Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen des Deutsch-Finniändischen 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. 14 — Stettin, 15. Juli 1932 — 12. Jahrg.

Ostdeutsche Verkehrsprobleme II.*)

Von Dr. Hans Schrader, Geschäftsführer des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins.

Die Oderwasserstraße.

Beim Staubecken von Ottmachau sind die Bauarbeiten erfreulicherweise fortgeschritten. Für das Jahr 1932 verbleiben nur noch die Verschlußeinrichtungen für den Grundablaß und die Turbinen und Generatoren einzubauen, der 236 m lange Hochwasserüberlauf und die Polderanlagen am Nordwestrande des Beckens auszuführen. Da bis zum Herbst 1932 auch die Umlegungsarbeiten soweit fortgeschritten sein werden, kann, falls die erforderlichen Geldmittel bewilligt werden, das Becken im Winter 1932/1933 gefüllt werden. Daß die Bewilligung dieser Mittel für Ostdeutschland eine unabweisbare und unaufschiebbare Notwendigkeit ist und daß es nicht zu verantworten sein würde, trotz schwierigster Finanzlage diese Mittel zu streichen oder auch nur zu reduzieren, darüber herrscht in Ostdeutschland nur eine Meinung. Auch in Sersno sind die Arbeiten fortgeschritten, geprüfte Entwürfe liegen für die Staubecken in Turawa und Ruda vor. Für ein Becken bei Domanze an der Weistritz stehen zwei Bauentwürfe zur engeren Wahl, die von dem geologischen Gutachten abhängig sein werden. Krappitz ist bekanntlich wegen ungünstiger geologischer Verhältnisse endgültig aufgegeben worden. Die von der gesamten ostdeutschen Wirtschaft dringend geforderte zweite Schleuse bei Ransern ist in Angriff genommen worden. Der Rohbau soll 1932 beendet werden, die Inbetriebnahme kann im Herbst 1933 erfolgen, wenn auch hier die Mittel bewilligt werden. Da ein Versagen der einen Schleuse den gesamten Oderverkehr lahmlegt, braucht über das dringende Bedürfnis schleunigster Fertigstellung der zweiten Schleuse kein Wort verloren zu werden.

Wenn auch mit diesen Bauten dringendsten Bedürfnissen der ostdeutschen Verkehrswirtschaft entsprochen ist und mit Genugtuung Fortschritte festgestellt werden können, so sind mit Fertigstellung dieser Projekte weder die im Hinblick auf die Vollendung des Mittellandkanals durchzuführenden Ausgleichsmaßnahmen für den deutschen Osten erschöpft, noch die Bedürfnisse befriedigt, die sich im Hinblick auf die verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen des polnischen Korridors und die Ablenkung des Verkehrs nach Osten bzw. die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals und die Ablenkung des Verkehrs nach Westen für das östliche Mitteleuropa, insbesondere aber die ostdeutschen Notstandsgebiete ergeben. Läßt man sich die Entwicklung, wie bisher, ruhig weiter vollziehen, d. h. sieht man wie bisher zu, wie der Transit der südosteuropäischen Staaten künstlich unter Aufwendung unwirtschaftlicher Dumpingfrachten ostwärts über polnische Bahnen nach Gdingen abgelenkt wird, behält man die bisherige Tarifpolitik der Oder gegenüber bei und läßt andererseits den von starken Kräften geförderten Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals sich vollziehen, so geraten das östliche Mitteleuropa, insbesondere Ostdeutschland und die Tschechoslowakei, verkehrswirtschaftlich in einen toten Winkel, und es wird später unmöglich sein, unmeßbaren und unwiderbringlichen Schaden abzuwenden oder zu mildern. Heute ist die Lage vom Standpunkt des Seehafens Stettin, des Mündungshafens des Oderwasserstraßensystems, geeben, folgende:

Das Einzugsgebiet des Seehafens Stettin, also das Gebiet, das Stettin eisenbahnkilometrisch auf Grund natürlicher geographischer Lage beherrscht, weil es gegenüber den Wettbewerbshäfen die kürzesten eisenbahnkilometrischen Entfernungen aufweist, wirkt sich eisenbahntarifarisch bei weitem nicht aus. Nach den vorliegenden Erfahrungen ist nicht damit zu rechnen, daß die Reichsbahn dem uralten wirtschaftlichen Grundsatz, daß die weit kürzere eisenbahnkilometrische Entfernung auch die niedrigste Fracht beanspruchen kann und erhalten muß, Rechnung trägt. Es ist auch nicht damit zu rechnen, daß die Reichsbahngesellschaft in ihrer augenblicklichen Lage und ihrer jetzigen Form sich dazu verstehen wird, den ostdeutschen internationalen Grenzstrom — die Oderwasserstraße — durch Ab- und Zulaufstarife für Massengüter von und nach den ostdeutschen Industriegebieten von und nach ostdeutschen Grenzübergängen zu der billigen, großen, befruchtenden, gegen ausländische Verkehrswege wettbewerbsfähigen Verkehrsstraße des Ostens zu machen. Die bisherige Tariflage und das Verhalten der maßgebenden Stellen bei der am 1. 3. 1932 eingetretenen, die Oderschiffahrt völlig zerstörenden, weiteren Ermäßigung der Küstenkohlentarife läßt alle Hoffnung schwinden. Daran ändert auch die reichsbahnseitige Erklärung nichts, daß da, wo die Oder für den südosteuropäischen Transit eingesetzt werden könne, sie auch eingesetzt werden würde. Die Kohlentarife binden durch Mindestmenge einschließlich des 6i, 6n II, 6n III ca. 8½ Millionen Tonnen Kohle an die Schiene. Für die überschießenden Mengen besteht, soweit Ausfuhrkohlen und Bunkerkohlen aus Oberschlesien, Niederschlesien und dem Braunkohlenrevier in Frage kommen, keine Einschaltungsmöglichkeit für die Binnenschiffahrt mehr. Die Kohlenzulaufsfracht nach Cosel Oderhafen wird mit fast 5 Pfg. je tkm einschließlich Umschlagskosten auf rund RM. 3.00 (52 km Entfernung) gehalten, und die Schiffahrt fährt auf 700 km Entfernung für die gleiche Fracht von ca. 3.— RM. und ist gegenüber 1929

*) S. O.-H. Nr. 12, 1932.

(5.65 RM.) in ihrer Fracht fast um die Hälfte gesunken. Trotz der erdrosselnden Steuern, Abgaben, sozialen Lasten und Löhne werden Vorkriegsfrachten bei weitem nicht mehr erreicht. Die Zulaufsfracht für Braunkohlenbriketts von Senftenberg nach Fürstenberg a. O. oder Königswusterhausen ist ein vielfaches der Flußfracht von Fürstenberg nach Stettin und die deutsche Bahnfracht nach Stettin für Ausfuhrkohlen liegt 50% niedriger, als die Zulaufsfracht zum nächsten Oderhafen einschließlich der Umschlagskosten. Für Stab- und Formeisen usw. beträgt auf eine Entfernung von 56 km die Zulaufsfracht von Borsigwerk nach Cosel RM. 4,20 je to

auf die zehnfache Entfernung (513 km) nach Stettin A.T. 35 RM. 10,80 je to.

Von Mährisch Ostrau beträgt auf 72 km Entfernung die Zulaufsfracht nach Cosel RM. 6,60
auf 546 km nach Stettin „ 11,00
auf 710 km nach Gdingen „ 10,30

Die Beförderung von Eisenschrott kostet auf
56 km von Cosel nach Borsigwerk RM. 3,10
513 km von Stettin nach Borsigwerk „ 7,00
72 km von Cosel nach Mährisch Ostrau „ 4,40
546 km von Stettin nach Mährisch Ostrau „ 11,30
710 km von Gdingen „ 10,20.

Es werden somit Kohlen auf dem langen Bahnwege zu Tonnenkilometersätzen von 0,9 bis 1,6 Pfg. gefahren, während die Kohlenzulaufsfrachten nach den Oderumschlagsplätzen Tonnenkilometersätze aufweisen, die zwischen 4,2 und 5,2 Pfg. liegen.

Oberschlesisches Ausfuhreisen
auf dem langen Bahnwege 2,1 Pfg. je tkm
nach Cosel Oderhafen 7,5 „ „ „
Tschechisches Transiteisen
auf dem langen Bahnwege 2,0 Pfg. je tkm
nach Cosel Oderhafen 9,1 „ „ „
Eisenschrott
auf dem langen Bahnwege nach Borsigwerk 1,3 Pfg. je tkm
von Cosel Oderhafen nach Borsigwerk 5,5 „ „ „
Tschechisches Eisenschrott
auf dem langen Bahnwege 2,1 Pfg. je tkm
von Cosel Oderhafen 6,1 „ „ „

Bei dieser Sachlage kann von einer Einschaltung der Oderwasserstraße in den Verkehrsprozeß wohl keine Rede sein, es muß vielmehr die durch das Staffeltarifsystem herbeigeführte gewollte Blockade und Ausschaltung auch dem Laien offenbar werden. Zulaufsfrachten in einer solchen Höhe zu einer Grenzwasserstraße, die nach ihrer Regulierung wie nichts anderes geeignet ist, wettbewerbfähigste Verkehrsstraße eines schweren Drangsalen und Kosten unterliegenden Gebietes und damit ein Segenspender für den gesamten deutschen Osten zu sein, sind auch dann nicht vertretbar, wenn berücksichtigt wird, daß die höchsten anteiligen Kosten auf die kurzen An- und Ablaufsfrachten entfallen. Die Abfertigungsgebühren, die den weit überwiegenden Teil dieser höchsten Kosten decken, sollen betragen 1,— RM. je Tonne. Auch bei Anwendung der verschiedensten Selbstkostenberechnungen wird eine sehr wesentliche Ermäßigung derartig hoher Zu- und Ablaufsfrachten möglich sein, bis die Selbstkostengrenze erreicht ist. Die Behauptung, daß die Ermäßigung der Kohlenzulaufsfrachten allein einen Verlust von 2,5 Millionen Mark erfordere, mag richtig sein, aber sicher ist hierbei die Einnahme aus dem erheblichen Mehrverkehr an Kohlen nach dem Küstengebiet nicht berücksichtigt, und schließlich könnte durch Anwendung des Ausfuhrkohlensatzes auf den Verkehr über See nach Ostpreußen ein Rückgabebetrag gespart werden, der den scheinbaren Verlust auf Zulaufsfrachten mehr als ausgliche. Der weitere Einwand, daß die Oderschiffahrt ihren Kohlenverkehr auch während der Geltungsdauer der Küstenkohlentarife gehalten habe, daß diese Tarife also durchaus tragbar seien, ist nicht stichhaltig. Der Kohlenumschlag betrug in Cosel Oderhafen

1913	2 173 598 to
1930	1 695 223 to
also weniger	478 375 to

Trotz dieser die Behauptung bereits widerlegenden Zahlen können beweiskräftige Schlußfolgerungen nicht aus einem etwaigen Kohlenmehrverkehr Cosel Oderhafens gezogen werden, sondern es müssen die bahnwärts in das Küstengebiet abtransportierten Mengen mit den binnenwasserwärts in dieses Gebiet abbeförderten Mengen verglichen werdn. Da zeigt sich, daß der Kohlenempfang Pommerns einschließlich der pommerschen Häfen aus Oberschlesien, Niederschlesien, Berlin und Brandenburg im Durchschnitt der Jahre 1928—1930 um 22% gegenüber 1913 zugenommen hat, während der wasserwärtige Versand auf der Oder nach jenen Gebieten nur um 13% gestiegen ist. Der Kohlenempfang Ostpreußens auf dem Bahnwege weist sogar im Durchschnitt der Jahre 1928—1930 eine Zunahme von 39% gegenüber einer Abnahme von 59% der binnenwasserwärts beförderten Mengen auf, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß der binnenwasserwärtige Kohlenverkehr jener Versandgebiete nach Ostpreußen auch vor dem Kriege nur gering war.

Die für die Kohlen auf Grund der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen und auf Grund der amtlichen Binnenschiffahrtsstatistik ermittelten Tatsachen gelten in noch höherem Maße für den Erzverkhr. Nach dem Tätigkeitsbericht der Oderstrombauverwaltung Nr. 11 1930/1931 betrug der Erzempfang der Häfen Gleiwitz, Oppeln, Cosel, Breslau und Maltsch

1913	1 720 000 to	
1930	392 000 to	
Abnahme	1 329 000 to	= 77%

Dagegen betrugen die Erzeingänge auf dem Eisenbahnwege

1913	178 000 to	
1930	901 000 to	
Zunahme	723 000 to	= 406%

Diese Feststellungen lassen sich vermehren und beweisen hinlänglich, daß die bald aus Wettbewerbsgründen, bald aus der bitteren Notlage der oberschlesischen Industrie heraus gewährten Tarifermäßigungen der Reichsbahn erheblichen Mehrverkehr und damit keinerlei Mindereinnahmen, der Oderschiffahrt dagegen sowohl Verkehrsverluste als Frachten gebracht haben, die nicht nur keinerlei Verdienst mehr lassen, sondern die Vorkriegsfrachten wesentlich unterschreiten. Ohne die Oderwasserstraße und ohne die Binnenschiffahrt sind die ostdeutschen Grenzgebiete diesseits des Korridors, ist der gesamte deutsche Osten und ist insbesondere der Seehafen Stettin verloren. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die Industrie- und Handelskammer Stettin und haben die freien wirtschaftlichen Interessenvertretungen der ostdeutschen Notstandsgebiete immer und immer wieder die Forderung erhoben:

„Die Oderwasserstraße in demselben Ausmaße wie den Rhein und die Donau mit Binnenumschlagstarifen für den inneren Verkehr, für die Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr auszustatten und in systematischem Zusammenwirken der Reichsbahn mit einer freien, unabhängigen, selbständigen Oderschiffahrt und dem Seehafen Stettin die Oder zu der großen, jedem Wettbewerb gewachsenen internationalen Verkehrsstraße des Ostens und damit zu einem den deutschen Osten fest zusammenschließenden Band und einem seine Wirtschaft befruchtenden Segenspender werden zu lassen".

Jetzt muß die Wendung kommen, denn Zeit ist nicht mehr zu verlieren. (Forts. folgt.)

Das Problem der Kriegsentschädigung.

Von Geh. Hofrat Prof. Wilhelm Stieda, Leipzig.

Unter dem Titel „Verlorene Nachkriegsschlachten" hat Professor Bühler in Münster soeben eine in hohem Grade dankenswerte Schrift veröffentlicht. Sie bemüht sich festzustellen, was Deutschland tatsächlich an Kriegsentschädigungen gezahlt hat und bildet auf diese Weise ein treffliches Seitenstück zu den in dieser Angelegenheit bereits erschienenen Broschüren von Brentano, Heinecke, Riderer, Spangenberg, Wingen u. a. namentlich zu den grundlegenden Aeußerungen von Eugen Würzburger und Friedrich Raab. Der frühere Präsident des sächsischen Statistischen Landesamts, jetzige Professor der Statistik i. R. an der Universität Leipzig hat sich in verschiedenen Aufsätzen, zuletzt in der Schrift „Wie die Reparationsforderungen begründet wurden" (Lpzg. 1929) mit dem Thema befaßt und Friedr. Raab hat unter dem Titel „Der Neue Plan" eine systematische Darstellung und kritische Würdigung der deutschen Reparationsverpflichtungen (Berl. 1930) geboten.

Nur zu oft wird Deutschland vorgeworfen, daß es seinen Zahlungsverpflichtungen unzureichend nachgekommen sei, ja, um seine Zahlungsunfähigkeit beweisen zu können, kostspielige Neubauten und Ausgaben gemacht hätte, die sich in seiner bedrängten Lage nicht rechtfertigen ließen. Im Auslande gelten die Angaben der Repko (Reparationskommission) als maßgebend, die dahin lauten, daß bis zum 31. August 1924 nicht mehr als 10 Milliarden bezahlt wären. Poincaré hatte zur selben Zeit die Dreistigkeit, alle Welt glauben machen zu wollen, daß Frankreich überhaupt noch nichts erhalten hätte. Erst eine spätere halbamtliche französische Mitteilung hat denn wenigstens zugegeben, daß die deutschen Leistungen sich auf etwa 3 Milliarden oder etwas mehr belaufen hätten. Professor Bühler hat in der Zeitschrift „Heimatdienst" diesen Unsinn bereits widerlegt. In der genannten Broschüre weist er den Vorwurf zurück, als ob in den unzweifelhaft zu hohen Ausgaben des öffentlichen Haushalts von 1925—1930 eine systematische Aktion gegen Frankreich zu erblicken wäre. Jene über das zulässige Maß weit hinausgehenden unverständlichen hohen Ausgaben, die mehrfach auch die Privatwirtschaft zu unsolider Geschäftsgebarung veranlaßt haben, hängen mit dem seit 1918 eingerissenen falschen System zusammen. Die Schrift eines sozialdemokratischen Gewerkschaftsführers „Warum arm sein?" (1928) hat für diese Auffassung einen prägnanten Ausdruck gefunden, indem sie sich zu der Behauptung versteigt: „Sparen macht arm, und verschwenden macht reich."

