

# Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet  
und sein Hinterland

**AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN**

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

Herausgeber Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland  
Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil W. Winkelmann, 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-Aannahme: 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 Zusendungen übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

**Nr. 6**

**Stettin, 15. März 1933**

**13. Jahrg.**

## Tätigkeitsbericht des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins für 1931/32.

Die Arbeiten des Vereins haben sich zum Teil in den Organen der Gesamtinteressenvertretung der deutschen Binnenschiffahrt, dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt und dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, vollzogen und zwar insoweit, als es sich um Arbeitsgebiete handelte, die die gesamte Binnenschiffahrt angehen, die aber auch eine Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der ostdeutschen Binnenschiffahrt und in ihrem Rahmen wieder der pommerschen Binnenschiffahrt verlangten. Im Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein seiner Bedeutung entsprechend nunmehr 2 Sitze inne. Er ist Mitglied des Mitteleuropäischen Wirtschaftstages, ausgangs 1930 dem Mitteleuropäischen Binnenschiffahrts-Verband als Mitglied beigetreten und zwar deswegen, um im Rahmen der Arbeit dieser Verbände seine besonderen Interessen berücksichtigt zu sehen. Als solche sind zu nennen die Erhaltung des sich über die Oder vollziehenden Transitverkehrs für die Oderschiffahrt und den Seehafen Stettin und insbesondere den Bau des Donau-Oder-Kanals. Der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein ist nunmehr vertreten im Oderwasserstraßenbeirat, im Märkischen Wasserstraßenbeirat, im Reichswasserstraßenbeirat und im Landeseisenbahnrat Breslau. In allen diesen Gremien sind vom Pommerschen Binnenschiffahrts-Verein und seinen Vertretern wichtige, die Belange unserer Binnenschiffahrt fördernde Anträge gestellt, begründet und zur Annahme gebracht, wobei allerdings nicht verschwiegen werden darf, daß im Gegensatz zu den Wasserstraßenbeiräten die Landeseisenbahnräte und auch der Reichseisenbahnrat immer mehr an Bedeutung und Gewicht verloren haben. Hier werden wohl Anträge eingebracht und eingehend bearbeitet und beraten, sie werden auch wohl angenommen, zur Ausführung gelangen sie indessen in den allerseltensten Fällen. Ich möchte hoffen, daß auch hier die neue Zeit Wandel schafft; denn für akademische Unterhaltungen fehlt den verantwortungsbewußten Führern der deutschen Wirtschaft und der produzierenden Berufsstände unter den obwaltenden Verhältnissen Zeit und Neigung.

Die Lage der pommerschen Binnenschiffahrt wie der ostdeutschen, ja der gesamten deutschen Binnenschiffahrt überhaupt, hat sich in den Jahren 1931/1932 unsagbar verschlechtert. Die sich immer schärfer auswirkende Wirtschaftskrise führte zu einer Verknappung der Ladung und einem großen Ueberangebot an Beförderungsmitteln schlechthin und in der Binnenschiffahrt an Tonnage. Die Oderschiffahrt unterlag aber nicht nur den die gesamte Verkehrswirtschaft schädigenden Einflüssen der Wirtschaftskrise, son-

dern bei ihr kamen die Auswirkungen der ostdeutschen Grenze, die verkehrspolitischen Maßnahmen Polens gegen den deutschen Nordsüdverkehr und das vielfache Versagen der Oder als Wasserstraße hinzu. Der Stettiner Binnenschiffahrtsverkehr sank von 5,5 Millionen to im Jahre 1913 auf 2,3 Millionen to im Jahre 1932, also um 50%. Der Verkehr anderer Oderumschlagsplätze versickerte in ähnlichen Ausmaßen. Unerträglich wurde die Not der Oderschiffahrt, insbesondere der Einzelschiffahrt auf der Oder, die, wie bekannt, den größten Teil der Oderschiffahrt ausmacht. Es braucht an dieser Stelle nicht hervorgehoben zu werden, daß der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein seit seinem Bestehen sich für die Belange der pommerschen, ja der ostdeutschen Binnenschiffahrt überhaupt mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln eingesetzt hat, und daß selbstverständlich seine Arbeit auch der Einzelschiffahrt gilt, deren Bedeutung für die pommersche Verkehrswirtschaft im besonderen und die ostdeutsche Verkehrswirtschaft im allgemeinen nicht zu verkennen ist. Bekanntlich unterscheidet sich die pommersche Binnenschiffahrt ihrer Struktur nach wesentlich von der übrigen binnenländischen Schiffahrt. Sie besteht, aus der eigenartigen Hafschiffahrt, die zu einem erheblichen Teil seehafen- bzw. seehafenindustriengebunden ist, aus der übrigen ebenfalls seehafengebundenen Binnenschiffahrt und der Oderschiffahrt. Diese pommersche Binnenschiffahrt beherrscht die Stromgebiete von den rügischen Wasserstraßen im Norden bis nach Hohensaaten und darüber hinaus im Süden. Da sich die Notlage der Binnenschiffahrt ständig verschärfte, entschloß sich die Reichsregierung zur Durchführung eines Notprogramms, das in den Notverordnungen zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 23. Dezember 1931, den verschiedenen Ausführungsanweisungen und den Ergänzungsverordnungen über Schifferbetriebsverbände und Frachtausschüsse seinen Ausdruck gefunden hat. Im Kriege, als stärkster Mangel an Beförderungsmitteln und großer Ueberfluß an Ladungsangebot herrschte, war fast mit gleichen Mitteln gearbeitet worden, nun versucht man mit denselben Mitteln der umgekehrten Lage, nämlich stärkstem Kahnüberfluß und großen Ladungsmangel Herr zu werden, selbst auf die Gefahr hin, die Wendigkeit und Einschaltungsmöglichkeiten der Binnenschiffahrt in den Beförderungsprozeß weiter zu beschränken und dadurch die Abwanderung auf andere Verkehrsmittel (Schiene, Ferngüterverkehr) arg zu verstärken. Die Stettiner Industrie- und Handelskammer und der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein, die die Ursachen der Notlage der pommerschen Binnenschiffahrt hauptsächlich im Ladungs-



mangel sehen, der sich immer stärker zeigte, und die in Erinnerung an die Zwangsbewirtschaftung der Kriegs- und Nachkriegszeit für die pommersche Binnenschifffahrt, ja für die Binnenschifffahrt des gesamten Grenzstroms, der Oderwasserstraße, aus ihrer Anwendung keine Besserung der Lage insbesondere der Einzelschifffahrt zu erwarten vermochten, warnten vor der Anwendung dieser Mittel. Die Anwendung von Mitteln, die die Ladung auf den Wasserstraßen hielt und somit die Hauptursache des Elendes der Einzelschifffahrt milderte, wurde nicht beliebt. Es wurde nicht nur über die Ansichten der pommerschen Interessenvertretungen, die allerdings von der Elbe und den märkischen Wasserstraßen nicht geteilt wurden, hinweggegangen, man berücksichtigte auch bei der Durchführung der Notgesetze nahezu in keiner Weise die dringenden Vorstellungen, die der Pommersche Binnenschifffahrts-Verein gemeinsam mit den Industrie- und Handelskammern in Stettin und Stralsund im Interesse der gesamten Verkehrswirtschaft des unteren Odergebietes und im Interesse seiner eine besondere Struktur und Eigenart aufweisenden Binnenschifffahrt erhob. Wir verlangten in Uebereinstimmung mit Hunderten pommerscher Einzelschiffer eine selbständige Interessenvertretung der pommerschen Einzelschiffer, einen selbständigen Schifferbetriebsverband für Pommern. Wir kannten die Interessenschichtung und -richtung der pommerschen Einzelschifffahrt, wußten, daß der Quell ihres Lebens und ihrer Arbeit der Seehafen Stettin und die sechafengebundene Industrie des Haffbezirkes war. Es war uns bekannt, daß die pommersche Einzelschifffahrt wohl auf Berlin fährt, aber nicht mit der märkischen Binnenschifffahrt identisch ist, und es war uns bekannt, daß die pommersche Binnenschifffahrt in und oberhalb Stettins wohl auf Cosel fährt, ohne mit der Schifffahrt und den Schifffahrtsinteressen der oberen Oder vollkommen identisch zu sein. Es geschah nun trotz aller Vorstellungen folgendes: Ein selbständiger Binnenschifferbetriebsverband für Pommern, der im übrigen zur Zeit der alten Zwangsbewirtschaftung bestanden hatte, wurde abgelehnt mit der Begründung, die Zahl der Schiffer — ca. 500 — sei zu gering, die Finanzen seien nicht ausreichend gesichert usw. Gründe, die z. B. dadurch widerlegt sind, daß die von der Stettiner Meldestelle an Gebühren nach Breslau abzuführende Summe den seinerzeit errechneten Gesamtaufwand des pommerschen Binnenschifferbetriebsverbandes wesentlich übersteigt. Die pommersche Einzelschifffahrt des Haffs und der Haffgewässer wurde dem märkischen Schifferbetriebsverband in Berlin, die Oderschifffahrt, die in den Oderorten von der Provinz-Grenze bei Nipperwiese bis zur Mündung des Oderstroms in das Haff ansässig ist, wurde dem Schifferbetriebsverband in Breslau zwangsläufig angegliedert. Es wurde also in wenig berechtigter Weise ein wichtiger Teil der sich um den Seehafen Stettin gruppierenden Verkehrswirtschaft, der Einzelschifffahrt, aus diesem verkehrswirtschaftlichen Gefüge herausgerissen und trotz erwiesener heterogener Interessen seehafenfremden Verbänden und Behörden angegliedert und unterstellt. Es bedeutet dieser unverständliche Schritt nicht nur eine schwere Erschütterung der stark geschwächten Verkehrswirtschaft des Seehafens Stettin, sondern auch die Ausschaltung der mit den Stettiner See- und Binnenschifffahrtsverhältnissen aufs beste vertrauten vorgesetzten Behörde, des Herrn Oberpräsidenten, Wasserbaudirektion, Stettin, als Aufsichtsorgan, und Unterstellung der pommerschen Einzelschifffahrt unter die pommerschen Verkehrsinteressen sehr fernstehenden Aufsichtsbehörden, die Oderstrombauverwaltung in Breslau und den Regierungspräsidenten in Potsdam. Die starke Unzufriedenheit der pommerschen Einzelschifffahrt, die mannigfachen Beeinträchtigungen der Stettiner Seehafenbelange und der seehafenorientierten Stettiner Wirtschaft durch diese unverständliche Regelung, schließlich das Verhalten der märkischen Schifffahrt in der für die pommersche Schifffahrt lebenswichtigen Frage des Ausnahmetarifs 6e beweisen, daß diese Verhältnisse unhaltbar sind, und daß sich ihre Unhaltbarkeit je länger desto deutlicher zeigen wird.

Noch etwas geschah gegen den scharfen Widerspruch des Pommerschen Binnenschifffahrts-Vereins, der Industrie- und Handelskammer zu Stettin und anderer Stettiner Interessenvertretungen. Die errichteten Frachtausschüsse haben einheitlich das Recht, für die von ihrem Sitz, also Berlin, Breslau usw., ausgehenden Ladungen die Frachten festzusetzen. Für das wichtigste Ladungsgut Stettins nach der oberen Oder, das heftigstem tarifarischen Wettbewerbskampf mit ausländischen Häfen und Waren unterliegt, das von in Stettin ansässigen Firmen expediert und einer in Stettin ansässigen Binnenschiffsreederei verfrachtet wird, werden im

Gegensatz dazu die Frachten in Breslau festgesetzt; und wenn auch Breslau nach ministerieller Anweisung sich vorher mit Stettin in Verbindung setzen soll, — eine Maßnahme, die keinerlei Sicherheit bietet, — so bedeutet diese Entscheidung doch wohl ein starkes Verkennen wenn nicht Negieren evidenter Stettiner Lebensinteressen. Daß sich weder die Industrie- und Handelskammer in Stettin noch der Pommersche Binnenschifffahrts-Verein, noch irgendeine andere Vertretung Stettiner Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen mit dieser Entscheidung abfinden kann, braucht wohl nicht betont zu werden.

