätzlich Ladung erhält, mag sein Fahrzeug auch noch so unwirtschaftlich arbeiten und er selbst noch so untüchtig und unzuverlässig sein. Hier beginnt die Außerkraftsetzung des wichtigen Grundsatzes der wirtschaftlichen Auslese, daß nämlich die schlechtere Leistung von der besseren verdrängt wird. Hier wird schon in gewissem Grade die treibende Kraft des wirtschaftlichen Fortschritts zum Erlahmen gebracht.

Ganz deutlich wird aber diese Tendenz erst bei Betrachtung der neuesten Aktionen auf dem Gebiet der Zwangsbewirtschaftung der Privatschiffahrt. Der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband hat schon drei „Anordnungen" dieser Art herausgebracht und zwar betreffen sie

1. das Verbot von Mietverträgen, d. h. den Mitgliedern ist verboten, ihre Fahrzeuge an andere zu vermieten, zu verpachten oder in sonstiger Weise die Verfügung über diese an andere zu übertragen,

2. das Verbot von Neubauten. Ausnahmen sollen der Genehmigung des Verbandsvorstandes bedürfen,

3. das Verbot der Umwandlung von Kähnen ohne eigene Triebkraft in Motorkähne. Auch hier sollen Ausnahmen der Genehmigung des Verbandsvorstandes bedürfen. Zuwiderhandlungen gegen alle drei Verbote werden gemäß Satzungsbestimmung mit Ordnungsstrafen bis zu 500.— RM. bedroht.

Die Anordnungen des Betriebsverbandes datieren vom 25. Mai. Der Betriebsverband war also mit der Herausgabe dieser absolut wirtschaftssozialistischen Bestimmungen schneller bei der Hand als die Reichsregierung. Denn der Reichsverkehrsminister hat erst unter dem 26. Mai eine Durchführungsverordnung zu der grundlegenden Verordnung des Reichspräsidenten veröffentlicht, in der es heißt, daß die Oberpräsidenten in Magdeburg, Breslau und Stettin sowie der Regierungspräsident in Potsdam ermächtigt werden, die Vermehrung des in ihren Stromgebieten zur Güterbeförderung bestimmten Schiffsraumes von ihrer Genehmigung abhängig zu machen. Zweifellos konkurrieren die Anordnungen des Mitteldeutschen Schifferbetriebsverbandes in gewisser Beziehung mit dieser Ausführungsverordnung des Reichsverkehrsministers, wenn sich auch die Anordnungen des Betriebsverbandes nur auf die Mitglieder erstrecken können und die Vorschrift der Durchführungsverordnung sich voraussichtlich auf die gesamte Flußschiffahrt, also auch auf die Großschiffahrt, bezieht, da ganz allgemein von der Vermehrung des zur Güterbeförderung bestimmten Schiffsraumes gesprochen wird. Das Verbot von Vermietungen und der Umwandlung von Kähnen ohne eigene Triebkraft in Motorkähne ist allerdings in der Durchführungsverordnung des Reichsverkehrsministers nicht enthalten. Ohne die Frage untersuchen zu wollen, ob der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband überhaupt befugt ist, derartige Anordnungen zu treffen, da jedenfalls schon die Tatsache des Vorliegens einer Durchführungsverordnung des Reichsverkehrsministers darauf hindeutet, daß dieser sich die Regelung der Materie vorzubehalten wünscht, muß festgestellt werden, daß die Anordnungen des Betriebsverbandes nicht einmal geeignet erscheinen, den gewünschten Erfolg zu erzielen. Denn da sich seine Verbote nicht auf die Großschiffahrt erstrecken, ist der unmittelbare Erfolg der Anordnung, daß eine Verbesserung des Schiffsraumes der Kleinschiffahrt radikal verhindert wird, während die Großschiffahrt zumindest nicht allen derartig einschränkenden Bestimmungen unterliegt und weiter modernisieren darf.

Abgesehen davon kann es nicht im Interesse der Kleinschiffahrt liegen, ein so rigoroses Verbot der Durchführung von Erneuerungen und Verbesserungen anzuordnen, da die Nutznießer solcher Bestimmungen nur die untüchtigen, nicht fortschrittlich eingestellten Schiffseigner sind. Wenn die Betriebsverbände anderer Stromgebiete nicht das gleiche Verbot durchführen, ergeben sich außerdem Schwierigkeiten durch das Hinübergreifen von Schiffahrtsbetrieben des einen Stromgebietes in das andere, es sei denn, daß die Freizügigkeit der Schiffahrt überhaupt eingeschränkt oder aufgehoben würde, was sich jedoch praktisch kaum durchführen lassen wird. Die Vorschriften der genannten „Anordnungen" zeigen mit aller Deutlichkeit, wohin die Politik der Betriebsverbände gehen soll, nämlich in Richtung auf eine vollendete Plan-

wirtschaft, die den Schiffsraum und die Ladung nach allgemeinen und gleichen Richtlinien manipuliert und verteilt.

Schon durch die Ausführungsverordnung des Reichsverkehrsministers wird eine gewisse Konzessionspflicht für Schiffsraum eingeführt insofern, als neugebauter oder gekaufter Schiffsraum in den einzelnen Stromgebieten nicht ohne Genehmigung des zuständigen Oberpräsidenten verwendet werden darf. Es liegt auf der Hand, daß diese Genehmigung vorläufig kaum erteilt werden dürfte, da das Ziel der Verordnung offenbar mit den gleichen Mitteln erstrebt wird, mit denen man auch beispielsweise bei der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit arbeitet. Es wird grundsätzlich verkannt, daß es sich bei der Notlage der Flußschiffahrt nicht um ein Verteilungsproblem, sondern um das Problem der Ladungsbeschaffung handelt. Die „Anordnungen" des Mitteldeutschen Betriebsverbandes gehen jedoch noch wesentlich über die Vorschriften der Ausführungsverordnung hinaus, wenn Neubauten überhaupt grundsätzlich verboten werden und sogar die Vermietung, Verpachtung oder sonstige Zurverfügungstellung der Fahrzeuge an Dritte nicht gestattet ist. Danach soll also mit allen Mitteln der heutige Tonnagebestand der Privatschiffahrt kontingentiert und andererseits die vorhandene Ladung nach angeblich gleichen und gerechten Grundsätzen unter die registrierten Schiffer verteilt werden. Das kommt einer völligen Reglementierung des ganzen Gewerbes gleich, die sich dadurch rächen muß, daß nun auch die bisher noch wirtschaftlich arbeitenden Fahrzeuge und Schiffseigner gezwungen werden, den ohnehin schon geringen Verdienst mit im volkswirtschaftlichen Sinn unbrauchbaren und überflüssigen Transportgliedern zu teilen. Die Folge muß eine völlige Erstarrung der Privatschiffahrt und weiter eine unmittelbare Verminderung des Ladungsangebots sein, das in diesem erstarrten und seiner Anpassungsfähigkeit gänzlich beraubten Transportmittel nicht mehr den geeigneten Partner findet. Es muß damit eine weitere Verelendung aller Schiffseigner, auch der wirtschaftlich bisher noch besser gestellten, eintreten, da auch diese nunmehr zwangsläufig die Rentabilität ihrer Fahrzeuge einbüßen, sie die Verzinsung und Amortisation nicht mehr aufbringen und schließlich nicht einmal mehr den notwendigsten Lebensunterhalt finden können.

Wenn die Entwicklung soweit gediehen ist, wird die Privatschiffahrt reif sein, zwangsläufig in eine auch äußerlich verstaatlichte Form überführt zu werden, was wiederum die Möglichkeit schafft, sie mit den anderen Verkehrsmitteln in ein großes Verkehrsunternehmen mit Monopolstellung zusammenzufassen. Wie sich das für den Bestand der Flußschiffahrt auswirken würde, müßte davon abhängen, in wessen Hand das Verkehrsmonopol gelegt würde. Nach Lage der Dinge ist zu erwarten, daß bei Errichtung eines Verkehrsmonopols die Flußschiffahrt so gut wie gänzlich aus der Verkehrswirtschaft ausgeschaltet oder zumindest auf die Erfüllung unbedeutender Aufgaben als Zubringer und im mehr lokalen oder provinziellen Verkehr beschränkt würde.

Die Wirtschaftslage in Polen.

Das Barometer der Krise: Lahmlegung der Investierungstätigkeit. — Bessere Preise für Agrarprodukte. — Die Nöte der Schwerindustrie. — Die gespannte Divisenlage.

Als einer der deutlichsten Gradmesser der die polnische Wirtschaft bedrückenden Depression ist der überaus starke Rückgang der Investierungstätigkeit anzusehen. Nennenswerte Neuanlagen werden nur in Ausnahmefällen vorgenommen und selbst die notwendigen Instandsetzungsarbeiten, wie sie die normale Abnutzung der Produktionsmittel erforderlich macht, werden vielfach unterlassen. Ganz besonders stark ist die Bautätigkeit zusammengeschrumpft, und zwar im ersten Quartal d. J. auf kaum 23 Proz. des Umfanges, der im letzten Vorkrisenjahr 1928 zu verzeichnen war. Die Erzeugung von Produktionsmitteln lag nach Berechnungen des Warschauer Instituts für Konjunkturforschung im ersten Quartal d. J. etwas unter 40 Proz. des Standes von 1928. Aufschlußreich ist ein Vergleich zwischen dem Absatz einheimischer und dem Import ausländischer Maschinen. Seit längerer Zeit schon geht das Absinken des Imports viel schneller vor sich, als es beim Absatz inländischer Maschinen der Fall ist. In den ersten drei Monaten d. J. sind von Erzeugnissen der polnischen Maschinenfabriken etwa 10 Proz. weniger als im letzten Vierteljahr 1931 verkauft worden. In der gleichen Zeit ist aber die Einfuhr ausländischer Maschinen nicht weniger als um 40 Proz. zurückgegangen. Die Erklärung ist natürlich darin zu suchen, daß die Nachfrage sich gegenwärtig vorwiegend nur noch auf Ersatzteile richtet, deren Beschaffung zur Inbetriebhaltung der Werke unumgänglich ist, während Neugründungen bzw. eine Erweiterung der bestehenden Werke nur in seltenen Fällen unternommen werden und man daher auf den bei derartigen Anlagen nötigen Maschinenimport verzichten kann. Die Einfuhr von Maschinen ist im ersten Quartal d. J. auf 9,9 Mill. gegenüber 27,7 Mill. Zl. im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres zurückgegangen.

Der Bedarf an Verbrauchsartikeln ist naturgemäß viel stabiler. Immerhin wird die gegenwärtige Produktion von Verbrauchswaren auf etwa 60 Proz. derjenigen von 1928 geschätzt, da die Industrie heute nur für den laufenden Bedarf arbeitet. Daß der Bedarf an Verbrauchsartikeln in den letzten Monaten im allgemeinen keine Verminderung erfahren hat, hängt mit einer gewissen Festigung der Kaufkraft des ländlichen Bevölkerungsteils zusammen, die auf eine für die Landwirtschaft günstige Preisentwicklung zurückgeht. Die Spitzen der Preisschere haben sich einander genähert. Seit etwa März bis in den Mai hinein stiegen sowohl die Getreide- wie auch die Viehpreise, und wenn diese Steigerung auch von geringen Ausmaßen war, so wurde ihre Bedeutung für die Kaufkraft der Landbevölkerung dadurch potenziert, daß die Preise der Industrieerzeugnisse in der gleichen Zeit unaufhaltsam herunterglitten. Der Preisindex der Waren, die vom polnischen Landwirt verkauft werden, ist in der Zeit vom Januar d. J. bis April von 51,8 auf 59 gestiegen, der Index der Industriewaren in der gleichen Zeit von 74,4 auf 70,2 gesunken (der Preisstand von 1927 = 100). Umfang und Dauer dieser Besserung sollten indessen nicht überschätzt werden. Die Hebung der Getreidepreise ist zu einer Zeit gekommen, da der Landwirt keine großen Vorräte an Getreide mehr hat, und der Schweinebestand hat in diesem Winter ebenfalls bedeutend abgenommen. Ungemindert lastet auf der polnischen Landwirtschaft der Druck ihrer finanziellen Verpflichtungen und immer noch werden die vom Landwirt herausgewirtschafteten Beträge zum großen Teil an den Gläubiger abgeführt.

Es wird mit der Möglichkeit gerechnet, daß die Ernte in diesem Jahr eher gering sein wird. Die gegenwärtigen Vorräte an Weizen sind ausreichend, bei Roggen ist die Notwendigkeit geringer Importe vor der neuen Ernte nicht ausgeschlossen.

Die industrielle Produktion ist in der Zeit vom November v. J. bis März d. J. von 63 auf 52,8 gesunken (1928 = 100). Am schwersten sind die von der Bau- und Investierungstätigkeit sowie vom Export abhängigen Erzeugungszweige getroffen — in erster Linie die Eisenindustrie und der Kohlenbergbau. Die Erzeugung von Walzprodukten hat im ersten Quartal d. J. nur 68 100 to (gegenüber 199 580 to im gleichen Zeitabschnitt 1931) betragen; die im März normalerweise eintretende scharfe Zunahme des Auftragsbestandes ist in diesem Jahr so gut wie gänzlich ausgeblieben und auch die Anfang April vorgenommene Herabsetzung der Eisenpreise um 10 Proz. ist bisher wirkungslos geblieben. Die Hoffnung auf neue Aufträge für den Weiterbau der Eisenbahnmagistrale Kattowitz—Gdingen hat sich bis heute wegen Ausbleibens der erwarteten französischen Anleihe nicht verwirklicht. Die Wiedergewinnung des seit der Pfundkrise verlorenen Sowjetmarktes, dessen Belieferung im vorigen Jahr die Hauptgrundlage der polnischen Eisenproduktion gewesen ist, scheiterte an Finanzierungsschwierigkeiten. Die Kohlenproduktion ist im ersten Qartal d. J. auf 7,2 Mill. to (gegenüber 9,2 Mill. to im Vorjahre) gesunken, entsprechend der Absatzschrumpfung im Inlande und dem durch den englischen Wettbewerb hervorgerufenen Rückgang der Ausfuhr. Eine Wiederbelebung des Exports ist im zweiten Quartal dank dem neuerrichteten „Ausgleichsfonds" ein-

getreten, indem die rentablen Lieferungen auf den Inlands- und die mitteleuropäischen Auslandsmärkte mit Abgaben zugunsten des verlustbringenden Exports auf die sonstigen Märkte belastet wurden.