Um den Widersinn aller dieser leider offiziell nicht energisch genug zurückgewiesenen verstiegenen Behauptungen ins rechte Licht zu rücken, muß man sich vergegenwärtigen, wie diese unerträglich hohen Forderungen unserer Gegner entstanden sind. Ursprünglich hatten die alliierten und assoziierten Regierungen bei der Repko Forderungen in Höhe von 185,8 Milliarden Goldmark (Würzburger S. 21, nach Raab S. 18 nur 182 Milliarden) angemeldet. Dieser Betrag wurde in einer Note der Repko vom 28. April 1921 auf 132 Milliarden ermäßigt. Die Repko, heißt es in dieser Note, hat entschieden, den Betrag der Schäden, für die Deutschland gemäß Art. 232 Abs. 2 und der Anlage I zu Teil VIII des besagten Vertrages Reparationen schuldet, auf 132 Milliarden Goldmark festzusetzen. Bei Festsetzung dieser Ziffer hat die Kommission von dem Betrage der Schäden die notwendigen Abzüge vorgenommen, um den noch zu leistenden Rücklieferungen Rechnung zu tragen; infolge dessen gebührt Deutschland keine Gutschrift aus Anlaß dieser Rücklieferungen. Wieviel von diesen 53 Milliarden, bemerkt Würzburger, auf den Nachlaß von der ursprünglichen Forderung in Höhe von 185,8 Milliarden entfällt und wieviel auf wirkliche Ermäßigungen der ursprünglichen Forderungen auf Grund der deutschen Gegendarlegungen, und auf was die Abstriche sich bezogen, ist der deutschen Regierung niemals mitgeteilt worden. Niemand weiß daher in Deutschland im einzelnen, wofür wir eigentlich Reparationen zahlen, noch ob dieser oder jener von unserer Seite beanstandete Posten in den Schadensrechnungen trotzdem endgültig stehen geblieben ist oder infolge der deutschen Einwände vermindert oder gestrichen wurde.

In der von Brentano herausgegeben, vom Auswärtigen Amte inspirierten Broschüre „Was Deutschland gezahlt hat" (Berl. 1923) wird der bis dahin tatsächlich entrichtete Betrag auf 41,6 Milliarden Reparationsleistungen und 14,3 Milliarden nach Bestimmung des Vertrages von Versailles auf Reparationskonto nicht anrechnungsfähige Leistungen; zusammen 55,9 Milliarden berechnet. Für die Zeit vom 1. Januar 1924 bis 30. Juni 1931 hat die gleiche amtliche Stelle (nach Bühler) 12,4 Milliarden weiter berechnet, insgesamt stellt sich somit die deutsche Gesamtleistung auf 68,3 Milliarden Goldmark.

Diesen durchaus zuverlässigen Ziffern gegenüber berechnen die Verfasser des Youngplans die Zahlungsverpflichtungen Deutschlands vom 1. 9. 1929 bis 31. 9. 1966 auf 76,9 Milliarden und vom 31. 4. 1966 bis 31. 5. 1989 auf 33,8 Milliarden, insgesamt auf noch zu zahlende 110,7 Milliarden, wozu noch Zahlungen an USA usw. in Höhe von 5,3 Milliarden kommen, so daß im Ganzen 116 Milliarden von Deutschland zu bezahlen wären. Zusammen mit den nachgewiesenen bereits entrichteten Beträgen von 68,3 Milliarden (Bühler S. 33) lautete mithin die Forderung an Deutschland insgesamt auf 184,3 Milliarden, d. h. den Betrag, der ursprünglich gefordert wurde und den die Repko ermäßigt haben soll. Die unter dem Youngplan vom 1. 9. 1929 bis 30. Juni 1931 schon bezahlten 2,9 Milliarden, die in den 68,3 Milliarden einbegriffen sind, würden von diesem Gesamtbetrage in Abzug zu bringen sein. Es blieben dann aber immer noch 181,4 Milliarden als Gesamtleistung, die von Deutschland verlangt wird.

Es unterliegt hiernach keinem Zweifel, daß es bei der Deutschland auferlegten Zahlung, die doch nur nach dem Versailler Vertrag in Frage kommen kann, nicht mehr um Reparationen, sondern unverblümt auf Kriegskontributionen ankommt. Für diese können jedoch die alliierten Mächte keine triftigen Gründe anführen. Es ist allgemein anerkannt, daß die Deutschland zugeschriebene Kriegsschuld eine Lüge ist. Die gegnerischen Mächte müssen das ja selbst am besten wissen, wo die Urheber des Kriegs zu finden sind. Wie kommt also der Youngplan dazu, diese ungeheuerlichen Beträge, die Deutschland bis 1989 in drückende Fesseln schlagen, auszurechnen. Ebenso unverständlich ist das Gutachten vom 7. Juni 1929, das dem Youngplan zu Grunde liegt, von den deutschen Sachverständigen unterschrieben zu sehen. Ja, wohl noch schlimmer, daß in dem Abkommen vom 20. Januar 1930 die Deutsche Regierung gegenüber den Gläubigermächten die feierliche Verpflichtung übernommen hat, die im neuen Plan vorgesehenen Annuitäten gemäß den Bestimmungen dieses Planes zu zahlen (RGBl. 1930 II S. 83 Art. 1), ja sogar im Art. III dem zugestimmt hat, daß alle Abrechnungen zwischen der Repko und Deutschland über die vor der Periode des Dawesplans liegenden Vorgänge und Gutschriften zu gunsten Deutschlands „gegenstandslos und ohne Wirkung von jetzt ab sind".

Unwiderleglich geht aus sämtlichen beglaubigten Zahlen hervor, daß die Verfasser des Youngplans sich gröblich irren, wenn sie noch im Jahre 1929 die Fiktion aufrecht erhalten haben, daß Deutschland insgesamt 181 Milliarden bezahlen muß.

Zwei Irrtümer lassen sich die Berechner des Youngplans zu Schulden kommen. Einerseits werden die der Zivilbevölkerung Frankreichs und Belgiens zugefügten Schäden außerordentlich übertrieben und andererseits werden die von Deutschland tatsächlich geleisteten Zahlungen viel zu gering angeschlagen. Es ist das große Verdienst der Schrift von Professor Würzburger, der als deutscher Sachverständiger zu den Verhandlungen der deutschen Kriegslastenkommission hinzugezogen war, nachgewiesen zu haben, wie übertrieben die Einzelheiten sind, wie die Forderungen der Repko teilweise gänzlich unzulässig, teilweise durch den Vertrag von Versailles durchaus nicht gerechtfertigt sind. Die geltend gemachten Einwände gehen gegen die Anrechnung von Schäden, für die der Versailler Vertrag überhaupt keine Ersatzpflicht Deutschlands vorgesehen hat, gegen zu hohe Bewertung der tatsächlichen Schäden, gegen wiederholte Einsetzung derselben Schäden unter verschiedenen Titeln. Professor Bühler weist jetzt überzeugend nach, daß die Werte der deutschen Leistungen und Abtretungen von Schiffen, Staatseigentum usw. ungeheuer niedrig angesetzt sind, zum großen Teile überhaupt nicht gutgeschrieben wurden.

Trotz dieser vollständig geklärten Zahlenverhältnisse halten die alliierten Mächte an ihren Forderungen fest. Erst vor wenigen Tagen, Anfang Juni hat der Senator van Overbergh im Senat in Brüssel über die belgischen Reparationsansprüche völlig unbegründete Zahlen mitgeteilt und wenige Tage später, am 7. Juni, hat in London Unterstaatssekretär Elliot auf die Anfrage eines Mitgliedes des Unterhauses, mehr kühn als sachlich geantwortet, daß bis zum 15. Juni 1931 die Gesamtzahlungen von Deutschland sich nach den Abrechnungen der Repko auf 20 Milliarden 598 Millionen belaufen hätten. Selbst der eher deutschfreundlich als deutschfeindlich gesinnte, jedenfalls Gerechtigkeit erstrebende amerikanische Senator Borah hat in der bekannt gewordenen Unterredung mit Laval im Oktober 1931 sich dahin geäußert, er wisse nicht, ob die gezahlten Summen ausreichten, um auch die aufgewandten Kosten für die Wiederherstellung der zerstörten Gebiete zu decken. Man weiß nicht, ob tatsächlich eine merkwürdige Unkenntnis der amtlichen Publikationen oder absichtliche Entstellung hinter diesen Behauptungen steckt. Professor Bühler hat vollkommen Recht, wenn er dem deutschen Pressedienst vorhält, warum er nicht sofort, als die Aeußerung Borahs bekannt wurde, in alle Welt hinausgeschrieen hat: französische und belgische Reparationen sind alle reichlich bezahlt, was jetzt verlangt wird, charakterisiert sich als Kriegskontribution, zu deren Bezahlung Deutschland keinerlei Verpflichtung übernommen hat.

Es fragt sich nun, was Deutschland gegenüber dieser alles in das Gegenteil verkehrenden Haltung der alliierten Mächte tun kann. Verschiedene Mitglieder der Repko haben

bei den Verhandlungen mit der deutschen Kriegslastenkommission bei einzelnen Forderungen ihre Bereitwilligkeit zur Ermäßigung der übertriebenen Berechnungen ausgesprochen. Inwieweit sie dieser Zusage nachgekommen ist, bleibe dahingestellt. Jedenfalls müßte deutscherseits unaufhörlich auf diese sich wiederholenden Ungerechtigkeiten der gegnerischen Mächte aufmerksam gemacht und jede neue weitere Leistung verweigert werden, so lange unsere Aufstellungen nicht als irrig nachgewiesen sind. Ob, wie Raab vorschlägt, es durchschlagende Wirkung erzielen würde, die Gegner darauf hinzuweisen, daß der auf Deutschland ausgeübte Druck für ihre Staatsfinanzen erhebliche Nachteile zur Folge gehabt hat und noch weitere zeitigen wird, falls sie auf ihren Forderungen bestehen, scheint mir fraglich. Denn es herrscht doch Uebereinstimmung über die wahren Ursachen der heutigen Weltkrise. Schon die Urheber des Youngplans hätten sich, als sie ihre fabelhaften Forderungen bis 1988 ausdehnten, klar machen können, wie wenig sie auf die materielle Leistungsfähigkeit des Landes Rücksicht nahmen, dem sie gemäß dem Spruche „Vae victis!" eine derart lange währende Last auferlegten.

Professor Bühler geht scharf mit der diplomatischen Kunst in Deutschland ins Gericht und meint, sie hätte im Großen und im Kleinen versagt. Man ist doch zweifelhaft, ob man ein solches Urteil unterschreiben darf. Denn schließlich lassen sich nachher die Verhältnisse immer besser überblicken, als von Seiten derer, die mitten im Verhandeln stecken, geschehen kann. Immerhin besser rechnen hätten die maßgebenden Persönlichkeiten können. Einen drückenden, die Last so lange hinauszögernden Vertrag, wie der Youngplan ist, zu unterschreiben, erscheint als eben eine solche Sünde gegen das deutsche Volk, wie die unbedingte Entwaffnung und das Unterschreiben des Vertrages von Versailles. Was uns droht, falls die übernommenen Verpflichtungen nicht mehr erfüllt werden und Deutschland nicht mehr geneigt ist, die langausgedehnten Bestimmungen des Youngplans anzuerkennen, wird schwer mit Sicherheit vorausgesagt werden können. Dennoch muß es gewagt werden schon im Hinblick auf die künftige Selbständigkeit des Deutschen Reichs. Rathenau's Erfüllungspolitik, dem Gegner den guten Willen zu zeigen, alles gutzuheißen und schließlich ihn dadurch zu rühren, daß man mit leeren Händen dasteht und erklärt, so geht es nicht, ist schon an sich irreführend. Man soll und darf keine Verpflichtungen übernehmen, die man von vornherein sich außerstande fühlt, einzulösen.

Zur Zeit bleibt für das deutsche Volk außer der Weigerung fernerer Zahlungen nichts anderes übrig, wie schon Raab andeutet, als an der Vervollkommnung der Produktion zu arbeiten, die dahin führt, tunlichst den gesamten Landesbedarf durch eigenes Erzeugnis zu befriedigen und auf diese Weise die nicht zu vermeidende Einfuhr zu beschränken. Das gilt namentlich für die Versorgung mit Lebensmitteln. Sollte es dabei denkbar sein, technisch die Erzeugung derart zu heben, daß durch niedrige Gestehungskosten billige Preise ermöglicht werden und damit die Ausfuhr wieder verstärkt werden könnte, würde sich ein neuer Gewinn zeigen. Aber bei der überall beobachteten Neigung der Staaten, sich gegen die industriellen Erzeugnisse anderer Länder abzuschließen und die eigene industrielle Produktion tunlichst zu entfalten, eröffnet sich keine große Aussicht.

Die Donaufrage.

* * *

I.

Die Notlage der Donaustaaten Oesterreich, Ungarn, Rumänien, Bulgarien sowie auch Griechenlands ist zu einer ernsten Gefahr für die gesamte Wirtschaft Europas geworden. Durch die Wirtschaftskrise im Donaugebiet leiden andere europäische Staaten, indem ihr Warenabsatz nach den Donaustaaten mehr und mehr zusammenschrumpft, ihre in den Donaustaaten investierten Kapitalien unrentabel werden oder verloren gehen. Oesterreich, Ungarn, Bulgarien und Griechenland haben sich bereits vor einiger Zeit wegen ihrer finanziellen Schwierigkeiten an den Völkerbund gewendet, dessen Finanzkomitee sich in verschiedenen Tagungen mit dem Problem der Sanierung dieser Staaten befaßt und Vorschläge gemacht hat, die auf eine Erleichterung des Handelsverkehrs im Donauraum und auf die Gewährung einer internationalen Anleihe durch die kapitalkräftigen Großmächte hinauslaufen. Der Völkerbundsrat wird sich demnächst wiederum mit diesen Vorschlägen befassen. Die kapitalkräftigen Großmächte konnten sich angesichts der bisher fast hoffnungslos erscheinenden Wirtschaftslage der Donaustaaten noch nicht entschließen, neue Anleihen zu geben. Selbst Frankreich, das einzelnen Donaustaaten bisher Anleihen im Werte von mehreren Milliarden Goldfrancs gegeben hat, hält sich jetzt zurück und ist um das Schicksal seiner Guthaben sehr besorgt. Im übrigen besteht unter den europäischen Großmächten noch keine Einigkeit über das, was zur Sanierung der Donaustaaten zu geschehen hat. Die Interessen der beteiligten Mächte sind zum Teil verschieden, und einzelne Großmächte betrachten die Lage nicht nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern unter politischen Aspekten. Der ergebnislose Verlauf der Londoner Vier-Mächte-Konferenz, in der namentlich der Plan des französischen Ministerpräsidenten Tardieu für die Schaffung einer Konföderation der fünf Donaustaaten — Tschechoslowakei, Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien und Rumänien — zur Erörterung stand, hat schon gezeigt, welche erheblichen Divergenzen zwischen Frankreich einerseits und Deutschland, Italien und in gewissem Sinne auch England andererseits bestehen. Zur richtigen Beurteilung der offenbar bestehenden Meinungs- und Interessengegensätze der Großmächte ist es notwendig, die Ursachen der Krise im Auge zu behalten. Die Staaten des Donaubeckens hatten vor dem Kriege untereinander einen sehr lebhaften Handelsverkehr. In diesem Gesamtgebiet fand ein weitgehender Ausgleich zwischen der Produktion der Industrie in den österreichischen und jetzt tschechoslowakischen Gebieten und den landwirtschaftlichen Ueberschüssen der südlichen Gebiete, namentlich Ungarns, Jugoslawiens und Rumäniens, statt. Diese Lage hat sich inzwischen wesentlich geändert. Die tschechoslowakische Industrie und die österreichische Industrie haben sich erheblich weiter entwickelt und mußten Absatzmärkte nicht nur im Donauraum, sondern in allen übrigen Gebieten Europas, schließlich auch in Uebersee, suchen. Gleichzeitig bemühen sich Oesterreich und die Tschechoslowakei, zur Entlastung ihrer Handelsbilanz und zur Sicherung ihrer Volksernährung auch ihre Landwirtschaft zu entwickeln und durch Zölle zu schützen. Hierdurch sinkt die Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus den agrarischen Ueberschußgebieten Ungarn, Jugoslawien und Rumänien, die nunmehr auf den Absatz in Ländern außerhalb des Donauraumes angewiesen sind. In Jugoslawien, Rumänien und Ungarn, die vor dem Kriege eine nur schwach entwickelte Industrie hatten, sind im Zuge der allgemeinen Industrialisierung in der Welt wie auch aus Gründen der Landesverteidigung zahlreiche neue Industrien errichtet worden, zum Teil sind es Rüstungsindustrien. Diese Industrien sind im übrigen in erheblichem Umfange mit ausländischem Kapital, besonders auch französischem Kapital, gegründet worden. Die eingeleitete Industrialisierung dieser Agrarstaaten hat bei ihnen einen industriellen Zollprotektionismus hervorgerufen, welcher ihren allgemeinen Konsum sowie auch die Produktionskosten ihrer Landwirtschaft verteuert, wodurch die Landwirtschaft selbst in ihrem Wettbewerb mit den übrigen Agrarländern der Welt schwer behindert wird. Aus alledem hat sich eine akute Krise der Landwirtschaft Ungarns, Rumäniens und Jugoslawiens ergeben, die nicht in der Lage sind, ihre Produktionsüberschüsse an Weizen, Mais und Erzeugnissen der Viehhaltung im Donauraum oder auch in sonstigen Ländern Europas abzusetzen. Die infolgedessen stark gesunkene Kaufkraft der Donaustaaten beeinträchtigt den Absatz von Industrieerzeugnissen der industriellen Donaustaaten Oesterreich und Tschechoslowakei wie auch den Absatz von Industrieerzeugnissen aller übrigen an dem Donaumarkt interessierten Länder, namentlich Deutschlands, Italiens, Englands u. a. m. Demnach ist die Agrarkrise im Donauraum die eigentliche Ursache dieses Notstandes, von dem alle europäischen Staaten mehr oder weniger in Mitleidenschaft gezogen worden sind.

II.