Ueber das Gesetzgebungswerk zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt soll hier ein abschließendes Urteil nicht gefällt werden. Es ist aber bezeichnend, daß man den Rheinstrom, die Rheinschifffahrt aus der Verordnung mit Rücksicht auf die schwierigen internationalen Wettbewerbsverhältnisse herausgelassen hat. Aber auch die Oder ist eine Wasserstraße, über die sich nicht nur deutsche, sondern in erheblichem Maße ausländische Transitware bewegt und bewegen soll. Werden von einseitigen Interessengruppen die Verordnungen zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt so durchgeführt, daß sie die ausländischen Transitgüter von der Oder vertreiben, so wird die Hauptursache des Elendes der Binnenschifffahrt, der Ladungsmangel, verschärft, und auch der Seehafen Stettin, der sich ebensowenig wie Hamburg und Bremen allein von deutschem Aus- und Einfuhrgut erhalten kann, verliert ebenso wie die deutsche Seereederei den bisher verbliebenen Rest transitverkehr an den Nachbarn im Osten. Man darf nicht vergessen, daß fast jede zwangswirtschaftliche Maßnahme in der Binnenschifffahrt ein Ausweichen des zwangsbewirtschafteten Gutes auf andere Verkehrsmittel (Eisenbahn und Kraftwagen) oder auch andere Verkehrswege, vielfach sogar ausländische Verkehrswege, zur Folge haben muß, wenn diese Verkehrsmittel und Verkehrswege derartige Behinderungen und Bindungen nicht aufweisen. Es besteht also die große Gefahr, daß bei unvorsichtiger oder uneinsichtiger Anwendung der durch die Verordnung gegebenen Möglichkeiten eine Verschärfung des Ladungsmangels eintritt, die das gefürchtete Leerbluten des ostdeutschen Verkehrsraums fördert und die Notlage der Einzelschifffahrt erheblich verstärkt. Vor derartigen Auswirkungen kann der Pommersche Binnenschifffahrts-Verein, der allen Gruppen der Binnenschifffahrt die Lebensmöglichkeit gewahrt zu wissen wünscht, nicht laut genug seine warnende Stimme erheben, und er kann bei dieser Gelegenheit nicht verschweigen, daß neuerdings von einflußreicher Seite Bestrebungen im Gange sind, deren Durchführung die Gefahr monopolistischer Beherrschung des Binnenschifffahrtsbetriebes und des Frachtenmarktes auf der Oder im Gefolge haben muß, und die ferner geeignet sind, den Uebergang des Güterverkehrs vom Strom auf Schiene und Kraftwagen sowie außerdeutsche Verkehrswege wirksam zu fördern. Das ist die Ausgestaltung des Frachtausschusses zu Breslau zu einem Güterfrachtausschuß. Diese Bestrebungen werden von gewichtigen Teilen der ostdeutschen Wirtschaft und Verkehrswirtschaft einmütig abgelehnt, und wir hoffen, daß diese Abwehrkräfte ausreichen, um Einrichtungen zu verhindern, die nur Einzelnen Vorteile bringen, jedoch der Gesamtheit der Oderschifffahrt und insbesondere der Einzelschifffahrt, aber auch dem Seehafen Stettin und seiner Verkehrswirtschaft weitere schwere Nachteile eintragen würden.

Der Pommersche Binnenschifffahrts-Verein hat sich ferner an den Untersuchungen beteiligt, die dankenswerterweise der Reichsausschuß der deutschen Binnenschifffahrt eingeleitet hat, um die Möglichkeiten der praktischen Durchführung der Abwrackung eines Teiles, — man denkt an etwa 500 000 t Kahnraum, — der auf Elbe, märkischen Wasserstraßen und Oder im Ueberfluß vorhandenen Tonnage zu ermitteln. Diese Untersuchungen haben bisher bereits ein praktisch verwertbares Ergebnis gezeitigt. Unzweifelhaft würde die Durchführung einer derartigen Aktion der Einzelschifffahrt im besonderen und der Binnenschifffahrt dieser Stromgebiete im allgemeinen eine Besserung ihrer Lage durch wirtschaftlichere Ausnutzung der reduzierten Tonnage ermöglichen.

Ein weiteres vom Verein intensiv bearbeitetes Gebiet war die technische Ausgestaltung der ostdeutschen und märkischen Wasserstraßen bzw. die Verwandlung des Oderstroms in eine vollschiffige Wasserstraße. Mit allen Mitteln hat der pommersche Binnenschifffahrts-Verein für die schleunige Fertigstellung des Schiffshebewerks in Niederfinow und die Zurverfügungstellung der erforderlichen finanziellen Mittel



gewirkt. — Mit Niederfinow allein ist aber eine allen Erfordernissen gerecht werdende Wasserstraße zwischen Berlin und Stettin noch nicht geschaffen. Die durch das Schiffshebewerk Niederfinow zweifellos bewirkte Verkehrssteigerung und Verkehrsförderung findet nunmehr ein Hindernis in der unzureichenden Schleusenanlage bei Lehnitz. Die Lehnitzer Schleuse muß daher mit möglicher Beschleunigung leistungsfähiger gestaltet und für 1000 to-Kähne ausgebaut werden.

Die Zahlschleuse Grütz auf der Strecke Berlin—Hamburg ist aufgehoben worden. Dadurch ist unzweifelhaft zu Lasten des Weges Stettin—Berlin eine Förderung des Weges Hamburg—Berlin eingetreten. Der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein hat allezeit die Erhaltung der Abgabenbelastung auf den beiden miteinander im Wettbewerb stehenden Wasserwegen angestrebt und erwartet, daß die zuständigen Stellen hierfür Sorge tragen.

Des weiteren hat der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein sich besonders gegen die Vernachlässigung des Binnenschiffsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland ausgesprochen. Der Verein ist der Meinung, daß aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen und im Interesse der Binnenschiffahrt der Verkehr zwischen Elbe, Oder über Warthe und Netze nach der Weichsel und den ostpreußischen Kanälen einer besonders pflegliche Behandlung erfahren sollte. Diese pflegliche Behandlung ist namentlich durch entsprechende Gestaltung der Anwendungsbedingungen deutscher Eisenbahntarife zu erleichtern.

Der Verein hat ferner seine alte Forderung, die Oderwasserstraße vor Vollendung des Mittelland-Kanals zu einer stets vollschiffigen Wasserstraße auszubauen, die ja übrigens reichsseitig zugesichert wurde, bei jeder Gelegenheit wiederholt. Daß sowohl das Landeskulturinteresse als auch das Verkehrsinteresse diesen endlichen Ausbau dringend erheischen, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Erinnern möchte ich nur daran, daß auch in diesem Jahre wieder annähernd 800 Kähne auf der oberen Oder erst versommerten und dann verwinterten. Das bedeutet für die Oderschiffahrt, die ostdeutsche Verkehrswirtschaft und die deutsche Volkswirtschaft insgesamt gesehen Verluste, die sich ziffernmäßig nicht ausdrücken lassen.

Das Ottmachauer Staubecken wird in diesem Jahre dem Verkehr übergeben und ca. 90 Mill. cbm Zuschußwasser liefern können. Das ist aber nur etwa ein Fünftel des Bedarfs. Deshalb hat sich der Verein in voller Uebereinstimmung mit den übrigen Oderwasserstraßenverbänden und der gesamten ostdeutschen Wirtschaft für den Bau weiterer Staubecken eingesetzt, die eine ständige Tauchtiefe von 1,70 m gewährleisten. Als ein solches weiteres sofort in Angriff zu nehmendes Staubecken kommt in allererster Linie dasjenige bei Turawa an der Malapane mit 80 Millionen cbm Inhalt in Frage. Der Herr Reichsverkehrsminister hat in das dem Reichswasserstraßenbeirat übersandte Arbeitsbeschaffungsprogramm 1,2 Millionen Reichsmark für dieses Staubecken bei Turawa als erste Rate vorgesehen. Die Entscheidung über die Fortführung dieses Baues aus Haushaltsmitteln steht noch aus. Nach einmütiger Auffassung der gesamten ostdeutschen Wirtschaft diesseits des Korridors muß dieses Bauvorhaben unter allen Umständen sichergestellt werden und unverzüglich in Angriff genommen werden, denn die Fortdauer der Wasserstandsverhältnisse auf der Oder und der Wechsel zwischen schweren Schäden anrichtenden Ueberschwemmungen und absolutem Niedrigwasser ist für die ostdeutsche Wirtschaft einfach unerträglich.

Die bereits aufgenommenen Arbeiten an dem im Niederschlagsgebiet der Klodnitz gelegenen Staubecken von Sersno, das 50 Millionen cbm Inhalt bekommen soll, schreiten langsam fort. Die Baukosten dieses Staubeckens sind mit etwa 12 Millionen RM. ermittelt worden, wovon 6,6 Millionen von ober-schlesischen Interessenten (Wasserwerk Deutsch-Oberschlesien, Sandbahn-Gesellschaft, Graf Schaffgott'sche Grubenverwaltung) aufgebracht werden sollen. Man rechnet damit, daß bei fortschreitender Arbeit dieses Staubeckens im Jahre 1936 rund 7 Millionen cbm und 1946 rund 50 Mill. cbm Zuschußwasser geben kann.

Daß auf deutschem Gebiet weitere Staubeckenbauten, insbesondere dasjenige bei Ratibor-Hammer auf der Ruda mit 40 Mill. cbm Inhalt, aber insbesondere auch auf tschechischem Gebiet an der Mora mit 45 Mill. cbm Inhalt und bei Kausch mit 95 Mill. cbm Inhalt, seit langem in Aussicht genommen sind und unter allen Umständen gebaut werden müssen, möchte ich der Vollständigkeit wegen noch erwähnen. Die Becken auf tschechischem Gebiet, deren

Bau 1911 zwischen Preußen und der Kaiserlich Oesterreichisch-Ungarischen Regierung so gut wie beschlossen war, sind technisch am leichtesten und billigsten herzustellen, da sie im gebirgigen Gelände liegen und nur geringe Dammbauten erforderlich machen.

Des weiteren hat sich der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein in schriftlichen und mündlichen Verhandlungen mit Erfolg für den der Vollendung entgegengehenden Bau einer zweiten Schleuse bei Ransern eingesetzt. Unter dem Bauvorhaben im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichswasserstraßenverwaltung sind für Ransern 2,3 Millionen RM. vorgesehen. Wir hoffen, daß die Arbeiten mit größter Beschleunigung fortgeführt, und daß die Schleuse programmäßig im Herbst 1933 in Betrieb genommen werden kann. Hiermit würde ein großer Unsicherheitsfaktor aus der ostdeutschen Verkehrswirtschaft ausgemerzt sein, hängt doch heute der Oderverkehr völlig vom Funktionieren der einzigen Ransener Schleuse ab.

Der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein hat sich auch dafür eingesetzt, daß in gleichem Ausmaß mit dem Fortgang der Staubeckenbauten zur Wasserversorgung der Oder der für die Ausnutzung des Zuschußwassers gleichwichtige Ausbau der Oder weitergeführt wird. Bisher sind nur 160 km Stromstrecke ausgebaut. Es sind aber 333 km auszubauen. Diese Ausbauten müssen durchgeführt werden, wenn das angestrebte Ziel, die stets schiffbare Oderwasserstraße, erreicht werden soll.

Schließlich hat sich der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein mit der Frage der Verbindung des deutsch-oberschlesischen Industriegebiets durch eine leistungsfähige Wasserstraße mit dem Oderstrom wiederholt befaßt und die ober-schlesischen Bestrebungen in voller Erkenntnis ihrer Bedeutung und des brennenden Bedürfnisses durchaus unterstützt. Ebenso hat der Plan des Baues einer Schwebbahn zwischen dem ober-schlesischen Industriegebiet und dem Oderstrom durchaus die Unterstützung des Vereins gefunden.

Intensive Arbeit hat der Verein für die endliche Inangriffnahme des Projektes eines Donau-Oder-Kanals aufgewandt, dessen Planungen sowohl von tschechischer als auch von deutscher Seite so gut als fertiggestellt sein sollen. Zu ganz besonderem Dank ist der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein seinem Vorstandsmitglied, Herrn Reichsminister a. D. Dr. Krohne verpflichtet, der keine Mühe gescheut hat, die sich der Verwirklichung dieses Projektes immer erneut entgegenstellenden Schwierigkeiten auszuräumen. Es ist festzustellen, daß sich die Wirtschaftskreise der Tschechoslowakei und Deutschlands über die Notwendigkeit umgehender Ausführung dieses Baues seit der gemeinsamen Beratung in Olmütz einig sind. Die Beratungen in Pardubitz, Prag, Breslau und Ziegenhals sowie an anderen Orten haben immer wieder die volle Einmütigkeit der Wirtschaftskreise der Nachbarstaaten in dieser Frage erkennen lassen. Es muß hervorgehoben werden, daß die Lage der ostdeutschen Wirtschaft, insbesondere der ostdeutschen Verkehrswirtschaft eine Verschüttung dieser Entwicklungsmöglichkeiten und eine weitere künstliche Hinausschiebung der Verwirklichung dieses Projektes nicht mehr erträgt. Die Zeit arbeitet hier unter allen Umständen gegen das ostdeutsche Interesse. Die Gefahr der Ablenkung des südosteuropäischen Verkehrs nach Osten ist bereits heute akut. Die Ablenkung nach Westen über den Rhein wird in nicht zu langer Zeit akut werden. Ostdeutschland einschließlich der Tschechoslowakei gerät hierdurch verkehrswirtschaftlich in einen toten Winkel. Es ist unverständlich, daß dieses Mittel, einen durch künstliche Maßnahmen verkehrswirtschaftlich leergebluteten Raum mit neuem Verkehr aufzufüllen, nicht angewandt wird. Die erwachsenden Schäden sind durch zu spät erfolgende Bauausführung wohl kaum wieder auszugleichen. Deshalb wird es die höchste Zeit, diese Angelegenheit aus den Formalismen hoher Politik, in denen sie zu ersticken droht, zu erlösen. Dabei ist besonders darauf hinzuweisen, daß es gewichtige Kräfte gibt, die in klarer Erkenntnis des Wertes dieses Kanals für Mitteleuropa, aber auch für Ostdeutschland, die Oder und Stettin das größte Interesse daran haben, diesem Projekt ein Begräbnis erster Klasse zu bereiten.