Hinsichtlich der Lage auf dem Geldmarkt ist zunächst der Rückgang der Einlagen in den Privatbanken festzustellen; von Ende Dezember v. J. bis Ende März sind die befristeten Einlagen von 204,3 Mill. auf 187,8 Mill. Zl., die unbefristeten von 235,9 Mill. auf 225,7 Mill. Zl., die Kreditsaldi auf laufenden Rechnungen von 200,4 Mill. auf 198,6 Mill. Zl. gesunken. Die zunehmende Defizitwirtschaft im Staatshaushalt hat die Regierung zur Inanspruchnahme weiterer 30 Mill. Zl. aus dem dem Schatzamt zustehenden unverzinslichen Kredit bei der Bank Polski genötigt. Der sich verstärkende Druck auf die Notenbank hat diese zu einer Reduzierung der von ihr erteilten Kredite veranlaßt, zumal da auch der Abfluß der Devisen in den letzten Monaten recht stark gewesen ist (abgesehen von den fälligen Staatsschulden wurden im ersten Quartal d. J. Waren- und Bankkredite der Unternehmungen für etwa 80 Mill. Zl. ans Ausland zurückgezahlt). In der Zeit vom 31. Dezember v. J. bis zum 10. Mai d. J. ist der Valuten- und Devisenbestand der Bank Polski von 213,4 Mill. auf 189,6 Mill. Zl., der Goldbestand von 600,4 Mill. auf 544,2 Mill. Zl. gesunken .Zum ersten Mal seit September 1930 hat die Bank Polski, um die schwindenden Devisenbestände zu verstärken, ihren Goldvorrat angegriffen, indem sie im März und Anfang Mai d. J. Gold für 65 Mill. Zl. verkaufte. Die von der Leitung der Bank seit längerer Zeit schon unternommenen Versuche, die Regierung von der Notwendigkeit einer Einschränkung des freien Devisenverkehrs zu überzeugen, haben den Erfolg gehabt, daß sich der Verband der polnischen Banken und Bankiers und die Bank von Polen dahin verständigt haben, daß sie mit Wirkung vom 7. Juni den Verkauf fremder Devisen und Valuten in Polen gewissen Einschränkungen unterwerfen, jedoch einstweilen nur insoweit, als bei Kaufaufträgen auf fremde Devisen und Valuten, welche die Banken von ihrer Kundschaft erhalten, Fälle von Kapitalflucht ins Ausland oder von Thesaurierung ausländischer Zahlungsmittel vorzuliegen scheinen. Die Banken haben sich verpflichten müssen, in solchen Fällen fremde Devisen und Valuten nicht mehr abzugeben, dagegen soll der ganze ordentliche Devisenbedarf der polnischen Wirtschaft zur Bezahlung von Importen, zur Zahlung von Zinsen aus Auslandsverpflichtungen und Rückzahlung solcher Verpflichtungen sowie der Devisenbedarf polnischer Reisender ins Ausland weiter uneingeschränkt gedeckt werden können. Die Entscheidung darüber, ob die letztgenannten Bedarfsfälle vorliegen, oder aber Verdacht von Kapitalflucht bezw. Thesaurierung von Auslandsvaluten steht jeder einzelnen Bank zu und unterliegt keiner weiteren Kontrolle durch die Bank von Polen.

Ferner haben sich die Banken der Bank von Polen gegenüber verpflichtet, ausländische Wertpapiere und polnische Auslandsanleihen dem polnischen Käufer nur gegen Hergabe von fremden Devisen und Valuten zu verkaufen.

Bankdirektor Johannes Semmelhack 50 Jahre alt.

Am 14. Juni 1932 feiert Johannes Semmelhack, Direktor der Dresdner Bank, Filiale Stettin, seinen 50. Geburtstag. Wie viele der pommerschen Wirtschaftsführer ist auch Direktor Semmelhack kein geborener Pommer. Er entstammt einer hannoverschen Landwirtsfamilie, besuchte das Realgymnasium in Stade, erhielt aber bereits seine berufliche Ausbildung bei der Darmstädter Bank, Filiale Stettin. Im Jahre 1908 wurde er Prokurist, 1912 stellvertretender, 1919 Direktor dieses Unternehmens. Nach Auflösung der Darmstädter Bank wurde Direktor Semmelhack in die Direktion der Dresdner Bank, Filiale Stettin, berufen. An Stelle des Konsuls Schneider i. Fa. Wm. Schlutow wurde Direktor Semmelhack 1925 in das Vorsteheramt der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin gewählt und nach der Umwandlung in eine Handelskammer in diese als Vertreter seines engeren Berufskreises übernommen. Direktor Semmelhack ist Vorsitzender des Börsenvorstandes, Abteilung Wertpapierbörse, Vorsitzender der Fachkommission für Geld-, Bank- und Börsenwesen und Mitglied des Ehrengerichts der Stettiner

Börse. Er ist ferner Mitglied der Haushaltskommission der Handelskammer, der Zulassungsstelle für Wertpapiere an der Stettiner Börse, des Fachausschusses für den Großhandel, des Fachausschusses für das Verkehrsgewerbe, des Allgemeinen Kaufmännischen Schiedsgerichts und des Aufsichtsrats des Baltischen Verlages G. m. b. H. Außer diesen Aemtern im Rahmen der Handelskammerarbeit ist Direktor Semmelhack Mitglied und Beigeordneter des Bezirksausschusses Stettin der Reichsbank und Mitglied des Aufsichtsrats der Stettiner Städtischen Werke A.-G., der Stettiner Oderwerke A.-G., der Stettiner Oelwerke A.-G., Stettin-Züllchow, der Aktiengesellschaft der Chemischen Produkten-Fabriken Pommerensdorf-Milch, der Stettiner Straßeneisenbahn-Gesellschaft, Stettin.

Stettin und Pommern haben der vielseitigen und klugen Arbeit dieses hervorragenden Bankfachmannes vieles zu verdanken. Mit dieser Feststellung verbinden wir alle guten Wünsche für Glück und erfolgreiche Arbeit unseres verehrten Förderers in den nächsten 25 Jahren.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel" bringt Gewinn

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Die Entwicklung des Außenhandels. Seitdem Schweden den Goldmünzfuß aufgegeben hat, hat der Außenhandel unter derartig außergewöhnlichen Verhältnissen gestanden, daß die theoretisch wahrscheinlichen Folgen der Kronenentwertung nicht eintreten konnten, schreibt „Svensk Finanstidning" in ihrer Beurteilung der schwedischen Handelsbilanz am 1. Mai. In diesem Handelskrieg aller gegen alle, der in ununterbrochen steigendem Maße das bemerkenswerteste Kennzeichen unserer Zeit ist, gibt es keine Milderung durch Valutaverschlechterung. Auch scheint die Erfahrung immer deutlicher zu lehren, daß man auch mit Zöllen nicht weiter kommen kann. Es bleibt nur der Schluß übrig, daß der langwierige Weg der Anpassung doch der einzig mögliche sei.

In gewisser Beziehung darf auch gesagt werden, daß wir in dieser Beziehung etwas weiter gekommen sind. Wenn auch im April ein Einfuhrüberschuß von annähernd 38 Millionen Kr. erreicht worden ist, so muß dabei doch daran erinnert werden, daß dieser Monat keineswegs als normal bezeichnet werden kann. Einesteils hat die Einfuhr wegen der Angst vor neuen Zöllen eine künstliche Steigerung erfahren und dann ist auf der anderen Seite der schwedische Hauptausfuhrartikel durch den Lohnkampf in der Holzmasseindustrie lahmgelegt worden.

Trotzdem konnte doch eine Minderung der Einfuhr um 21 Prozent erreicht werden, während der Ausfuhrrückgang nur 14 Proz. beträgt.

Besonders deutlich tritt diese Tendenz in dem Ergebnis der ersten vier Monate dieses Jahres zu Tage, wobei jedoch die vielen, durch die Entwicklung bedingten, gelegentlichen Verschiebungen berücksichtigt werden müssen. Ungeachtet unleugbar forcierter Einfuhr ist diese dennoch um 67 Mill. Kr. zurückgegangen, während die Ausfuhrsenkung sich nur auf 32 Mill. Kr. belaufen hat. Das bedeutet, daß einer Senkung der Ausfuhr um 11 Prozent eine Drosselung der Einfuhr um 15 Prozent gegenübersteht. Der Einfuhrüberschuß hat sich damit um 35 Mill. Kr. verringert.

So außerordentlich ungewiß die Zukunftsaussichten auch sein mögen, so vermag man doch schon jetzt zu erkennen, in welchem Takt die beginnende Anpassung während des übrigen Teils dieses Jahres sich fortsetzen wird. Höchstwahrscheinlich wird die sinkende Kaufkraft eine weitere Anpassung erzwingen. Dazu kommt, daß der verbleibende Teil des Jahres für die Handelsbilanz am ungünstigsten ist. Jedenfalls darf man annehmen, daß die schon im ersten Jahresdrittel eingetretene Verschiebung zwischen Ein- und Ausfuhr sich in einer Minderung der Passivität der schwedscheni Handelsbilanz um rund 100 Mill. Kr. auswirken wird. Der dann verbleibende Einfuhrüberschuß von vielleicht 200 Mill. Kr. wäre aber durch eigene Reserven leicht auszugleichen. Voraussetzung ist dabei natürlich, daß Schweden von jeglicher Kapitalausfuhr absieht und daß sich die Rücknahmen ausländischer Investierungen fortsetzen.

April (in Mill. Kr.)	1913	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Einfuhr	73,2	134,8	135,6	207,0	150,5	129,1	102,3
Ausfuhr	63,6	118,3	87,9	150,0	120,3	76,6	65,5
Einfuhrüberschuß	-9,6	-16,5	-47,7	-57,0	-30,2	-52,5	-36,8
Januar/April							
Einfuhr	257,0	473,2	425,3	507,2	547,5	446,5	379,1
Ausfuhr	200,3	400,0	344,9	433,1	441,3	292,4	260,3
Einfuhrüberschuß	-56,7	-73,2	180,4	74,1	106,2	154,1	-118,8

Die kommende Devisengesetzgebung. Der von der schwedischen Regierung vorgelegte Gesetzvorschlag über Zahlungen ans Ausland enthält die folgenden Bestimmungen: Falls ein Clearingabkommen zwischen Schweden und dem betreffenden Lande abgeschlossen ist, soll die Zahlung schwedischerseits an Sveriges Riksbank geleitet werden. Zahlungen für Länder, mit denen ein Clearingabkommen nicht besteht, sollen auf Sperrkonto bei der Reichsbank oder dazu bestimmten Banken eingesetzt werden. Es handelt sich um eine Bereitschaftsmaßnahme. Das Gesetz soll also nur im Notfall in Kraft treten nach vorheriger Fühlungnahme mit der Reichsbankleitung. Es handelt sich nicht um Begrenzung der Valutenzuteilung, sondern nur um Zahlungsausgleich zwischen Schweden und anderen Ländern.

Der Handelsminister weist in seiner Begründung auf die Volutenrestriktionen in vielen Ländern hin. Trotz diplomatischer Bemühungen ist es meistens nicht gelungen, Milderungen zu erzielen. Der Zustand sei auf die Dauer unhaltbar. Der vorliegende Antrag soll die bestehenden Schwierigkeiten überbrücken. Eine derartige Zahlungsregelung sei zum großen Vorteil für die Exporteure. Wenn Clearingabkommen zwischen den einzelnen Staaten zustande kommen, würden den Exporteuren große Schwierigkeiten entstehen, wenn Schweden hieran nicht beteiligt wäre. In welchem Umfange die Vollmacht, die die Regierung erbittet, in Frage kommen werde, sei vorläufig nicht abzusehen; es hänge von der handelspolitischen und valutarischen Entwicklung ab.

Neue Zollerhöhungen bevorstehend. Dem schwedischen Reichstag liegen Anträge auf neue Zollerhöhungen vor. Eine Anzahl bisher zollfreier vegetabilischer Fettarten und Oele, die hauptsächlich Rohwaren zur Margarineherstellung, Seifen- und Lichtfabrikation darstellen, sollen mit 7 Kr. per 100 Kr. verzollt werden. Der Margarinezoll soll von 15 auf 20 Kr. per 100 kg. und der Zoll auf Seife von 10 auf 13 Kr., für Schmierseife von 5 auf 8 Kr. auf 100 kg. erhöht werden. Ferner soll der Zoll auf Oele, die in Glas- oder Tongefäßen eingeführt werden, von 5 auf 7 Kr. heraufgesetzt werden. Von den neuen Zöllen sollen Fette zur Stearinherstellung ausgenommen sein. Die neuen Zölle sollen bis zum 30. Juli 1935 gelten und 1 bis 2 Mill. Kr. einbringen.