Im Laufe der letzten Jahre haben zahlreiche Konferenzen der Staaten des Donaubeckens untereinander wie auch dritter Staaten stattgefunden, in denen Vorschläge für eine bessere wirtschaftliche Zusammenarbeit der Donaustaaten gemacht und die Möglichkeiten einer Förderung des Agrar-

exportes dieser Länder erörtert wurden. Die verschiedensten rechtlichen Formen von der völligen Zollunion bis zum Zollbündnis wurden hierbei diskutiert. Damals tauchte zum ersten Male von tschechischer Seite her der Plan einer wirtschaftlich gedachten Donaukonföderation auf. Später wurden diese Fragen im Zusammenhang mit den paneuropäischen Plänen Briands im Völkerbund weiter behandelt, und schließlich wurde im Jahre 1931 von der Völkerbundsversammlung der Vorschlag gemacht, daß die europäischen Staaten, welche einen Einfuhrbedarf für Getreide haben, den Donaustaaten Präferenzzölle für Getreide zugestehen sollten. Solche Präferenzzölle waren als Ausnahmen von der Meistbegünstigung gedacht. Diese Ausnahmen sollten darin ihre Rechtfertigung finden, daß es sich um außerordentliche Notstandsmaßnahmen handelte, deren Durchführung als im Gesamtinteresse der europäischen und auch der Weltwirtschaft gelegen betrachtet wurde, so daß auch interessierte dritte meistbegünstigte Staaten im allgemeinen Interesse bereit sein könnten, auf Geltendmachung ihrer Meistbegünstigungsrechte zu verzichten. Im März dieses Jahres machte schließlich der französische Ministerpräsident Tardieu den Vorschlag zur Bildung einer Konföderation der Donaustaaten Tschechoslowakei, Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien und Rumänien. Die Donaustaaten sollten zunächst versuchen, sich untereinander zu helfen und durch wirtschaftliche Zusammenarbeit den gegenseitigen Güteraustausch zu fördern. Sie sollten miteinander Präferenzverträge abschließen; namentlich war nach dem Tardieu-Plan daran gedacht, daß die Industriestaaten Oesterreich und Tschechoslowakei Präferenzzölle für den Absatz ihrer Industrieerzeugnisse in Ungarn, Rumänien und Jugoslawien erhalten sollten. Diese Präferenzzölle sollten von der Meistbegünstigung ausgenommen sein und daher von den außerhalb der Donauföderation stehenden Staaten, so insbesondere Deutschland, Italien, England, Schweiz, nicht in Anspruch genommen werden können. Da aber diese Maßnahmen allein noch nicht zur Behebung der Agrarkrise führen können, ging der Tardieu-Plan von der Annahme aus, daß die übrigen europäischen Staaten, insbesondere Deutschland und Italien, bereit sein würden, Ueberschüsse der Agrarproduktion aus den Donauländern aufzunehmen. Insbesondere wurde damit gerechnet, daß Deutschland die im vorigen Jahre entsprechend den Vorschlägen des Völkerbundes schon in Aussicht gestellten Präferenzzölle für ungarische, rumänische und jugoslawische Agrarprodukte gewähren würde, obgleich es nach dem Tardieu-Plan in diesen Agrarstaaten durch die für die Tschechoslowakei und Oesterreich vorgeschlagenen Präferenzzölle diskriminiert sein und in seinem Absatz von Fertigwaren in diesen Gebieten erheblich behindert sein würde.

Die Verhandlungen auf der Vier-Mächte-Konferenz in London haben deutlich gezeigt, daß der Tardieu-Plan nicht durchführbar ist, weil er nicht geeignet ist, die wirkliche Ursache der Krise, nämlich die Absatznot der agrarischen Donaustaaten, zu beheben. Denn wie die Stellungnahme Deutschlands, Italiens und auch Englands gezeigt hat, sind die letztgenannten Staaten nicht bereit, Agrarüberschüsse der Donaustaaten abzunehmen und etwa noch Präferenzzölle dafür zu gewähren, was nicht ohne Opfer und Schwierigkeiten mit meistbegünstigten Staaten geschehen kann, wenn sie gleichzeitig in ihrem Absatz nach dem Donauraum durch industrielle Präferenzzölle der Donaustaaten untereinander geschädigt werden. Die Erörterungen auf der Londoner Konferenz haben auch gezeigt, daß die für die Konföderation in Aussicht genommenen fünf Staaten zusammengenommen nicht in der Lage sind, eine wirtschaftliche Autarkie zu bilden, weil sie in erheblichem Maße auf einen freien Handelsverkehr mit außerhalb des Donauraumes stehenden Staaten angewiesen sind.

Eine Prüfung des Ein- und Ausfuhrhandels der Donaustaaten zeigt dies ganz deutlich. So ergibt die Statistik des Jahres 1928, des letzten normalen Jahres, daß von der österreichischen Ausfuhr 18% nach Deutschland gingen, 12% nach der Tschechoslowakei, 8% nach Ungarn, 6% nach Rumänien, 7% nach Jugoslawien, nach Deutschland und den Donaustaaten insgesamt 51%. Ferner gingen 8% nach Italien, 6% nach der Schweiz, 5% nach Großbritannien, 4% nach Frankreich, 6% nach Polen, 3% nach U.S.A. Von der tschechoslowakischen Ausfuhr gingen 22% nach Deutschland, 15% nach Oesterreich, 7% nach Ungarn, 4% nach Rumänien, 5% nach Jugoslawien; nach Deutschland und den Donaustaaten insgesamt 43%. Ferner gingen 3% nach Italien, 3% nach der Schweiz, 7% nach Großbritannien, 1% nach Frankreich, 4% nach Polen und 6% nach U.S.A. Von der ungarischen Ausfuhr gingen 12% nach Deutschland, 34% nach Oesterreich, 18% nach der Tschechoslowakei, 5% nach Rumänien, 7% nach Jugoslawien; nach Deutschland und den Donaustaaten insgesamt 76%. Ferner gingen 4% nach Italien, 4% nach der Schweiz, 3% nach Großbritannien, 1% nach Frankreich, 3% nach Polen. Von der rumänischen Ausfuhr gingen nach Deutschland 8%, 15% nach Oesterreich, 9% nach der Tschechoslowakei, 12% nach Ungarn; nach Deutschland und den Donaustaaten insgesamt 44%. Ferner gingen 4% nach Italien, 8% nach Großbritannien, 6% nach Frankreich und 3% nach Polen. Von der jugoslawischen Ausfuhr gingen 12% nach Deutschland, 18% nach Oesterreich, 9% nach der Tschechoslowakei, 9% nach Ungarn, 1% nach Rumänien; nach Deutschland und den Donaustaaten insgesamt 49%, 26% nach Italien, 3% nach der Schweiz, 2% nach Großbritannien und 4% nach Frankreich.

Was die Einfuhr betrifft, so kamen von der österreichischen Einfuhr 20% aus Deutschland, 19% aus der Tschechoslowakei, 8% aus Ungarn, 3% aus Italien, 5% aus der Schweiz, 3,5% aus Großbritannien. Die tschechoslowakische Einfuhr kam zu 25% aus Deutschland und insgesamt zu 41% aus Deutschland und dem Donaubecken, ferner zu 2% aus Italien, zu 3% aus der Schweiz, zu 4% aus Großbritannien, zu 4% aus Frankreich. Bei Ungarn kamen 81% der Einfuhr aus Deutschland und den Donaustaaten. Bei Rumänien kamen 52% der Einfuhr aus Deutschland und den Donaustaaten, ferner 11% aus Italien, 10% aus Großbritannien und 8% aus Frankreich. Bei Jugoslawien kamen 59% der Einfuhr aus Deutschland und den Donaustaaten, darunter aus Deutschland 14%, ferner 12% aus Italien, 6% aus Großbritannien und 5% aus Frankreich.

Die vorstehenden Zahlen ergeben, daß der Handel der Donaustaaten miteinander außerordentlich intensiv ist. Nimmt man die Donaustaaten und Deutschland zusammen, so ergibt sich, daß der Anteil Deutschlands und der Donaustaaten bei der Einfuhr wie bei der Ausfuhr jedes der in Frage kommenden Donauländer durchweg die Hälfte und bei Ungarn soger drei Viertel beträgt. Was Deutschlands Interessen betrifft, so gingen von der deutschen Gesamtausfuhr in den Jahren 1928—1930 rund 11% nach den Staaten des Donauraumes, 1931 waren es sogar 13,8%. Das Deutsche Reich bezog im Jahre 1928 rund 8%, 1931 8,9% seiner Gesamteinfuhr aus den Donaustaaten. Im Vordergrund stehen ferner noch Italien, England und die Schweiz, die ebenfalls ein erhebliches Interesse an dem Absatz von Industrieerzeugnissen nach den Donaustaaten haben.

Die vorstehend aufgeführten Ziffern über den Außenhandel der Donaustaaten zeigen aber auch deutlich, daß die Lage im Donauraum sich gegenüber dem Zustand, wie er noch zu Zeiten der alten Oesterreichisch-Ungarischen Donaumonarchie bestand, sehr erheblich verändert hat. Der damalige Zustand, in dem ein überwiegend gegenseitiger Austausch von Agrarprodukten und Industrieerzeugnissen der einzelnen Teile der Donaumonarchie untereinander stattfand, besteht nicht mehr; vielmehr sind sämtliche Donaustaaten, sowohl die agrarischen wie auch die industriellen, in erheblichem Maße auf Export nach Ländern außerhalb des Donauraumes angewiesen. So ist z. B. die tschechoslowakische Industrie so weit entwickelt worden, daß im Jahre 1928 allein 13% ihres Exportes nach außereuropäischen Ländern ging.

III.

Angesichts der internationalen Bemühungen zur Lösung der Donaukrise hat auch die Internationale Handelskammer sich dieser Fragen angenommen. Sie hatte bereits bei früheren Gelegenheiten ihre Aufmerksamkeit diesen Fragen zugewendet. Insbesondere hat sie sich des öfteren mit eingehenden Vorschlägen der österreichischen Landesgruppe zu beschäftigen, wie eine Besserung der Lage in Europa auf dem Wege von Zollbündnissen einander näherstehender Staaten mit dem Zwecke der allgemeinen Durchsetzung einer liberalen Handelspolitik erreicht werden könnte. So hat der vom Verwaltungsrat der I.H.K. mit dieser Aufgabe betraute Europaausschuß auf einer Tagung im März 1931 die Frage einer präferenziellen Sonderbegünstigung für das südosteuropäische Getreide zum Gegenstand des Studiums gemacht.

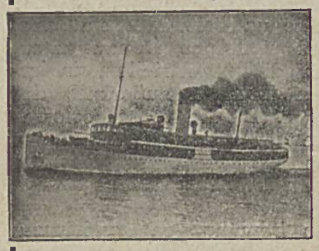
In der Zeit vom 16.—20. April 1932 veranstaltete die Internationale Handelskammer in Innsbruck eine Donautagung, zu der die Landesgruppen von Oesterreich, Ungarn, der Tschechoslowakei, Jugoslawien, Rumänien, des Deutschen Reiches, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens und Polens sowie die bulgarischen Handelskammern ein-

geladen waren, um die Lage Zentraleuropas und die „Methoden einer wirtschaftlichen Annäherung" zu prüfen, durch die die Notlage innerhalb des Donauraumes behoben werden könnte.

Die Aussprache in Innsbruck hat gezeigt, daß die Ereignisse der letzten Monate und die Lage, wie sie sich insbesondere aus den Verhandlungen über die Finanzverhältnisse der Donaustaaten im Finanzausschuß des Völkerbundes herausgestellt hat, sowie auch die französischen Vorschläge auf Schaffung einer Donaukonföderation nicht ohne Einfluß auf die Stellungnahme der Wirtschaftsvertreter aus den Donaustaaten gewesen sind. Die allgemeine Aussprache ergab ein Bild von der Vielfältigkeit der vorliegenden Interessen. Sie zeigt allerdings auch, daß im wesentlichen zwei große Tendenzen vorherrschen, nämlich einerseits die sich an den Tardieu-Plan anlehnenden Bestrebungen zur Schaffung eines wirtschaftlichen Zusammenschlusses im Donauraum, andererseits die Auffassung Deutschlands, Oesterreichs, Italiens und anderer Staaten, nach der es im wesentlichen darauf ankommt, die Preis- und Absatzkrise in den agrarischen Donauländern zu beheben und auf der Grundlage einer liberalen Handelspolitik einen konjunkturellen Aufschwung des Donauraums und damit auch Europas insgesamt zu fördern. Die auf der Donaukonferenz in Innsbruck gefaßte Entschließung stellt daher einen Kompromiß zwischen den verschiedenen Auffassungen dar. Demgemäß sind die praktischen und sofort durchführbaren Maßnahmen zur Behebung der Agrarkrise im Donauraum durch Einräumung von Agrarpräferenzen der Abnahmeländer in die Entschließung aufgenommen worden. Dieselbe enthält aber daneben auch den Hinweis auf die weitergehenden konstruktiven Pläne, die auf einen wirtschaftlichen Zusammenschluß einer Reihe von Donaustaaten bei Schaffung interner Präferenzzölle hinauslaufen. Die Konferenz ist zu der Erkenntnis gekommen, daß die verschiedenen Verhältnisse und Bedürfnisse jedes der beteiligten Länder in Beziehung zu den anderen und die Verhältnisse zu dritten Staaten geprüft werden müssen. Hierbei wird auf die Agrarkrise und die Notwendigkeit von Agrarpräferenzen hingewiesen, wobei namentlich auch auf die von gewissen Staaten (Deutschland) abgeschlossenen Präferenzverträge hingewiesen wird. Die Dringlichkeit alsbaldiger Hilfe ist von der Konferenz besonders betont worden. Auch fehlt nicht der Hinweis auf die Notwendigkeit der allgemeinen Aufrechterhaltung des Grundsatzes der Meistbegünstigung, sowie die Bemerkung, daß eine wirtschaftliche Autarkie des Donauraumes nicht möglich ist. Der für die Behandlung von Finanzfragen gebildete Unterausschuß hat sich besonders mit den währungs- und devisenpolitischen Fragen befaßt und die Notwendigkeit alsbaldiger Wiederherstellung der Freiheit des Devisen- und Zahlungsverkehrs betont. Ein Unterausschuß für Agrarfragen ist in seinen Verhandlungen zu dem Ergebnis gekommen, daß eine Sicherung des Absatzes der landwirtschaftlichen Erzeugnisse der Donaustaaten zu angemessenen Preisen, bei entsprechender Sicherung des Preisstandes in den Einfuhrländern notwendig ist.

Wenn die Donaukonferenz in Innsbruck auch nicht zur Aufstellung eines vollkommen eindeutigen Programms und zur Formulierung durchaus positiver Vorschläge gekommen ist, so hat sie dennoch in mancher Beziehung eine interessante Klärung der Interessenlage und der Tendenzen der verschiedenen Staaten gezeitigt. Es hat sich ergeben, daß die Vielfältigkeit und Verschiedenheit der Interessen der Donaustaaten die praktische Durchführung größerer konstruktiver Pläne im Donauraum äußerst schwierig gestalten werden. Es dürfte insbesondere bei den Donaustaaten selbst die Erkenntnis gefördert worden sein, daß eine der wirtschaftlichen Interessenlage entsprechende Zusammenarbeit mit allen am Handelsverkehr mit dem Donauraum beteiligten Ländern eine der wichtigsten Voraussetzungen für jeden Wiederaufbau im Donauraum selber ist.

Die Donaukonferenz der Internationalen Handelskammer wird als ständiges Organ für die Behandlung dieser Fragen zunächst fortbestehen. Am 22. Juni d. J. hat eine neue Sitzung des Büros der Donaukonferenz stattgefunden, in der beschlossen worden ist, die Interessen und Wünsche aller beteiligten Staaten weiterhin zu untersuchen. Im übrigen scheint es, daß auch im Kreise der Donaustaaten selbst die bisherige Stellungnahme Deutschlands, Italiens und anderer Länder nicht ohne Einfluß gewesen ist. Der ungarische Staatssekretär a. D. Hantos hat vor kurzem auf der Lausanner Konferenz eine Denkschrift über eine Erweiterung des Donauplanes vorgelegt. Diese neuen Vorschläge scheinen die bisherigen Bedenken Deutschlands und Italiens gegenüber dem Tardieu-Plan zu berücksichtigen. Es sind zwar wiederum Vorzugszölle der Donaustaaten untereinander in Aussicht genommen, indessen sollen die Interessen Deutschlands, Italiens und Polens an der Ausfuhr nach den Donaustaaten durch Gewährung gewisser zollpolitischer Vorteile berücksichtigt werden. Diese Vorschläge dürften einen Versuch darstellen, die außerhalb des Donauraumes stehenden Länder mit zu interessieren, um ihre Zustimmung zu den internen Donaupräferenzen zu erlangen. Hierdurch würde allerdings die ursprüngliche Grundlage des Tardieu-Plans wesentlich verändert werden. Die weitere Entwicklung dieser Frage wird stark von den gegenwärtig schwebenden großen europäischen wirtschaftspolitischen Entscheidungen abhängen.



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.

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel" bringt Gewinn

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Der deutsch-schwedische Handelsvertrag wird gemäß Vereinbarung, ohne formelle Kündigung, am 15. Februar 1933 außer Kraft gesetzt werden. Um den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen, werden alsbald Verhandlungen über Abschluß eines neuen Handelsvertrages aufgenommen werden.

Das Jahreseinkommen der schwedischen Handelsflotte. Nach dem soeben veröffentlichten Bericht des Schwedischen Handelsministeriums betrug das Bruttoeinkammen der schwedischen Handelsflotte sowohl vom Fracht- wie auch Passagierverkehr im vergangenen Jahre 260,5 Mill. Kr. gegen 296,2 Mill. Kr. im Jahre 1930, was einem Rückgang von 12 v. H. entspricht. Das Einkommen vom Frachtverkehr ging um 30 Mill. Kr. oder 11 v. H. zurück. Das Einkommen von der Zeitverfrachtung ist von 17,3 Mill. Kr. im Jahre 1930 auf 16,5 Mill. Kr. im Jahre 1931 oder um 5 v. H. eingeschrumpft. Die schwedische Handelsflotte ist im letzten Jahre um 70 500 Bruttotonnen gewachsen.