Schließlich ist mit einigen Worten auf ein Gebiet einzugehen, das die Arbeit des Pommerschen Binnenschiffahrts-Vereins in ganz besonderem Ausmaße erfordert hat. Das ist das Gebiet des Eisenbahntarifwesens. In den Fragen der Zulaufstarife zu den Oderumschlagsplätzen ist man auch im Berichtsjahre nicht weitergekommen. Im Oderwasserstraßenbeirat, im Landeseisenbahnrat Breslau und auch im Landeseisenbahnrat Berlin sind beispielsweise Anträge auf Einfüh-



zung billiger Zulaufstarife aus den Kohlenrevieren nach den Oderumschlagsplätzen nahezu ein Dutzendmal angenommen worden. Die Einführung derartiger Tarife ist bisher nicht erfolgt. Die Zulaufsfahrt nach Cosel Oderhafen beträgt auch heute noch

für Kohlen	auf 61 km Entfernung RM.	2,80
„ Stab- und Formeisen	„ 59 „ „ „	4,40
„ Phosphat	„ 78 „ „ „	4,30
„ Schwefelkies	„ 104 „ „ „	5,20
„ Roheisen	„ 77 „ „ „	4,70
„ Schrott	„ 104 „ „ „	5,80

Hat man beispielsweise für Kohlen nach Cosel-Oderhafen eine Fracht auf 60 km in Höhe von RM. 2,80, so beträgt die Fracht auf über 500 km nach Stettin für Ausfuhrkohlen nur RM. 4,90 und die gesamte Wasserfracht der Oderschiffahrt auf 700 km Stromstrecke RM. 3,50. Es ist wirklich nicht verwunderlich, daß bei derartigen Vorfrachten die Oderschiffahrt bei einem Frachtniveau angelangt ist, das ihr keinen Verdienst mehr läßt, und das man nun künstlich durch Frachtausschüsse zu erhöhen versucht, ohne zu wirklichen Erfolgen zu kommen.

Auch der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein verkennt die überaus schwierige Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht. Er hat jedoch immer die Ansicht vertreten, daß im ostdeutschen Notstandsgebiet diesseits des Korridors eine andere Tarifpolitik zur Anwendung gelangen sollte, wie sie im allgemeinen in Deutschland zur Anwendung kommt. Im ostdeutschen Notstandsgebiet diesseits des Korridors sollte man zu einem organischen Zusammenarbeiten zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt kommen, um den schweren verkehrspolitischen Angriffen vom Osten entsprechend

standhalten zu können. Der Kohlenmagistrat jenseits der Grenze sollte man die ungleich wertvollere Oderwasserstraße mit einem leistungsfähigen Kanal nach Oberschlesien und einer Verbindung nach der Donau versehen sowie mit entsprechenden Umschlagstarifen ausgestattet, gegenüberstellen, dann würde der bisher regelmäßig zu Ungunsten des ostdeutschen Wirtschaftsgebietes ausgeführte Tarifkampf sehr bald ein anderes Gesicht bekommen. Solange aber der Pommersche Binnenschiffahrts-Verein in gemeinsamer Arbeit mit den übrigen Oderschiffahrts-Verbänden, dem Seehafen Stettin und der Stettiner Verkehrswirtschaft sowie auch dem Verband zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen emsig darüber wachen muß, daß nicht bald von dieser, bald von jener Interessentengruppe, bald von diesem, bald von jenem vorgeschobenen Antragsteller sogenannte Ostwesttarife vom Stettiner Hinterland nach dem Westen zur Erstellung kommen, die den Oderverkehr auf ein Minimum reduzieren, den Seehafenumschlag Stettins stark beeinträchtigen müssen, solange kann man wohl kaum von einer organischen und systematischen Verkehrspolitik im ostdeutschen Notstandsgebiet diesseits des Korridors sprechen. Das soll kein Vorwurf für die Deutsche Reichsbahngesellschaft sein, die bisher ihrem Versprechen, in alte Verkehrsbeziehungen der Oder- und Küstenschiffahrt durch derartige Tarife nicht einzugreifen, entsprochen hat. Es darf dem Pommerschen Binnenschiffahrts-Verein aber nicht verwehrt sein, seine Gedanken über ein erfolgreiches verkehrswirtschaftliches Zusammenwirken der großen ostdeutschen Verkehrsmittel zum Ausdruck zu bringen, wenn er der Ueberzeugung ist, daß ein derartiges Zusammenwirken dem Wohle der deutschen Wirtschaft und der Förderung der schwer daniederliegenden Ostwirtschaft dient.

Dr. Schr.

## Stettin als Fischhandelsplatz.

Daß Stettins Ruf als Einfuhr- und Stapelplatz für Salzheringe ein überaus bedeutender ist, ist nicht nur weiten Kreisen in Deutschland, sondern in ganz Mittel- und Osteuropa bekannt. Weniger bekannt scheint zu sein, daß daneben in Stettin auch ein umfangreicher Handel mit frischen Fischen stattfindet, der sowohl Ein- wie Ausfuhr betreibt und für die Versorgung der Bevölkerung mit hochwertiger wohlfeiler Fischnahrung gleichfalls von großer Wichtigkeit ist. Diese Bedeutung Stettins als Fischhandelsplatz beruht nicht nur auf seiner Lage inmitten fischreichen Gewässern und in der Nähe der Ostseeküste; vielmehr hat die Seehafenstellung Stettins infolge der hier bestehenden günstigen Schiffsverbindungen schon frühzeitig zur seewärtigen Einfuhr von Fischen, namentlich von frischen Heringen geführt, die einem wesentlichen Teil des Stettiner Fischgroßhandels ihr besonderes Gepräge gibt.

Frische Heringe wurden in Stettin schon lange vor dem Kriege eingeführt, und zwar war der Umfang der Einfuhr damals ein bedeutenderer als jetzt, was auf die verschiedenartigsten, noch näher zu erörternden Einflüsse zurückzuführen ist. Die Bezugsländer sind Schweden und in zweiter Linie auch Norwegen. Zeitlich konzentriert sich die Einfuhr jeweils auf die Monate November bis März, wobei die Einfuhr in den ersten 4 Monaten aus Schweden, im März aus Norwegen zu stammen pflegt. Vor dem Kriege kamen die Heringe überwiegend in kleineren Dampfern als geschlossene Ladungen an. Welchen Umfang diese seewärtige Einfuhr von frischen Heringen damals gehabt hat, geht aus der Tatsache hervor, daß an rund 100 Transporttagen in den genannten 5 Monaten jeweilig 1 Dampfer mit 100—150 to Ladung, die lediglich aus Heringen bestand, hier in Stettin eintraf. Daneben fand auch damals schon eine bahnwärtige Einfuhr über Saßnitz-Trälleborg statt. Der Stettiner Fischgroßhandel verteilte die hier eingetroffenen Heringe weiter in die Hauptverbrauchsgebiete, unter denen in erster Linie die preußischen Ostprovinzen und das damalige Russisch-Polen genannt werden müssen. Daneben fand Ausfuhr auch nach Böhmen statt, wo der Hering allerdings nicht dem unmittelbaren Verkehr zugeleitet, sondern mariniert zu werden pflegte.

Nach dem Kriege hat auch diesem Stettiner Geschäftszweig die neue Grenzziehung im Osten empfindlichste Verluste an Absatzgebiet zugefügt. Nicht nur das frühere Russisch-Polen, sondern auch ein großer Teil der preußi-

schen Ostgebiete ging durch seine Eingliederung in den polnischen Staat und damit das polnische Zollgebiet infolge des deutsch-polnischen Zollkriegs dem Stettiner Fischgroßhandel als Absatzmarkt vollständig verloren. Infolgedessen hat die seewärtige Einfuhr von Frischheringen in Stettin, wie sie vor dem Kriege in geschlossenen Dampferladungen üblich war, fast gänzlich aufgehört, und der Stettiner Handel ist dazu übergegangen, die von ihm noch benötigten Mengen an frischen Heringen aus Skandinavien bahnwärts zu beziehen.

Wenn auch in der Einfuhr des Stettiner Fischhandels frische Heringe die größte Rolle spielen, so werden daneben doch auch regelmäßig andere See- und Süßwasserfische eingeführt. Namentlich in den Sommermonaten, wenn die Fludern an unserer Ostseeküste — teilweise auch im Zusammenhang mit der Saison in den pommerschen Seebädern — knapper und teurer zu werden pflegen, werden vom Stettiner Fischhandel aus Bornholm Fludern herbeigeschafft, die hier zu Räucherzwecken Verwendung finden. Auch die Einfuhr von Flußfischen ist bedeutend. Die Ursprungsländer sind Schweden und insbesondere die Randstaaten Lettland und Estland. Aus Schweden werden hauptsächlich Plötzen, aus den Randstaaten Hechte usw. dann eingeführt, wenn hier in Pommern Laichzeit für die Fische ist. Ob und inwieweit sich dieses Einfuhrgeschäft mit Rücksicht auf die unlängst deutscherseits bedeutend erhöhten Fischzölle in Zukunft noch aufrecht erhalten läßt, muß zumindest als fraglich bezeichnet werden.

Eine volkswirtschaftlich besonders wichtige Rolle hat der Stettiner Fischgroßhandel natürlich als Aufkäufer und Verteiler von Fischen aus heimischen Fängen zu erfüllen. Wie schon erwähnt, ist Stettin von besonders fischreichen Gewässern umgeben, an deren Ufern eine zahlreiche Fischfang treibende Bevölkerung ansässig ist. Es handelt sich hier vielfach um ausgesprochen hochwertige Fische — es sei nur an unsere pommerschen Aale, Zander, Schleie usw. erinnert — und es ist im Interesse der pommerschen Fischerei zu beklagen, daß die niedergebrochene Kaufkraft des Inlandes die Preise auch gerade für diese Fischarten so sehr hat fallen lassen, daß der pommersche Fischer dabei kaum oder nur höchst kärglich sein Auskommen findet. Der Stettiner Fischhandel hat volles Verständnis für die schlechte Lage der Fischerei und ist bestrebt, durch Erschließung neuer Absatzgebiete die Absatzbedingungen für die pommersche Fischerei nach Kräften zu verbessern. So ist von



einigen Stettiner Firmen der Versuch gemacht worden, in Eis verpackte Eilsendungen mit besonders hochwertigen Edelfischen nach dem Westen und namentlich nach Frankreich zu liefern; es ist erfreulich, berichten zu können, daß sich aus diesen Versuchen ein regelmäßiges lebhaftes Versandgeschäft entwickelt hat, das nicht nur die Absatzlage für die heimische Fischerei verbessert, sondern der deutschen Volkswirtschaft auch Devisen einbringt.

Schließlich ist in diesem Rahmen auch noch der Aalräucherei zu gedenken, die in Stettin und Umgegend infolge des großen Aalvorkommens in den pommerschen Gewässern

ebenfalls große Bedeutung erlangt hat. Der pommersche Räucheraal ist ein Qualitätserzeugnis, das sich auch außerhalb Pommerns größter Beliebtheit erfreut.

Alles in allem gewährt also auch der Fischgroßhandel das Bild eines wichtigen Stettiner Handelszweiges, dessen auf reiche praktische Erfahrung gestützte Bemühung um eine gut funktionierende Versorgung unserer Bevölkerung mit der so wichtigen Fischnahrung und darüber hinaus auch um Gewinnung ausländischer Absatzmärkte für die von ihm gehandelten Fische überall die verdiente Würdigung finden sollte.  
Dr. S.

## Polens Außenhandel 1932.

*Gefährdete Aktivität der Handelsbilanz. — Hoffnungen auf Übersee-Abkehr von Mitteleuropa.*

Der polnische Außenhandel hat 1932 auf die Wirtschaftskrise mit einer noch schärferen Umsatzschrumpfung reagiert, als das in den beiden Vorjahren der Fall gewesen ist. Das fortschreitende Herabsinken der Außenhandelsziffern in den drei Krisenjahren zeigt die nachstehende Zusammenstellung:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	in Mill. Zl.	Index	in Mill. Zl.	Index
1929	3 111,0	100	2 813,4	10
1930	2 246,0	72,2	2 433,2	86,5
1931	1 468,2	47,2	1 878,6	66,8
1932	862,0	27,7	1 083,8	38,5

Zum ersten Mal seit Beginn der Krise hat das Absinken des Exports das Maß der Importschrumpfung übertroffen. Während in den vorhergehenden Jahren der Export in einem im Vergleich zur Einfuhr langsameren Tempo zurückgegangen war, ist 1932 die Einfuhr um 41,3%, die Ausfuhr dagegen bereits um 42,4% gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen. Die Handelsbilanz für den ersten Monat des neuen Jahres scheint den dauernden Charakter dieser neuen Entwicklungstendenz zu bestätigen: im Januar d. J. war die Einfuhr mit 64,7 Mill. Zl. um 18,8%, die Ausfuhr mit 71,4 Mill. Zl. aber um 23,7% geringer als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Grund für diese Veränderung in der Handelsdynamik liegt darin, daß, während die Ausfuhr auf ständig wachsende Hemmnisse auf den fremden Märkten stößt, die polnische Einfuhr im verlossenen Jahr bereits dicht an der untersten Grenze angelangt war, die durch den Bedarf an den unentbehrlichen Auslandswaren gezogen ist. Mit einer Einfuhr im Werte von nicht vollen 72 Mill. Zl. oder kaum mehr als 2 Zloty pro Kopf der Bevölkerung monatlich ist Polen nur noch in der Lage, die zur Inanghaltung der Produktion unbedingt erforderlichen Rohstoffe und Hilfsmittel zu importieren und den Bedarf an denjenigen ausländischen Konsumgütern notdürftig zu decken, auf die das Land auch in Zeiten der Depression schwer verzichten kann. Bezeichnend ist die Tatsache, daß im vergangenen Jahre der Anteil der Rohstoffe und Halbfabrikate an der Gesamteinfuhr auf 43,6% gestiegen ist, während der Fertigwarenimport auf 41,9% gesunken ist, nachdem er im Vorjahre noch 46,5% betragen hat. In besonders starkem Maße ist der den Investierungszwecken dienende Import zurückgegangen. Der durch die Krise erzwungene Verzicht auf Ausbau und Renovierung des Produktionsapparats hat die Maschineneinfuhr im ganzen mit 41,9 Mill. Zloty um etwa 58% gegenüber dem Vorjahre abnehmen lassen; bei Motoren, Elektromaschinen, Landmaschinen ist ein Rückgang der Einfuhr um 65% und darüber zu verzeichnen.