In seiner Begründung zu diesen Zollerhöhungen führt der Steuerausschuß an, daß sie einen Gewinn in der Handelsbilanz von 4 bis 6 Mill. Kr. ergeben würden (gemeint ist wahrscheinlich eine Verringerung der Einfuhr). Der Ausschuß führt an, daß durch diese Zollerhöhungen Ausgaben zur Bekämpfung der sonst unausbleiblichen Steigerung der Arbeitslosigkeit vermieden werden könnten. Die in Frage kommenden Fabriksleitungen haben nämlich erklärt, daß es ihnen durch die Zollerhöhungen möglich sein würde, den Betrieb auf der Svea-Oelfabrik in Kalmar fortzusetzen und den bei der Oelfabrik in Karlshamm wieder in voller Ausdehnung aufzunehmen. Die Oelindustrie in einem nordeuropäischen Lande habe systematisch Oele nach Schweden unter den einheimischen Preisen verkauft, welche unter dem Schutz der Zölle im eigenen Lande aufrechterhalten werden. Dieser Prerisdruck dumpingartigen Charakters habe die Stillegung der Fabrik in Karlshamm erzwungen. Der Preisunterschied zwischen Margarine und Butter werde durch die vorgeschlagenen Zollerhöhungen nicht wesentlich verändert*).

Neuer Zollermächtigung der Regierung. Die schwedische Regierung hat vom Reichstage das Recht verlangt, Zuschlagszölle bis zur dreifachen Höhe der gegenwärtig geltenden Zölle einzuführen bzw., wenn die Waren zollfrei sind, bis zu ein Viertel des Werts der Ware. Diese Ermächtigung soll nur für die Zeilt gelten, in der der Reichstag nicht versammelt ist. Die Regierungsbeschlüsse müssen dem nächsten Reichstage 10 Tage nach dessen Eröffnung vorgelegt werden und dürfen, falls der Reichstag sie nicht genehmigt, 10 Tage nach der Beschlußfassung wieder aufgehoben werden. Die Verordnung soll bis zum 30. Juni 1933 gelten. Sie soll die Verordnung von 1923 ersetzen, die bisher von Jahr zu Jahr verlängert wurde. Die alte Verordnung bezog sich nur auf Waren „aus gewissen Ländern", während die neue allgemeine Gültigkeit haben soll. Praktisch sollen also die Befugnisse der Regierung erheblich erweitert werden, so daß sie die Möglichkeit haben wird, prohibitiv wirkende Zölle auf alle ausländischen Waren mit sofortiger Wirkung auf dem Verordnungswege einzuführen.

Autovermietung Augustastr. 16
ohne und mit Fahrer

Selbstfahrer Union Deutschlands e. V. (S. U. D.)
Fernruf 329 09. Verlangen Sie unsere Drucksachen!

*) Während des Druckes trifft die Meldung ein, daß der Reichstag in beiden Kammern das Gesetz abgelehnt hat.

Norwegen.

Verlängerung des Herings-Ausfuhrgesetzes. Die Regierung wird dem Storting einen Vorschlag über ein provisorisches Gesetz zuleiten, nach dem das frühere Gesetz vom 5. 3. 30 über die Ausfuhr von Groß- und Frühjahrshering durch ein neues provisorisches Gesetz ersetzt werden soll. Das neue Gesetz soll bis zum Ablauf des Jahres 1935 Geltung haben. Der Regierung wird die Ermächtigung gegeben, das Gesetz sowohl für Frischhering wie für Salzhering in Anwendung zu bringen. Im Gegensatz zu dem bisherigen Gesetz werden Uebertretungen bestraft werden. In dem neuen Gesetzesvorschlag wird ausdrücklich festgesetzt, daß unter der Bezeichnung „Frischhering" gefrorener Hering und überhaupt Hering, der nicht konserviert ist, zu verstehen ist.

Aus Haugesund wird gemeldet, daß gegen die Verlängerung des Heringsgesetzes in einer Massenversammlung, die von Fischern aus Skudesnes und Umgegend einberufen war, mit der Begründung Einspruch erhoben wurde, daß eine Verlängerung des Heringsgesetzes für die Fischer die größten Nachteile zur Folge haben werde.

Dänemark.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 96,4 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 97,2 Mill. Kr., mithin der Ausfuhrüberschuß 0,8 Mill. Kr.

Freier Devisenverkehr ab 31. August d. J.? Die Verhandlungen zwischen den Parteien in der Valutafrage führten zu einer Einigung unter den vier Parteien des Reichstags. Der Hauptpunkt des Vergleichs ist die Bestimmung, daß die Valutazentrale und die Ablieferungspflicht für ausländische Valuta am 31. August verschwinden. Unter gewissen Bedingungen kann jedoch die Frist zur Aufhebung der Valutagesetzgebung für kurze Zeit verlängert werden. Voraussetzung ist, daß in der bisherigen Kronenpolitik eine Aenderung eintritt dergestalt, daß der Kronenkurs unter Berücksichtigung des inneren und äußeren Wertes der Krone festgesetzt wird.

Halbierung der Kohleneinfuhr aus Polen. Wie verlautet, hat die Valutazentrale den Importeuren polnischer Kohle sowie den Vertretern polnischer Gruben mitgeteilt, daß künftig an Devisen für die Kohleneinfuhr aus Polen nur noch 50% derjenigen Menge bewilligt werden, die im Vorjahr aus Polen eingeführt worden ist. Wie es heißt, soll auf diese Weise englischen und schottischen Gruben die Möglichkeit gegeben werden, noch mehr in das Geschäft mit Dänemark zu kommen.

England-Propaganda wird immer stärker. Im Zusammenhange mit dem Besuch von dreizehn englischen Parlamentariern in Kopenhagen, der naturgemäß von der dänischen Presse mit allen erdenklichen Mitteln auch wieder propagandistisch ausgewertet wird, ist ein Interview von Interesse, das ein Vertreter der „Berlingske Tidende" mit dem englischen Staatssekretär Major Colville seinem Blatte kabelt. Es heißt darin, daß man nach der Ottawa-Konferenz zu niederen Zollsätzen nicht nur innerhalb des Empire zu gelangen hoffe, sondern auch mit denjenigen Ländern, die eine intensivere Zusammenarbeit im Außenhandel mit England wünschten. Ohne die Bedeutung dieser Aeußerung im Augenblick zu überschätzen, sei doch darauf hingewiesen, daß sich die englische Regierung mit dem Artikel 7 des englischen Zollgesetzes, der ausländischen Staaten gegenüber eine gewisse Zollbegünstigung vorsieht, einen Weg offen gelassen hat, im Sinne dieser Aeußerungen vorzugehen.

Neufassung des Gesetzes über Motorfahrzeuge. Die Bestimmungen des neuen Gesetzes vom 14. April 1932 über Motorfahrzeuge, die mit dem 1. Juli d. J. in Kraft treten, ändern in wichtigen Punkten das alte Gesetz betreffend Motorfahrzeuge ab. Von den Aenderungen ist besonders die Neufassung des § 6, Absatz 2 über die Anordnung der Bremsen zu bemerken, da in der vorliegenden Neufassung nicht mehr die Bestimmung der unabhängig voneinander wirkenden Bremsen enthalten ist.

Lettland.

Außenhandel. In den ersten 4 Monaten d. J. betrug der Wert der Einfuhr 25,2 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 31,5 Mill. Lat, mithin der Ausfuhrüberschuß 6,3 Mill. Lat. Für die entsprechende Zeit 1931 lauteten die Zahlen Einfuhr 62,3 Mill. Lat, Ausfuhr 44,9 Mill. Lat, Einfuhrüberschuß 17,4 Mill. Lat. Im Vergleich zum Vorjahre ging also die Einfuhr um 37,1 Mill. Lat, die Ausfuhr aber bloß um 13,4 Mill. Lat zurück.

Schiffahrt. Im April d. J. zeigte der seewärtige Verkehr in den drei Haupthäfen Lettlands folgende Zahlen:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
Riga	72	56 755	65	53 239
Libau	37	21 562	37	19 339
Windau	36	19 579	41	23 041

Der Gesamteingang war im April d. J. 145 Schiffe mit 97 896 Nrgt. gegenüber 161 Schiffen mit 112 962 Nrgt. im April v. J.

Das Ergebnis der litauisch-lettländischen Wirtschaftsverhandlungen. Der aus Riga zurückgekehrte Leiter der litauischen Delegation Dobkevicius erklärte in einer Presseunterredung, daß die Aufgabe der litauischen Delegation bei den litauisch-lettländischen Wirtschaftsverhandlungen darin bestanden hat, die völlige Handelsfreiheit wiederherzustellen, wie sie vor Einführung der Erschwerungen bestanden hat. Während der Verhandlungen stellte es sich heraus, daß dieses Ziel aus formellen Gründen kaum zu erreichen sei. Infolgedessen wurde ein provisorisches Abkommen getroffen, in dem die Freiheit des Handels grundsätzlich anerkannt wird und die bestehenden Erschwerungen vermindert werden. Ein vorläufiges Abkommen wurde deswegen getroffen, weil es Fragen gibt, die noch der näheren Prüfung bedürfen, wie z. B. die Frage der Handelsumsätze im kleinen Grenzverkehr. Das vorläufige Abkommen soll am 22. Juni durch ein endgültiges Abkommen ersetzt werden.

Verlängerung des Bankenmoratoriums in Lettland. Der Rat der Bank von Lettland hat sich mit der Frage des Moratoriums für die lettländischen Privatbanken beschäftigt, das am 31. Mai d. J. ablief. Die Mehrzahl der Mitglieder des Rates lehnte den Plan einer Teilung der Banken in zwei Kategorien, wobei für die eine das Moratorium aufgehoben werden, für die andere dagegen bestehen bleiben sollte, ab. Auch das lettländische Ministerkabinett stellte sich in seiner der Frage des Bankmoratoriums gewidmeten Sitzung auf den gleichen Standpunkt. Da die Möglichkeit einer vollständigen Aufhebung des Bankenmoratoriums am 31. Mai d.J. als nicht gegeben angesehen wurde, beschloß das Ministerkabinett, das Moratorium in seiner bisherigen Form bis zum 30. Juni d. J. zu verlängern.

Konkurse. Im April d. J. wurden 29 Konkurse mit 1 851 000 Lat gemeldet, im April v. J. 11 Konkurse mit 524 000 Lat.

Estland.

Starke Zollerhöhungen. Entsprechend den Vorschlägen des estländischen Wirtschaftsministeriums betreffend Milderung des bestehenden Einfuhrmonopols hat die Regierung zum 2. Juni d. J. 8 Uhr m. telegraphisch für 100 Warengruppen die Einfuhrzölle erhöht. Es handelt sich u. a. um Autos, Grammophone, Schallplatten, Filme, Seidenwaren, Spitzen, Reis usw. Die Zollerhöhungen betragen bis zu 400%. Zunächst müssen aber zur Einfuhr auch dieser Waren noch Einfuhrlizenzen beschafft werden, die Befreiung vom Einfuhrmonopol soll aber bald erfolgen.

In der Redaktion des „Ostsee-Handel" kann die spezielle Liste der Zollerhöhungeng eingesehen werden.

Der Warenaustausch zwischen Estland und England. In der Sitzung des Außenhandelsrates gelangte das Problem des estländisch-englischen Warenaustauschs zur Beratung, wobei festgestellt wurde, daß England nach Estland bedeutend weniger Waren liefert, als aus Estland nach England ausgeführt werden. Angesichts der Wichtigkeit des englischen Marktes für estländische Erzeugnisse sowie des Umstandes, daß die englische Regierung in letzter Zeit mehrfach auf die andauernde Aktivität der Handelsbilanz zugunsten Estlands hingewiesen hat, wurde beschlossen, die Einkäufe in größerem Maße als bisher nach England zu legen. Das estländische Wirtschaftsministerium hat mit Hilfe des Lizenzsystems diesen Weg in letzter Zeit bereits eingeschlagen. Die Maßnahmen des Ministeriums wurden vom Außenhandelsrat gebilligt. Gleichzeitig wurde die Bildung einer Gesellschaft in Estland angeregt, die die Propaganda für die wirtschaftliche Annäherung zwischen Estland und England übernehmen soll.

Weizeneinfuhr. Die estländische Regierung hat beschlossen, die Genehmigung zur Einfuhr von 2000 to ausländischen Weizens zu erteilen, da die Weizenvorräte der Großmühlen zu Ende gehen. Nur die Rotermann-Werke verfügen noch über einigermaßen ausreichende Vorräte, während die beiden anderen Großmühlen — Puhk und ETK —

das Vermahlen von Weizen bereits haben einstellen müssen. In welchem Verhältnis die Lizenzen zur Weizeneinfuhr unter die genannten Großmühlen verteilt werden, steht noch nicht fest.

Litauen

Belgisches Eisenbahnmaterial für Litauen. Die litauisch-belgischen Verhandlungen über ein Tauschgeschäft, bei dem belgisches Eisenbahnmaterial im Tausch gegen litauisches Holz erworben werden sollte, haben sich zerschlagen, da man sich über die Grundlage des Geschäfts nicht einigen konnte. Das litauische Verkehrsministerium hat sich daraufhin entschlossen, das Eisenbahnmaterial bei den betreffenden belgischen Firmen zu kaufen. Die Eisenbahnverwaltung hat insgesamt 13 000 to Eisenbahnschienen im Gesamtwerte von 6 Mill. Lit erworben, wobei die Zahlung ratenweise bis zum Jahre 1937 erfolgt und die jährliche Verzinsung des Kredits 6,3% beträgt. Die erste Sendung Eisenbahnschienen soll drei Monate nach Abschluß des Vertrages geliefert werden.

Uebernahme des litauischen Zündholzmonopols durch eine amerikanische Bankengruppe? Wie verlautet, wird das Kreuger-Zündholzmonopol in Litauen nach der Beendigung des Konkursverfahrens gegen den Kreuger-Konzern in Stockholm in den Besitz einer amerikanischen Bankengruppe übergehen, die zu den größten Gläubigern Kreugers gehört. — Bekanntlich hat Litauen für die Gewährung des Zündholzmonopols vom Kreuger-Konzern noch einen Restteil der 60 Mill. Lit-Anleihe in Höhe von 20 Mill. Lit zu erhalten. Ob die amerikanische Bankengruppe Litauen auch die 20 Mill. Lit zahlen wird, ist hier noch nicht bekannt.