Ausfuhrverbot für schwedische Obligationen in ausländischer Valuta. Im Anschluß an frühere Verordnungen ist die Ausfuhr von solchen Obligationen aus Schweden verboten worden, die auch auf ausländische Valuta lauten. Das Verbot erstreckt sich auch auf derartige Kupons und Talons und hat bis zum 30. September d. J. Geltung. Die erwähnten früheren Verordnungen verboten die Zahlung von vor dem 28. September 1931 ausgestellten schwedischen Obligationen und Kupons, die auch auf ausländische Valuta lauten, in anderer als schwedischer Münze. Eine Ausnahme machen Obligationen und Kupons, die am 20. Mai 1932 Ausländern oder im Auslande ansässigen Schweden gehören. Bei bereits am 14. Dezember 1931 ausfuhrverbotenen Obligationen und Kupons (die außer auf Schwedenkronen auch auf holländische Gulden oder Schweizer Francs lauten) gilt dieses Datum als Besitztag. Wie hierzu halbamtlich verlautet, können in gewissen, der Prüfung unterworfenen Fällen Ausfuhrerlaubnisse erteilt werden, wenn es sich um berechtigte Ansprüche hierauf handelt. Die bei der neuen Verordnung in Frage kommenden Obligationen sind hauptsächlich gewisse Staatsanleihen, ferner die der Allmänna Hypoteksbank, der Stockholms Intecknings-bank u. a. m., im ganzen für einige Millionen Kronen.

Norwegen.

Hauptartikel der Ausfuhr nach Deutschland. Die norwegischen Hauptausfuhrartikel nach Deutschland waren in den Monaten Januar bis Mai d. J.: 31 064 to Frischhering, 2976 to Frischfleisch, 213 to getrockneter Fisch, 3937 to Salzhering, 193 to Konserven, 15 077 to Herings- und Fischmehl, 463 to Häute und Felle von zahmen Tieren, 4396 hl Dampfmedizintran, 152 963 hl anderer Tran, 6 cbm Holz, 785 to Zellulose, 445 to Packpapier, 15 to Rohaluminium, 1187 to Ferrosilizium.

Zollerhöhungen. Durch Stortingbeschluß und kgl. Resolution vom 29. Juni sind mit Wirkung vom 30. Juni 1932 u. a. folgende Zollerhöhungen in Kraft getreten:

Der Zollzuschlag (tolltillegg) auf Kaffee und Zucker wurde von 25% auf 40% oder um 5,2 und 3,5 Oere per kg erhöht. Der außerordentliche Zollzuschlag bleibt unverändert.

Der Zoll von Naturbutter wurde von 25 auf 50 Oere per kg erhöht, ebenso der Zoll auf gesalzenes Schweinefleisch in Tonnen von 15 auf 30 Oere.

Der Zoll auf elektrische Apparate, wie Empfangsapparate, Lautsprecher und Kopfhörer und deren Einzelteile wurde von 10% auf 20% erhöht.

Der Zoll auf Instrumente, wie Phonographen, Grammophone und ähnliche nebst Platten, Walzen und anderem Zubehör, ferner auch Aufnahmeapparate und Teile davon, wurde von 1 Kr. auf 1,50 Kr. per kg erhöht.

Zollerhöhung für getrocknete Früchte. Durch Stortingbeschluß und königl. Bekanntmachung vom 1. Juli ist mit Wirkung vom 2. Juli 1932 der Grundzoll für getrocknete Pflaumen (Artikel Früchte 2a des Zolltarifs) sowie für „andere getrocknete Früchte" (Artikel 2 k des Zolltarifs, darunter z. B. getrocknete Aepfel), soweit sie nicht an anderen Stellen des Tarifs erwähnt sind, von 0,15 Kr. bzw. 0,40 Kr. auf 0,25 Kr. bzw. 0,60 Kr. per kg erhöht worden.

Annahme des Zollermächtigungsgesetzes. Das Gesetz, welches die Regierung ermächtigt, innerhalb bestimmter, aber weit gezogener Grenzen Zollerhöhungen vorzunehmen, ist nunmehr vom Storting angenommen worden.

Die viertgrößte Handelsflotte der Welt. Durch den laut Angabe des japanischen Schiffsregisters eingetretenen Rückgang der japanischen Handelsflotte auf 3 854 513 Brutto-Register-Tonnen ist die norwegische Handelsflotte an die vierte Stelle gerückt, so daß sie jetzt hinter England, den Vereinigten Staaten und Deutschland rangiert.

Dänemark.

In Erwartung eines Ausfuhrüberschusses von 15 Mill. Kronen im Juni. — Was wird aus der Valutazentrale? Wie bei Besprechung des Außenhandelsergebnisses für Mai mitgeteilt wurde, war der Einfuhrüberschuß in diesem Monat besonders hoch, trotz der kräftigen Drosselung der Einfuhr. Der Grund dieses Ergebnisses liegt ausschließlich in den starken Ausfuhrverlusten infolge des dänischen Schlächtereikonflikts. Für den Juni d. J. wird nun ein erheblich besseres Außenhandelsergebnis erwartet, da in diesem Monat der Fleischexport wieder in normalen Bahnen vor sich gegangen ist und zum anderen sich nunmehr die scharfe Einfuhrdrosselung auswirken muß. Gut unterrichtete Kreise schätzen, daß im Juni ein Ausfuhrüberschuß von rd. 15 Mill. Kr. erzielt werden wird, so daß dadurch das ungünstige Mai-Ergebnis wieder ausgeglichen werden kann. Bekanntlich ist der für die Einfuhr zur Verfügung gestellte Betrag an Devisen für die Monate Juni bis August auf 140 Mill. Kr. festgesetzt, so daß gegenüber den ersten Monaten d. J. ein ganz außerordentlicher Rückgang der Einfuhr erwartet werden muß. Einigermaßen fraglich bleibt dabei freilich nur, ob diese Reduktion der Einfuhr nicht unter Umständen sich auch in irgendeiner Form auf die Entwicklung der dänischen Ausfuhr auswirken wird. Für die weitere Gestaltung der Devisenbewirtschaftung Dänemarks nach Ablauf des gegenwärtigen Gesetzes ist eine Aeußerung des Handelsministers Hauge von Interesse. Der Minister betonte, daß eine vollständige Aufhebung des Valutenkontors nicht in Frage kommen könne, solange die gegenwärtigen Schwierigkeiten anhielten. Vielmehr würden gewisse Waren, voraussichtlich also Rohstoffe und Halbfabrikate, weiter einer Art von Kontingentierung unterliegen, während für Fertigerzeugnisse unter Erhebung von Zöllen die Einfuhr freigegeben werden könnte.

Außenminister Munch zum belgisch-holländischen Zollabkommen. Wie „Politiken" aus Lausanne meldet, erklärte Außenminister Dr. Munch dem Vertreter dieses Blattes, daß Dänemark sein Interesse für das belgisch-holländische Zollabkommen betont habe und zunächst eine Untersuchung des Abkommens durch die Fachministerien sowie die verschiedenen Erwerbsgruppen empfiehlt. Weiter betonte der dänische Außenminister, daß wenn Dänemark an einem solchen Abkommen teilnehmen solle, auch diejenigen Länder in West- und Mitteleuropa mit einbezogen werden müßten, mit denen Dänemark einen bedeutenden Handelsverkehr unterhält.

Freie Stadt Danzig.

Der Seeverkehr im Juni. In den Danziger Hafen sind im Juni 351 Schiffe mit 196 371 (im Vormonat 317 Schiffe mit 200 860) Nrgt. eingegangen. Im Ausgang wurden 343 Schiffe mit 188 031 Nrgt. gezählt gegenüber 314 Schiffen mit 204 625 Nrgt. im Vormonat. Gegenüber Mai ist also die Zahl der Schiffe im Eingang um 34, im Ausgang um 24 gestiegen, der Raumgehalt aber um 4489 bzw. 16 592 Nrgt. gesunken. Der Grund liegt darin, daß vorwiegend nur kleinere Schiffe ankommen, da die Ladungen für größere Schiffe nicht ausreichen. Im Vergleich zum Juni 1931 sind im Eingang 163 845, im Ausgang 168 008 Nrgt. weniger zu verzeichnen. — Der Gesamtverkehr im ersten Halbjahr 1932 ergibt einen gewaltigen Rückgang des Schiffsverkehrs über Danzig gegenüber dem ersten Halbjahr 1931, und zwar um 755 Schiffe mit 657 770 Nrgt. im Eingang und 746 Schiffe mit 527 239 Nettoregistertonnen im Ausgang. Der Flagge nach steht Deutschland an erster Stelle mit 124 Schiffen und 37 177 Rgt.; Dänemark sandte nur 67 Schiffe mit einem Frachtraum von 40 375 Rgt.

Ermäßigung der Gebühren im Linienverkehr. Mit dem 1. Juli ist eine Verordnung des Danziger Hafenrates in Kraft

getreten, die für Schiffe, die bei ständigem Linienverkehr in derselben Tour Danzig und Gdingen anlaufen, eine Ermäßigung der Ein- und Auslaufgebühren um 50% vorsieht, während die Ermäßigung für reguläre Schiffslinien, die Danzig allein anlaufen, nur 25% beträgt. Von dieser Maßnahme wird eine Erweiterung der zur Zeit 31 Linien und 65 Häfen zählenden regulären Verbindungen des Danziger Hafens durch Schiffe der Linien erwartet, die bisher nur Gdingen anliefen. Bekanntlich bestehen bereits in Gdingen große Vergünstigungen für Schiffe, die in derselben regulären Tour Gdingen und Danzig anlaufen.

Eisenerze im Durchgangsverkehr. Tschechoslowakische Eisenwerke haben endgültig beschlossen, bis 40 000 to Eisenerze im Danziger Hafen einzulagern. Die Danziger Hafenverwaltung hat verschiedene Maßnahmen zur Erleichterung und Verbilligung des Umschlages von Erzen getroffen, und es wird der Abschluß weiterer Kontrakte über den Transport von Erzen nach der Tschechoslowakei erwartet.

Polnische Holzausfuhr über Danzig. Nach längeren Verhandlungen hat die Verwaltung der polnischen Staatsforsten vor einiger Zeit einen großen Holzlagerplatz im Danziger Hafen gepachtet. Des weiteren hat die staatliche Forstverwaltung den bisher von der Firma Anglo-Latvian gepachteten spezialen Lagerplatz für Sleepers in der Nähe der Forts übernommen. Angesichts der großen Holzzufuhren in der letzten Zeit wird die Pacht weiterer Lagerplätze erwartet.

Litauen

Kohlenkäufe in England. Der Generalsekretär des Verkehrsministeriums Jankevicis hat in England 50 000 to Steinkohle für die litauischen Bahnen gekauft.

Der Konkurs einer Kownoer Textilgroßhandlung. Die Kaufleute Berko Perelmann und Wulf Rabinowitsch aus Wirbaln gründeten im Jahre 1922 mit 80 000 Dollar in Kowno eine Textilgroßhandlung, die später in Konkurs ging, wobei die Schulden der Firma sich auf 1,4 Mill. Lit stellten und die Gläubiger zu 35—40% befriedigt wurden. Nunmehr hat die Firma Rabinowitsch & Perelmann, die neben der Textilgroßhandlung noch eine Trikotagenfabrik betrieb, abermals ihre Zahlungen eingestellt, wobei sich die Schulden der Firma auf 6 Mill. Lit stellen. Unter den Gläubigern befinden sich tschechische, französische, schweizerische, italienische und inländische Firmen und Banken. Rabinowitsch & Perelmann besitzen zwei Häuser in Kowno, ferner sind sie die tatsächlichen Eigentümer der einer fiktiven Gesellschaft übereigneten Trikotagefabrik. Rabinowitsch ist auf Anordnung des Kownoer Kreisgerichts wegen betrügerischen Bankrotts verhaftet worden. Perelmann ist ins Ausland geflüchtet. Zu Konkursverwaltern über ihr Vermögen wurden die Rechtsanwälte Ganionskis und Makauskas ernannt.

Geschäftsaufsiht. Zwecks Abwendung des Konkurses hat die Handelskammer über die Firmen Textilfabrik Oskar Trey, Vereinigte Litauische Manufakturgesellschaft und Kownoer Textil-A.G. Geschäftsaufsicht angeordnet.

Estland.

Um den Verkauf der staatlichen Roggenvorräte. Von den zuständigen estländischen Stellen wird gegenwärtig die Frage des Verkaufs des staatlichen Monopolroggens, dessen Vorräte gegenwärtig noch ca. 28 000 to ausmachen, nach Finnland erwogen. Allerdings wird der Staat dann pro kg Roggen einen Verlust von 14 Cent tragen müssen, da der Selbstkostenpreis des Monopolroggens sich auf 21 Cents stellt, in Finnland aber infolge der niedrigen Roggenpreise auf dem Weltmarkt kaum mehr als 7 Cent pro kg erzielt werden können. Auf dem einheimischen Markt werden bis zur neuen Ernte kaum mehr als 3000 to realisiert werden können.

Gesetzentwurf über Einführung von Butterexportprämien. Angesichts des katastrophalen Rückgangs der Butterpreise auf dem Weltmarkt hat das estländische Landwirtschaftsministerium, das der Regierung bereits im Frühjahr einen Gesetzentwurf über die Einführung von Butterexportprämien vorgelegt hatte, diese Frage erneut aufgegriffen. Das Ministerium hat eine Gesetzvorlage ausgearbeitet, wonach die unklare Bankenpolitik des Finanzministeriums und der Bank Auszahlung von Butterprämien aus einem Fonds erfolgt, der aus den staatlichen Einnahmen von den Zucker-, Kaffee-, Tee- und Kakaozöllen gebildet werden soll.

Zusammenschluß der Exportschlachtereien. Die estnischen Exportschlachthäuser haben sich unter dem Druck der staatlichen Darlehnsbank (Pikkalaenu Pank) zu einer „Estländischen Bacon-Exportgenossenschaft" mit einem Grundkapital von 20 000 Kr. zusammengeschlossen. Die Darlehnsbank hat sich daraufhin zur Uebernahme weiterer Garantien für die Schlachthäuser in Höhe von 450 000 Kronen bereit erklärt. Die Gesamtverschuldung der Schlachthäuser, deren Wert auf 1,16 Mill. Kr. veranschlagt wird, beläuft sich damit auf 1,32 Mill. Kr.

Rückgang der Wechselproteste. Im Mai d. J. wurden in Estland insgesamt 5656 Wechsel im Gesamtbetrage von 1,11 Mill. Kronen protestiert gegenüber 7267 Wechseln für 2,10 Mill. Kronen im Mai 1931. Die Zahl der Wechselproteste in den ersten fünf Monaten 1932 ist im Vergleich zum Vorjahre stark zurückgegangen: es wurden 32 771 Wechsel im Gesamtwerte von 5,94 Mill. Kr. protestiert gegenüber 40 387 Wechseln für 9,56 Mill. Kr. in den ersten fünf Monaten 1931.

Lettland.

Bevorstehende Zollerhöhungen an Stelle der Einfuhrkontingentierung. Das bereits seit längerer Zeit den zuständigen Stellen vorliegende Zollermächtigungsgesetz ist kürzlich unter einigen Aenderungen vom Landtag verabschiedet worden. Das Gesetz soll am Tage der Veröffentlichung in Kraft treten. Nach den vorliegenden Meldungen ist täglich mit der Veröffentlichung zu rechnen. Das Gesetz ermächtigt bekanntlich die Regierung, Zollerhöhungen von 100—400% der geltenden Zollsätze vorzunehmen und zollfreie Waren mit einem Einfuhrzoll bis zu 20% des Wertes zu belasten. Ueber die Frage der Aufhebung der Einfuhrkontingente ist bisher noch nicht endgültig entschieden worden. Das Finanzministerium soll beabsichtigen, rund 130 Kontingente aufzuheben, es würden dann noch für 80 Warengattungen die Kontingente beibehalten werden.

Arbeiten und Lieferungen ausländischer Firmen bei besonderen Verträgen steuerpflichtig. Verschiedene deutsche Firmen, die auf Grund besonderer Verträge in Lettland arbeiten und Lieferungen vorgenommen hatten, sind von der lettländischen Regierung mit einer Einkommens-, Gewinn- und Krisensteuer belegt worden. Der Einspruch dieser Unternehmen gegen die Zahlung ist vom lettländischen Außenministerium mit der Begründung abgelehnt worden, „daß in Uebereinstimmung mit Art. 4 und 163 des Steuergesetzes für jedes gewinnbringende Unternehmen, das in Lettland tätig ist, Handels-, Industrie- sowie Einkommensteuern zu zahlen sind. In Uebereinstimmung mit Art. 203 des Steuergesetzes sind als solche gewinnbringende Unternehmen auch auf Grund besonderer Verträge unternommene Arbeiten und Lieferungen anzusehen. Im Steuergesetz sind für ausländische Firmen für in Lettland ausgeführte Handelsoperationen keinerlei Erleichterungen vorgesehen, und diese Firmen haben ebenso wie die lettländischen die früher erwähnten Steuern für in Lettland ausgeführte Arbeiten oder Lieferungen zu zahlen. Wenn dagegen die bei ausländischen Firmen bestellten Waren im Auslande angenommen werden oder auch, wenn diese Firmen die Waren direkt aus dem Auslande auf den Namen des Bestellers cif, fob und franko der Zollbehörde schicken, d. h. bis zur lettländischen Grenze, wo der Besteller die Waren empfängt und in seinem Namen verzollt, so erfolgt in solchen Fällen die Erfüllung des Vertrages oder der Lieferungen nicht in Lettland, und Steuern sind nicht zu zahlen, mit Ausnahme lediglich der Stempelsteuer für die in Lettland geschlossenen Verträge."

Aus diesen Aeußerungen geht hervor, daß nach Ansicht der lettländischen Behörden ausländische Firmen für sämtliche in Lettland ausgeführten Arbeiten oder Lieferungen steuerpflichtig sind mit Ausnahme der Waren, die direkt aus dem Auslande auf den Namen des Bestellers „der Zollbehörde geschickt" werden.