Das Erschlaffen der Wirtschaftstätigkeit hat somit zu einer so weitgehenden Kürzung der Warenbezüge aus dem Auslande geführt, daß die polnische Regierung eine weitere Drosselung der Gesamteinfuhr nicht mehr als ihr handelspolitisches Ziel betrachten kann, vielmehr will sie sowohl den am 11. Oktober d. J. in Kraft tretenden neuen Zolltarif als auch die demnächst erwarteten neuen Einfuhrverbote lediglich als Druckmittel und Kompensationsobjekt im Kampf um den Export verwenden. Mit eigenen Zugeständnissen, Vertragszöllen und Kontingenten will man von fremden Staaten Absatzmöglichkeiten für polnische Ausfuhrartikel aushandeln und auf diesem Wege einer drohenden Verschlechterung der Handelsbilanz vorbeugen, deren Folgen bei der Struktur der polnischen Zahlungsbilanz von weittragender Bedeutung für die Währungsfrage sein müßten. Wenn der für die Stabilität des Zloty ausschlaggebende Ausfuhrüberschuß im vergangenen Jahre mit 221,8 Mill. Zl. bereits fast um die Hälfte kleiner als der vorjährige Aktivsaldo (410,4 Mill. Zl.) gewesen ist, so bedeutet das neuerdings zu verzeich-

nende schnellere Absinken der Ausfuhr im Vergleich zur Einfuhr eine weitere Gefährdung der Handelsbilanz, der die Regierung nunmehr mit verstärkter handelspolitischer Aktivität entgegenzutreten zu müssen glaubt.

In zunehmendem Maße macht sich in der polnischen Handelspolitik die Auffassung geltend, daß eine Exportsteigerung heute nur durch Gewinnung außereuropäischer Märkte in Betracht kommen kann. Bis Mitte 1925 war die Hauptstütze des polnischen Exports Deutschland, das über 40% der Gesamtausfuhr aufnahm und darüber hinaus einen bedeutenden Teil des polnischen Exports nach den anderen Absatzländern vermittelte. Seit Beginn des Zollkrieges wurden Skandinavien, Oesterreich und die Tschechoslowakei zu den wichtigsten Absatzgebieten Polens. Mit der Vertiefung der Krise sperren sich aber die beiden Donauländer ab, so daß ihr Anteil an dem polnischen Export in den Jahren 1928 bis 1932 von 24,2% auf 16,3% sinkt. Erneut zu einer Umstellung genötigt, verstärkt die polnische Ausfuhr in diesen Jahren die Lieferungen nach Westeuropa (England, Frankreich, Belgien, Holland) von 16,1% auf 31,5%, wobei England mit 16,4% im Jahre 1932 unter Zurückdrängung des deutschen Absatzgebietes zum Hauptabnehmer polnischer Erzeugnisse wird. Die letzten Monate bringen aber bereits einen neuen Rückschlag, indem England zum Schutzzoll übergeht und die Baconausfuhr kontingentiert und die anderen westeuropäischen Einfuhrländer durch Kontingentierungen die polnische Ausfuhr ebenfalls empfindlich treffen. In Europa ist heute kein Absatzgebiet zu sehen, auf dem Polen seinen Export aufrechterhalten, geschweige denn ausweiten könnte.

Für Polens Ausfuhrhandel lautet also die Folgerung: verstärkte Bearbeitung der außereuropäischen und der wenigen europäischen Märkte, die, wie Spanien und Portugal, bisher ungenügend berücksichtigt wurden. Der Anteil dieser Märkte am polnischen Export ist in den ersten elf Monaten v. J. immerhin auf 5,7% gegenüber 4,6% im Jahre 1930 gestiegen. Im Gegensatz zu Polens Handelsbilanz in Europa, die 1932 fast durchweg aktiv war (mit Ausnahme der Schweiz, Griechenlands, Bulgariens und Portugals), bringt der Verkehr mit Uebersee dauernd einen starken Passivsaldo, der sich im vorigen Jahre (Januar—November) auf 164,6 Mill. Zl. belief. Den Ueberseeländern gegenüber hofft daher Polen das System des Tauschhandels mit Erfolg anwenden zu können, um sie zu stärkerem Bezug polnischer Waren zu veranlassen. Die für die nächste Zeit angekündigten neuen Einfuhrverbote sollen daher in weitem Umfange überseeische Rohstoffe betreffen, für die dann Kontingente als Kompensationsobjekt gewährt würden.

Wenn in der Ausfuhr eine stärkere Pflege des außereuropäischen Handels angestrebt wird, so ist für die Entwicklung der polnischen Einfuhr namentlich eine steigende Abkehr von Mitteleuropa kennzeichnend. Der Import aus Deutschland, Oesterreich und der Tschechoslowakei ist 1932 weiter gesunken, und zwar auf 29,8% gegenüber 36,4% der Gesamteinfuhr im Vorjahre. Deutschland nimmt zwar auch weiterhin die erste Stelle in der polnischen Einfuhr und die zweite in der Ausfuhr ein, doch ist sein Anteil mit 173,1 Mill. Zl. in der Einfuhr und 175,9 Mill. Zl. in der Ausfuhr auf 20,1% bzw. 16,2% (gegenüber 24,5% bzw. 16,8% im Vorjahre) zurückgegangen. Das deutsche Polen-geschäft hat unter der Depression besonders schwer zu leiden, da einerseits die Aufnahmefähigkeit Polens für hochwertige deutsche Ausfuhrartikel geringer wird und andererseits der Zollkrieg, den das Warschauer Uebereinkommen vom 26. März 1932 ja nur „stabilisieren“, nicht abbauen sollte, durch die Ausschließung des deutschen Exports von der Meistbegünstigung in der Krisenzeit natürlich in wachsendem Maße geschäftshemmend wirken muß.



# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Außenhandel.** Die Einfuhr belief sich im Januar 1933 (in Klammern die Ziffern des gleichen Monats v. J.) auf 80,7 (101,0) Mill. Kr., die Ausfuhr auf 67,5 (74,3) Mill. Kr., so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 13,2 Mill. Kr. ergibt gegen 26,7 Mill. Kr. im Januar 1932. Der Außenhandel zeigt gegenüber dem Dezember 1932 bei einer Einfuhr von 101,4 Mill. Kr. und einer Ausfuhr von 108,4 Mill. Kr. einen außerordentlich starken Rückgang. — In der Einfuhr ergeben sich besonders starke Rückgänge bei entbehrlichen Erzeugnissen, weiter bei Weizen und Mais, Kaffee, Zucker,

Früchten u. ä. Einen auffallend schweren Rückgang zeigt die Einfuhr von Kunstdünger. Dagegen sind bei Benzin, Baumwolle und Roheisen leichte Erhöhungen der Mengenziffern festzustellen. — Auf der Ausfuhrseite sind wesentliche Rückgänge bei tierischen Lebensmitteln (infolge der englischen Fleischkontingentierung), bei Maschinen, Apparaten und elektrischem Material, chemisch-technischen Erzeugnissen u. a. eingetreten, während sich die Ausfuhr von mineralischen Stoffen, Papier und Masse sowie Häuten und Pelzwerk etwas erhöht hat.

**Schifffahrt.** In den drei Haupthäfen Schwedens zeigte die Auslandschifffahrt im Jahre 1932 folgende Zahlen:

### Eingang

	Dampfer- u. Motorfahrzeuge beladen		unbeladen		Segelfahrzeuge, Prähme u. Böte beladen		Zusammen	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Stockholm	2 141	2 305 818	76	186 880	506	39 509	2 743	3 533 088
Göteborg	2 516	2 817 259	284	489 727	1 005	51 277	4 004	3 374 093
Malmö	4 905	3 065 886	138	54 175	662	48 647	6 259	2 195 874

### Ausgang

	Dampfer- u. Motorfahrzeuge beladen		unbeladen		Segelfahrzeuge, Prähme u. Böte beladen		Zusammen	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Stockholm	1 469	1 098 965	727	1 310 453	221	16 613	2 747	2 451 580
Göteborg	1 937	2 255 601	1 031	1 274 845	726	40 175	4 163	3 597 277
Malmö	1 486	2 603 018	571	613 518	774	40 139	6 224	3 288 927

**Kräftige Steigerung der Erzausfuhr.** Die Erzausfuhr der Grängesberg-Gesellschaft belief sich im Februar d. J. auf 198 000 to gegen 180 000 to im Januar d. J. und 160 000 to im Januar vorigen Jahres. Die Gesamtverschiffungen in den zwei ersten Monaten d. J. belaufen sich damit auf 378 000 to gegen 310 000 to im gleichen Vorjahrszeitraum.

**Kritik der Presse an den schwedisch-englischen Handelsvertragsverhandlungen.** Die „Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning“ veröffentlicht ein Telegramm ihres Londoner Korrespondenten, das die Meldung des „Times“-Vertreters in Kopenhagen behandelt und darauf hinweist, daß die Erklärungen von zwei Mitgliedern des englischen Kabinetts gegen die Meistbegünstigungsklausel möglicherweise eine Veränderung der englischen Handelspolitik andeuten. Man glaube nicht unbedingt an ein positives Ergebnis der englisch-skandinavischen Verhandlungen. Bei Hinzuziehung von Vertretern der Dominions werde mehr zu erreichen sein. Dänemark könne ein Abkommen mit den kanadischen Weizenhändlern als Entgelt für ein Abkommen über die Versorgung des englischen Marktes mit Speck treffen. Schweden und Norwegen hätten ein großes Interesse daran, sich mit der kanadischen Papierproduktion über die Verteilung des englischen Marktes zu einigen.

**Abnahme der Wechselproteste.** Die Zahl der Wechselproteste für ganz Schweden belief sich nach Angaben des Statistischen Zentralbureaus im Januar d. J. auf 5557 im Werte von 2,7 Mill. Kr. gegen 7312 im Werte von 3,8 Mill. Kr. im gleichen Vorjahrsmonat. Hiervon entfielen auf Stockholm 1012 im Betrage von 0,9 Mill. Kr. gegen 1415 im Betrage von 1,1 Mill. Kr. im Januar vorigen Jahres.

**Einfuhrverbot für Hafergrütze und Hafermehl.** Durch Vereinbarung mit dem Staate haben sich alle bedeutenden schwedischen Mühlen verpflichtet, in der Zeit vom 1. 12. 32 bis 31. 5. 33 bei der Herstellung von Hafergrütze und Hafermehl in bestimmtem Umfange einheimischen Hafer zu verwenden. Dieses Abkommen ist mit Wirkung vom 13. 2. durch ein zunächst bis zum 31. Mai 33 befristetes Einfuhrverbot für Hafergrütze und -mehl ergänzt worden. Die Einfuhr ist künftig nur mit Genehmigung der Regierung zulässig.

Von amtlicher Seite wird hierzu bemerkt, daß das Einfuhrverbot lediglich verhindern will, daß die dem Abkommen beigetretenen Mühlen die genannten Haferprodukte importieren, anstatt sie selbst herzustellen. Eine Beeinträchtigung des normalen und loyalen Handelns mit Haferprodukten sei nicht beabsichtigt, weshalb Einfuhrlizenzen in solchen Fällen nicht versagt werden würden.

## Norwegen.

**Zusammensetzung der Ausfuhr nach Deutschland im Januar.** Die norwegischen Hauptausfuhrartikel nach Deutschland waren im Januar d. J.: 20 507 to Frischhering, 887 to Frischfisch, 58 to getrockneter Fisch, 1874 to Salzhering, 44 to Konserven, 5022 to Herings- und Fischmehl, 136 to Häute und Felle von zahmen Tieren, 862 hl Dampfmedizintran, 3839 hl anderer Tran, 1023 cbm Holz, 940 cbm Rundholz, 83 cbm gehobertes Holz, 803 to Zellulose, 101 to Packpapier, 15 to Rohaluminium, 509 to Ferrosilizium.

**Norges-Bank.** Die Norges-Bank, das norwegische Zentralnoteninstitut, erzielte 1932 einen Uberschuß von 8,4 Mill. Kronen gegen 7,9 Mill. Kr. in 1931 und verteilt wiederum 8 Prozent Dividende. Zur Deckung etwaiger Verluste werden 4,3 Mill. Kr. bereitgestellt. Der Reservefonds der Bank beträgt 14 Mill. Kr., der Delkrederefonds 2,8 Mill. Kr.

**Die Banken im Jahr 1932.** Wie aus dem soeben erschienenen Bericht der Bankinspektion hervorgeht, ist für 1932 nur eine Neugründung und zwar Farsund og Opland Bank A/S. zu verzeichnen. Von restlos abgewickelten Banken in Liq. verteilten insgesamt Odda Kreditbank 100%, Aktiekreditbanken, Sandefjord, 69,9%, Romsdalske Veksel- og Landmandsbank 30%, Nedre Eikers Aktiebanc 93,6%.

Im Laufe des Jahres stellten acht Banken ihre Zahlungen ein. Ende 1932 befanden sich 106 Banken in freier Tätigkeit. Die Kundenguthaben verringerten sich im Laufe des Jahres um 92,2 Mill. Kr., d. h. um 10%. Darlehen gingen um 31,2 Mill. Kr. oder 3,2% zurück. Kassenbestände und Guthaben bei der Bank von Norwegen beliefen sich am 31. 12. 1932 auf 52,8 Mill. Kr. gegen 44,3 Mill. Kr. am 31. 12. 1931, Nettoguthaben bei ausländischen Banken hingegen auf 4,9 gegen 3,5 Mill. Kr. Der Bestand an eigenen Wertpapieren betrug 227,8 gegen 243,7 Mill. Kr.