Inbetriebnahme der von Kreuger errichteten Papierfabrik. Die Papierfabrik, die bekanntlich von Kreuger auf Grund des Monopolvertrages errichtet werden mußte, soll im Juli eröffnet werden. Die Montagearbeiten sind bis auf einige Kleinigkeiten beendigt. Die Produktionskapazität der Fabrik beträgt 4000 to Papier im Jahr.

Sanierung der Deutschen Genossenschaftsbank. Die Deutsche Genossenschaftsbank in Kowno ist gezwungen, eine Sanierung vorzunehmen. Bereits in der letzten Generalversammlung wurden starke Bedenken gegen die Bewertung verschiedener dubioser Forderungen durch die Geschäftsführung geäußert und eine Sanierung empfohlen. Diese Minderheit konnte sich aber nicht durchsetzen. Mittlerweile hat die Kreditinspektion des litauischen Finanzministeriums die Forderung gestellt, entweder die Bank zu liquidieren oder zu sanieren. Während vor etwa drei Monaten nur etwa 400 000 Lit Verluste von dem zwei Millionen Lit betragenden Genossenschaftskapital bei richtiger Geschäftsführung hätten festgestellt werden müssen, beläuft sich der Betrag jetzt auf etwa eine Million. Die Geschäftsführung hat sich über die für Genossenschaften geltenden Grundsätze hinweggesetzt und Kredite gewährt, die nicht in den Rahmen ihrer Tätigkeit hingehören. Wenn auch nicht der gesamte Betrag als verloren gelten kann, so dürfte etwa die Hälfte, erst in einigen Jahren, in die Bank zurückfließen. Eine Liquidation dieses für die deutsche Minderheit so wichtigen Unternehmens soll unter allen Umständen verhindert werden und ein Wechsel in der völlig unzulänglichen Geschäftsführung erfolgen.

Polen.

Erstrebte Einschränkung der deutschen und Förderung der englischen Einfuhr. Polnischen Pressemeldungen zufolge wird die Gründung einer polnisch-englischen Handelskammer mit dem Sitz in London vorbereitet. Im Zusammenhang damit hat die Handels- und Gewerbekammer in Krakau eine Rundfrage an die Industrie- und Handelsfirmen des Krakauer Bezirks gerichtet und um genaue Unterlagen über die Art und den Umfang des bisherigen Warenaustausches mit England ersucht. Neben einer Belebung der polnisch-englischen Handelsbeziehungen handelt es sich hier in erster Linie darum, die Einfuhr, insbesondere von Metallhalbfabrikaten und Metallwaren aus Deutschland durch solche aus England zu ersetzen. Auch glaubt man dadurch einen größeren Absatz von Artikeln der polnischen Landwirtschaft nach England erzielen zu können.

Kein vollständiger Aufkauf der Gdingen-Amerika-Linie durch die polnische Regierung. Der Vertrag zwischen der polnischen Regierung und den dänischen Aktionären der Transatlantischen Schiffahrtsgesellschaft „Gdingen-Amerika-Linie" wurde am 25. Mai unterzeichnet. Aus den jetzt bekanntgewordenen Einzelheiten geht hervor, daß die dänische Gruppe entgegen bisherigen Pressemeldungen nur einen Teil ihres Aktienpakets abgetreten hat, indem sie eine Beteiligung in Höhe von 25% an dem insgesamt 9 Mill. Zl. betragenden Kapital weiter behält. Die polnische Regierung hat für die von den Dänen abgetretenen 23% Aktien einen Gesamtbetrag von 4½ Mill. Zl. in langfristigen Obligationen der Landeswirtschaftsbank zu zahlen. Gleichzeitig hat die dänische Gruppe die auf den Schiffen der Linie lastende Schuld von 9 Mill. Zl. annuliert.

Eisenbahn Kattowitz—Gdingen. Unter Bezugnahme auf die „Europe Nouvelle" melden polnische Blätter, daß Herriot dem Plane zustimme, der Französisch-Polnischen Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Kattowitz—Gdingen eine kurzfristige Anleihe in Höhe von 200 bis 300 Mill. Frcs. mit polnischer Staatsgarantie zu gewähren. Falls die Auflegung der etwa gleich hohen zweiten Tranche der im Vertrage der Gesellschaft mit Polen vorgesehenen Anleihe in Frankreich nicht möglich sein würde, soll der Betrag von der polnischen Regierung an das französische Schatzamt nach kurzer Zeit zurückgezahlt werden.

Ungünstige Lage der Zementindustrie. Von den insgesamt 16 in Polen bestehenden größeren Zementfabriken (mit mindestens je 20 Arbeitern) sind gegenwärtig nur 3 in Betrieb gegenüber 8 bzw. 12 in den beiden letzten Vorjahren. Die Arbeitsstundenzahl beträgt gegenwärtig 22 000 wöchentlich gegenüber 36 000 bzw. 143 000 in den Jahren 1930 bzw. 1931. Eine Besserung der Beschäftigungslage kann für die nächsten Monate mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Auftragsbestand nicht erwartet werden.

Wechselproteste. Nach Angaben des Statistischen Hauptamts in Warschau sind im April d. J. 326 000 Stück Wechsel im Werte von 76,7 Mill. Zl. (gegenüber 369 000 im Werte von 86,6 Mill. Zl. im März d. J. und 428 300 Stück im Werte von 110,6 Mill. Zl. im April v. J.) zu Protest gegangen. Die Verringerung der Wechselproteste geht auf den Rückgang der Umsätze und die Zunahme von Bartransaktionen im polnischen Handel zurück.

Freie Stadt Danzig.

Der Seeverkehr. Im Mai d. J. sind in den Hafen Danzig eingekommen 317 Schiffe mit 200 860 Nrgt., davon ohne Ladung 179 Schiffe mit 118 219 Nrgt. und ausgegangen 314 Schiffe mit 204 628 Nrgt., davon ohne Ladung 31 Schiffe mit 13 814 Nrgt.

Gegenüber dem Monat Mai 1931 sind im Mai d. J. weniger eingekommen 226 Schiffe mit 158 005 Nrgt. und weniger ausgegangen 237 Schiffe mit 152 973 Nrgt.

Die Holzausfuhr. Im laufenden Jahre hat die Konjunktur für den Holzexport über den Danziger Hafen, nicht zuletzt bedingt durch wirtschaftspolitische Maßnahmen westeuropäischer Länder, im Vergleich zum Vorjahre eine nicht unwesentliche Verminderung erfahren, wie sie aus folgender Uebersicht hervorgeht. Es betrug der Holzexport über den Danziger Hafen in Tonnen:

	1931	1932
im Januar	56 241,0	35 493,3
„ Februar	46 214,6	49 122,8
„ März	51 492,2	54 394,3
„ April	99 963,7	56 600,0
Insgesamt:	253 911,5	195 610,4

Es ist somit ein Rückgang um 58 301,1 to gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres zu verzeichnen. Es wird befürchtet, daß in den kommenden Monaten eine weitere Verminderung der seewärtigen Holzausfuhr über Danzig eintritt.

Tschechoslowakischer Transit über Danzig. Eine Abordnung des Danziger Hafenrats weilt zurzeit in der Tschechoslowakei, um über Möglichkeiten zu einer stärkeren Benutzung des Danziger Hafens für die tschechoslowakische Ein- und Ausfuhr zu verhandeln. Die Einladung an die Abordnung ist vom Verband der tschechoslowakischen Industrie- und Handelskammern ausgegangen.

Englische Kohle in Danzig. Die polnische Presse stellt mit Besorgnis fest, daß das Eindringen der englischen Kohle in das Danzig-polnische Zollgebiet andauert. Soeben ist in Danzig ein Transport englischer Kohle im Umfange von 2000 to eingetroffen, der für die Danziger Werft bestimmt ist. — Die zunehmende Konkurrenz der englischen gegen die polnische Kohle auf dem skandinavischen Markt kommt u. a. in den Zahlenangaben zum Ausdruck, die sich auf die Belieferung Dänemarks in den ersten vier Monaten d. J. beziehen. Es wurden in dieser Zeit 365 440 to

polnische Kohle im Werte von 5,7 Mill. Kr. nach Dänemark geliefert gegenüber 395 100 to im Werte von 6,3 Mill. Kronen in den ersten vier Monaten v. J. Gleichzeitig mit dieser Verringerung der polnischen Kohlenlieferungen ging eine Steigerung des englischen Kohlenexports nach Dänemark vor sich, der in der Berichtszeit 572 790 to im Werte von 15,3 Mill. Kr. gegenüber nur 449 900 to im Werte von 13,9 Mill. Kr. im Vorjahre erreicht hat. In dem Maße, wie die laufenden Lieferverträge erledigt werden, wird mit einem weiteren Sinken des polnischen Kohlenexports nach Dänemark gerechnet.

Von der Schichauwerft. Wie aus Danzig gemeldet wird, hat die dortige Schichau-Werft Sowjetaufträge für den Bau von zwei Kühlschiffen und einem Schlepper erhalten.

Rußland.

Der Inhalt des deutsch-russischen Zolltarifabkommens. Das kürzlich unterzeichnete deutsch-russische Zolltarifabkommen ist unter strengster Wahrung der Interessen der deutschen Produktion abgeschlossen worden. Das Abkommen erstreckt sich, wie bereits gemeldet, auf insgesamt 20 Positionen des deutschen Zolltarifs und betrifft nahezu ausschließlich typisch russische Waren. Abgesehen von Sonnenblumensamen, Leinsaat, Baumwollsamen, Baumwolle, Borsten, Fellen und Häuten zur Lederbereitung, Hasen- und Kaninchenfellen, Rohfellen zur Pelzwerkbereitung, Därmen und Magen, Apatit, Asbest, Eisen- und Manganerzen, Hanf, Fellen zur Pelzwerkbereitung, halb- oder ganzgar, auch gefärbt, die auch bisher zollfrei waren, bringt das Zolltarifabkommen eine Herabsetzung des Zollsatzes bei ungereinigten Linsen von 6 auf 4 RM. für einen Doppelzentner, bei Futtererbsen von 8 auf 6 RM., bei Krabbenfleisch von 192 auf 45 RM., sowie Zollherabsetzungen in geringerem Umfang für Fischkonserven (Konserven von Störfischen, Aland, Koppen, Meeräschen, Mullen, Stöcker) und Nahrungs- und Genußmittel in luftdicht verschlossenen Behältnissen, soweit sie nicht an sich unter höhere Zollsätze fallen, sowie für gewisse Sorten von Tafelgemüse (Auberginen, Paprika gefüllt, Tomaten für den feineren Tafelgenuß). Ferner ist der Zollsatz bei Kaviar, der bisher 2400 RM. für 1 dz betrug, bei einem Gewicht der unmittelbaren Umschließung nebst Inhalt von 5 kg oder weniger auf 1200 RM. herabgesetzt worden, bei einem Gewicht von mehr als 5 kg auf 600 RM., bei gepreßtem Kaviar auf 400 RM. Die bisherigen Zollsätze von 2 RM. für 1 dz bei Bettfedern und von 0,50 RM. bei Magnesit fallen weg.

Beginn des freien Handels der Kollektivwirtschaften. Aus verschiedenen Gebieten und Städten der Sowjetunion wird berichtet, daß im Zusammenhang mit den neuen Dekreten der Parteileitung und Sowjetregierung die Kollektivwirtschaften und Einzelbauern beginnen, ihre Erzeugnisse auf den Markt zu bringen und daß die Kollektive daran gehen, bei den einzelnen Fabriken und Unternehmungen besondere Verkaufsläden für landwirtschaftliche Produkte einzurichten. Die Bauern bringen vor allem Gemüse, Kartoffeln und Molkereiprodukte auf den Markt, wobei die Preise naturgemäß weit über den Preisen der Genossenschaften liegen. In Leningrad ist mit der Errichtung von 40 Geschäften und Verkaufsläden der Kollektivwirtschaften bei den größten Leningrader Industriebetrieben begonnen worden. — Andererseits wird auch berichtet, daß von den lokalen Behörden den Bauern, die ihre Erzeugnisse auf dem Markt verkaufen wollen, vielfach noch große Hindernisse in den Weg gelegt werden. Vor allem suchen die Sowjetorgane den Kollektivwirtschaften und Einzelbauern die Verkaufspreise für ihre Erzeugnisse vorzuschreiben. Selbst in Moskau sind solche Fälle vorgekommen.

Notenumlauf. Aus dem soeben veröffentlichten Emissionsausweis der Russischen Staatsbank geht hervor, daß der Tscherwoneznotenumlauf am 1. Juni d. J. 2766,8 Mill. Rbl. betrug gegenüber 2705,8 Mill. am 16. Mai dieses Jahres. Mithin hat der Tscherwoneznotenumlauf in der zweiten Maihälfte um 61 Mill. Rbl. zugenommen.

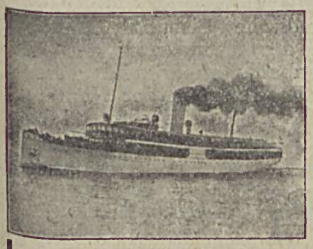
Bau des Kanals Wolga—Moskau. Die Sowjetregierung hat beschlossen, unverzüglich an den Bau des Kanals Wolga—Moskau zu gehen. Die Arbeiten am Kanal sollen im November 1934 beendet werden. Die zuständigen Volkskommissariate sind angewiesen worden, den Kanalbau mit den nötigen Ausrüstungen, Baumaterialien usw. zu versorgen.

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.