Das Bankenproblem. Die zögernde, zum Teil auch unklare Bankenpolitik des Finanzministeriums und der Bank von Lettland wirkt immer lähmender, aber auch verbitternder, nachdem sich nun auch herausgestellt hat, daß es sich eigentlich nur noch um vier, an sich kleinere Kreditinstitute handelt, um derentwillen in letzter Minute doch der Gedanke aufkam, das allgemeine Bankenmoratorium zu verlängern, diesmal zwar um nicht weniger als drei Monate. Die in Frage kommenden Kreditinstitute sind Windauer Stadtbank, Zentrale Landwirtschaftsbank, Lettländische Handels- und Industriebank sowie Lettgallische Aktienbank, deren mehr oder weniger schwache Position längst schon bekannt ist. Aber diese Banken sollen zu den sog. „nationalen" zählen, die der engeren Interessensphäre gegenwärtig maßgebender politischer Kreise angehören.

Polen.

Verlängerung von Zollvergünstigungen. Durch eine im „Dziennik Ustaw" bekanntgegebene Verordnung der drei zuständigen Minister sind die bisherigen Bestimmungen über Zollvergünstigungen bei der Einfuhr verschiedener Rohstoffe, Halbfabrikate und in Polen nicht hergestellter Maschinen mit einigen Abänderungen bis zum 31. Dezember d. J. verlängert worden.

Die Schiffahrtsverbindung zwischen Polen und Finnland bezeichnet die Direktion der „Zegluga Polska" als einen überaus wirksamen Weg zur Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen. Nachdem im Frühling 1930 der reguläre Verkehr zwischen Danzig und Gdingen sowie den finnländischen Häfen aufgenommen wurde, brachte der April 1931 ein Abkommen der „Zegluga Polska" mit dem größten finnländischen Schiffahrtsunternehmen, der „Finska Angfartygs A/B", auf Grund dessen beide Gesellschaften sich in der 14tägigen Bedienung dieser Linie ablösten. Im Winter 1932 hat die „Zegluga Polska" zwei neue Schiffe und zwar den „Slask" und „Cieszyn", die für den Winterverkehr besonders ausgestattet sind, in den Dienst gestellt.

Polnisch-Transatlantische Schiffahrtsges. A.-G. — Verlustabschluß. Die Polnisch-Transatlantische Schiffahrtsges. A.-G. in Gdingen, deren dänische Teilhaber kürzlich einen Teil ihrer Aktien an die polnische Regierung abgetreten haben, die jetzt 75% der Aktien des Unternehmens kontrolliert, legt wieder einen großen Verlustabschluß vor. Nachdem bereits in 1930 ein bilanzmäßiger Verlust von 728 710,85 Zloty ausgewiesen werden mußte, ist in 1931 ein Verlust von fast 2,0 Mill. Zl. erzielt worden, so daß die jetzt auf neue Rechnung vorgetragenen Verluste insgesamt 2 725 072,81 Zloty bei 9,0 Mill. AK. ausmachen.

Auslandsverschuldung der Banken. Nach Angaben des Statistischen Hauptamtes in Warschau hat sich die Auslandsverschuldung der polnischen Aktienbanken zum 31. März d. J. gegenüber dem Jahresultimo 1931 um 55 Mill. auf 345,8 Mill. Zloty verringert, während die Auslandsguthaben der Banken gleichzeitig um etwa 10 Mill. auf 132,9 Mill. Zl. zurückgegangen sind. Per Saldo hat somit die Auslandsverschuldung der polnischen Banken zu Ende des 1. Quartals d. J. ca. 213 Mill. Zl .betragen.

Karol Steiner A.-G. in Lodz — Konkurs erklärt. Das Handelsgericht Lodz hat am 17. Juni die Karol Steiner A.-G. in Lodz, eines der Großunternehmen der polnischen Textilindustrie, auf Antrag der Gerichtsaufseher in Konkurs erklärt. Das Unternehmen sah sich im Frühherbst v. J. zur Einstellung seiner Zahlungen gezwungen und erhielt am 16. September v. J. einen gerichtlichen Zahlungsaufschub bewilligt, der mehrfach bis zuletzt zum 16. Juni d. J. verlängert worden war.

Stillegung von Werken. Am 12. Juli soll die Ferdinand-Grube der Kattowitzer Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenwesen, die zur Zeit 1800 Arbeiter beschäftigt, stillgelegt werden. In Groß-Kattowitz ruhen bereits die Gruben „Kleophas", die Eisenhütten „Martha" und „Baildon" sowie eine Reihe kleinerer Betriebe. Die Vereinigten Drahtseilfabriken in Kattowitz haben einen Teil des Angestelltenpersonals abgebaut. Aus Ostoberschlesien werden folgende weitere Betriebsstillegungen und Belegschaftskürzungen gemeldet: Die Grube „Karner" der Giesche-A.G. in Janow bei Kattowitz mit zurzeit 1700 Arbeitern soll demnächst stillgelegt werden; die gleiche Gesellschaft hat vom Demobilmachungskommissar die Genehmigung erhalten, ihre Porzellanfabrik in Bogucice auf 4 Wochen und die Grube „Weißer Scharleynoch" im Juli auf 4 Monate stillzulegen. Die Betriebsverwaltung des Fürsten Henckel-Donnersmark hat die Genehmigung für die Entlassung von 1200 Grubenarbeitern beantragt.

Rußland.

Die russischen Kredite in England. Der parlamentarische Sekretär des britischen Außenhandelsamtes Coleville erklärte auf eine Anfrage im Unterhaus, daß der Gesamtwert der im Rahmen der Exportkreditversicherung garantierten Abschlüsse mit Rußland in den Jahren 1929/31 rund 15 Mill. Pfund Sterling betragen habe, und zwar 1929 1,3 Mill., 1930 5 Mill. und 1931 8,4 Mill. Die Höchstkreditdauer bei Rußlandlieferungen, die im Rahmen der Exportkreditversicherung garantiert würden, betrage 18 Monate. Früher seien vereinzelt Kredite von 30 Monaten vorgekommen.

Forcierter Holzexport. Wie aus Archangelsk, dem großen nordrussischen Holzexporthafen, berichtet wird, geht der Holzexport in forciertem Tempo vor sich. Seit Beginn der Schiffahrt bis zum 1. Juli d. J. sind aus Archangelsk 139 Dampfer mit Holzladungen nach dem Auslande abgegangen. Insgesamt wurden bisher 117 734 Std. Holz verladen gegenüber einem Plan von 96 000 Std. Im Mai und Juni des Vorjahres wurden nur 45 960 Std. Holz verladen.

Bildung einer Hauptverwaltung der russischen Papierindustrie. Durch Beschluß der Sowjetregierung wird die Bundesvereinigung der Papierindustrie „Ssojusbumaga" liquidiert und stattdessen im Volkskommissariat der Holzindustrie eine Hauptverwaltung der Zellstoff- und Papierindustrie gebildet. Dieser Hauptverwaltung werden die Trusts und Unternehmungen der Papier- und Zellstoffindustrie unmittelbar unterstellt.

Neue Maßnahmen zur Hebung des Handels der Kollektivwirtschaften. Der Volkskommissar für Wasserwege hat die Leiter aller Flußverwaltungen angewiesen, dafür Sorge zu tragen, daß der Annahme und Ausgabe des aus landwirtschaftlichen Produkten bestehenden Gepäcks der Kollektivmitglieder und Einzelbauern keine Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Die Leiter der Bezirksverwaltungen der Flußschiffahrt, der Flußhäfen und Anlegestellen werden angewiesen, in der Nähe der Anlegestellen die erforderliche Anzahl von Verkaufsständen für den bäuerlichen Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen einzurichten. Dabei wird streng verboten, von den Kollektivmitgliedern, die ihre Erzeugnisse verkaufen, irgendwelche Abgaben zu erheben.

Finnland

Sinkender Anteil Deutschlands am Außenhandel — Englands Anteil steigt. Angesichts der Frage des Boykotts deutscher Waren durch Finnland und der steten Bemühungen von englischer und finnischer Seite, die Ausfuhr englischer Produkte nach Finnland zu steigern, verdient diesmal die Außenhandelsstatistik Finnlands für die ersten fünf Monate des laufenden Kalenderjahres besondere Beachtung.

Die Einfuhr Finnlands aus Deutschland ist in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres dem gleichen Zeitraum des Jahres 1931 gegenüber um 155 Mill. Fmk. oder um 32%, und dem Jahre 1930 gegenüber um 410 Millionen Fmk. oder um 55,5% zurückgegangen. Der Rückgang übersteigt somit erheblich die Verminderung der Gesamteinfuhr des Landes (17,6 bzw. 45,6%), und der Anteil Deutschlands an der Gesamteinfuhr Finnlands ist daher auch von 38,6% im Jahre 1930 (fünf Monate) und 38,3% im Jahre 1931 in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres um 7% bzw. 6,7% auf 31,6% gesunken.

Die Ausfuhr Englands nach Finnland ist dagegen in dem genannten Zeitraum des laufenden Jahres den gleichen Monaten des Vorjahres gegenüber um 28 Mill. Fmk. oder um 17,5% gestiegen, wenn sie auch im Vergleiche mit der Einfuhr in den Monaten Januar-Mai 1930 um 50 Mill. Fmk. oder um 21,0% zurückgegangen ist. Der Anteil Englands an der Gesamteinfuhr des Landes hat sich daher auch in den ersten fünf Monaten des Jahres 1932 dem gleichen Zeitraum des Jahres 1931 gegenüber von 12,7% um 5,4% und dem des Jahres 1930 gegenüber von 12,7% um 5,4% auf 18,1% erhöht. Der Anteil Englands an der Gesamteinfuhr Finnlands hat also in den abgelaufenen fünf Monaten des Jahres 1932 etwa in dem gleichen Umfange zugenommen, wie der deutsche Anteil zurückgegangen ist.

Im übrigen ergibt sich aus der Statistik, daß auch die Anteile anderer Länder an der Gesamteinfuhr Finnlands, wenn auch nicht in dem starken Umfange wie der deutsche, gesunken sind. Eine Ausnahme hiervon machen Rußland, das seinen Anteil von 1,1% im Jahre 1930 und 1,3% im Jahre 1931 auf 4,4% im laufenden Jahre erhöhen konnte, und Schweden, das seinen Anteil dem Vorjahr gegenüber von 8,2% auf 8,7% steigern konnte.

Eine Untersuchung darüber, wie sich die Erhöhung der englischen und der Rückgang der deutschen Einfuhr auf die einzelnen Warengattungen ausgewirkt hat, ergibt u. a., daß sich der Import englischer Kohle im laufenden

Jahre dem Vorjahr gegenüber nahezu verdoppelt hat, und daß der Bezug von Metallen und Metallarbeiten aus England nur um etwa 1 Mill. auf 16 Mill. Fmk. zurückgegangen ist, während die Einfuhr dieser Artikel aus Deutschland von 72 Mill. auf 53 Mill. Fmk. gesunken ist. Der Import von Spinnstoffen, Garnen usw. aus England ist erheblich gestiegen, während die deutschen Verkäufe in dieser Branche zurückgegangen sind. In Textilwaren ist die Einfuhr beider Länder zurückgegangen, während der Rückgang sich hinsichtlich Englands aber auf etwa 10 Mill. Fmk. beschränkt, macht er bei Deutschland 30 Mill. Fmk. aus.

Die finnländische Ausfuhr nach Deutschland ist in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres gegenüber der gleichen Zeit im Vorjahre um 21 Mill. Fmk. oder um 14,2% und den gleichen Monaten des Jahres 1930 gegenüber um 82 Mill. Fmk. oder um 39,5% zurückgegangen. Der auf Deutschland entfallende Anteil an der Gesamtausfuhr Finnlands hat sich daher von 12,7% im Jahre 1930 und 11,5% im Jahre 1931 um 3,7% bzw. 2,5% auf 9% vermindert.

Die Ausfuhr Finnlands nach England in dem erwähnten Zeitabschnitt hat sich dagegen dem Vorjahr gegenüber um 124 Mill. Fmk. oder um 23,7% und dem Jahre 1930 gegenüber um 2 Mill. Fmk. oder um 0,3% vergrößert, und der Anteil Englands an der Gesamtausfuhr ist daher auch von 39,2% im Jahre 1930 und 40,6% im Jahre 1931 auf 45,7% im laufenden Jahre gestiegen. Der Anteil der Vereinigten Staaten von Nordamerika an der Gesamtausfuhr weist gleichfalls für das laufende Jahr eine Erhöhung von 11,7% im Jahre 1930 und 12,7% im Jahre 1931 auf 14,4% auf. Bezüglich der anderen Länder zeigt die Statistik nur geringere Veränderungen an.

An dem gesamten Warenaustausch Finnlands mit dem Auslande, der sich stellte in den fünf ersten Monaten der Jahre:

	1930	1931	1932
	(Millionen Fmk.)		
auf:	3 560	2 553	2 457
waren beteiligt:			
Deutschland mit	948 = 26,6%	632 = 24,7%	456 = 18,6% und
England mit	884 = 24,8%	684 = 26,7%	836 = 34,0%.

Während also Deutschlands Anteil an dem gesamten Warenaustausch des laufenden Jahres seit 1930 um 8% und seit 1931 um 6,1% auf 18,6% zurückgegangen ist, ist der Anteil Englands gegenüber dem Jahre 1930 um 9,2% und dem Jahre 1931 um 7,3% gestiegen. Diese Zahlen sprechen eine beredte Sprache.

Einschränkung des Holzexports. Der Verein Finnländischer Sägemühlenbesitzer (Finnish Sawmill Owners Association) hat dieser Tage seine Untersuchungen über die Möglichkeit weiterer Einschränkung des Holzexports abgeschlossen. Der finnländische Holzexport ist in den letzten drei Jahren ständig zurückgegangen, und zwar ist er von 1,2 Mill. Stds. im Jahre 1929 auf 900 000 Stds. im Jahre 1930 und 780 000 Stds. im Jahre 1931 gesunken. Von den gegenwärtig tätigen 319 größeren Sägemühlen in Finnland werden 60 ihren Holzexport im Jahre 1932 vollständig einstellen. Die unverkauften Holzbestände betrugen Ende 1930 274 000 Standards, Ende 1931 dagegen 233 000 Stds., haben sich somit um 41 000 Stds. vermindert. Die Produktion der Sägemühlen im Jahre 1932 wird auf 770 000 Stds. veranschlagt gegenüber 818 000 Stds. im Jahre 1931. — Zu erwähnen ist, daß die schwedischen Holzverkäufe in den letzten drei Jahren mit Ausnahme des Jahres 1930 etwas hinter den finnländischen Verkäufen zurückgeblieben sind.

Die landwirtschaftliche Ausstellung in Wiborg. Die große finnländische landwirtschaftliche Ausstellung in Wiborg (Ostfinnland) bedeutet zweifellos einen Erfolg. Insbesondere ist sie geeignet, die Auffassung zu widerlegen, daß die zahlreichen Konkurse in der finnländischen Landwirtschaft auf einem Rückgang der Produktivität der Landwirtschaft in Finnland beruhen könnten. Die Ausstellung zeigt, daß besonders die finnländische Viehwirtschaft einen bedeutenden Aufschwung aufweist.

Dampferlinie Finnland—Amerika. Die „The American Scantic Line, More & Mc. Cormick N. Y." hat auf der Linie Finnland—Amerika vier moderne Großdampfer eingesetzt. Der erste dieser neuen Dampfer traf am 29. Juni in Helsingfors ein.

Großflugzeug „Sampo". Das von den Junkers-Werken der finnländischen Luftverkehrsgesellschaft Aero O/Y gelieferte neue Großflugzeug „Sampo" wurde dieser Tage in Abo und Helsingfors feierlich empfangen. Das Großflugzeug, das für 15 Personen bestimmt ist, wird auf der Linie Helsingfors—Abo—Stockholm eingesetzt, wodurch die Reisezeit um eine halbe Stunde verkürzt wird.

Beerenweine. Die Gesellschaft „O/Y Suomen Marjat-Finlands Bär A/B" hat von der finnländischen Alkoholmonopolgesellschaft die Genehmigung erhalten, während der Dauer von drei Jahren die Fabrikation von einheimischen Beerenweinen und Likören zu betreiben. Das Aktienkapital der Gesellschaft in Höhe von 1 Mill. Fmk. ist bereits voll gezeichnet worden.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen—Oesterreich oder Donauumschlagstellen und umgekehrt). Mit Wirkung vom 30. Juni 1932 wurde im Abschnitt F des obengenannten Tarifs eine neue Abteilung XVI für Elektrodenkohlen aus Jugoslawien eingeführt. Sie gilt bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 29. Juni 1933 und ist an die Auflieferung einer Mindestmenge von 1500 t innerhalb 365 Tagen und an die Stellung einer Sicherheit in Höhe von 1000 Rm. gebunden.

Die Gültigkeitsdauer der Abteilung XIII (Zwiebeln) im Abschnitt F wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 5. August 1933 verlängert.

Die folgenden, durch Ablauf der Gültigkeitsdauer außer Kraft getretenen Abteilungen des Abschnittes F wurden wie folgt wieder eingeführt:

Abteilung III (Oelfrüchte und Oelsaaten) bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 6. Juli 1933,
Abteilung V (Asbest usw.) bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 6. Juli 1933 und
Abteilung XII (Heilkräuter) bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. August 1932.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). In der Besonderen Frachtermäßigung für Kleie der deutschen Klasse F ist Ziffer 1 wie folgt zu berichtigen: „1. Mindestmenge innerhalb 6 Monaten 500 t von einem und demselben Absender." (Vgl. „Ostsee-Handel" Nr. 10 vom 15. Mai 1932 S. 7 und Nr. 12 vom 15. Juni 1932 Seite 15).

Die Gültigkeitsdauer der Abteilung XI (Baumwolle usw.) im Abschnitt F wurde bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis einschließlich 5. Juli 1933 verlängert.