**Verschiebung der Wirtschaftsverhandlungen mit England.** Die norwegisch-englischen Wirtschaftsverhandlungen, deren Wiederaufnahme für Anfang März in Aussicht stand, sind vorläufig erneut hinausgeschoben worden.

## Dänemark.

**Außenhandel.** Nach einer Mitteilung des Statistischen Departements betrug die Einfuhr im Januar 1933 85,5 Mill. Kr., die Ausfuhr 80,7 Mill. Kr. Die Mehreinfuhr betrug somit 4,8 Mill. Kr. gegen 13,4 Mill. Kr. im Januar 1932. Im Januar 1932 betrug die Einfuhr 109,1 Mill. Kr., die Ausfuhr 95,7 Mill. Kr. Die Statistik zeigt ferner, daß England nun der größte Lieferant Dänemarks ist und hierbei Deutschland zum ersten Male überflügelt hat. Die Einfuhr aus England betrug im Januar 1933 etwa 22 Mill. Kr., im Januar 1932 be-



trug sie noch 19,8 Mill. Kr. Aus Deutschland wurden im Januar 1933 eingeführt für 18,8 Mill. Kr. gegen 31,7 Mill. Kr. im Januar v. J. Bei der Ausfuhr nach England erlitten die Dänen eine schwere Enttäuschung. Diese belief sich im Januar 1933 auf 48 Mill. Kr., im Januar 1932 dagegen auf 57,3 Mill. Kr., sie zeigt somit einen Rückgang um 9,3 Mill. Kr. Nach Deutschland wurden im Januar 1933 ausgeführt für 12 Mill. Kr. gegen 13,9 Mill. Kronen im Januar 1932.

**Vor der Revision der Einfuhrregulierung.** Der Kopenhagener Grossistenzusammenschluß von 1930 hatte seine Mitglieder aufgefordert, mitzuteilen, welche Waren nach ihrer Ansicht aus der Einfuhrregulierung entfernt und auf die Einfuhrfreiliste gesetzt werden müßten. Aus den zahlreichen eingegangenen Antworten geht hervor, daß in dänischen Handelskreisen der lebhafteste Wunsch nach einer baldigen Revision der Einfuhrregulierung besteht. Bei den für die Freiliste geforderten Waren handelt es sich vornehmlich um solche, die in Dänemark überhaupt nicht hergestellt und teilweise in der dänischen Produktion verwendet werden. Viele dieser Waren werden aus Deutschland eingeführt. Darunter befindet sich Steingut, Haushaltungsglas, Flaschen, photographische Platten, Röntgenfilme, Nähmaschinen, Jute, Nähseide, Wachstuch, konzentrierte wohlriechende Stoffe, Traubenwein, Spiritus, frische Blumen, und ferner Weizenmehl und frisches Obst. Wenn das eingegangene Material genügend gesichtet und verarbeitet ist, wird der Valutaausschuß des Grossisten-Zusammenschlusses der Valutazentrale seine Vorschläge unterbreiten.

**Ausfuhrscheine für die Ausfuhr von Schlachtvieh.** Das dänische Landwirtschaftsministerium hat eine Verfügung erlassen, wonach für die Ausfuhr von Schlachtvieh oder Fleisch Ausfuhrscheine erforderlich sind, die zu 40 Oere das Stück von einem vom Ministerium beauftragten Ausschuß ausgestellt werden. Die Bestimmung tritt sofort in Kraft.

**Umorganisation von Burmeister & Wain.** Der Handelsminister brachte am 21. 2. im Folketing einen Gesetzentwurf ein, der die Erhaltung und Weiterführung der zusammengebrochenen Schiffswerft und Maschinenfabrik Burmeister & Wain bezweckt. Eine Liquidierung des Unternehmens, die bis zuletzt befürchtet worden war, ist damit abgewendet. Der Gesetzentwurf besagt u. a.: Die Aktiengesellschaft Burmeister & Wain wird vom 1. März 1933 ab in zwei Abteilungen geteilt. Abteilung I behält den bisherigen Namen der Aktiengesellschaft, während Abteilung II „Abwickelungsabteilung der A.-G. Burmeister & Wain“ benannt wird.

— Die Gesetzesvorlage der Regierung über die Weiterführung der Schiffswerft und Maschinenfabrik Burmeister & Wain A.-G. ist von beiden Kammern des Reichstags in der vorgeschlagenen Form unverändert angenommen worden. Das Gesetz trat sofort in Kraft. Der neue Direktor C. A. Möller, bisher Mitdirektor der Firma F. L. Smidth & Co., hat bereits den neuen Posten übernommen.

## Lettland.

**Schiffahrt.** In den drei Haupthäfen Lettlands zeigte der Schiffsverkehr in der Auslandfahrt für das Jahr 1932 folgende Zahlen:

	Eingang		Ausgang	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Riga	1681	785 832	1676	770 506
Libau	437	223 499	440	223 373
Windau	403	190 991	404	198 356

Im Vergleich zum Jahre 1931 liegt bei allen Häfen ein Rückgang sowohl der Schiffszahl wie der Tonnage nach vor.

**Staatliche Goldankäufe.** In den letzten Tagen hat die Bank von Lettland weitere 2,065 Mill. Is. Gold angekauft und damit ihren Vorrat an Edelmetallen im In- und Auslande auf 40,078 Mill. erhöht. In Zusammenhang damit ist der Devisenbestand um 2,022 auf 5,876 Mill. zurückgegangen.

**Staatlicher Getreideankauf.** Nach Angaben des Leiters des Getreidebüros beim lettlandischen Landwirtschaftsministerium sind in der laufenden Saison seitens der Regierung 25 000 to Roggen und 24 000 to Weizen aufgekauft worden. Es sei damit zu rechnen, daß bis zur nächsten Ernte der Weizen voll abgesetzt werden wird, ein Teil des Roggens soll jedoch als Reserve verbleiben.

**Um den Bau der Libauer Zuckerfabrik.** Nach Scheitern der Verhandlungen mit der Firma R. Wolf, Magdeburg-Buckau, hat das lettlandische Finanzministerium Verhand-

lungen mit der Halleschen Maschinenfabrik aufgenommen. Nunmehr hat das Ministerium den Vertrag über die Lieferung von Maschinen für die Libauer Zuckerfabrik ausgearbeitet und der Firma vorgelegt, die sich mit ihm einverstanden erklärt haben soll. Nach Unterzeichnung des Vertrages wird er dem Ministerkabinet zur Bestätigung vorgelegt werden. Die Vertragssumme wird 420—430 000 Dollar (rund 2,2 Millionen Lat) betragen. Der genaue Betrag wird auf Grund des noch endgültig aufzustellenden Verzeichnisses der zu liefernden Maschinen festgesetzt werden. Gemäß dem Vertrag soll die Fabrik bis zum 1. Oktober d. J. fertiggestellt werden.

**Abschluß der Rigaer Aktiengesellschaft „Phönix“.** Dieser Tage fand die ordentliche Generalversammlung der Rigaer Vereinigten Metallurgischen Lokomotiv-, Waggon- und Maschinenfabriken Aktiengesellschaft „Phönix“ statt. Aus dem erstatteten Geschäftsbericht geht hervor, daß das Geschäftsjahr 1931/32 mit einem Reingewinn von 637 654 Lat abgeschlossen hat, woraus eine Dividende von 8% (416 000 Lat) zur Ausschüttung gelangt.

## Estland.

**Außenhandel.** Die Einfuhr betrug im Januar 2,6 Mill. Kr. gegenüber 3,7 Mill. im entsprechenden Monat des Vorjahres, die Ausfuhr 2 Mill. gegenüber 2,6 Mill. Die Handelsbilanz war demnach mit rund 0,6 Mill. Kr. passiv, gegenüber einer Passivität von 1,1 Mill. Kr. im Januar 1932. Aus Deutschland wurden im Januar Waren im Werte von 0,65 Mill. Kr. nach Estland eingeführt, während der Export dorthin 0,30 Mill. Kr. erreichte.

**Butterausfuhr.** Im Februar wurden aus Estland 6 492 Faß Butter (a 51 kg) exportiert gegenüber 7 314 Faß im Februar 1932. Der Rückgang beträgt somit 11 Proz. Nach Deutschland gingen 2 928 Faß, nach Frankreich 1 387 Faß, nach England 1 348 und nach Belgien 819 Faß. Für die zweite Hälfte Februar wurde für prima Exportbutter ein Preis von 0,75 Kr. pro kg frei Abladestation festgesetzt. Damit hat der estländische Butterpreis einen neuen Tiefstand erreicht. Zu diesem Preise ist eine Exportprämie von 30 Proz. hinzuzurechnen, die für den Januar bereits zur Auszahlung gelangt ist.

**Befreiung der alten Schulden von der Devisensteuer.** Die Regierung hat eine Verordnung erlassen, welche eine bedeutende Erleichterung in den Zahlungsverkehr mit dem Auslande bringt. Laut dieser Verordnung werden alle vor dem 1. 12. 32 entstandenen Verpflichtungen aus dem Ankauf ausländischer Waren von der 15-prozentigen Steuer befreit, falls die betreffenden Waren vor diesem Termin verzollt gewesen sind. Die reinen Kapitalschulden unterliegen bei ihrer Abtragung nach wie vor der Steuer. Um die Privatbanken nicht mit einer neuen schweren Verantwortung zu belasten, unterliegt jeder einzelne Fall der Befreiung von der Steuer resp. der Rückzahlung der bereits entrichteten Steuer dem Beschluß des Wirtschaftsministers. Ferner sieht die Verordnung eine Beitreibung der Steuer durch die Polizei in den Fällen vor, wenn es dem Schuldner gelungen ist, das Schulddokument durch die Bezahlung des Schuldbetrages ohne Entrichtung der Steuer in die Hand zu bekommen. Dadurch wird eine Besteuerung der ausländischen Gläubiger vermieden.

Im Zusammenhang damit ist der grundsätzliche Beschluß gefaßt worden, 15 Proz. der in die Eesti Bank einkommenden Auslandsvaluta zum Zwecke der Abdeckung der vor dem 1. 12. 32 entstandenen Verpflichtungen zu verwenden. Im Laufe des vorigen Jahres sind aus dem Export monatlich rund 2,5 Mill. Kr. in ausländischer Währung eingekommen.

**Absatzmöglichkeiten für Oelmotoren.** Auf dem Lande macht sich ein starker Rückgang in der Zahl der Lokomobilen bemerkbar. Der niedrige Preis für Naphta regt die Landwirte zum Ersatz der Lokomobilen durch Naphtamotoren an.

**Neue Bestimmungen für Aktiengesellschaften.** Im estländischen Wirtschaftsministerium wird gegenwärtig ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, wonach alle Aktiengesellschaften verpflichtet werden sollen, in ihren Jahresberichten genau anzugeben, wieviel inländisches und wieviel ausländisches Kapital ihnen zur Verfügung steht. Die Notwendigkeit dieses Gesetzes wird damit begründet, daß es bei der Handhabung der Wirtschaftspolitik unerläßlich sei, genau über die Höhe des im Lande investierten ausländischen Kapitals informiert zu sein.



## Litauen

**Das Defizit im Staatshaushalt 1932.** — Der Haushaltsvoranschlag für 1932 rechnete mit 282,2 Mill. Lit Einnahmen, die tatsächlichen Einnahmen bezifferten sich auf 266 Mill. Lit. Im Laufe des Jahres wurden verschiedene Ausgabeposten herabgesetzt und die Gesamtausgaben auf 276,1 Mill. Lit stabilisiert. Zur Deckung des Defizits wurden 10,9 Mill. Lit aus dem Reservefonds überwiesen.

**Status der Notenbank.** Nach dem Ausweis der Notenbank vom 15. 2. 33 stieg der Goldfonds von 48,17 Mill. Lit auf 49,79 Mill. Lit. Der Devisenfonds ging gegenüber dem 1. 2. 33 von 16,73 auf 15,57 Mill. Lit zurück. Der Banknotenlauf bezifferte sich auf 92,63 Mill. Lit, Wechsel und Lombard auf 84,81 Mill. Lit. Die Notendeckung stieg in Gold von 50,7 Proz. auf 53,7 Proz., in Gold und Devisen von 68,3 auf 70,6 Proz.

**Litauens Einfuhr 1932.** Nach den erst jetzt veröffentlichten endgültigen statistischen Daten über den litauischen Außenhandel im Jahre 1932 betrug der Import Litauens im Berichtsjahr 166,9 Mill. Lit gegenüber 277,9 Mill. Lit im Jahre 1931. Der Rückgang beträgt mithin rund 111 Mill. Lit. An erster Stelle stand im litauischen Import ebenso wie in den früheren Jahren Deutschland mit 67 Mill. Lit oder 40,27 Proz. Im Vergleich zum Vorjahre ist der Import aus Deutschland um 63,5 Mill. Lit, d. h. 48,4 Proz. zurückgegangen. An zweiter Stelle stand England mit 18 Mill. Lit (10,78 Proz.) gegenüber 20 Mill. Lit im Vorjahre, an dritter Stelle die Sowjetunion mit 10,21 Mill. (6,12 Proz.) gegenüber 17 Mill. Lit im Jahre 1931.

## Freie Stadt Danzig.

**Der Wert des Danziger seewärtigen Warenverkehrs im Jahre 1932.** Nach den Feststellungen des Statistischen Landesamtes der Freien Stadt Danzig hat der seewärtige Warenverkehr über Danzig im Jahre 1932 in der Einfuhr einen Wert von 140 223 098 Gulden, in der Ausfuhr einen Wert von 214 456 046 Gulden gehabt.