Von Stettin an die Ostsee mit den größten u. schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie **„Rugard", „Hertha", „Odin", „Frigga".**
Im Sommer tägliche Fahrten nach **Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz**
Insel Rügen, Bornholm und Kopenhagen
Abfahrt: täglich 11,00 lt. Fahrplan. Sonntags außerdem Sonderfahrt 2,45 früh.
Stark verbilligte Urlaubs-Rückfahrkarten. — — Illustrierte Prospekte und nähere Auskünfte durch
Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H., Stettin
Bollwerk 1b. Liegestelle u. Fahrkartenausgabe: vor Mitte Hakenterrasse. Tel. 20030 u. 21415.

Nach Swinemünde und zurück
ab Stettin regelmäßiger zweimal täglicher Verkehr mit den Dampfern **„Berlin", „Stettin", „Swinemünde".**
Prospekte und nähere Auskunft durch
Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G. / STETTIN, Bollwerk 1b, Zimmer 9, Fernsprecher Nr. 21415.

Finnland

Die Ausfuhr von Holz und Holzprodukten aus Finnland ergibt nach dem „Mercator" in den Jahren 1930 und 1931 folgendes:

1. Der Wert der Gesamtausfuhr von Holz in 1000 Fmk. betrug im Jahre 1930: 2 625 282 und 1931: 1 771 951. Davon entfielen auf:

	Menge				Wert in 1000 Fmk.	
		1930		1931	1930	1931
Unbearbeitetes Nadelholz	cbm	2 436 900	cbm	1 552 858	357 970	184 606
Brennholz	„	20 585	„	41 428	1 516	2 172
Sleeper	„	552	„	1 731	166	155 368
Sparren	„	218 135	„	75 275	52 553	15 538
Planken	„	323 107	„	270 047	159 670	101 391
Battens	„	1 402 608	„	2 251 040	632 146	432 646
Bretter (unbehob.)	„	1 873 642	„	1 635 464	790 186	538 465
Dauben	„	168 734	„	51 027	69 348	18 379
Fournier	to	82 199	to	75 711	239 343	190 463
Garnrollen	„	4 829	„	4 819	46 369	41 148

2. Der Wert der Gesamtausfuhr von Papiermasse, Pappe, Papier und Erzeugnissen daraus betrug in 1000 Fmk. 1930: 1 840 154 und 1931: 1 830 309. Davon:

					Wert in 1000 Fmk	
		1930		1931	1930	1931
Schleifmasse (trocken ged. Gewicht)	to	157 442	to	157 395	160 197	151 113
Zellulose, Sulfit	„	358 195	„	424 189	706 737	693 716
Zellulose, Sulfat	„	117 634	„	205 197	209 669	261 547

Die staatlichen Werke „Imatra" (Kraftwerk) und „Outokumpu" (Kupfergruben) sind ab 1. Juni d. J. in Aktiengesellschaften umgebildet worden. —

Die Imatra Voimalaitos O.Y. hat ein Aktienkapital von 45 Mill. Fmk. in Aktien von je 1000 Fmk., das Aktienkapital kann aber bis zu 120 Mill. Fmk. erhöht werden. —

Die Outokumpu O.Y. übernimmt das gesamte Eigentum der Kupfergruben nebst allen Verpflichtungen. Der finnländische Staat wird durch Aktien im Nominalwerte von 44 998 000 Fmk. und durch Uebernahme einer Schuld von 18 Mill. Fmk. durch die Gesellschaft entschädigt. — Die Direktionen beider Aktiengesellschaften sind bereits gewählt worden.

Gesetz zur Verhinderung des Einschmuggelns von alkoholischen Getränken von der offenen See. Das genannte Gesetz ist am 11. 5. 1932 veröffentlicht worden und hat folgenden Wortlaut:

§ 1.

Wer in der offenen See außerhalb der Zollgrenze Finnlands die unerlaubte Einfuhr von alkoholischen Getränken offenbar dadurch fördert oder zu fördern sucht, daß er deren Löschung von einem Schiffe ermöglicht, um sie an Land oder anderswohin zu führen, wird in der für den Schmuggel alkoholhaltiger Getränke festgestellten Weise bestraft.

Ein Vergehen der im Absatz 1 genannten Art liegt auch vor, wenn ein Schiff, das in seiner Ladung eine größere Menge alkoholischer Getränke hat, als für den Bedarf der Besatzung und der Fahrgäste für erforderlich zu betrachten ist, sich unter solchen Umständen in der offenen See außerhalb der Territorialgewässer Finnlands aufhält, daß damit offenbar bezweckt wird, die unerlaubte Einfuhr von alkoholischen Getränken zu ermöglichen.

§ 2.

Hinsichtlich der Einziehung des Schiffes und der in seiner Ladung angetroffenen alkoholischen Getränke nebst der Gefäße gilt in den im § 1 genannten Fällen, was über die Einziehung von unerlaubt eingeführten alkoholischen Getränken nebst Gefäßen und von zu deren Beförderung verwendeten Fahrzeugen bestimmt ist.

§ 3.

Die Besichtigung eines ausländischen Schiffes und seiner Ladung außerhalb des Territorialgewässers Finnlands zur Feststellung eines im § 1 genannten Vergehens sowie deren Beschlagnahme aus Anlaß des genannten Vergehens, kann vorgenommen werden, wenn der Staatsrat dies anordnet, nachdem er geprüft hat, daß völkerrechtliche und andere rechtliche Voraussetzungen dafür vorliegen.

Dem Staatsrat steht es auch zu darüber zu entscheiden, ob auf Grund dieses Gesetzes gegen einen Ausländer eine Anklage und andere Ansprüche erhoben werden sollen.

§ 4.

Das zuständige Gericht für die oben in diesem Gesetz genannten Angelegenheiten ist das Rathausgericht in der nächsten Stadt, in der sich ein Zollamt befindet.

Neue Verordnungen über Fleischbeschau, Ein- und Ausfuhr von Fleisch, Fleischwaren usw. Unter dem 29. April 1932 sind eine Reihe neuer Verordnungen veröffentlicht worden, die sich mit der Fleischbeschau, der Einfuhr und Ausfuhr von Fleisch und Vorschriften für die Herstellung von Fleischwaren befassen.

Die Verordnung über Fleischbeschau trifft nähere Bestimmungen über die Stellung des Fleischbeschauers, über die von diesem für seine Zulassung zu erfüllenden Voraussetzungen, über die technische Einrichtung von Schlachthäusern und Fleischkontrollstationen sowie über die Durchführung der Fleischbeschau und die Kennzeichnung des kontrollierten Fleisches.

Nach der Verordnung über die Einfuhr von Fleisch und Fleischwaren nach Finnland ist die Einfuhr von Rind-, Schaf-, Ziegen-, Schweine-, Pferde- und Renntierfleisch sowie von Fleischwaren, die aus diesen Fleischarten hergestellt sind, nur mit Genehmigung des Landwirtschaftsministeriums gestattet. Die Genehmigung zur Einfuhr darf nur unter den im § 2 der Verordnung festgestellten Bedingungen erteilt werden, und die Einfuhr darf nur über solche Orte erfolgen, an welchen sich eine staatliche Fleischkontrollanstalt befindet. Hier wird das eingeführte Fleisch nochmals einer Kontrolle unterzogen und, soweit es zur menschlichen Nahrung als geeignet befunden ist, mit einem Stempel versehen, der es als Einfuhrfleisch kenntlich macht. Die Einfuhr von gehacktem oder gemahlenem Fleisch oder von Tierblut ist verboten.

Begleitpapiere zu Sendungen von Deutschland nach Finnland im Durchgang durch Rußland. Für Sendungen, die von Deutschland im Durchgang durch Rußland nach Finnland oder umgekehrt nach dem deutsch- und litauisch-sowjetischen Tarif und dem finnländisch-sowjetischen Tarif abgefertigt werden, bedarf es der Beigabe einer besonderen sowjetischen Durchfuhrerlaubnis dann nicht mehr, wenn dem Frachtbrief Ursprungszeugnisse der betreffenden Ware beigegeben sind. Diese Ursprungszeugnisse werden von der Handelsvertretung der UdSSR. oder von den dazu bevollmächtigten Behörden des Versandlandes der Waren (von den Polizei- und Zollbehörden, den Industrie- und Handelskammern, den Landwirtschaftskammern usw.) ausgestellt. Im letzteren Falle müssen die Ursprungszeugnisse aber außerdem von einer Konsularvertretung der UdSSR. im Versandlande beglaubigt werden. Für Sendungen aus den übrigen Ländern gilt diese Erleichterung nicht.

Russisch-finnländische Eisenbahnkonferenz. In Leningrad wurde eine russisch-finnländische Eisenbahnkonferenz eröffnet, die sich mit der Frage der Abänderung der Konvention über den direkten Eisenbahnverkehr und anderen Fragen beschäftigen wird. Zum Vorsitzenden der Konferenz wurde der Direktor der Oktober-Eisenbahn Arnoldow gewählt.

Hagen & Co.
Gegr. 1853
Sämtliche Oele ▫ Maschinen-Bedarf
Asbest ▫ Gummi
21673 Bollwerk 3

Gustav Brandt
von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin öffentlich angestellter und beeidigter Bücherrevisor
Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 50, Tel. 34572
übernimmt
Vorarbeiten sowie die Durchführung von Vergleichs- und Konkursangelegenheiten

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen — deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). Die Gültigkeitsdauer der Abteilung XV (Kleie) im Abschnitt F wird bis einschließlich 24. Oktober 1932 verlängert. (Vgl. „Ostsee-Handel" Nr. 10 v. 15. 5. 1932 Seite 7.)

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Juni 1932 wird das Tarifheft B (Entfernungszeiger) neu herausgegeben und damit der bisherige Tarif vom 1. Mai 1926 nebst Nachtrag und Verfügungen aufgehoben. Entfernungserhöhungen sind nicht eingetreten.

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

Der **Ausnahmetarif 8 d (Heringe, gesalzene)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juni 1932 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Mai 1933 eingeführt. Er gilt für gesalzene Heringe von deutschen Küstenplätzen nach bestimmten westdeutschen Bahnhöfen.

Der **Ausnahmetarif 19 a (Sportruderboote)** wird mit Gültigkeit vom 1. August 1932 gleichzeitig mit der Einführung besonderer Frachtberechnungsbestimmungen für Güter auf vier- und mehrachsigen Plattform- und Tiefladewagen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, eingeführt. Der Ausnahmetarif gilt für Sportruderboote von und nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten der Deutschen Reichsbahn und gewährt unter bestimmten Voraussetzungen Frachterleichterungen, so daß für Sportruderboote eine Frachtverteuerung gegenüber der jetzt bestehenden Tariflage nicht eintritt.

Der **Ausnahmetarif 167 (Gerbstoffauszüge)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juni 1932 an wieder eingeführt. Der Tarif gewährt eine Ermäßigung von 20% von den Sätzen der Klassen A, A 10 und A 5 und gilt von bestimmten Bahnhöfen, die Erzeugerstätten bedienen, nach bestimmten Seehäfen, sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten und den auf außerdeutschem Gebiet gelegenen Bahnhöfen der Reichsbahn.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Rumänischer Gütertarif Teil II. Mit Ablauf des 31. Mai 1932 wurden u. a. die Frachtsätze der Einzeltarife 5 A (Futtersamen) und 51 (Kleie) aufgehoben und hierfür am 1. Juni 1932 neue Einzeltarife mit ermäßigten Frachtsätzen eingeführt.

Deutsch- und Litauisch-Sowjetischer Gütertarif. Zum vorgenannten Verbandtarif ist für Heft 1 der Nachtrag I erschienen. Das Heft 2 wurde mit dem 1. Juni 1932 aufgehoben und mit dem gleichen Tage durch eine Neuausgabe, welche aus den Heften A und B besteht, ersetzt.

c) Verschiedenes.

Güterverkehr nach Jugoslawien. Nachnahmeverbot. Mit Nachnahmen nach Eingang oder Barvorschüssen des Absenders belastete Eilgut- und Frachtgutsendungen nach in Jugoslawien gelegenen Bestimmungsbahnhöfen werden bis auf weiteres nicht angenommen. Auch die Auflage von Nachnahmen durch nachträgliche Verfügung ist nicht zulässig.

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

Verkehr mit	a) Erhebungskurs		b) Versandüberweisungskurs
	ab 24. Mai 1932:		
Schweden	1 Kr.	= 80 Rpf.	1 RM. = 1,26 Kr.
	ab 1. Juni 1932:		
der Schweiz	1 Fr.	= 82,4 Rpf.	1 RM. = 1,21 Fr.
Dänemark	1 Kr.	= 85 Rpf.	1 RM. = 1,19 Kr.
Frankreich } Saarbahnen }	1 Fr.	= 16,7 Rpf.	1 RM. = 6,02 Fr.
Italien	1 Lira	= 21,7 Rpf.	1 RM. = 4,62 Lire

Garantiemittel 1. 1. 1932:
RM. 35 300 000.—
Große Auslandsguthaben

Schadenzahlungen
1924—1931:
RM. 68 400 000.—

National-Versicherung Stettin
Ursprung 1845

Denkbar bester Versicherungsschutz
gegen alle Verkehrsgefahren

Feuer-, Transport-, Unfall-, Haftpflicht-, Kraftfahrzeug-, Einbruchdiebstahl-, Wasserleitungs-Schäden-, Reisegepäck-, Aufruhr-Versicherung

Kombinierte Feuer- u. Einbruchdiebstahl-Haushalts-Versicherung
Lebensversicherung mit und ohne ärztliche Untersuchung
Besonders zeitgemäß: ABC-Versicherung über kleine Summen

Bezirksdirektionen in den Großstädten — Agenturen an allen Plätzen Deutschlands

Leistungsfähige Vertreter noch an allen Orten gesucht.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Devisenbewirtschaftung.

Reiseverkehr nach dem Auslande.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Durch einen Erlaß des Reichswirtschaftsministers vom 2. Mai d. Js. ist die devisenrechtliche Behandlung des Reiseverkehrs von Deutschland nach dem Auslande neu geregelt worden. In Anbetracht des Umstandes, daß die Hauptreisezeit herannaht, wird dieser Erlaß nachstehend vollinhaltlich zum Abdruck gebracht.