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

Im **Ausnahmetarif 5 q (Steine usw. nach Pommern usw.)** wurde der Gültigkeitsvermerk geändert in „längstens bis zum 30. Juni 1933."

Im **Ausnahmetarif 98 a (Ammoniak usw.)** wurde die Gültigkeitsdauer bis längstens 30. Juni 1933 verlängert.

Der **Ausnahmetarif 123 (dolomitischer Marmor)** wurde zum 1. Juli 1932 unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe neu herausgegeben.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurde die Gültigkeitsdauer verlängert bis längstens 31. Juli 1933.

Im **Ausnahmetarif 183 (Sulfitablauge)** wurde die Gültigkeitsdauer verlängert bis längstens 31. Juli 1933.

Im **Ausnahmetarif 184 (Natron)** wurde die Gültigkeitsdauer verlängert bis längstens 31. Juli 1933.

Im **Ausnahmetarif 185 (Glaubersalz)** wurde die Gültigkeitsdauer verlängert bis längstens 31. Juli 1933.

Im **Ausnahmetarif 186 (Ausstampfmasse, Mörtelmischungen)** wurde die Gültigkeitsdauer verlängert bis längstens 31. Juli 1933.

Im **Ausnahmetarif 187 (Gips und Spat)** wurde die Gültigkeitsdauer verlängert bis längstens 31. Juli 1933.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1932 wurde zum Teil I der Nachtrag 2 herausgegeben.

Der mit Geltung vom 1. Februar 1932 herausgegebene Nachtrag I zum Teil III, Heft B vom 1. November 1931, erhält die Bezeichnung: Teil III Heft C, gültig vom 1. Juli 1932. Die bisherigen Frachtsätze des Nachtrages I bleiben weiter in Kraft. Ein der neuen Bezeichnung angepaßter Umschlag, in den der Nachtrag I nach Durchstreichung der Titelseite und nach Entfernung des bisherigen Umschlags hineinzulegen ist, ist ausgegeben.

Deutsch-Ungarischer Gütertarif, Heft 4. Die Gültigkeitsdauer der Artikeltarife 112 (Gemüse) und 150 (Obst) wurde bis 14. Juli 1932 verlängert. (Vgl. „Ostsee-Handel" Nr. 13 vom 1. Juli 1932 S. 13).

c) Ausländische Tarife.

Bulgarische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1932 wurde zum Gütertarif der Nachtrag VI herausgegeben.

Tschechoslowakisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1932 werden zum Heft 1 und Heft 3 je ein Nachtrag II herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Aenderung eines Bahnhofsnamens. Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1932 wird der Bahnhofsname „Selb-Plösberg" in „Selb-Plößberg" geändert.

Güterverkehr nach Ungarn. Auf Grund ungarischer Regierungsverordnung werden Sendungen, die nach dem 30. Juni 1932 im Ausland nach in Ungarn gelegenen Stationen aufgeliefert werden, von den ungarischen Bahnen nur übernommen, wenn sie ohne jedwede Belastung durch Frachten, Nebengebühren, Nachnahmen nach Eingang, Barvorschüsse u. dgl. in den ungarischen Grenzstationen eintreffen.

Demgemäß können im Verkehr nach Ungarn ab 1. Juli 1932 die direkten Frachtsätze des deutsch-ungarischen Verbandsgütertarifs nur dann angewendet werden, wenn der Absender sämtliche Frachtkosten übernimmt. Soweit diese Frachtsätze nicht angewendet werden, muß der Absender die Frachtkosten mindestens bis zur ungarischen Grenze übernehmen. In allen Fällen hat er außerdem sämtliche bis zum Eingang der Sendung in der ungarischen Grenzstation anfallenden Nebengebühren und sonstigen Kosten zu übernehmen. Das schon bisher geltende Verbot der Auflage von Nachnahmen nach Eingang und von Barvorschüssen bleibt aufrechterhalten; Nachnahmen dürfen auch nicht durch nachträgliche Verfügung aufgelegt werden.

Die Annahme von Sendungen, die im Widerspruch zu diesen Bestimmungen aufgeliefert werden, wird von den Dienststellen abgelehnt.

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

Verkehr mit	a) Erhebungskurs		b) Versandüberweisungskurs
	ab 1. Juli 1932:		
der Schweiz	1 Fr.	= 82,0 Rpf.	1 RM. = 1,22 Fr.
Dänemark	1 Kr.	= 83 Rpf.	1 RM. = 1,21 Kr.
Schweden	1 Kr.	= 79 Rpf.	1 RM. = 1,28 Kr.
Norwegen	1 Kr.	= 75 Rpf.	1 RM. = 1,34 Kr.
Frankreich, Saarbahnen	1 Fr.	= 16,6 Rpf.	1 RM. = 6,04 Fr.
Italien	1 Lira	= 21,5 Rpf.	1 RM. = 4,67 Lire
Jugoslawien	1 Dinar	= 6,8 Rpf.	
	ab 5. Juli 1932:		
Schweden	1 Kr.	= 78 Rpf.	

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Osthilfefragen.

Aufhebung von Sicherungsverfahren. Wie der Kommissar für die Osthilfe, Landstelle Stettin, mitteilt, werden an die Landstelle nach Aufhebung des Sicherungsverfahrens häufiger Anfragen gerichtet, aus welchem Grund die Aufhebung des Verfahrens erfolgt ist. Die Landstelle Stettin bemerkt hierzu, daß sie nicht in der Lage ist, hierauf Auskunft zu geben, da die Wahrung des Amtsgeheimnisses die Beantwortung nicht zuläßt. Aus diesem Grunde muß auch in den Aufhebungsbeschlüssen über das Sicherungsverfahren der Grund der Aufhebung fortbleiben.

Devisenbewirtschaftung.

Umgehung der Devisenvorschriften im Auslandsreiseverkehr. Aus einem Rundschreiben des Zentralverbandes des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes wird folgendes entnommen:

„Aus einem Schreiben des Reichswirtschaftsministeriums ersehen wir, daß einzelne ausländische Hotels ihren früheren deutschen Gästen nahegelegt haben, für einen Aufenthalt in dem ausländischen Hotel außer den mitzunehmenden 200 RM. noch monatlich 200 RM. auf das Konto des ausländischen Hotels zu überweisen. Das Hotel will auf das so angesammelte Guthaben die durch den Aufenthalt im Hotel entstehenden Kosten anrechnen.

Das Reichswirtschaftsministerium weist darauf hin (Schreiben vom 2. Juni 1932 — Dev. I 14 859/32 —), daß es unzulässig ist, wenn ein Reisender im Laufe eines Kalendermonats 200 RM. auf das Konto eines Ausländers einzahlt und gleichzeitig in demselben Kalendermonat noch weitere 200 RM. nach dem Auslande überbringt oder übersendet, da beide Handlungen als gleichartige Tatbestände anzusehen seien. Das Ministerium ist ferner der Auffassung, daß eine Devisenbank nicht bewußt dabei mitwirken dürfe, Zahlungen, die im Rahmen der Freigrenze mehrere Monate lang auf das Konto des Hotels geleistet werden, sich ansammeln zu lassen, um die Verrechnung der so entstehenden 200 RM. übersteigenden Reichsmarkforderungen der Reisenden gegen die Forderungen des ausländischen Hotelbesitzers zu ermöglichen; das geschilderte Verfahren stelle eine Umgehung der Devisenbestimmungen dar, an welcher teilzunehmen mit der Stellung einer Devisenbank nicht vereinbar sei."

Provisionszahlung für Auslandsvertreter. Wie mitgeteilt wird, geben inländische Firmen häufig ihrer Bankverbindung zusammen mit dem Auftrag zur Einziehung von Wechseln in fremder Währung auf das Ausland den Auftrag, die für das betreffende Ausfuhrgeschäft vereinbarte Provision für den ausländischen Vertreter aus dem Wechselerlös durch die ausländischen Inkassostellen bezahlen zu lassen. Nach der Devisenverordnung und den Durchführungsbestimmungen muß zunächst der gesamte Erlös aus dem Ausfuhrgeschäft der Reichsbank angeboten und die Freigabe des für die Provision benötigten Betrages beantragt werden. Um die hieraus folgenden Verzögerungen zu vermeiden, hat die Reichsbank zugelassen, daß beim Angebot des gesamten Inkassoerlöses eines Auslandswechsels durch den Kunden seitens des betreffenden Bankinstituts erklärt wird, daß auf Grund eines Auftrags des mit einer Devisengenehmigung versehenen Kunden ein bestimmt zu bezeichnender Teil des Inkassoerlöses an den ausländischen Platzvertreter abgeführt worden ist. Diese Anordnung bezieht sich nur auf die Anbietung und die Freigabe des in Frage kommenden Teils des Ausfuhrerlöses, nicht dagegen auf die zur Auszahlung an den Vertreter notwendige Genehmigung der Devisenbewirtschaftungsstellen.

Die Reichsbank hat jedoch, wie der Reichswirtschaftsminister mitteilt, bei der Auswertung der Exportvalutaerklärung mehrfach festgestellt, daß in den Kreisen der deutschen Exporteure die Auffassung vertreten wird, daß aus dem Inkasso von Exportforderungen die Provision der Auslandsvertreter ohne besondere Freigabe durch die Reichsbank und ohne eine Genehmigung durch die Stellen für Devisenbewirtschaftung entnommen werden dürfe. Diese Auffassung ist unrichtig. Es bedarf der deutsche Exporteur, der über einen Teil seiner Exportforderung zugunsten des Vertreters verfügt, hierzu der Genehmigung. Diese Genehmigung kann auch in allgemeiner Form nach III, 28 der Richtlinien erteilt werden.

Ausgleich der Rembours-Höchstbeträge. Hierzu hat der Reichswirtschaftsminister am 24. Juni 1932 den nachfolgenden Erlaß bekanntgegeben:

„In meiner Anordnung über die Feststellung von Höchstbeträgen für Rembourskredite (Runderlaß Nr. 88 Ziff. 4 vom 30. Mai d. Js.) war bis jetzt eine Anweisung über den Ausgleich der einzelnen Monatshöchstbeträge nicht enthalten.

Ich bin der Auffassung, daß in dieser Hinsicht den Firmen eine etwas größere Bewegungsfreiheit gewährt werden muß als bei Kassa-Kontingenten, für welche im Runderlaß Nr. 31 vom 12. Februar d. Js. ein Ausgleich in Höhe von 10% ohne besondere Genehmigung gestattet wurde; die Firmen werden für ein Vierteljahr im voraus den Zeitpunkt der Eingehung der Rembours-Verbindlichkeiten noch weniger leicht genau berechnen können, als für die Zahlungsverpflichtungen der Kassa-Kontingente.

Ich bin daher damit einverstanden, daß die Firmen ohne Genehmigung in Höhe von 25 Proz. des Monats-Rembours-Kontingents nicht ausgenützte Beträge auf den folgenden Monat übertragen oder Vorgriffe auf den folgenden Monat machen dürfen. Ich habe auch keine Bedenken dagegen, daß Firmen, die einen weitergehenden Ausgleich wünschen, im Einzelfall eine Genehmigung zur Uebertragung nicht ausgenützter Kontingentsteile auf die folgenden Monate dann erteilt wird, wenn die Devisenbewirtschaftungsstellen die Ueberzeugung gewinnen, daß die Uebertragung aus konjunkturellen Rücksichten, insbesondere im Hinblick auf die Preisentwicklung, wirtschaftlich begründet erscheint. Ein weitergehender Vorgriff auf die folgenden Monate kann unter den gleichen Voraussetzungen nur dann genehmigt werden, wenn feststeht, daß dadurch eine beschleunigte Abdeckung der Kredite nicht eintritt, d. h. also, daß die früher als sonst aufgenommenen Kredite entsprechend länger laufen."

Erleichterungen für den Besuch der Zoppoter Waldfestspiele. Um den Besuch der im Juli und August in Zoppot stattfindenden Waldfestspiele durch Reichsdeutsche zu erleichtern, sind die Devisenbewirtschaftungsstellen ermächtigt worden, bis Ende August 1932 Reisenden, die sich nach Zoppot begeben wollen, auf Antrag eine Genehmigung zur Mitnahme von Beträgen bis zu 200 Rm. über die Freigrenze hinaus zu erteilen.

Außenhandel.

Oesterreichisches Exporthandbuch. Die Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Wien I, Stubenring 8/10, hat soeben ein „Oesterreichisches Exporthandbuch" herausgegeben, das einleitend Aufsätze über den österreichischen Außenhandel mit einem Ueberblick über die Industrie und Winken für die Bezieher von Waren aus Oesterreich enthält. Der größte Teil des Buches umfaßt die unter Mitwirkung aller in Betracht kommenden Stellen angelegten Warenlisten und Firmenverzeichnisse, in denen über 2200 Warenbezeichnungen und 4500 exportfähige Firmen enthalten sind. Das Exporthandbuch dürfte geeignet sein, die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Oesterreich und allen an der österreichischen Ausfuhr interessierten Ländern zu verdichten.

Kompensationsgeschäfte mit der Türkei. Von deutscher Seite ist eine „Vereinigung zur Förderung des deutsch-türkischen Wirtschaftsverkehrs" in Form einer G. m. b. H. gegründet worden. Diese Gesellschaft hat, wie mitgeteilt wird, ihren Sitz in Berlin W. 10, Tiergartenstr. 29. Sie wird alle mit dem Kompensationsgeschäft zwischen Deutschland und der Türkei zusammenhängenden Fragen vom freien Handel aus beraten und sich für diese Zwecke den Behörden in Deutschland und der Türkei zur Verfügung stellen, zumal es gilt, eine Stelle zu schaffen, von der die Kompensationsgeschäfte gegenseitig zur Verrechnung gebracht werden können, um auf diese Weise den Handel zwischen Deutschland und der Türkei nach beiden Seiten zu vergrößern und eine ungünstige Auswirkung der strengen Devisenvorschriften zu verhindern.

Post, Telegraphie.

Paketabholung aus der Wohnung. Zur Erleichterung der Paketauflieferung holen die Paketzusteller in Orten, in denen die Pakete mit Kraftwagen oder Pferden zugestellt werden, bei den Zustellfahrten auf Ersuchen gewöhnliche Pakete gegen 20 Rpf. Sondergebühr in der Wohnung des Auflieferers ab. Die Abholung kann durch Fernsprecher (in Stettin Nr. 25871, Nebenstelle 211) oder schriftlich beim Postamt bestellt werden. Die Bestellschreiben sind gebührenfrei und können in die Briefkästen gelegt oder den Zustellern mitgegeben werden. — Versender, die regelmäßig größere Mengen Pakete aufliefern, können ein für allemal mit dem Postamt die werktägliche Abholung dieser Pakete aus den Geschäftsbetrieben vereinbaren. Für die Abholung werden nur die Selbstkosten berechnet.

Gerichtliche Gutachten der Industrie- und Handelskammer.

„Siegener Stahldachpfannen".

„Die Bezeichnung „Siegener Stahldachpfannen" oder „Siegener Pfannenblech" bedeutet einen Gattungsbegriff, bei dem es sich um Pfannenbleche einer bestimmten Form handelt. Es ist nicht erforderlich, daß das Blech oder die Pfannen in Siegen hergestellt worden sind."

Lieferung von Tapeten.

„Es ist unzulässig, die Annahme einer größeren Lieferung Tapeten zu Ballen à 50 Rollen zu verweigern, weil von den Ballen einer nur 40 Rollen, ein anderer nur 34 Rollen enthielt. In einem derartigen Fall muß die ganze Sendung angenommen werden, wobei der Empfänger lediglich die nichtvollständigen Ballen beanstanden oder Nachlieferung verlangen kann."

Handel und Gewerbe.

Entschließung des Deutschen Industrie- und Handelstages zur Wirtschaftspolitik. Der Vorstand des Deutschen Industrie- und Handelstags nahm in seiner Sitzung vom 30. Juni 1932 unter dem Vorsitz seines Präsidenten, Herrn Dr. Grund (Breslau), zu den wichtigsten wirtschaftspolitischen Fragen wie folgt Stellung:

1. Die fortschreitende Zerrüttung der deutschen Volkswirtschaft wie der Weltwirtschaft verlangt von den verantwortlichen Staatsmännern den klaren Entschluß, endlich die deutschen Kriegsentschädigungszahlungen als eine der Hauptursachen der Wirtschaftskrise aus der Welt zu schaffen, um so den natürlichen Mechanismus eines wirtschaftlich bedingten Zahlungsaustauschs sowie das Vertrauen in eine von politischer Willkür ungestörte Entwicklung wiederherzustellen.

Auf dieser Grundlage müssen ferner sofort die notwendigen weitergehenden internationalen Maßnahmen auf währungs- und marktpolitischem Gebiete eingeleitet werden, um den schleunigen Abbau der devisenwirtschaftlichen und sonstigen Handelshemmnisse und damit die Wiederherstellung eines freieren Warenaustauschs zu erleichtern.

2. Für Deutschland ist eine auf Erhaltung und Steigerung der deutschen Fertigwarenausfuhr und in diesem Rahmen auf weltwirtschaftlichen Güteraustausch gerichtete Handelspolitik notwendig, die das Streben nach Gleichstellung auf den Weltmärkten mit einem starken Abwehrwillen gegen unbillige Schädigung und mit nachdrücklicher Wahrnehmung der Stellung Deutschlands auf den ihm besonders naheliegenden Gebieten verbinden muß. Eine solche Handelspolitik ist bei aller Rücksicht auf die Erhaltung der Grundlagen der deutschen Landwirtschaft insbesondere aus arbeitsmarktpolitischen Gründen notwendig, da die Aufrechterhaltung und Steigerung der Fertigwarenausfuhr mehr Arbeitsgelegenheiten bietet, als dies bei strenger Absperrung die ersatzmäßige Herstellung der Einfuhrgüter tun würde. Eine weitere Schädigung dieser arbeitsmarktpolitischen Rücksichten, die bereits erhebliche Beeinträchtigung erfahren haben, könnte umso weniger verantwortet werden, als das Gedeihen der deutschen Landwirtschaft selbst aufs engste mit dem Beschäftigungsstand der anderen wirtschaftlichen Berufe verknüpft ist.