Auf die einzelnen Warengruppen entfielen hier folgende Werte in Gulden:

Warengruppe	Einfuhr	Ausfuhr
Lebens- und Genußmittel	32 949 000	70 190 000
Tierische Erzeugnisse u. Waren dar.	13 252 000	9 037 000
Holz und Holzwaren	4 970 000	54 980 000
Baustoffe, keramische Erzeugnisse	1 260 000	276 000
Brennstoffe, Asphalt, Pech	8 919 000	60 510 000
Chemische Stoffe und Erzeugnisse	16 200 000	4516 000
Erze, Metalle, Metallwaren	19 543 000	10 742 000
Papier, Papierwaren	2 376 000	1 611 000
Spinnstoffe und Waren daraus	31 390 000	959 000
Kleidung, Galanteriewaren	208 000	1 337 000
Spreng- und Schießmaterial	2 000	—
Sonstiges	9 152 000	297 000

Der Durchschnittswert pro Tonne eingeführter Ware betrug im Jahre 1932 328 Gulden, in der Ausfuhr dagegen belief er sich auf rund 43 Gulden. (Vergl. O.-H. Nr. 3).

## Polen.

**Eröffnung der Schlesisch-Gdingener Eisenbahn.** Die von der franko-polnischen Eisenbahngesellschaft erbaute Schlesisch-Gdingener Linie wurde am ersten März dem Verkehr übergeben. Der Betrieb dieser Linie ist für die Dauer eines Jahres den polnischen Staatsbahnen für Rechnung der französisch-polnischen Eisenbahngesellschaft anvertraut worden.

**Polen kehrt zum Goldstandard zurück.** Auf der letzten Vollversammlung des Vorstandes der Bank von Polen wurde die Rückkehr zum Goldstandard beschlossen. Der Zloty, der bisher auf eine aus Gold und Devisen zusammengesetzte Reserve von 40 Proz. gestützt war, wird somit eine reine Golddeckung erhalten. Dieser Beschluß erfolgte auf Empfehlung des Gold-Komitees des Völkerbundes. Diese Maßnahme war jedoch nur möglich durch eine äußerste Einschränkung der öffentlichen Ausgaben und einen Lohn- und Gehälterabbau. Polen hat somit, um einer Geldinflation aus dem Wege zu gehen, eine Deflation der staatlichen und privaten Budgets vorgezogen.

**Senkung der Zementpreise.** Der Verband der Polnischen Zementfabriken hat dem auf eine Herabsetzung der Zementpreise gerichteten Druck der Regierung,

die schließlich mit einem Abbau des Zollschatzes für Zement drohte, endlich doch nachgegeben und eine Herabsetzung der Zementpreise um 12 bis 15 Proz. durchgeführt. Die neuen Großhandels-Verkaufspreise für Zement variieren zwischen 5,86 Zl. und 5,09 Zl. per 100 kg.

**Stillegung der Chorzower Stickstoffwerke.** Die Stickstoffwerke in Chorzow, deren ursprüngliche Arbeiterzahl 2800 betrug, in den letzten Jahren aber auf 1400 reduziert worden war, sollen völlig stillgelegt werden. Anlaß zu dieser Maßnahme soll die Aufhebung der Vereinbarung sein, wonach sich die Stickstoffwerke mit der neu errichteten Fabrik in Moscice in die anlaufenden Aufträge zu teilen hätten. Die zuständige Stelle erklärt, daß in diesem Fall die Aufrechterhaltung der Chorzower Werke zu kostspielig und daher nicht vertretbar sei. Eine Arbeiterdelegation hat sich nach Warschau begeben, um bei der Regierung vorstellig zu werden.

**Die Schlüssersche Textilfabrik in Lodz,** die früher 2300 Arbeiter beschäftigte, ist bankrott erklärt worden.

**Die Lodzer Textilgroßfirma Widzewska Manufaktura A.G.** machte einen neuen Vergleichsvorschlag, der die Rückzahlung von 70% (nach dem bisherigen Vorschlag 50%) aller Forderungen ohne Zinsen nach Ablauf von zwei Jahren vorsieht. Die Beschlußfassung soll in einer demnächst einzuberufenden neuen Gläubigerversammlung erfolgen.

## Rußland.

**Neuregelung der Einfuhr von Industrieausrüstungen nach Rußland.** Die Telegraphenagentur der Sowjetunion teilt mit: Da eine Anzahl von Industrieorganisationen eine Einfuhr von Industrieausrüstungen angefordert hat, die in Betrieben Sowjetrußlands hergestellt werden können, hat der Volkskommissar für die Schwerindustrie die Streichung der Einfuhr von Ausrüstungen im Gesamtwerte von 21 Mill. Goldrubel verfügt. Diese Lieferungs-aufträge sind, der gleichen Verordnung zufolge, mehreren sowjetrussischen Betrieben zugeteilt worden. Die Einfuhr von Industrieausrüstungen wird in Zukunft einer neuen Regelung unterworfen.

**Fleisch und Brot zu „kommerziellen Preisen“.** Dieser Tage ist in Moskau mit der Eröffnung von sogenannten „kommerziellen Geschäften“ für den Fleischverkauf begonnen worden. In diesen Geschäften, deren Zahl in der Sowjethauptstadt auf insgesamt 21 gebracht werden soll, wird das Fleisch zu „kommerziellen Preisen“ d. h. Inflationspreisen, verkauft, die das Vielfache der staatlich festgesetzten Preise für rationierte Waren in den geschlossenen Verteilungsstellen usw. betragen. Bisher wurden in den „kommerziellen Geschäften“ nur weniger entbehrliche Lebensmittel und Massenbedarfsartikel verkauft. Die Preise, die in diesen staatlichen Geschäften gefordert werden, sind für die meisten Sowjetarbeiter und Angestellten unerschwinglich. Ferner werden in Moskau 50 Läden eröffnet, in denen Brot ebenfalls zu „kommerziellen Preisen“ verkauft werden soll. — Die „kommerziellen Geschäfte“ sind zu einer wichtigen Einnahmequelle für den Sowjetstaat geworden. Die Einnahmen von diesen Geschäften waren im Staatsbudget für 1932 auf 985,4 Mill. Rbl. veranschlagt, dürften in Wirklichkeit jedoch höher gewesen sein. Im Staatsbudget für das laufende Jahr sind diese Einnahmen auf nicht weniger als 1700 Mill. Rbl. festgesetzt, was eine starke Umsatzsteigerung der „kommerziellen Geschäfte“ zur Voraussetzung hat. Es ist anzunehmen, daß demnächst auch in der Provinz mit der Eröffnung „kommerzieller“ Fleisch- und Brotläden begonnen werden wird.

**Ihr bester und billigster Vertreter  
ist der „Ostsee-Handel; denn er  
kommt monatlich zweimal zu  
Ihren Kunden im In- und Ausland.**



# Finnland

**Die englische Studienkommission in Finnland.** Am 13. 2. traf eine große englische Studienkommission in Finnland ein, welche unter Leitung von Alan Anderson, Mitglied der Bank von England und Ehrenpräsident der Internationalen Handelskammer steht. Außerdem gehören ihr an: W. Lindsay Carlow, Repräsentant des britischen Kohlenexportverbandes, Gavin Burton Stewart, Repräsentant des Nationalverbandes der Eisen- und Stahlfabriken, H. N. Freyer vom Zentralrat der britischen Gruben, W. Norman Vernon vom britischen und irländischen Nationalverbande der Mühlenbesitzer, John C. Harrison und G. Grummitt Smith vom Nationalverbande für Handel mit Viehfutter, J. C. Robinson von der Holzveredelungsabteilung des Verbandes für Maschinen- und Werkzeughandel, Mr. Cole vom Grubendepartement sowie Mr. Bass, Mullins, Torclaird und West, technische Experten und Vertreter des Verbandes der britischen elektrischen und anderen Fabrikanten.

In Zeitungsinterviews erklärte Anderson, daß jedes Land so gut wie möglich seinen Handel zu seinen besten Kunden leiten solle. Er verstehe jedoch, daß auch England anzustreben habe, Finnland diejenigen Waren zu liefern, welche es braucht. Dies sei der Zweck der Kommission. Die Zusammensetzung der Kommission läßt erkennen, daß das Hauptgewicht bei Kohle, Eisen und Stahl, Müllereiprodukten und Maschinen liegt. Die Kommission soll zunächst lediglich Studienzwecke verfolgen und nicht schon Handelsvertragsverhandlungen einleiten. Zu welchen Ergebnissen solche späteren offiziellen Vertragsverhandlungen führen könnten, deutet *Finansbladet*, Helsingfors, in einem instruktiven Artikel an. Er bezeichnet als wichtigste englische Wünsche die Einräumung von Vorteilen in der Kohleneinfuhr, was vom englischen Standpunkt aus gesehen eine Wiedergewinnung und keine Ausdehnung des englischen Absatzes sei. Da Polens Kohlenausfuhr nach Finnland auf den polnischen Frachtprämien beruhe, könne Finnland ruhig Kohle mit einem Zoll, welcher den direkten und indirekten polnischen Subventionen entspreche, belegen. Schließlich könne man auch an Kontingente denken. Demnächst sei England am meisten an Eisen- und Stahlabsatz nach Finnland interessiert. Hier müsse man England Präferenzen einräumen, wobei der Verfasser die Probleme, die sich aus Deutschlands Anspruch auf Meistbegünstigung in Finnland ergeben, unberührt läßt. Kohle, Eisen und Stahl seien glücklicherweise Gebiete, auf denen Finnland keine eigene Industrie zu schützen habe. Wenn auch am englischen Butterzoll nichts zu ändern sei, die finnische Baconausfuhr zufrieden sein müsse, falls sie ihre jetzige Quote behalte, und wenn der englische Holzzoll wegen Kanada nicht aufgehoben werden könne, so könnte Finnland bei einem derartigen Entgegenkommen vielleicht erreichen, daß Zeitungspapier vielleicht zollfrei bleibt und Zellstoff und Holzschliff wieder zollfrei wird. Endlich würde vermieden, daß England mit Ansprüchen kommt, welche die eigenen finnischen Industrien (der Verfasser denkt wohl an die finnische Metall- und Textilindustrie) schädigen.

Zu Ehren der englischen Kommission fanden zahlreiche offizielle und halboffizielle Empfänge statt. Die finnische Presse aller Richtungen stellte aus diesem Anlaß wiederum einheitlich ihre ersten Druckseiten in den Dienst der „buy british“-Bewegung.

**Um die Goldklausel.** Wie verlautet, wird von der finnischen Regierung ein Antrag vorbereitet, wonach die durch das Urteil des Obersten Gerichts kürzlich anerkannte Goldklausel in Finnland aufgehoben werden soll. In der finnischen Öffentlichkeit wird die Frage lebhaft erörtert. Es wird darauf hingewiesen, daß weder England noch die skandinavischen Länder die Goldklausel anerkannt haben. (Vergl. O.-H. Nr. 5.)

**Englische Woche statt Industrieausstellung.** Der ursprüngliche Plan, eine englische Industrieausstellung in Helsingfors 1934 abzuhalten, scheint aufgegeben worden zu sein. Statt dessen ist jetzt beabsichtigt, im September dieses Jahres eine englische Woche in Finnland abzuhalten, wozu nach Londoner hier vorliegenden Meldungen das englische Einverständnis schon gegeben ist.

**Regierungsvorlage betreffend Zolländerungen für alkoholische Getränke auf Grund des Zusatzabkommens mit Frankreich.** Ein Regierungsvorschlag sieht folgende Zolländerungen

vor, welche durch das neue Zusatzabkommen mit Frankreich notwendig geworden sind:

Tarif- Nummer	Getränke	Menge	Fmk.
*152	Getränke, die mehr als 22 Volumprozent Alkohol enthalten; ferner Sprit aller Art: Ungewürzter Branntwein und Aethylalkohol:		
	a) in Behältnissen mit einem Fassungsvermögen von mehr als 2 Litern	p. 1 kg	5,—
	b) in anderen Behältnissen	1 Liter	10,—
*153	andere:		
	a) in Behältnissen mit einem Fassungsvermögen von mehr als 2 Litern	p. 1 kg	20,—
	b) in anderen Behältnissen	1 Liter	25,—
	Wein und andere Getränke, die mehr als drei, aber nicht mehr als 22 Volumprozent Alkohol enthalten, nicht zu den Tarifnummern 154 und 161 gehörend:		
	in anderen Behältnissen:		
*157	(Tarifnummer fällt weg.)		
*158	a) bei einem Alkoholgehalt von höchstens 15 Volumprozent	1 Liter	15,—
*159	b) andere	1 Liter	20,—

**Der Verkehr im Helsingforser Hafen** weist im Jahre 1932 wiederum einen Rückgang auf. Es sind im verfloffenen Jahre insgesamt 6480 Schiffe mit 1 439 788 To. eingelaufen gegenüber 6623 Schiffen mit 1 510 761 To. im Jahre 1931. Hiervon entfielen 1641 Schiffe (1692) mit 1 207 830 To. (1 252 986 To.) auf den Auslandsverkehr, während der Rest auf den finnländischen Küstenverkehr entfällt.

**Ausbau eines westfinnländischen Hafens.** Der Hafen Mäntyluoto bei Björneborg soll einer bedeutenden Erweiterung unterzogen werden. Die Kosten betragen rund 8 Mill. Fmk. Man rechnet mit einer starken Zunahme des Verkehrs, da in diesem Jahre die Eisenbahnstrecke Haapamäki-Björneborg, die das Binnenland mit der Stadt verbindet, fertiggestellt werden wird.