„Der Erwerb von Devisen und die Ueberbringung von inländischen und ausländischen Zahlungsmitteln nach dem Auslande oder dem Saargebiet für Reisezwecke bleiben innerhalb der Freigrenze von 200 RM. auch weiterhin grundsätzlich gestattet. Soweit diese Freigrenze jedoch überschritten wird, ist bei Anträgen auf Devisenerwerb und auf Genehmigung zur Ueberbringung inländischer und ausländischer Zahlungsmittel nach dem Auslande oder dem Saargebiet für Reisezwecke in Zukunft wie folgt zu verfahren:

In allen Fällen, in denen bei der Erteilung von Genehmigungen für Reisezwecke die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Freigrenze besteht, ist der beantragte Betrag entsprechend zu kürzen und der Antragsteller auf die Ausnutzung der Freigrenze zu verweisen.

I. Für den nicht geschäftlichen Reiseverkehr dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn dringende persönliche Gründe die Durchführung der Reise erforderlich machen. Grundsätzlich ist in allen Fällen der Nachweis der Dringlichkeit (in besonders liegenden Fällen nach Beendigung der Reise) zu fordern.

a) Reisen zum Kurgebrauch. Soll die Reise zum Kurgebrauch ausgeführt werden, so ist ein amtsärztliches Zeugnis zu verlangen, aus dem hervorgeht, daß mit der Wiederherstellung der Gesundheit nur bei einem Aufenthalt im Auslande gerechnet werden kann. Auch in solchen Fällen ist die Genehmigung nur für die unbedingt notwendigen Ausgaben zu erteilen.

b) Seereisen auf deutschen Schiffen. Eine Ausnahme vom Nachweis der Dringlichkeit der Reise kann bei Seereisen zugelassen werden, wenn diese auf deutschen Schiffen ausgeführt werden und zwar auch dann, wenn die Reisen nicht in deutschen Häfen beginnen oder enden. Demnach können solche Reisen auch zu Erholungszwecken unternommen werden. Diese Erleichterung ist berechtigt, weil die Beträge, die auf deutschen Schiffen ausgegeben werden, auch dann größtenteils der deutschen Volkswirtschaft erhalten bleiben, wenn die Schiffe sich im Ausland befinden. Vom Standpunkt der Devisenbewirtschaftung ist jedoch zu verhüten, daß Beträge außerhalb des Schiffes, z. B. bei Landausflügen, über den zugebilligten Betrag hinaus ins Ausland gebracht werden. Der Reisende hat daher den Betrag, den er auf dem Schiff verbrauchen will, im Inlande bei der betreffenden Schiffahrtsgesellschaft einzuzahlen, die dem Reisenden über diesen Betrag ein Akkreditiv ausstellt, das nur zu Zahlungen für den Verbrauch an Bord verwendet werden darf. Wird die Reise im Auslande beendet, so darf der nicht in Anspruch genommene Betrag des Akkreditivs nicht an den Reisenden ausgezahlt werden; dieser Betrag ist vielmehr anderweitig zur Verfügung des Reisenden im Inlande zu halten. Außer dem Akkreditiv darf der Reisende bare Zahlungsmittel nur innerhalb der Freigrenze an Bord mitnehmen. Etwaigen Mehrbedarf für Landausflüge, soweit ihn der Reisende aus den ihm innerhalb der Freigrenze zur Verfügung stehenden Mitteln nicht decken kann, darf er sich auf Grund des Akkreditivs auch in fremder Währung von der Schiffskasse anfordern. Diese ist verpflichtet, die in Form von ausländischen Zahlungsmitteln an den Reisenden abgegebenen Beträge unter Hinzufügung des Datums in dessen Paß einzutragen; die Beträge sind auf die Freigrenze des nächsten Monats anzurechnen. Die Schiffahrtsgesellschaft hat Listen über die ausgestellten Akkreditive zu führen.

c) Sonstige Reisen. Sollen Einzel- oder Gesellschaftsreisen ausgeführt werden, bei denen volkswirtschaftliche, kulturelle oder sonstige besondere Gesichtspunkte mitsprechen (z. B. der Besuch von wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Tagungen, Regelung dringender Familienangelegenheiten, Berufsausbildung und -Ausübung usw.), so ist zu prüfen, ob ein besonderes Interesse an der Reise anzuerkennen ist und ob die angeforderten Beträge als angemessen zu bezeichnen sind.

d) Wegen der Behandlung von Anträgen, die durch Schiffahrtsgesellschaften, Reisebüros, Verkehrsvereine und andere Reiseveranstalter gestellt werden, verweise ich auf mein in Abschrift beigefügtes Schreiben mit dem Ersuchen, die dort geforderten Sicherungen bei der Erteilung von Genehmigungen zur Bedingung zu machen, insbesondere jeweils darauf hinzuweisen, daß der Wert etwa angegebener Hotelgutscheine usw. auf den genehmigten Betrag bzw. auf die Freigrenze anzurechnen ist. Nicht dagegen zu berücksichtigen sind die reinen Beförderungskosten, die an ausländische öffentliche Verkehrsunternehmungen gezahlt werden müssen.

II. Geschäftsreisen. Anträge auf Erteilung von Genehmigungen für den geschäftlichen Reiseverkehr (Abschn. III 25a der Richtlinien) sind in Zukunft strenger als bisher zu prüfen. Unangemessen hoch oder unberechtigt erscheinende Anforderungen sind abzulehnen.

Die Inhaber von allgemeinen Genehmigungen nach Abschnitt III Ziffer 28 der Richtlinien sind aufzufordern, für die Folge in den monatlichen Meldungen alle Zahlungen für berufliche Reisen des Inhabers der Genehmigung oder seiner Angestellten besonders nachzuweisen; es genügt hierbei, wenn der Name des Reisenden, die Zahl der von ihm ausgeführten Reisen und die hierfür aufgewendeten Beträge in einer Summe angegeben werden."

2. Reiseverkehr nach Oesterreich.

Auf Grund von Sondervereinbarungen für den deutsch-österreichischen Reiseverkehr dürfen für Reisen aus Deutschland nach Oesterreich außer der allgemeinen Freigrenze der deutschen Devisenordnung von RM. 200.— noch österreichische Schillinge bis zum Gegenwert weiterer RM. 500.— aus Deutschland nach Oesterreich mitgenommen werden, wobei der Gegenwert im Deutschen Reiche gelöster Fahrkarten (Schlafwagenkarten, Flugscheine und dergleichen) nicht eingerechnet wird. Für die Beschaffung der Schillingbeträge kommen folgende Möglichkeiten in Betracht:

1. Reiseverkehr-Einlagebücher der österr. Postsparkasse.

Gegen Einzahlung bis zu RM. 500.— pro Person und Monat mittels Zahlkarte bei einer deutschen Postanstalt (unter Vorlegung eines gültigen Reisepasses) auf das Postscheckkonto Nr. 13 000 beim Postscheckamt Berlin „Oesterreichische Postsparkasse-Reiseverkehr-Einlagebücher" wird dem deutschen Einzahler ein auf dessen Namen lautendes Reiseverkehr-Einlagebuch der Oesterreichischen Postsparkasse ausgefolgt, das auf den Schillingbetrag lautet, der sich nach dem von der Reichsbank letztmalig vor dem Tag der Gutschrift beim Postscheckamt Berlin festgesetzten Mittelkurs für Auszahlung Wien ergibt. Das Reiseverkehr-Einlagebuch kann nach Wahl des deutschen Einzahlers entweder

a) demselben mit eingeschriebenem Brief an dessen Anschrift zugesendet, oder

b) von ihm bei einem österreichischen Postamte nach seiner — im Vorhinein zu treffenden — Wahl gegen Vorweis des Passes zur Abholung bereitgehalten werden.

Auf das Reiseverkehr-Einlagebuch können bei jedem österreichischen Postamt täglich bis zu S 100.— gegen Ausfüllung eines Kündigungsblattes und gegen Vorlage des Passes abgehoben werden. Rückeinzahlungen sind jedoch nur bis zur Höhe von S 100.— innerhalb je dreier Monate zulässig; es empfiehlt sich daher nicht durch Wiederholung von Abhebungen größere Barbeträge anzusammeln als jene, die voraussichtlich während der Dauer des Aufenthaltes in Oesterreich zum tatsächlichen Verbrauch gelangen, da ja Barbeträge über S 200.— aus Oesterreich nur mit schriftlicher Bewilligung der Oesterreichischen Nationalbank nach dem Auslande verbracht werden dürfen.

Nacherläge auf Reiseverkehr-Einlagebücher können nach Ablauf von 30 Tagen seit dem letzten Erlag unter Beobachtung der sinngemäß gleichen Förmlichkeiten bis zur gleichen Höhe von RM. 500.— pro Person und Monat wiederholt werden, doch darf die Gesamteinlage den Betrag von S 2000.— nicht überschreiten. Bei Verlassen Oesterreichs können Reiseverkehr-Einlagebücher ohne Rücksicht

auf den darin ausgewiesenen Betrag zwecks späterer Verwendung frei mitgenommen werden.

Die Reiseverkehr-Einlagebücher können auch durch Barerlag bei einem deutschen Reisebüro beschafft werden, das dann seinerseits die notwendigen Förmlichkeiten bei dem deutschen Postscheckamte besorgt.

Teilweise oder gar nicht ausgenützte Einlagebücher können der österreichischen Postsparkasse eingesendet und die Buchüberweisung der entsprechenden Reichsmarkbeträge beantragt werden. Solche Anträge werden in der Reihenfolge ihres Einlangens und nach Maßgabe der für diesen Zweck jeweils verfügbaren Mittel erledigt werden.

2. Reiseschecks des Oesterreichischen Verkehrsbüros.

Gegen Einzahlung des Gegenwertes in Reichsmark bei einer der Zweigstellen des österreichischen Verkehrsbüros in Berlin, München und Köln oder bei einem deutschen Reisebüro können auf Teilbeträge von S 50.— und S. 100.— lautende Reiseschecks bis zum Gegenwerte von RM. 500.— pro Person und Monat erworben werden, falls nicht aus dem Reisepaß der Partei ersichtlich ist, daß sie innerhalb der letzten 30 Tage von der sub 1) erwähnten Möglichkeit Gebrauch gemacht hat. Der Erwerb solcher Schecks wird im deutschen Reisepaß vermerkt. Die Einlösung erfolgt bei allen österreichischen Zweigstellen und Vertretungen des Oesterreichischen Verkehrsbüros und in fast allen österreichischen Hotels. Die Schecks sind unübertragbare Namenschecks.

3. Kreditbriefe (Akkreditive) deutscher auf österreichische Bankinstitute.

Gegen Einzahlung des Gegenwertes in Reichsmark bei einem deutschen Bankinstitut können von demselben auf dessen Schillingsperrdepot bei einer österreichischen Kreditunternehmung Kreditbriefe (Akkreditive) bis zum Gesamtwerte von RM. 500.— pro Person und Monat ausgestellt werden; der Erwerb wird im deutschen Reisepaß vermerkt. Solche Kreditbriebe (Akkreditive) werden gegen Vorweisung des Passes von jeder Wechselstube des bezogenen Bankinstitutes — jedoch stets nur von einer und derselben Bankstelle für den gesamten Kreditbrief — honoriert.

Nähere Auskünfte über diese Begünstigungen erteilen alle deutschen und österreichischen Reisebüros, alle deutschen und österreichischen Postanstalten, die Oesterreichische Postsparkasse, ferner alle deutschen und österreichischen Bankinstitute.

Außenhandel.

Beratung für internationalen Warenaustausch und Devisenclearing bei der Industrie- und Handelskammer. Die dauernde Verschärfung der Devisenvorschriften in fast sämtlichen Ländern der Welt macht es notwendig, nichts unversucht zu lassen, um den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich für den Geschäftsverkehr durch die Devisenvorschriften ergeben. Die Industrie- und Handelskammer hat schon wiederholt im „Ostsee-Handel", letztmalig in der Ausgabe vom 1. Juni (S. 16), darauf aufmerksam gemacht, daß sie eine Auskunftsstelle unterhält, die in der Lage ist, den ihr angeschlossenen Firmen über die sich fast täglich ändernden zahlreichen Devisenvorschriften im In- und Auslande auf Grund des ihr vorliegenden amtlichen Materials Auskunft zu geben. Darüber hinaus stellt die Industrie- und Handelskammer sich auch zur Verfügung, interessierte Firmen hinsichtlich der Durchführung eines Warenaustauschverkehrs sowie auch hinsichtlich der Flüssigmachung eingefrorener Forderungen im Auslande zu beraten und, wo dies erforderlich ist, Interessenten geeignete Firmen — natürlich unverbindlich — aufzugeben, die als Partner für einen derartigen Tauschverkehr von und nach einem bestimmten europäischen oder überseeischen Lande in Frage kommen. Auch ist die Kammer bereit, die betreffenden Firmen bei der Stellung von Anträgen bei den zuständigen Stellen zu unterstützen, soweit solche im Zusammenhang mit einem Warenaustauschgeschäft erforderlich werden.

Die Industrie- und Handelskammer gibt daher Im- und Exportfirmen, die an einem Warenaustausch oder Devisenclearing interessiert sind, anheim, ihr entsprechende Mitteilung zu machen, damit die erforderlichen Schritte eingeleitet werden können.

Osthilfefragen.