3. Neben dieser Notwendigkeit steht die der Förderung der Arbeitsbelebung im Inland. Hierfür bleibt es das Wichtigste, der Privatwirtschaft durch die Wahrung der innenpolitischen Ruhe und Ordnung, durch eine die Lebensnotwendigkeiten der Privatwirtschaft beachtende Wirtschafts-, besonders auch Lohnpolitik und durch eine unter voller Sicherung der Währung auf Erleichterung der Kreditbeschaffung abzielende Bankpolitik die unerläßlichen Unterlagen produktiver Arbeit zu gewährleisten. Daneben wird die Förderung des Arbeitsdienstes und geeigneter Arbeiten auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Siedlung und Bodenverbesserung dringend empfohlen, wobei starke Dezentralisierung und Freistellung von hemmenden Vorschriften für notwendig erachtet wird.

4. Die neuen steuerlichen Belastungen bewirken neue Einschrumpfungen der Wirtschaftstätigkeit. Angesichts der völligen Erschöpfung der Steuerkraft des deutschen Volkes ist es umso dringender notwendig, endlich die längst reifen produktiven Reformen auf dem Gebiete der Staatsverwaltung wie der Sozialversicherung durchzuführen.

5. Bei der ungeheuren Schwierigkeit, in der Wirtschaft zwischen notwendigen Entwicklungen und vermeidbaren Fehlerscheinungen zu unterscheiden, muß eine planmäßige staatliche Beeinflussung auf wichtigste Ziele und auf die Mittel staatlicher Wirtschaftspolitik beschränkt bleiben, wenn nicht die gerade jetzt dringend notwendige Entfaltung der persönlichen Kräfte in verhängnisvoller Weise unterbunden werden soll.

Saisonschlußverkäufe. Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat in der Sitzung ihres geschäftsführenden Ausschusses vom 5. Juli 1932 beschlossen, Saisonschlußverkäufe für die Artikel:

Damentaschen, Sommertaschen, Basttaschen, Damengürtel; sämtliche Artikel für die Badesaison, insbesondere Badetaschen und Badekoffer und Handkoffer, soweit sie in modischen Farben und Formen hergestellt sind,

zuzulassen.

Zoll auf Salzheringe. Die Industrie- und Handelskammer richtete Anfang Juli folgende Eingabe an die beteiligten Reichsministerien:

„Wie uns bekannt geworden ist, schweben zur Zeit wieder Erwägungen darüber, eine etwaige Erhöhung des Salzheringszolls, der bisher RM. 3.— pro Faß beträgt, vorzunehmen. Da Stettin der größte deutsche Einfuhrhafen für Salzheringe ist und die an dieser Einfuhr beteiligten Wirtschaftskreise Stettins durch die drohende Gefahr einer etwaigen Zollerhöhung für Salzheringe auf das tiefste beunruhigt sind, erlauben wir uns, zu dem gesamten, mit der Salzheringseinfuhr zusammenhängenden Fragenkomplex folgende Ausführungen zu machen:

Der deutschen Heringsfischerei ist es bekanntlich infolge der Ungunst der natürlich gegebenen Verhältnisse, unter denen sie zu arbeiten hat, weder früher noch jetzt gelungen, sich mehr als einen nur bescheidenen Anteil an der Deckung des deutschen Salzheringsbedarfs zu verschaffen. Diese Tatsache mag vom Standpunkt der deutschen Handels- und Zahlungsbilanz zu bedauern sein; sie ist aber nicht aus der Welt zu schaffen. Eine Aenderung könnte hierin nur eintreten, wenn die Heringszüge ihre Richtung von der nördlicheren Nordsee in die Nähe der deutschen Küste verlegten. Solange dieses unwahrscheinliche Naturereignis nicht eintritt, wird die Tatsache der größeren Leistungsfähigkeit namentlich der englischen Salzheringsproduzenten bestehen bleiben, die darauf beruht, daß die Heringsfanggründe, weit ab von der deutschen, in unmittelbarer Nähe der englischen Küste liegen und daß es der englischen Fischereiflotte infolgedessen möglich ist, beste frische Ware kurze Zeit nach dem Fange zu landen und an Land zur Salzung zu bringen. Die deutschen Heringslogger müssen dagegen tagelang in die Fanggründe fahren. Infolgedessen bedürfen sie an sich bereits größerer Fahrzeuge mit stärkeren Maschinen und erheblichen Betriebsstoff- oder Bunkerkohlenreserven. Sie bedürfen weiterhin, um an Bord salzen zu können, kostspieliger Einrichtungen, Lagerräume, vielköpfigen Personals usw. Im Endergebnis muß der so gewonnene Salzhering bei Fortdauer der heute den deutschen Heringsfischern gezahlten Subventionen und unter Berücksichtigung des geltenden Zollschutzes erheblich teurer sein als der ausländische, namentlich der englische Hering. Hiervon abgesehen bleibt aber die Frage der Qualität noch durchaus offen, denn man wird im allgemeinen die Erfahrung machen, daß z. B. der englische, frisch an Land gesalzene Hering bei niedrigem Preis doch qualitativ besser als der deutsche ist.

Unter den obwaltenden Verhältnissen konnte die deutsche Heringsfischerei zur Deckung des deutschen Bedarfs niemals mehr als nur höchstens 25% beitragen; ja, im allgemeinen hat ihr Anteil an der deutschen Versorgung nur ein Fünftel oder gar nur ein Sechstel betragen. Für das Jahr 1931 betrug der deutsche Totalfang 416 341 Kantjes = ca. 317 000 Faß. Dies entspricht ungefähr dem Fang der letzten Vorkriegsjahre, der folgende Ergebnisse hatte:

1910	1911	1912	1913	
501 771	416 992	299 659	433 919	Kantjes.

Das Ergebnis des Jahres 1931 ist von Fischereiseite selbst als sehr erfreulich bezeichnet worden, was wohl unter Berücksichtigung auch der Vorkriegsergebnisse den Schluß zuläßt, daß bei Fortbestehen der Bedingungen, unter denen die deutsche Heringsfischerei heute zu arbeiten hat, u. a. also auch bei einem Zollschutz von RM. 3,— pro Faß und einer Fangprämie, die RM. 2,— pro Faß betragen soll, mit einem höheren Ergebnis als dem 1931 erzielten im allgemeinen nicht gerechnet werden kann. Gegenüber diesem Fangergebnis für 1931 belief sich die Einfuhr ausländischer Salzheringe nach Deutschland im Vorjahr auf 976 785 Faß, also mehr als das dreifache des deutschen Fanges.

Wenn die deutsche Heringsfischerei nun wieder und wieder die Forderung erhebt, ihr mit besonderen Hilfsmaßnahmen beizustehen und namentlich eine Erhöhung des Salzheringszolls vorzunehmen, so müssen als Begründung hierfür hauptsächlich autarkische und arbeitsmarktpolitische Gesichtspunkte herhalten. Man glaubt, durch vermehrten Fang, der wiederum eine vermehrte Beschäftigung der deutschen Fischereiflotte und dadurch eine Verminderung der Arbeitslosigkeit an der Nordsee mit sich bringen soll, die deutsche Inlandsversorgung, wenn nicht voll, so doch wenigstens zu einem weit größeren Anteil als bisher von der ausländischen Salzheringsproduktion unabhängig zu machen. Zu diesem Zweck beansprucht man, soweit wir unterrichtet sind, über die gegenwärtige Subventionierung hinaus das Mehr an Einnahmen aus dem erhöhten Salzheringszoll als weitere Subvention zu erhalten. Mit diesen Mitteln will man dann die vorhandene Fischereiflotte ausbauen, um gesteigerte Produktionsmöglichkeiten zu schaffen. Indessen, es ist zu bedenken, daß, wenn die deutsche Fischereiflotte in der Lage sein soll, die Mengen zu verarbeiten, die an Salzheringen guter Qualität in Deutschland verbraucht werden und die bisher ganz überwiegend und qualitativ wie quantitativ den deutschen Bedürfnissen entsprechend vom deutschen Salzheringsimporthandel geliefert wurden, zum Umbau und zur Modernisierung der vorhandenen und zum Neubau zusätzlicher Fischereifahrzeuge sowie zu der außerordentlich kostspieligen Inbetriebhaltung der Schiffe vielfache Millionenbeträge notwendig sind, die weit über das hinausgehen dürften, was allenfalls aus dem erhöhten Salzheringszoll der deutschen Heringsfischerei zufließen würde. Man muß auch bedenken, daß, je größer durch künstliche Eingriffe die Fangkapazität der deutschen Heringsfischerei wird, desto mehr die Einfuhr zurückgehen muß, desto mehr also auch die Zolleinnahmen absinken müssen, die zu Subventionen zur Verfügung gestellt werden sollen. Man kann sich also den Augenblick ausrechnen, von dem an die Subvention so spärlich zu fließen beginnt, daß der künstlich erweiterte, aus sich selbst heraus schon heute nur bedingt lebensfähige Produktionsapparat der deutschen Heringsfischerei nicht mehr aufrecht erhalten werden kann. Es erhebt sich die Frage, was dann geschehen soll und ob dann beispielsweise das Reich aus anderen Quellen neue Mittel zur Aufrechterhaltung der über ihre natürlichen Grundlagen und Möglichkeiten hinaus entwickelten deutschen Salzheringsproduktion zur Verfügung stellen soll. Es ist nicht vorstellbar, daß dies unter den gegenwärtigen Verhältnissen der öffentlichen Finanzen ernsthaft in Betracht gezogen werden kann.

Abgesehen hiervor aber, daß die Forderungen der deutschen Heringsfischerei in ihrem Endergebnis für diese selbst fragwürdig erscheinen, müssen sie nach einigen anderen Richtungen hin auf alle Fälle zu den schädlichsten Auswirkungen führen. Salzheringe sind bekanntlich ein billiges und dennoch hochwertiges Nahrungsmittel, das bei der heutigen Einkommenslage breitester Bevölkerungsschichten in Deutschland noch eine viel größere volkswirtschaftliche Bedeutung gewonnen hat, als dies früher der Fall war. Zollerhöhung bedeutet auf jeden Fall Verteuerung, und je mehr man durch Zollerhöhungen die ausländische Salzheringseinfuhr zum Erliegen bringt, desto ungehemmter müssen sich die ungünstigen Produktionsverhältnisse, unter denen die deutsche Fischerei nun einmal zu arbeiten hat, zu einer empfindlichen Verteuerung des Salzherings auswirken. Der Salzhering müßte damit mehr und mehr seinen bisherigen Charakter eines wohlfeilen Volksnahrungsmittels verlieren, eine Entwicklung, die angesichts der gegenwärtigen Lage kaum vertretbar erscheint.

Ferner ist zu bedenken, daß Deutschland, solange es seine gegenwärtige, auf Erhaltung der einschrumpfenden Ausfuhrmöglichkeiten bedachte Zollpolitik weitertreiben will, neue handelspolitische Schwierigkeiten zu vermeiden trachten muß. Eine Erhöhung des deutschen Salzheringszolls wäre ein neuer Schlag gegen die Deutschland verbleibenden Absatzmöglichkeiten auf dem englischen Markt, da England an der Weiterbelieferung Deutschlands mit Salzheringen ein vitales Interesse hat. Eine Zollerhöhung würde aber auch Holland, das durch die deutsche Butterzollpolitik und die deutsche Devisenbewirtschaftung bekanntlich ohnehin verstimmt ist, zu weiteren Abwehrmaßnahmen gegen die deutsche Einfuhr veranlassen, und sie würde schließlich auch in den skandinavischen Ländern, insbesondere in Norwegen und Dänemark, neuen handelspolitischen Zündstoff anhäufen. Unter dem

Gesichtspunkt der Handelspolitik muß also eine Zollerhöhung für Salzheringe als ein gefährliches Experiment gewertet werden, das zu schwersten Schädigungen der deutschen Exportwirtschaft in den vorstehend genannten Ländern, die die Hauptlieferanten Deutschlands für Salzheringe sind, führen muß.

Schließlich aber ist hervorzuheben, daß dem alteingesessenen deutschen Salzheringseinfuhrhandel, der die Versorgung der deutschen Bevölkerung mit preiswerten und qualitativ allen Anforderungen entsprechenden Salzheringen noch zu allen Zeiten vornehmen konnte, durch eine derartige Maßnahme ein tödlicher Schlag versetzt würde. Dieser würde in seinen Auswirkungen die Belebung des Arbeitsmarktes, die man sich durch eine vermehrte Fangkapazität der stärker subventionierten deutschen Fischerei verspricht, vollständig wieder aufheben. Denn ganz abgesehen von den Angestellten der Einfuhrhäuser und den von ihnen beschäftigten, namentlich in den Saisonzeiten sehr zahlreichen Arbeitern, die brotlos werden müßten, würden auch verschiedene andere Gewerbezweige von den Folgen einer prohibitiven Salzheringszollpolitik empfindlich in Mitleidenschaft gezogen werden. Dies gilt einmal für die Hafenarbeiter, die bisher in den Einfuhrhäfen mit dem Salzheringsumschlag beschäftigt waren und die angesichts der heutigen Schrumpfung der Umschlagsgüter in den deutschen Häfen, die gerade im Stettiner Hafen besonders katastrophale Formen angenommen hat, sich keinen Ersatz für diesen Arbeitsausfall beschaffen könnten. Weiter gilt dies für alle an der Beförderung der Salzheringe beteiligten Verkehrszweige, so beispielsweise für die Flußschiffahrt und in erster Linie für die deutsche Seeschiffahrt. Die Einfuhr von Salzheringen findet gegenwärtig fast ausschließlich auf deutschen Schiffen statt, so daß für die beteiligten deutschen Reedereien die Salzheringsfahrt gerade in den heutigen Zeiten empfindlichsten Ladungsmangels regelmäßig eine gewisse Entlastung während der Einfuhrmonate bedeutet. Fallen diese Ladungen jetzt auch aus, so würden wiederum deutsche Schiffe aufgelegt und Leute entlassen werden müssen. Schließlich würden aber auch die deutschen Industriezweige, die mit der Verarbeitung von Salzheringen befaßt sind, durch die Verteuerung ihrer Rohware so sehr in Mitleidenschaft gezogen werden, daß auch hier mit Arbeiterentlassungen gerechnet werden müßte.

Wir fassen die vorstehenden Ausführungen dahin zusammen, daß den nach unserer Ueberzeugung in ihrem Endergebnis höchst zweifelhaften Vorteilen einer Zollerhöhung für die deutsche Salzheringsproduktion, die heute die Forderung nach verstärktem Schutz erhebt, unausbleibliche, empfindlichste Nachteile auf den verschiedensten Gebieten gegenüberstehen, die z. B. in dem Haupteinfuhrhafen Stettin zu einer neuen Erschütterung der hier ohnehin bekanntlich besonders schlechten Wirtschaftslage führen müssen. Wir bitten daher dringend, sich innerhalb der Reichsregierung nachdrücklich dafür einzusetzen, daß die von Fischereiseite beantragte Salzheringszollerhöhung endgültig abgelehnt und der bisherige Salzheringszoll von RM. 3,— pro Faß aufrechterhalten wird."

Verkehrswesen.

Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr. Vom Verlag A. Thielebein, Berlin-Zehlendorf, Burggrafenstr. 8, ging der Kammer ein Exemplar des von ihm herausgegebenen Sonderdrucks „Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr v. 10. 5. 1932 mit ergänzenden Bestimmungen" kartoniert, im Taschenformat (Einzelpreis Rm. 0,90) zu. Es handelt sich um eine Veröffentlichung der im Reichsgesetzblatt Nr. 29 vom 26. Mai 1932 bekanntgegebenen neuen Fassung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr, die gegenüber der bisherigen Fassung zahlreiche wichtige Aenderungen bringt, so daß sich jeder Kraftfahrer unbedingt mit den neuen Vorschriften vertraut machen muß. Das Gleiche gilt für die ebenfalls in der neuen Fassung veröffentlichte Bekanntmachung über Kraftfahrzeugverkehr. Der Sonderdruck enthält außer der neuen Verordnung auch die Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen, die Anweisung über die Prüfung von Kraftfahrzeugen, die Anweisung über die Beurteilung von Scheinwerfern und Standlichtern sowie von Nebellichtern, Kurvenscheinwerfern und Rückfahrtscheinwerfern, sowie die alten und die neuen Uebergangsbestimmungen. Der Bezug kann wegen des praktischen Formats und des billigen Preises empfohlen werden. — Vom gleichen Verlag 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.

Werbeheft für den Auslandsverkehr. Der Kammer ging die Neuausgabe Sommer 1932 des Werbeheftes „Schnellste Beförderung von Frachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland" zu. Dieses Heft behandelt die schnellste Beförderung von Frachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland und von deutschen Seehäfen nach dem Ausland und umgekehrt nach dem Stande vom 22. Mai 1932 und bringt außerdem Angaben über die Dauer einer anschließenden Beförderung auf den ausländischen Bahnen. Das Heft wird im Auftrage der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bearbeitet von den Oberbetriebsleitungen West in Essen, Süd in Würzburg und Ost in Berlin und herausgegeben von der Oberbetriebsleitung West in Essen. Bestellungen auf das Heft werden von den Reichsbahndirektionen, den Verkehrsagenturen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Auslande und dem Werbebüro der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin entgegengenommen.

Errichtung des Frachtenausschusses Stettin. Der Oberpräsident, Wasserbaudirektion Stettin, hat am 8. 7. folgende Bekanntmachung erlassen:

„Gemäß der Verordnung des Herrn Reichsverkehrsministers zur Errichtung von Frachtenausschüssen vom 23. März 1932 (Deutscher Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 74 und Reichsverkehrsblatt S. 58) ist der Frachtenausschuß Stettin errichtet.