**Ermäßigung der Feuerabgaben für Touristenschiffe.** Um den Touristenverkehr nach Finnland zu beleben und als Anreiz für die Reedereien, die schon in den letzten Jahren Vergnügungs- und Erholungsfahrten nach der Ostsee organisiert haben, hat das Handels- und Wirtschaftsministerium auf Anregung verschiedener Wirtschaftskreise beschlossen, die Feuerabgaben für die finnländischen Häfen besuchenden Touristenschiffe wie folgt zu ermäßigen: Für Schiffe, die weder Ladung noch Passagiere in Finnland landen oder an Bord nehmen, 75%; für Schiffe, die keine Ladung nehmen oder löschen, aber Passagiere und ihr Gepäck landen, 50%. Touristenschiffen, die in finnländischen Häfen Passagiere oder Ladung an Bord nehmen, wird im allgemeinen keine Ermäßigung der Feuerabgaben gewährt; in solchen Fällen muß ein besonderes Gesuch um Ermäßigung der Abgaben an das Handels- und Wirtschaftsministerium gerichtet werden.

**Neue finnländische Reederei.** In Helsingfors hat sich eine neue englisch-finnländische Schifffahrtsgesellschaft gebildet, die in erster Linie die Buttertransporte von Finnland nach England fahren soll. Die Initiative ging aus von einer großen englischen Butterimportfirma und von Reedereikreisen in Manchester. Man beabsichtigt, die finnische Ausfuhr von Milchprodukten in Abo zusammenzufassen, da man diesen Platz hinsichtlich seiner Lage und seiner Einrichtungen für geeigneter hält als Hangö.

**Neuer Schiffskauf. — Bau eines Eisbrechers.** Die Finnische Dampfschiffahrts A.G. hat den holländischen Dampfer „Kilstroom“ erworben. Es handelt sich um einen 2650 To.-Dampfer, der gegenwärtig in Amsterdam liegt und im Jahre 1922 erbaut worden ist. Der Dampfer, der den Namen „Hesperus“ erhalten wird, soll bereits vom 10. März d. J. ab auf der Mittelmeerlinie der Finnischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Dienst gestellt werden. Zurzeit wird der Dampfer eisverstärkt.

Die Aboer Werft Crichton-Vulkan hat dem finnischen Kriegsministerium ihre Offerte betreffend den Bau des neuen Eisbrechers eingereicht. Der Eisbrecher, der hauptsächlich an der finnländischen Westküste Verwendung finden wird, soll gleichzeitig als Mutterschiff für Unterseeboote dienen.



**Ankauf von Flugzeugen.** Die Leitung der finnländischen Luftstreitkräfte verhandelt über den Ankauf von zehn tschechoslowakischen Flugzeugen.

**Verurteilung der russischen Handelsdelegation zur Tragung der Bergungskosten für einen norwegischen Dampfer.** Nach einer Meldung der finnischen Tagespresse war seinerzeit auf Grund eines Uebereinkommens zwischen einer russischen Bergungsgesellschaft und der finnischen Firma T. Mittler & Co. in Trangsund letztgenannter die Bergung der Last des auf der Reise nach Leningrad gestrandeten norwegischen Dampfers „Stein Grimm“, deren Wert auf über 16 Mill. Fmk. geschätzt worden ist, übertragen worden. Nachdem die mit großen Schwierigkeiten verknüpften Bergungsarbeiten unter besonders ungünstigen Verhältnissen ausgeführt worden waren, wurde die Zahlung der einschließlich Zinsen auf 789 828,40 Fmk. berechneten Gesamtkosten, auf die eine Anzahlung von 200 Pfund Sterling an gerechnet wurde, russischerseits verweigert, so daß sich die Firma Mittler gezwungen sah, gegen die sowjetrussische Handelsdelegation in Finnland den Prozeßweg zu beschreiten.

Das Ratshausgericht in Fredrikshamn verurteilte die Handelsdelegation zur Zahlung der geforderten Kosten. Das Urteil wurde vom Hofgericht und in letzter Instanz auch vom Höchsten Gericht bestätigt und der Verurteilten außerdem die Verpflichtung auferlegt, der Klägerin einen Teil der Gerichtskosten zu erstatten.

**Zunahme der Holzverkäufe.** Die finnländischen Holzverkäufe werden bis zum 20. Februar d. J. auf 250 000 Stds. Schnittholz veranschlagt, d. s. rund 100 000 Stds. mehr als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Die schwedischen Schnittholzverkäufe werden auf 150 000 Stds. geschätzt. In finnländischen Wirtschaftskreisen rechnet man in zunehmendem Maße mit einer Verbesserung der Lage auf dem Holzmarkt.

**Rückgang der Zündholzproduktion.** Die finnländische Zündholzproduktion weist im Jahre 1932 wiederum einen starken Rückgang auf. Der Zündholzexport ist von 2062 to im Jahre 1931 auf 1746 to im Berichtsjahr gesunken, während der inländische Zündholzverbrauch von 210 auf 170 Mill. Schachteln zurückgegangen ist.

## Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

### a) Deutsche Tarife.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).** Mit Gültigkeit vom 27. Februar 1933 wurde im vorgenannten Tarif eine neue Abteilung 50a für Papier, alt abgängig sowie Papierabfälle aufgenommen. Es sind Frachtsätze vorgesehen zwischen den deutschen Seehäfen und einigen ober-schlesischen Uebergängen.

### Reichsbahn-Gütertarif, Heft C IIb (Ausnahmetarife).

Der **Ausnahmetarif 11 B 5 (Lederabschnitzel usw.)** wurde unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 1. März 1933 mit weiter ermäßigten Frachtsätzen und erweitertem Warenverzeichnis neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 17 B 1 (Getreide usw.)** wurde unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 1. März 1933 neu herausgegeben. Etwa eintretende geringfügige Erhöhungen gelten erst vom 1. Mai 1933 ab.

Im **Ausnahmetarif 18 B 1 (Wein)** wurden im Gültigkeitsvermerk die Worte „längstens bis 28. Februar 1933“ geändert in „längstens bis 28. Februar 1934“.

### b) Deutsche Verbandtarife.

**Deutsch-Oesterreichischer Seehafen-Donau-Umschlagtarif.** Mit Gültigkeit vom 14. März 1933 wurde im Abschnitt H als Abteilung V eine Besondere Frachtermäßigung für Getreide für den Verkehr von den deutschen Seehäfen nach Wien eingeführt. Die Besondere Frachtermäßigung ist an die Auflieferung einer Mindestmenge von 20 000 t bis 31. Mai 1933 und an die Stellung einer Sicherheit von 10 000.— RM. gebunden.

Mit Gültigkeit vom 23. März 1933 wird vorgenannte „Besondere Frachtermäßigung für Getreide“ auf Weizen beschränkt. Die Ueberschrift der Abteilung V erhält daher folgenden Wortlaut „Besondere Frachtermäßigung für Weizen“.

### c) Ausländische Tarife.

**Jugoslavische Staatsbahnen.** Voraussichtlich werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1933 die jugoslavischen Gütertarife neu herausgegeben.

**Polnisch-Rumänischer Seehafen-Verbandtarif.** Mit Gültigkeit vom 1. März 1933 wurde zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den polnischen Seehäfen einerseits und den Bahnhöfen der rumänischen Eisenbahnen andererseits der Nachtrag VI herausgegeben.

### d) Verschiedenes.

**Änderungen von Bahnhofsnamen.** Nachstehende Bahnhofsnamen wurden bzw. werden wie folgt geändert:

von:	auf:	am:
Altengronau	Altengronau Süd	15. 5. 1933
Kastl b. Amberg Bahnhof	Kastl b. Amberg	15. 5. 1933
Nieder Flörsheim	Nieder Flörsheim-Dalsheim	1. 3. 1933
Pressath Bahnhof	Pressath	15. 5. 1933
Staudach	Staudach-Grassau	15. 5. 1933.

**Kursänderungen.** Im Verkehr mit nachstehenden Ländern wurden die Kurse mit Gültigkeit vom 1. März 1933 wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit	a) Erhebungskurs		b) Versandüberweisungskurs	
Österreich	1 Schilling =	48,5 Rpf.	1 RM. =	2,07 Schilling
der Schweiz	1 Fr.	= 82,0 Rpf.	1 RM. =	1,22 Fr.
Dänemark	1 Kr.	= 64 Rpf.	1 RM. =	1,57 Kr.
Schweden	1 Kr.	= 77 Rpf.	1 RM. =	1,32 Kr.
Norwegen	1 Kr.	= 74 Rpf.	1 RM. =	1,36 Kr.
Frankreich	1 Fr.	= 16,7 Rpf.	1 RM. =	6,02 Fr.
Saarbahnen	1 Fr.	= 16,7 Rpf.	1 RM. =	6,02 Fr.
d. Niederland.	1 Gulden =	171 Rpf.	1 RM. =	0,59 Gulden.



## Gerhardt & Schwarzlose

Reederei, Verfrachtungs- u. Schleppgeschäft  
An- und Verkauf von Schiffsgefäßen aller Art

### Spezialität:

Massenladungen nach allen Plätzen der Elbe, Havel, Oder, Warthe, Netze und deren Nebenflüssen, sowie nach Pommerschen Haff- und Küstenplätzen. Kahngestellung für Lagerung. Ausführung von Schlepparbeiten nach allen Stationen der ostdeutschen Wasserstrassen, sowie Bugsierarbeiten etc. im Hafen.

Eigener Dampfer- und Kahnpark, Bergungsdampfer, Eisbrecher

Fernruf 31191\* und 30707  
\*) Auch nach Büroschluß

**Stettin, Bollwerk 37**

Fernruf 31191\* und 30707  
\*) Auch nach Büroschluß



# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Entschließung der Industrie- und Handelskammer zur Handels- und Verkehrspolitik.

Die Industrie- und Handelskammer faßte in einer ihrer letzten Sitzungen die nachstehende Entschließung, die dem Herrn Reichskanzler und den beteiligten Fachministern zu- geleitet wurde:

„Von allen deutschen Seehäfen hat Stettin, der drittgrößte deutsche Seehafen, durch Kriegsausgang, Ostgrenze, Wirtschaftskrieg sowie Handels- und Verkehrspolitik der Nachkriegszeit am schwersten gelitten. Da wertvollste Einfuhrgüter Stettiner Seehandels und Rückgrat seines Schiffs- linienverkehrs Butter, Eier, Käse, Salzheringe, Fische, Flachs und seiner Seehafenindustrie Soyabohnen, Holz, Rohphosphat sind, haben Kontingentierungsmaßnahmen, Einfuhrbeschränkungen und Zollerhöhungen vorheriger Reichsregierung ohnehin in großer Bedrängnis befindliche Stettiner Wirtschaft weiter beeinträchtigt. Stettins Seehandel und Seeschiffahrt war allezeit Hauptmittler zwischen der skandinavischen, finnischen, baltischen und der deutschen Volkswirtschaft. Stettiner Wirtschaft ist von tiefster Sorge erfüllt, daß durch Zoll-, Kontingentierungsmaßnahmen und Einfuhrhemmnisse traditionelle Seehandels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen Stettin und stammverwandten befreundeten nordischen Völkern zum Nachteile des deutschen Volkes und der deutschen Wirtschaft völlig zum Erliegen kommen und Stettiner Flagge von der ehemals deutschen Ostsee nach und nach verschwindet. Das bedeutet auch den Untergang Stettins als Seehafen-, Industrie- und Handelsstadt. Dabei war Stettin im Weltkrieg der einzige unblockierte deutsche Seehafen, über den Millionen Tonnen Erze für deutsche Rüstungsindustrie eingeführt und Millionen Tonnen Kohlen im Austausch gegen lebenswichtige Nahrungsmittel ausgeführt wurden. Für deutsche Wirtschaft sind Handels- und Verkehrsbeziehungen mit Ostseeländern mindestens ebenso bedeutungsvoll, als transatlantische Handelsbeziehungen. Ist doch die deutsche Ausfuhr nach den Ostseeländern mit fast 2 Milliarden Reichsmark mehr als doppelt so groß, als die nur 850 Millionen Reichsmark betragende Einfuhr. Für Bestand Ostdeutschlands ist Erhaltung Stettins als letztes, schwersten polnischen Angriffen seit über einem Jahrzehnt ausgesetztes Wirtschaftsbollwerk der Odermündung dieses des Weichselkorridors von größter politischer Bedeutung. Stettin, das durch künstliche Mittel große Teile, insbesondere seines Massengutverkehrs an Gdingen verloren hat, erwartet von der nationalen Reichsregierung eine Wirtschafts-, Verkehrs- und Handelspolitik, die es nicht nur vor weiteren Schäden bewahrt, sondern die ihm endlichen Wiederaufbau seines Seehandels, Seeverkehrs und seiner Wirtschaftsstellung ermöglicht und die Hoffnungen Polens auf völlige Vernichtung Stettins, des Seehafens und Wirtschaftsbollwerks der Odermündung restlos enttäuscht.“

## Osthilfefragen.

Liste der aufgehobenen Sicherungsverfahren. Die Kammer hat eine Liste der aufgehobenen Sicherungsverfahren in Pommern angefertigt, die Interessenten gegen Erstattung der Unkosten in Höhe von Rm. 2.— vom Büro der Kammer beziehen können.