Verpächter und Sicherungsverfahren. Der Reichskommissar für die Osthilfe hat am 27. Mai folgenden Erlaß an die Landstellen gerichtet:

„Der Reichsschutzverband landwirtschaftlicher Verpächter und Grundeigentümer e. V. in Berlin hat darauf hingewiesen, daß die Verpächter in vielen Fällen durch die Nichtzahlung des Pachtzinses in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten kommen. Diese Ausführungen entbehren nicht der Berechtigung. Es muß berücksichtigt werden, daß der Verpächter, der von seinem unter Sicherungsschutz stehenden Pächter keine Pachtzahlungen mehr erhält, in vielen Fällen nicht in der Lage ist, die ihm seinen Gläubigern gegenüber obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen. Die Gläubiger des Verpächters sind in der Lage, mit Zwangsmaßnahmen gegen den nicht geschützten Verpächter vorzugehen und den landwirtschaftlichen Betrieb zur Versteigerung zu bringen. Diese Gefahr besteht auch in den Fällen, in denen der Pächter die nach dem Pachtvertrag von ihm zu zahlenden Steuern, die auf Grund und Boden liegen, nicht mehr bezahlt. Auch in diesen Fällen wird sich der Steuergläubiger an den Verpächter halten und ebenfalls gegen das dem Verpächter gehörende Grundstück vorgehen können. Aus diesem Grunde ersuche ich nochmals, die Treuhänder anzuweisen, bei Verwendung der Betriebseinnahmen die Forderungen des Verpächters bevorzugt zu berücksichtigen. Ich weise darauf hin, daß die Forderungen des Verpächters auf Zahlung des Pachtzinses auf Grund von Ziffer 8 meiner Verwaltungsanweisung vom 21. Dezember 1931 — III. 5472. 31 — in Verbindung mit § 22 Abs. 7 der Durchführungsverordnung zur Sicherungsverordnung vom 5. Dezember 1931 nach Möglichkeit bereits im Rahmen des § 15 Buchstabe a der Sicherungsverordnung vom 17. November 1931 zu berücksichtigen sind. Der Treuhänder wird danach insbesondere darauf Bedacht zu nehmen haben, daß der Pachtzins insoweit gezahlt wird, als daraus die Realsteuern, die laufenden Hypothekenzinsen und sonstigen dinglichen Lasten des Grundstücks sowie die persönlichen Steuern und die Kosten einer bescheidenen Lebenshaltung des Verpächters und seiner Familie zu decken sind.

Ferner ersuche ich, die Treuhänder anzuweisen, dem Verpächter auf Anfragen über den Stand des Entschuldungsverfahrens und die Aussichten einer Entschuldung eingehend Auskunft zu geben. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Verpächter als Eigentümer des von dem Pächter genutzten Grundstücks ein besonderes Interesse an einer Kenntnis des Standes des Verfahrens hat, damit er jederzeit in der Lage ist, die erforderlichen Maßnahmen für die Erhaltung seines Besitzes zu treffen. Sobald sich herausstellt, daß der Entschuldungsantrag des Pächters nicht durchgeführt werden kann, ist das Sicherungsverfahren aufzuheben. In vielen Fällen wird der Verpächter bereit und in der Lage sein, für die ordnungsmäßige Fortführung des Betriebes Sorge zu tragen.

Einer Kündigung des Pachtvertrages durch den Verpächter ist ebenfalls zuzustimmen, wenn die Sanierungsunfähigkeit des Pächters feststeht.

Die Prüfung dieser Fragen ist besonders zu beschleunigen. Schließlich ersuche ich, die Treuhänder auch darauf hinzuweisen, daß Naturallieferungen, die der Verpächter auf Grund des Pachtvertrages von dem Pächter verlangen kann, in jedem Falle geleistet werden müssen. Soweit der Verpächter zur Bezahlung dieser Lieferungen verpflichtet ist, ist er zur Aufrechnung gegen den während der Dauer des Sicherungsverfahrens fällig gewordenen Pachtzins berechtigt."

Handel und Gewerbe.

Mißstände im Versteigerungswesen. Die Klagen über Auswüchse auf dem Gebiet des Versteigerungs- und Ausverkaufswesens wollen nicht verstummen. Immer wieder werden Mittel und Wege gesucht, um die gesetzlichen Bestimmungen umgehen zu können. Daher ist er zu begrüßen, daß der Preußische Minister für Handel und Gewerbe in einem Erlaß vom 9. 5. 32 auf die Mißstände im Versteigerungswesen hinweist und die Behörden um sorgsame Beachtung der gesetzlichen Vorschriften ersucht. Dieser Erlaß hat folgenden Wortlaut:

„Es ist in der letzten Zeit wiederholt die Beobachtung gemacht worden, daß staatliche Vollstreckungseinrichtungen dazu mißbraucht wurden, um unter dem Deckmantel von Zwangsversteigerungen Ausverkäufe zu veranstalten (Versteigerungen im Wege des sogenannten „Schiebezwangs").

Gegen die Beteiligten ist in den hierzu geeigneten Fällen ein Strafverfahren wegen Betrugs oder Vergehens gegen das Gesetz über den unlauteren Wettbewerb eingeleitet worden. Um ähnlichen Vorkommnissen für die Zukunft vorzubeugen, hat der Herr Preußische Justizminister die erforderlichen Anweisungen an die ihm unterstellten Behörden, insbesondere die Gerichtsvollzieher, ergehen lassen.

Häufig ist auch die Hilfe des Vollstreckungsgerichts in Anspruch genommen worden. Der „Gläubiger" erwirkte einen Beschluß nach § 825 der ZPO., in dem die Versteigerung einem Auktionator übertragen wurde. Dieser führte die Versteigerung, die nichts anderes als ein verschleierter Ausverkauf war, in der Regel mit großer Reklame durch. Mißtrauische Kauflustige wurden durch den Hinweis in den Zeitungsanzeigen beruhigt, die Versteigerung erfolge „auf Anordnung des Gerichts" oder „unter Aufsicht eines Gerichtsvollziehers".

Ich ersuche Sie daher, die Polizeibehörden anzuweisen, die Tätigkeit der Versteigerer sorgfältig zu überwachen und, falls sich dabei Tatsachen ergeben, die den Gewerbetreibenden als unzuverlässig erscheinen lassen, ihn zur Einstellung des Gewerbebetriebes aufzufordern, sowie für den Fall, daß er dieser Aufforderung nicht nachkommt, Klage auf Untersagung des Gewerbebetriebes im Verwaltungsstreitverfahren zu erheben.

Ferner ersuche ich Sie, den Polizeibehörden sorgsame Beachtung der Vorschriften über den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen sowie über den Geschäftsbetrieb der Versteigerer vom 10. Juli 1902 (HMBl. S. 279), ergänzt durch Erlasse vom 11. März und 12. Dezember 1927 (HMBl. S. 76 und 449), und des Runderlasses vom 14. Mai 1903 (HMBl. S. 193) zur Pflicht zu machen. Dabei bemerke ich, daß die durch den Erlaß vom 14. Mai 1903 mitgeteilten Vorschriften für die Gerichtsvollzieher durch die §§ 123 und 126 der Geschäftsanweisung vom 24. März 1914 (JMBl. S. 343 in der Fassung der allgemeinen Verfügung vom 16. Mai 1930 (JMBl. S. 142) ersetzt worden sind.

Zollwesen.

Zollabfertigung in Stettin Hauptbahnhof. Das Hauptzollamt Stettin-Auslandsverkehr ist angewiesen worden, im Juni, Juli und August 1932 werktäglich von 10 bis 11, 14 bis 15 und 17 bis 18 Uhr einen Abfertigungsbeamten zu der Gepäckabfertigung Stettin Hauptbahnhof zu entsenden, der dort in den durch die Reichsbahn zur Verfügung zu stellenden Räumen die Schlußabfertigung des mit Gepäckverzeichnis überwiesenen Reisegepäcks vornimmt.

Messen und Ausstellungen.

Termine der Leipziger Herbstmesse 1932. Die Leipziger Herbstmesse 1932 wird Sonntag, den 28. August, beginnen. Die Textilmesse dauert bis einschließlich Mittwoch, den 31. August, die übrigen Zweige der Mustermesse und die gleichzeitig stattfindende „Messe für Bau-, Haus- und Betriebsbedarf" bis einschließlich Donnerstag, den 1. September.

Innere Angelegenheiten.

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

1. Fräulein Margarete Schwarz (32 Jahre bei der Firma Hermann Saran, Stettin).
2. Herrn Wilhelm Warner (34 Jahre bei der Firma Hermann Saran, Stettin).
3. Herrn Karl Grunow (34 Jahre bei der Firma Hermann Saran, Stettin).
4. Herrn Richard Ostermann (30 Jahre bei der Firma Hermann Saran, Stettin).
5. Herrn Emil Gruhlke (29 Jahre bei der Firma Hermann Saran, Stettin).
6. Herrn Otto Braatz (25 Jahre bei der Firma Albert Walter, Stettin).
7. Herrn Karl Hinz (25 Jahre bei der Stettiner Bergschloß-Brauerei A.G., Stettin).
8. Herrn Emil Gloxin (25 Jahre bei der Stettiner Bergschloß-Brauerei A.G., Stettin).

Beeidigung von Sachverständigen. In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 7. Juni 1932 ist Herr Otto Horst, Stettin, als Sachverständiger für Garne aller Art öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Kreditschutz.

Angeordnete Vergleichsverfahren.

Firma und Geschäftszweig	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Joseph Rosenberg, Inh. Hugo Rosenberg	Gülzow i. Pom.	21. 5. 32	Buchstellenleiter Lassow, Gülzow
Sattlermeister Arthur May	Anklam, Keilstr. 22	23. 5. 32	Kaufm. Carl Hegenbarth, Anklam, Frauenstr. 6
Kaufmann Gerhard Gutmann, Inh. d. Fa. Gustav Jaßmann, Manufakturwaren und Wäsche	Stettin, Beutlerstr. 13	27. 5. 32	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1
Treptower Maschinenfabrik Heinrich Uhrig	Treptow, Rega	27. 5. 32	Kaufm. Max Kath, Treptow a. Rega
Raudower Molkerei G. m. b. H.	Stettin, Falkenwalderstr. 61	27. 5. 32	Rechtsanwalt u. Notar Dr. Appelbaum, Stettin, Schulzenstr. 16-17
Frau Emma Meeder geb. Stiel, Inh. d. Fa. Carl Meeder, Wäsche- und Kurzwarengeschäft	Demmin	4. 6. 32	—

Beendete Vergleichsverfahren.

H. Rosenthal, Inh. Frau Frieda Rosenthal, Zachan 17. 5. 32
Stettiner Treibriemenfabrik Tröger & Co., Stettin, Hellwigstr. 1 20. 5. 32

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Filzwarenfabrikant Willy Hardtke	Stettin, Pölitzer Str. 43	11. 5. 32	Kaufmann Ernst Kunz Stettin, Kantstr. 7
Rentner Albert Lorentz	Ückermünde-Neuendorf	13. 5. 32	Rechtsanw. Buschmann, Ückermünde
Rudolf Simonson, Herrenkleiderfabrik	Stettin, Beutlerstraße 4	19. 5. 32	Diplom-Bücherrevisor Herbert Hodemacher, Stettin, Deutsche Str. 20
Kaufm. Alex Zadek, Inh. d. Fa. Jul. Zadek, Leder- und Schuhwarengroßhandlung	Stettin, Kohlmarkt 8 m. Verkaufsstell. 1) Goldap, Opr. 2) Marienburg, Westpr. 3) Neumünster, Holst. 4) Osterode, Op.	21. 5. 32	Bücherrevisor Rudolf Altmann, Stettin, Birkenallee 36
Wwe. Auguste Kittel geb. Mauer, Papierwarengeschäft	Stettin, Moltkestr. 20	24. 5. 32	Kaufm. Arthur Herms, Stettin, Pionierstr. 62
Marcus & Wald, Herren- u. Knabenkleiderfabrik	Stettin, Königsstr. 6	27. 5. 32	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Große Domstraße 24
Reinhold Müller G. m. b. H	Stettin, Altdammer Str. 7	30. 5. 32	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1
Kaufmann Hugo Rosen	Greifenberg, Pom.	26. 5. 32	Steuerberater Bruno Hamm, Greifenberg, P.

Beendete Konkursverfahren.

Kfm. Paul Kocheim, Stettin, Kl. Domstr. 21 21. 5. 32
Gemeinn. Baugen. Züllchow-Heuershof, Züllchow 24. 5. 32
Kfm. Hans Runge, Stettin, Langebrückstr. 6 27. 5. 32
Kfm. Viktor Stadelbauer, Stettin, Kirchplatz 5 3. 6. 32
Textilwarenhändler Max Levy, Züllchow, Chausseestraße 91 3. 6. 32

Verschiedenes.

— Nach einer Mitteilung der Gesandtschaft der Dominikanischen Republik zu Berlin und ausweislich der vorgelegten Bestallungsurkunde ist Herr Dr. Conrado Licairac zum Generalkonsul der Dominikanischen Republik für das Deutsche Reich mit dem Amtssitz in Hamburg ernannt worden. — Dem Generalkonsul Dr. Licairac ist namens des Reichs unter dem 26. April 1932 das Exequatur erteilt worden.

Unterbringung von Abiturienten. Die Kammer hat sich seinerzeit damit befaßt, bei der Unterbringung von Abiturienten, die zu Ostern ihre Reifeprüfung bestanden haben, in der Wirtschaft behilflich zu sein. Es liegen der Kammer

Mitteilungen vor, daß es noch einzelne Abiturienten gibt, denen es nicht gelungen ist, eine Lehrlingsstelle in der Wirtschaft zu erhalten. Damit auch diese jungen Leute untergebracht werden können, werden diejenigen Firmen des Kammerbezirks, die jetzt noch die Einstellung eines Lehrlings wünschen, gebeten, der Industrie- und Handelskammer hiervon Mitteilung zu machen.

Buchbesprechungen.