Die Frachtenausschüsse sind nach § 4 der angezogenen Verordnung ermächtigt, Mindest- und Höchstentgelte im Binnenschiffsverkehr (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepplöhne, Maklerentgelte) festzusetzen, sowie die Verteilung des Frachtgutes zu regeln.

Der Frachtenausschuß Stettin ist bei Verladungen, die von Häfen und Ladestellen an den Binnenwasserstraßen der Provinz Pommern aus getätigt werden, zuständig mit Ausnahme der Frachten von Erz oderaufwärts.

Anträge an den Frachtenausschuß Stettin sind an den Vorsitzenden, Herrn Ludwig Franzelin, Stettin, Neue Königstraße 3, oder an den stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Direktor Franz Jendrischek, Stettin, Speicherstraße 13/14, zu richten.

Die Beschlüsse des Frachtenausschusses, die von mir zu bestätigen sind, werden in den „Mitteilungsblättern für die Stromgebiete der Elbe, Oder und die Märkischen Wasserstraßen" veröffentlicht, die beim Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin NW. 87, Klopstockstraße 42, zu beziehen sind."

Innere Angelegenheiten.

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

1. Herrn Carl Dahms (25 Jahre bei der Firma Carl Wilh. Krauthoff, Stettin);
2. Fräulein Maria Mittag (25 Jahre bei der Firma Adolph Goldschmidt, Stettin);
3. Herrn Wilhelm Schulz (26 Jahre bei dem Anklamer landw. Ein- und Verkaufs-Verein, e. G. m. b. H., Anklam);
4. Herrn August Wedel (25 Jahre bei dem Anklamer landw. Ein- und Verkaufs-Verein, e. G. m. b. H., Anklam).

Autovermietung Augustastr. 16
ohne und mit Fahrer

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

Kreditschutz.

Angeordnete Vergleichsverfahren.

Firma und Geschäftszweig	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Alfred Wertheim, Großhandel in Herrenkleidung	Stettin, Rosengarten 62	1. 7. 32	Kaufm. Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 50
Malermeister Otto Equist	Ückermünde	1. 7. 32	Rechtsanw. Buschmann, Ückermünde
Offene Handelsgesellschaft Marcus & Wald, Herren- u. Knabenkleiderfabrik	Stettin, Königsstr. 6	1. 7. 32	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Große Domstraße 21

Beendete Vergleichsverfahren.

Kaufmann Gerhard Gutmann, alleiniger Inhaber d. Fa. Gustav Jaßmann, Stettin, Beutlerstraße 13 (25. 6. 32)

Treptower Maschinenfabrik Heinrich Uhrich, Treptow a. R. (27. 6. 32)

Randower Molkerei G. m. b. H., Stettin, Falkenwalder Str. 61 (29. 6. 32)

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Tischlermeister Grünig	Wolgast	9. 11. 31	—
Kaufmann Hugo Rosen, Inh. d. Fa. Hugo Rosen	Greifenberg, Pom.	26. 5. 32	Steuerberater Bruno Hamm, Greifenberg, P.
R. Kropp Nachf., Inh. Frau Margarete Janus geb. Schmidt	Pasewalk	16. 6. 32	Kaufmann Carl Voelker, Pasewalk
Offene Handelsgesellschaft Jaeger & Co., Schokoladen- und Zuckerwarenfabrik	Stettin, Scharnhorststraße 23	28. 6. 32	Kaufmann Richard Maletzki, Stettin, Gr. Oderstr. 5

Beendete Konkursverfahren.

Alfred Rünger, Tabakwaren-Großhandlung, Altdamm, Greifenhagener Str. 142 (4. 6. 32)

Tapeziermeister Ernst Pieper, Greifenberg i. P., Königstr. 94 (7. 6. 32)

Kaufmann Paul Littmann, Drogerie, Parfümerie, Photo, Farben, Stettin, Hohenzollernstraße 78 (24. 6. 32)

Kaufmann Zementwarenfabrikant Martin Gaedke, Alleininhaber d. Fa. Martin Gaedke, Pyritz, Greifenhagener Str. 5 (27. 6. 32)

Frau Cilly Lewinsohn, Bekleidungsartikel, Pyritz, Viktoriaplatz (27. 6. 32)

Kaufmann Emil Albert Wilke, Swinemünde, Mühlenstr. 21 (28. 6. 32)

Robert Schmidt, Inhaber eines Lebensmittelgeschäftes, Seebad Ahlbeck, Lindenstr. 79 (28. 6. 32)

Gastwirt Emil Robe, Gollnow, Gr. Bollwerkstraße 4 (28. 6. 32)

Lortz & Co., Holzwerk, G. m. b. H., Stettin, Holzstr. 27 g (29. 6. 32)

„Tellus", Continentale Wand- und Fußbodenplatten-Vertriebsgesellschaft m. b. H., in Liquidation, Stettin, Gr. Lastadie 90/92 (30. 6. 32)

Messen und Ausstellungen.

Vom Baumstamm zum Möbel. Im Rahmen der 20. Deutschen Ostmesse Königsberg Pr. vom 21. bis 24. August wird als eine der wichtigsten Sonderausstellungen eine interessante große Werbeschau der Arbeitsgemeinschaft Holz (Reichsforstwirtschaftsrat und Deutscher Forstverein) auf die lebenswichtige Bedeutung des deutschen Waldes für die deutsche Wirtschaft hinweisen. In leichtfaßlicher Weise wird die vielseitige Verwendungsmöglichkeit des deutschen Holzes für Hausbau, Möbelanfertigung u. a. gezeigt. So wird die Ostpreußische Landgesellschaft ein vollständiges großes Siedlungsgehöft erbauen; ein Haus aus der vorstädtischen Kleinsiedlung wird errichtet. Schließlich werden Sammlungen von Halbfabrikaten, Schnittwaren, eine Menge praktischer Möbel und ähnliches zu sehen sein.

Verschiedenes.

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

Verlag Mortier & Schmidt, Demmin i. Pomm. Ueber die Firma Mortier & Schmidt, die ein Adreßbuch für Pommern, Mecklenburg und Schleswig-Holstein vorzubereiten angibt, liegen der Kammer Mitteilungen vor. Interessenten wird empfohlen, sich vor Anknüpfung einer Geschäftsbeziehung mit dem genannten Unternehmen mit der Industrie- und Handelskammer in Verbindung zu setzen.

— Nach einer Mitteilung der Berliner Botschaft der **Vereinigten Staaten von Amerika** sind die bisher dem Amerikanischen Generalkonsulat in Berlin zugeteilten Konsularbeamten

Konsul George F. Kennan,
Vizekonsul Augustus S. Chase,
Vizekonsul Alfred W. Jones und
Vizekonsul Donald C. Dunham

von ihren Posten abberufen worden.

— Der Kammer ging die Mitteilung zu, daß Herr Bankier Hans Fürstenberg zum **Großherzoglich-Luxemburgischen** Wahl-Generalkonsul in Berlin ernannt worden ist. Dem Generalkonsul Fürstenberg ist namens des Reichs unter dem 1. Juni 1932 das Exequatur erteilt worden.

Zuständigkeitsbereich der Zulassungs- und Prüfungsstellen für Wirtschaftsprüfer. Der Herr Preußische Minister für Handel und Gewerbe hat für die Zulassung und Prüfung von Wirtschaftsprüfern den Standpunkt eingenommen, daß besondere Bezirke für die preußischen Zulassungs- und Prüfungsstellen nicht gebildet werden sollen. Vielmehr haben in Preußen die Bewerber das Recht, die für ihren Wohnsitz zuständige Industrie- und Handelskammer, bei der die Bewerbungen einzureichen sind, zu ersuchen, das Gesuch an die preußische Zulassungs- und Prüfungsstelle mit ihrem Gutachten weiter zu geben, die von dem Antragsteller bezeichnet wird. Diesem Ersuchen des Bewerbers muß in Preußen Rechnung getragen werden. Auch in Preußen besteht aber nicht etwa Freizügigkeit nach der Richtung hin, daß bei einer Zulassungs- und Prüfungsstelle die Zulassung erfolgt, bei einer anderen Zulassungs- und Prüfungsstelle die Prüfung. Wird ein Bewerbungsgesuch in Preußen auf Veranlassung des Antragstellers von der zuständigen Kammer an eine bestimmte Stelle weitergegeben, so muß bei dieser Stelle sowohl die Zulassung als auch die Prüfung stattfinden.

Rano. Es besteht Veranlassung, auf die Reichs-Arbeits-Nachweis-Organisation für Reichsheer, Reichsmarine und staatliche Polizei e. V., Berlin W 35, Schöneberger Ufer 35, Fernruf B 1 Kurfürst 7409, hinzuweisen. Die Rano ist eine Arbeitsgemeinschaft der deutschen Wirtschaft für die Unterbringung der nach der gesetzlichen Dienstverpflichtung aus den genannten Formationen ausscheidenden Soldaten und Polizeibeamten. Zur Förderung ihrer von Reichs- und Staatsbehörden unterstützten Arbeit bittet die Rano die Kammern, darum bemüht zu sein, daß die Firmen und ihre Leiter von Personalabteilungen auch in wirtschaftlich schwierigster Zeit immer wieder daran erinnert werden, sich der Vermittlung der Rano bei Einstellungen zu bedienen. Die Rano verfügt laufend über Tausende von Leuten, die, im ganzen Reichsgebiet verstreut wohnend, für Stellen der verschiedensten Art als Angestellte und Arbeiter geeignet und vorbereitet sind. Die genauen Personalien der zu Betreuenden erhält die Rano von den Kommandostellen des Reichsheeres, der Reichsmarine und der staatlichen Polizei. Die Arbeitsvermittlung der Rano ist gesetzlich anerkannt und in jedem Einzelfall völlig kostenlos.

Kredit- und Finanz-A.-G., Vaduz/Lichtenstein. Die vorstehend genannte Firma, die in Vaduz errichtet worden ist und Filialen in München, Rilkestr. 4, und Zürich unterhalten soll, hat sich mit der Gewährung von Darlehen und mit Bauspargeschäften (beteiligt war insbesondere die Bauspar-kasse Roland A.-G., in Köln) befaßt. Ueber das Unternehmen liegen der Kammer Mitteilungen vor. Interessenten wird an-

heimgestellt, sich vor Eingehen einer Geschäftsverbindung dieserhalb mit der Kammer ins Benehmen zu setzen.

Buchbesprechungen.

Meyers Kleines Lexikon in 3 Bänden, 8. gänzlich neu bearbeitete Auflage mit rund 70 000 Stichwörtern und Artikeln. 4500 Abbildungen und Karten im Text und auf Tafeln. Band 1 und Band 2 sind erschienen. Band 3 folgt im Herbst 1932.

Es ist ein hohes Verdienst des Bibliographischen Instituts in Leipzig, daß es jetzt neben seiner umfassenden 12-bändigen Enzyklopädie „Meyers Lexikon" ein neues, zeitgemäßes und für alle Kreise erschwingliches Nachschlagewerk herausbringt. Der nur beschränkte Zeit gültige Vorbestellungspreis beträgt Rm. 22,50 für jeden Band in Ganzleinen, 25,50 Rm. in Halbleder. Bei Rückgabe eines nach 1892 erschienenen 2—4 bändigen Lexikons ermäßigt sich der Bandpreis um je weitere 2,50 Rm. Schon das Mitarbeiterverzeichnis auf der ersten Seite zeigt im Vergleich zu dem des großen Lexikons, daß es sich hier keineswegs um einen Auszug aus dem Zwölfbänder handelt, sondern daß wir ein völlig neues Werk vor uns haben. Tatsächlich erfordert ja auch eine Enzyklopädie von so beschränktem Umfang, wenn sie wirklich im wahren Sinne des Wortes „Gesamtwissenskunde" sein will, eine ganz andere Gliederung des Stoffes. Die kulturgeschichtliche Zeittafel am Anfang des ersten Bandes, die einen Ueberblick über die Menschheitsentwicklung vom alten Aegypten bis zum Weltbild der Gegenwart gibt, verführt gleich dazu, sich in das Buch zu vertiefen. Denn die Namen der Tabelle sind zugleich die Titel großer kulturgeschichtlicher Querschnittsartikel des Werkes, die in ausführlicher Weise das Gesellschafts- und Staatswesen, die Wissenschaft und Bildung, Religion und Kunst der einzelnen Zeitalter darstellen. Auch sonst spürt man überall eine Synthese des Wissensstoffes, die nicht nur Worterklärung, sondern wirkliche Bildung und lebendige Anschauung vermittelt. Man lese z. B. die großen Staatenartikel Deutsches Reich, Frankreich usw. nach oder die Darstellung der einzelnen Wissensgebiete wie Astronomie, Geographie usw. Die sozialen und wirtschaftlichen Erscheinungen sind besonders eingehend berücksichtigt: Arbeit und Geld, Berufswesen und Wirtschaftsstatistik. Die anschauliche Behandlung aller Stoffgebiete ist hauptsächlich durch die ausgezeichnete Bebilderung erreicht, die auch im Text die naturgetreue photographische Wiedergabe von Portraits, Landschaften, Zeitdokumenten und Arbeitsvorgängen anwendet. Außerdem ist eine Fülle technisch hervorragender, z. T. mehrfarbiger Tafeln eingestreut, die die Dinge der Natur, wie Gebirgsbildung, Edelsteine, Giftpflanzen usw., die Kunststile, wie Barock und Rokoko, die Errungenschaften der Technik wie Fließarbeit, Fernsprecher, Funkwesen usw., die Erfordernisse des täglichen Lebens vom Fahrrad bis zum Eigenheim darstellen. An erster Stelle hätte eigentlich die ausgezeichnete kartographische Ausstattung erwähnt werden müssen, die von jeher eine besondere Stärke des Bibliographischen Instituts war. Neben den geographischen Karten enthält das Werk noch eine Menge neuartiger bunter Kultur- und Wirtschaftskarten, die z. B. über die Waldverteilung in Mitteleuropa, die Verbreitung des Deutschtums u. ähnl. unterrichten. So ist hier ein Werk entstanden, das sowohl inhaltlich als auch technisch eine Meisterleistung deutscher Qualitätsarbeit darstellt.

Alle Auskünfte

über Veröffentlichungen der Presse seit 1919

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

Zentral-Archiv für Politik u. Wirtschaft

München, Ludwigstraße 17a / / Telefon 33430

Angebote und Nachfragen.

3396 Berlin sucht für den Vertrieb von Holzbearbeitungsmaschinen und Sägegattern geeigneten Provisionsvertreter.

3397 Reus (Spanien) sucht Vertreter für den Verkauf von getrockneten Früchten und Kolonialwaren.

3415 Nicosia (Cypern) sucht Geschäftsverbindung mit Importfirmen und Großhandlungen für Papier.

3437 Ilmenau (Thüringen) sucht Vertreter für Strickwaren.

3438 Lüdenscheid i. W. sucht für den Vertrieb von Möbelbeschlägen aus Metall und Kunsthorn in Pommern Vertreter (wohnhaft Stettin), der bei Tischlereibedarfsartikel- und Eisenwarengroßhandlungen gut eingeführt ist.

3498 Lüdenscheid i. W. sucht für Stettin geeigneten Vertreter für den Absatz von Metallknöpfen und Metallschnallen. In Frage kommen Herren, die bei Groß- und Kleinhandlungen der Damenkonfektionsbranche gut eingeführt sind.

3525 Hagen i. W., sucht für Stettin und Umgebung gut eingeführten Vertreter für den Verkauf von Rasierklingen.

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

Schluß des redaktionellen Teils.

Tollensemühle Treptow a. Toll.

Die Tollensemühle in Treptow/Toll. ist eine der ältesten Wassermühlen Vorpommerns, deren nicht gewöhnliche Bedeutung für das westliche Pommern schon durch ihre im Volksmunde auch heute noch gebräuchliche Bezeichnung „de grote Mööl" bekundet wird. Nach wechselvollen Schicksalen im 17. und 18. Jahrhundert erwarb das Gräfl. v. Heyden-Cartlow'sche Fideikommiß das Werk in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts und baute es von Grund aus um.

Das Mühlengebäude wurde 1842 in Holzfachwerk in einer Länge von 74 m, mit einer Breite von 17 m errichtet und mit für die damalige Zeit modernsten Müllereimaschinen ausgestattet. Die Antriebskraft lieferte der Tollensefluß. Sie war eine der ersten Handelsmühlen Pommerns überhaupt, die sich nicht nur auf die Versorgung der näheren Umgebung beschränkte.

Bis zum Jahre 1918 wurde die Mühle von dem Gräfl. v. Heyden-Cartlow'schen Fideikommiß in eigener Regie verwaltet und in diesem Jahr an den damaligen Pächter der Jarmener Kunstmühle verpachtet.

Unter dessen Bewirtschaftung wurde sie in den nachfolgenden Jahren mit völlig modernen Maschinen ausgestattet und in ihrer Leistungsfähigkeit auf eine Verarbeitung von 25 Tonnen Getreide ausgebaut.

Die vorhandene Wasserkraft von ca. 70 PS wurde durch elektrische Aushilfskraft von ca. 100 PS ergänzt. Hergestellt werden Roggen- und Weizenmehle, die als Qualitätsfabrikate in Vorpommern und dem angrenzenden Mecklenburg sich allgemeiner Beliebtheit erfreuen.

Wenn auch die Nöte der Zeit nicht spurlos an dem Betrieb vorübergegangen sind, so kann mit Genugtuung darauf hingewiesen werden, daß auch eine nur vorübergehende Stillegung bis jetzt noch nicht eingetreten ist und voraussichtlich auch nicht eintreten wird.

Bemerkenswert mag noch sein, daß das Werk sich auch heute noch in dem im Jahre 1842 errichteten Gebäude befindet. Jedenfalls ein Zeichen für eine solide, viele Jahrzehnte überdauernde Bauweise.