Umsatzsteuermerkblatt. Die Industrie- und Handelskammer Krefeld hat im Rahmen ihrer Merkblattreihe („Der Gläubiger im Vergleichsverfahren", „Gewerblicher Rechtsschutz im Inland und durch internationale Registrierung", Preis je RM. 0,60) ihr Umsatzsteuermerkblatt nach dem Stande der Gesetzgebung am 1. Mai 1932 neu und wesentlich erweitert herausgegeben. Die Aenderungen durch die Notverordnungen sind berücksichtigt. Das Merkblatt bringt eine gedrängte Zusammenfassung aller Bestimmungen über Einfuhr (Ausgleichssteuer), Durchfuhr, Ausfuhr, Veredlungsverkehr, erhöhte Umsatzsteuer, Großhandelsprivileg, Freilisten, alle maßgeblichen Buchführungsvorschriften und stellt vor allem die Vergünstigungen und Erleichterungen des Gesetzes in den Vordergrund. Die außerordentlich umfangreiche und wichtige Rechtsprechung zu § 7 U.St.G., ferner die zahlreichen, z. T. nicht veröffentlichten Verwaltungsanweisungen und Entscheidungen über die Auslegung der Freilisten 1, 2 und 3 mit den dazugehörigen Zolltarifnummern, über die privilegierten Bearbeitungsvorgänge bei der verlängerten Einfuhr, Ausfuhr und beim Veredelungsverkehr sind bis in die jüngste Zeit hinein berücksichtigt. Zahlreichen Anregungen aus der Finanzverwaltung und der Steuerpraxis ist Rechnung getragen und durch eine übersichtliche Druckanordnung eine rasche und zuverlässige Unterrichtung ermöglicht.

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

Reichskraftwagentarif vom 2. Mai 1932 mit ergänzenden Bestimmungen. Vom Verlag A. Thielebein, Berlin-Zehlendorf, Burggrafenstr. 8, wurde ein Neudruck des Reichskraftwagentarifs für Güter und Tiere herausgegeben. Das Buch enthält u. a. das Wichtigste aus der Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Kontrollvorschriften, Vorschriften für die Frachtberechnung, einen Auszug aus der Gütereinteilung der Reichsbahn, Frachtsätze und Frachten für Stückgut und Frachtsätze für Wagenladungen der Klassen A, B und C mit Nebenklassen. Denjenigen Interessenten, die nicht im Besitze des amtlichen Materials sind, kann die Anschaffung des in Taschenformat herausgegebenen Heftes empfohlen werden. Es ist vom obigen Verlag zum Preise von 1,50 RM. zu beziehen. Bei gleichzeitigem Bezuge einer Tabelle, welche zwischen etwa 30 der größten Plätze Deutschlands untereinander die Entfernungen angibt, beträgt der Mehrpreis 0,30 RM.

Das neue Reichs-Branchen-Verzeichnis. Band III/IV des Reichs-Firmen-Fernsprechbuches, 7. Ausgabe, 1932. Die Bände III/IV des Reichs-Firmen-Fernsprechbuches, die unter dem Titel Reichs-Branchen-Verzeichnis auch gesondert abgegeben werden, sind jetzt erschienen, so daß also die komplette vierbändige Ausgabe nunmehr vorliegt. Der Branchenteil des Reichs-Firmen-Fernsprechbuches unterscheidet sich wesentlich von ähnlichen Nachschlagewerken durch seine redaktionelle Einteilung und den Umfang seines Adressenmaterials. Jede wichtige Branche ist systematisch in mehrere Gruppen, wie Fabrikation, Großhandel, Einzelhandel, Import und Export, Rohstoffe usw. gegliedert. Im Reichs-Branchen-Verzeichnis ist jede deutsche Firma unter mindestens einer von ihr gewählten Branche mit voller Postadresse enthalten, so daß also die Adressen jeder Branche, alphabetisch nach Orten geordnet, aus ganz Deutschland zusammenstehen. Diese Form der Veröffentlichung ist einzigartig und erleichtert den praktischen Gebrauch des Buches wesentlich. Bei vielen Orten sind auch die Adressen der gewerblichen Unternehmen und der Angehörigen freier Berufe enthalten. Der Besitz des Buches erspart in vielen Fällen den Ankauf von Adressenmaterial bestimmter Branchen. Jeder Einkäufer und Verkäufer wird bei dem geringen Preise von 30 RM. für etwa eine Million Firmenadressen, nach Branchen geordnet, den Kauf des Buches auch in der jetzigen Notzeit verantworten können. Der Verlag Reichs-Branchen-Verzeichnis G.m.b.H., Berlin SW 68, eine Schwesterfirma der Reichs-Telegramm-Adreßbuch G.m.b.H. und der Reichs-Bäder-Adreßbuch G.m.b.H., ist dem Reichsverband der Adreßbuch-Verleger angeschlossen und bietet also Gewähr für eine einwandfreie Verlagsarbeit.

„Die neue Einheitsbewertung des Vermögens." Gerade zur rechten Zeit erscheint das oben benannte Merkbüchlein von Bankdirektor a. D. Rudolf Körfgen, Steuersachverständiger in Bonn, das jedem Steuerpflichtigen eine genaue Anweisung gibt, auf welche Art und Weise man die Einheitswerte prüfen kann und wie man infolgedessen alle statthaften Steuerermäßigungen erlangt, die unter Berücksichtigung der neuesten Gesetzgebung möglich sind. Das Büchlein ist zu beziehen durch den Verlag Rudolf Körfgen, Bonn, Ermekeilstraße 1, zum Preise von RM. 2.—. Mit Rücksicht auf die außerordentliche Bedeutung der neuen Einheitsbewertung kann das Büchlein allen unseren Lesern auf das beste empfohlen werden, zumal schon eine einzige Auskunft den Gestehungspreis mehrfach bezahlt macht. Es wird noch darauf hingewiesen, daß in Zukunft alle Steuern von der neuen Einheitsbewertung abhängig sind.

Handbuch des polnischen Rechts für den Handelsverkehr mit Polen von Kasimir Freiherr von Unruh, herausgegeben von der Deutsch-Polnischen Handelskammer E. V., Breslau-Berlin.

Von den osteuropäischen Staaten kommt der Republik Polen als unmittelbarem Nachbarland des Deutschen Reiches eine ganz besondere Bedeutung zu. Die beiderseitigen Wirtschaftsbeziehungen weisen in der Nachkriegszeit eine ständige Zunahme auf. Damit wird in Deutschland die Kenntnis der polnischen Rechtsverhältnisse immer unentbehrlicher. Ein erheblicher Teil der vorkommenden Schwierigkeiten im Handelsverkehr mit Polen hätte vermieden werden können, wenn der deutsche Kaufmann über die Rechtslage in Polen besser unterrichtet wäre und die im einzelnen Fall zu beachtenden Bestimmungen kennen würde. Dies war mangels geeigneter Literatur nicht mehr möglich. Um diesem Mangel abzuhelfen, hat sich die Deutsch-Polnische Handelskammer E. V. entschlossen, das vorliegende Handbuch herauszugeben, mit dessen Abfassung sie ihren Rechtsbeistand, Herrn Rechtsanwalt Kasimir Freiherr von Unruh betraute. Das Werk soll dazu bestimmt sein, dem Kaufmann, aber auch dem Rechtskundigen einen Ueberblick über alle einschlägigen Bestimmungen der polnischen Gesetzgebung zu geben. Es ist zu erwarten, daß das Handbuch, das auf dem Büro der Kammer eingesehen werden kann, sich als wertvoller Beitrag zur Förderung der deutsch-polnischen Handelsbeziehungen erweisen wird.

Bernhard Blau, Rechtsanwalt am Kammergericht Berlin, **Erleichterte Kapitalherabsetzung bei Gesellschaften m.b.H.** Systematische Darstellung der Verordnung über die Kapitalherabsetzung in erleichterter Form vom 18. Februar 1932 und ihrer Auswirkungen in der Handels- und Steuerbilanz für Gesellschaften m.b.H. und Konzerngesellschaften m.b.H. unter Einschluß der Verordnungen über einmalige Bilanzierungserleichterungen vom 15. und 23. Dezember 1931. 1932, Verlag Dr. Otto Schmidt, Köln, 132 Seiten, broschiert RM. 3.20.

Wie Senatspräsident Dr. Becker, Köln, in der Rundschau für G. m. b. H. ausführt, ist die Schrift von Blau „der bisher einzige und unentbehrliche Ratgeber und Helfer" für die Kapitalherabsetzungen bei Gesellschaften m. b. H., deren Geltungsdauer nunmehr bis zum 31. 12. 1932 verlängert ist. Sie behandelt vom rechtlichen und praktischen Standpunkt aus den gesamten Fragenkomplex der erleichterten Kapitalherabsetzung bei Gesellschaften m. b. H. und Konzerngesellschaften m. b. H. einschließlich der sonstigen Sanierungsmaßnahmen und Bilanzerleichterungen. Sie behandelt aber auch ausführlich die steuerrechtlichen Auswirkungen der Kapitalherabsetzung in erleichterter Form und der Bilanzerleichterungen, insbesondere auch das Entwertungskonto. Die Ausführungen werden durch zahlreiche Bilanzbeispiele verdeutlicht. Es werden auch zahlreiche wertvolle Muster für Tagesordnungen, Gesellschafterversammlungsgeschlüsse und Anmeldungen zum Handelsregister, ferner Tabellen für Notariats- und Gerichtsgebühren dargestellt. Die Schrift ist aber nicht nur für Gesellschaften m. b. H., sondern auch für Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien sowie Berggewerkschaften, zu deren Konzern eine G. m. b. H. gehört, von grundlegender Bedeutung, indem die Einflüsse der Aktienrechtsnovelle und der Kapitalherabsetzungen bei Aktiengesellschaften und Kommanditen auf Aktien auf Konzerngesellschaften m. b. H. und abhängige Gesellschaften m. b. H. ebenfalls vom praktischen Standpunkt eingehend behandelt werden. Eine Zusammenfassung der verschiedenen Mittel zur Beseitigung von Buchverlusten, Unterbilanzen und Bilanzbereinigung, Handels- und Steuerbilanztabelle vervollständigen die Schrift, die trotz ihrer Kürze als universell bezeichnet werden kann.

Angebote und Nachfragen.

2129 Anwaltsbüro in Neapel, das sich mit Inkasso und der Eintreibung von Forderungen befaßt, sucht Verbindung mit deutschen industriellen Exporteuren, die in Italien Geschäftsverbindung unterhalten, zur Wahrnehmung ihrer Interessen in Italien.

2156 Hamburg sucht für den Vertrieb von Kugelketten Vertreter der sanitären Branche.

2157 Jaffa (Palästina) wünscht Geschäftsverbindung mit deutschen Importeuren von Südfrüchten und insbesondere Jaffa-Apfelsinen.

2158 Helsingfors möchte für Finnland die Vertretung deutscher Fabriken für Textil- und Kurzwaren übernehmen.

2160 Solingen sucht Vertreter für den Vertrieb von Rasierklingen.

2222 Hamburg sucht Vertreter für den Vertrieb eines Kesselsteinvertilgungsmittels im Stettiner Bezirk.

2344 Chemnitz sucht für Pommern und Mecklenburg für den Vertrieb von Möbelbezugstoffen aller Art Vertreter, der bei Grossisten und Spezialgeschäften gut eingeführt ist.

2393 Symi (Kleinasien) wünscht Geschäftsverbindung mit Großhandlungen des Kammerbezirks, die für den Bezug von Schwämmen Interesse haben.

2516 Mühlhausen/Thür. möchte für Stettin und Pommern die Vertretung für Handarbeitsgarne aller Art vergeben.

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

Fink & Michaelis / Stettin
Telegr.-Adresse: Fimikleider Fernsprecher 21149, 21150
Herrenkleider-Fabrik
Abteilung I: Größtes Spezial-Unternehmen für Anfertigung besserer und bester **Herren- und Burschen-Konfektion bei Einsendung von Stoffen** für Lager und Maß. — Abteilung II: **Fertige Konfektion** in mittleren und besten Preislagen. Besonders leistungsfähig in **blauen Kammgarn-Anzügen.**
Preisliste und Fassonkatalog kostenlos und portofrei
Tadelloser Sitz / Saubere Verarbeitung.

Schluß des redaktionellen Teils.

Das Oel, das für Höchstleistungen gewählt wird, ist auch für Ihr Motorrad das richtige
Kleiner Pommernpreis
1. Sieger: Kohfink auf Omnia-Imperia / 2. Sieger: Steinweg auf D.K.W.
Großer Pommernpreis
1. Sieger: Steinweg auf D.K.W. / 2. Sieger: Kohfink auf Omnia-Imperia
Bahnrekordfahren
1. Sieger: Steinweg auf D.K.W.
Vorgaberennen
1. Sieger: i. d. Elst auf D.K.W. / 2. Sieger: Weber auf D.K.W.
Alle wählten und siegten mit
STANDARD
Motor Oil „Racer"
(Rennoel)
Bei allen „STANDARD"-Tankstellen in plombierten und rücknehmbaren 2-Liter-Kanistern zum Preise von RM. 1.80 je Liter erhältlich
Letzte Erfolge: Großer Preis v. Ostpreußen 12 erste Preise mit Standard Motor Oil „Racer" (Rennoel)
Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft

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

Auto-Expreßdienst Pommern G. m. b. H.

Es ist erfreulich festzustellen, daß sich der Ueberlandverkehr in unserer Provinz in den letzten Jahren einer gesteigerten Beliebtheit erfreut. Diese Tatsache ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß die Leitung des pommerschen Ueberlandverkehrs in durchaus fachmännischen Händen liegt und die Firma Auto-Expreßdienst Pommern G. m. b. H., Neue Königstr. 4, auf deren Anzeige auf der Rückseite dieses Heftes wir besonders hinweisen, fortgesetzt und unermüdlich eine Vervollkommnung und Verbesserung ihrer Kraftverkehrslinien verfolgt.