## Einzelhandel.

Ein wichtiges Gutachten des Sonderausschusses zur Regelung von Wettbewerbsfragen. Der Sonderausschuß zur Regelung von Wettbewerbsfragen der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels und des Deutschen Industrie- und Handelstages hat zu der Frage, ob im Einzelhandel die Ankündigung von regulären Waren zu Preisen, die unter dem Einstandspreis liegen oder dem Einstandspreis gleichkommen, an sich unlauter ist, folgendes Gutachten erstattet:

„In der Regel sind Preisunterbietungen zumindest dann unlauter, wenn der geforderte Preis noch nicht einmal die Einstandskosten, d. h. den Einkaufspreis zuzüglich Fracht, Rollgebühren, Verpackung, Aufwendungen für Kontrolle, Auszeichnung und den Transport zum Verkaufslager, d. h. bis zur Verkaufsfertigkeit der Waren (Einstandspreis) deckt

und außerdem erheblich unter dem für gleichzubewertende Geschäfte der betreffenden Art am gleichen Orte und zur gleichen Zeit geltenden Verkaufspreis liegt. Zu der Frage, ob nicht auch solche Preisunterbietungen unzulässig sind, bei denen zwar die Einstandskosten, aber nicht die Unkosten oder ein Teil der Unkosten gedeckt sind, hat der Ausschuß noch keine Stellung genommen.

### Begründung:

#### I.

#### Allgemeine Bemerkungen.

1. Eine sorgsame auf Erfüllung der Geschäftsverbindlichkeiten und den Fortbestand eines Betriebes abgestellte Kalkulation ist eine wichtige Voraussetzung einer ordnungsmäßigen Geschäftsführung. Eine ordnungsmäßige Geschäftsführung gehört aber nicht nur zu den wirtschaftlichen, sondern auch unter bestimmten Voraussetzungen zu den Rechtspflichten des Kaufmanns. Im § 240 Ziff. 2 der K.O. ist unter bestimmten noch zu erörternden Voraussetzungen verboten, Waren erheblich unter dem Wert in einer den Anforderungen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft widersprechenden Weise zu veräußern. Weitere Voraussetzungen des Verbotes bilden Entnahme von Waren auf Kredit und die Absicht, die Konkursöffnung hinauszuschieben. Bei dieser Bestimmung handelt es sich um die vom Gesetz gebotene Rücksicht auf die Gläubiger. Diese Rücksicht, die auf die Gläubiger zu nehmen ist, hat indes zugleich Reflexwirkungen gegenüber den Wettbewerbern, denn wer auf seine Gläubiger keine Rücksicht nimmt, nutzt zugleich die Tatsache aus, daß seine Wettbewerber aus Gründen des Anstandes und des gesetzlichen Gebotes einer solchen Rücksichtnahme gehindert werden, mit ihm erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Eine solche Ausnutzung ist unstatthaft. Hier gilt das gleiche wie in dem bereits von der Rechtsprechung RGZ. 117, 16 entschiedenen Fall, wo der Wettbewerber die Tatsache ausnutzte, daß seine Konkurrenten den für verbindlich erklärten Tarifvertrag beachten, während er selbst sich darüber hinwegsetzt und durch die Verringerung seiner Selbstkosten die gesetzmäßig handelnden Wettbewerber unterbietet. In beiden Fällen wird, um die Ausdrucksweise des Reichsgerichts zu gebrauchen, der eigene Rechtsbruch und die rechtliche Bindung der Wettbewerber zu deren Schaden und zum Vorteil des das Gesetz Mißachtenden ausgenutzt.

Eine Unterbietung in der angegebenen Art beeinträchtigt die Gläubigerinteressen nicht und ist daher konkursrechtlich nicht verboten, wenn der Unterbietende keine Warenkredite hat, oder wenn infolge seiner Vermögenslage jede Gläubigergefährdung ausgeschlossen ist, also auch nicht eine Hinausschiebung der Konkursöffnung in Frage kommt. Die Verschleuderung in ordnungswidriger Weise würde demnach denjenigen Unternehmern gestattet sein, die ausreichendes Kapital besitzen, denjenigen aber, die sich in bedrängter Lage befinden, verboten sein.

Eine solche Unterscheidung kann vom wettbewerblichen Standpunkt aus nicht gemacht werden. Das verbietet schon die Entwicklung, die die Verhältnisse in Deutschland genommen haben, insbesondere die Tatsache, daß die überwiegende Zahl der Gewerbetreibenden auf die Interessen ihrer Gläubiger Rücksicht zu nehmen hat, daß also deren Unterbietungen unter den oben angegebenen Voraussetzungen unzulässig sind. Wenn in so zahlreichen Fällen die Unterbietung gegen die Sitten anständigen Wettbewerbs verstößt, läßt sich eine Sonderbeurteilung für die wenigen Fälle kapitalkräftiger Unternehmen nicht aufrechterhalten, sonst würde der Wettbewerb in eine Bahn gedrängt werden, die überwiegend auf Kosten der Gläubigerschaft der mit Kredit arbeitenden Firmen ginge. Es muß daher als allgemeiner Satz gelten, daß derjenige eine mit dem Wettbewerbsrecht im Widerspruch stehende Handlung begeht, der die Waren in einer den Anforderungen einer ordnungsmäßigen Wirtschaft widersprechenden Weise erheblich unter dem Wert veräußert.

2. An der doppelten Voraussetzung des Gesetzes, nämlich dem Widerspruch mit der ordnungsmäßigen Wirtschaft und der Veräußerung erheblich unter dem Wert, muß festgehalten werden. Der Widerspruch mit der ordnungs-



mäßigen Wirtschaft liegt in der Regel mindestens bei Veräußerung unter dem Einstandspreis vor. Nicht immer leicht dürfte es sein, den Einstandspreis zu ermitteln. Immerhin wird auch dieser, der, wenn man die Nebenkosten (Fracht usw.) absetzt, meist mit dem üblichen Verlustpreis für die vorangegangene Verteilungsstufe ungefähr übereinstimmen wird, in der Regel ermittelt werden können. Er stellt demnach ein objektives Merkmal dar, das ohne tieferes Eindringen in die inneren Vorgänge des Betriebes zu erfassen ist. Mit dieser Veräußerung unter dem Einstandspreis muß ein Unterschreiten des für Geschäfte der betreffenden Art am gleichen Ort und zur gleichen Zeit des Angebotes geforderten Preises zusammentreffen. In der Regel wird zu ermitteln sein, welches dieser übliche Verkaufspreis einer Ware ist, wobei naturgemäß Art, Muster, Güte und dergleichen zu berücksichtigen sind. Daß hierbei außerdem noch erhebliche Schwierigkeiten dadurch entstehen können, daß Art und Lage des Geschäfts, Ort und Zeit berücksichtigt werden müssen, ist zwar selbstverständlich, macht aber die Ermittlung des üblichen Verkaufspreises trotzdem noch nicht zur Unmöglichkeit. In der Regel wird er durch den Vergleich von Inseratenpreisen, Schaufensterangeboten, Sachverständigenurteil und dergleichen eindeutig festgestellt werden können.

Das Ergebnis ist, daß es in der Regel gegen die guten Sitten verstößt, wenn der Kaufmann seine Waren erheblich unter dem für gleichzubewertende Geschäfte der betr. Art üblichen Verkaufspreis anbietet und der von ihm geforderte Preis nicht einmal den Einstandspreis deckt.

3. Es kann nicht übersehen werden, daß es Ausnahmen von der Regel gibt, die durch die Beurteilung des Angebots beeinflusst werden kann.

Es ist durchaus statthaft, ja eine wirtschaftliche Notwendigkeit, daß der Kaufmann durch seine Angebote auf den Markt wirkt. Vor seinem Angebot war der übliche Preis vielleicht ein höherer als derjenige, der durch sein Angebot geschaffen wird. Man darf sich dabei nicht der Tatsache verschließen, daß derjenige Kaufmann, der mit Weitblick die künftigen Verhältnisse, z. B. den Einfluß und die Entwicklung der Technik, den Einfluß politischer und wirtschaftlicher Verhältnisse auf Produktion und Verbrauch besser beurteilt als seine Wettbewerber, nicht daran gehindert werden darf, diese seine Auffassung und Erkenntnis durch die Art seiner Preisangebote zum Ausdruck zu bringen und damit einen Vorteil zu erlangen, den er nach seinem Weitblick verdient. Dem Recht des Kaufmanns, den Markt zu schaffen, entspricht sein Recht, ihn zu beeinflussen. Unter Umständen dient er der allgemeinen Wirtschaft mehr durch die Forderung niedriger Preise, und zwar sowohl im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern als auch zu seinen eigenen Einstandskosten, als wenn durch die Bindung an die bisherigen Preise und die bisherigen Einstandskosten künstlich ein in den künftigen Verhältnissen nicht mehr begründeter Preisstand aufrechterhalten wird. Eine künstliche Erstarrung der Preise kann später zu einem um so jäheren Abfall und zu einer um so größeren Schädigung der gesamten Wirtschaft führen.

Immerhin ist das Recht, den Markt zu beeinflussen, noch kein Recht, den Markt zu ruinieren. In der Unterscheidung beider Fälle liegt die große Schwierigkeit des Problems. Es ist zu besorgen, daß die erwähnte Ausnahme von allen denen als Vorwand benutzt wird, die ohne jede in kaufmännisch berechtigter Spekulation begründete Erwägung ihre Wettbewerber unterbieten, selbst wenn dies auf Kosten der Gläubiger und des Bestandes zahlreicher Unternehmungen geschieht. Wenn der Kaufmann der Konjunktur-entwicklung in seiner Preisgestaltung Rechnung zu tragen glaubt, und solche Konjunktur-entwicklungen sind häufig sehr sprunghaft, so wird eine sorgfältige Prüfung des einzelnen Falles die Berechtigung zur Preissenkung festzustellen haben.

So wird also aus den angegebenen Gründen in einzelnen Fällen ein Unterschreiten des üblichen Verkaufswertes und des Einstandspreises gewiß möglich sein, und zwar namentlich bei solchen Warengruppen, die von der Konjunktur in ihrer Preisgestaltung stark beeinflusst werden. Weil die Rechtfertigung der Ausnahme darin liegt, daß der kaufmännische Weitblick nicht in seiner Betätigung behindert werden darf, wird im Falle der Fehldisposition reiflich geprüft werden müssen, ob die Sorgfalt eines ordentlichen

Kaufmannes angewandt wurde, um Fehldispositionen zu vermeiden.

## II.

Im einzelnen sind aus diesen allgemeinen Darlegungen die nötigen Folgerungen zu ziehen.

1. Das Herabgehen unter den Einstandspreis rechtfertigt sich dann, wenn die Einstandspreise langsam umgeschlagener Waren konjunkturell stark sinken. Hier muß der Preis der Ware möglicherweise unter ihren besonderen Einstandspreis herabgesetzt werden. Für die Preisbemessung ist dann der gegenwärtige Einstandspreis gleicher Waren maßgebend. In der Deflation war verhältnismäßig häufig die Herabsetzung betriebswirtschaftlich nötig, wenn die Wettbewerbsfähigkeit des Betriebes nicht leiden sollte. Diese Preissenkung stellt die Anpassung an ein neues Wertniveau unter bewußter Inkaufnahme von Verlusten dar.

2. Modisch gefährdete Waren können nach Ablauf oder kurz vor Ende der Saison, um vor völligem Wertverlust geschützt zu werden, unter dem bis dahin üblichen Wert verkauft werden. Solche Unterschreitungen sind notwendig und üblich. Hier verbindet sich mit dem Herabgehen bis unter den Einstandspreis zumeist der Fall des Sinkens des üblichen Preises.

3. Die Verkaufspreise aller oder doch der meisten Waren eines Betriebes liegen unter den sonst geltenden Verkaufspreisen infolge hoher Umschlagshäufigkeit und geringerer Kosten. Selbst gleiche Einstandspreise vorausgesetzt, kann hier möglicherweise eine sachgemäße Kalkulation mehr oder weniger erheblich zur Unterschreitung der Konkurrenzpreise führen.

4. Besonders günstige Gelegenheitseinkäufe können die Unterschreitung der allgemein üblichen Verkaufspreise ermöglichen.

5. Die in den allgemeinen Darlegungen hervorgehobene Ausnahme, daß ein Kaufmann, der eine Preissenkung erwartet, unter die üblichen Preise heruntergeht, wird sich besonders häufig bei Modewaren, aber auch bei anderen Waren zeigen. Häufiger als in anderen Fällen werden daher die Betriebe, die das modische Risiko verringern wollen, mit geringen Herabzeichnungen schon vor dem Saisonschluß oder Inventurverkauf beginnen, sofern es sich um Ware handelt, die in diesen Verkauf gebracht werden kann. Freilich dürfen derartige Preissenkungen nicht den Charakter einer Sonderveranstaltung annehmen, die den Saisonschluß und Inventurverkauf vorwegnimmt und damit zu einer Erschütterung des regelmäßigen Geschäfts führt.

6. Unbeschadet der allgemeinen Grundsätze dieses Gutachtens können Unterbietungen im Hinblick auf die besondere Gestaltung des Falles unzulässig werden, wo sie vielleicht nach den allgemeinen Grundsätzen statthaft sind, so wenn z. B. die systematische Unterbietung eines bestimmten Wettbewerbers vorgenommen wird, wie etwa die gewohnheitsmäßige Ausstellung der gleichen Gegenstände mit Unterbietung des vom Wettbewerber angegebenen Preises. Hier ist die Unstatthaftigkeit nicht davon abhängig, ob etwa der allgemeine Preis und der Einstandspreis unterschritten wird oder nicht. Ähnlich sind auch die Fälle zu behandeln, die man je nach der Beurteilung als Spitzenangebote oder Lockartikel bezeichnen kann. Solche Angebote sind in einem Gutachten der Industrie- und Handelskammer zu Berlin erörtert. Der Sonderausschuß schließt sich der darin vertretenen Auffassung an. Das Gutachten hat folgenden Inhalt:

1. Wenn durch die Angabe der gewünschten Preislage oder aus sonstigen Hinweisen dem Verkäufer ersichtlich wird, daß der Kaufliebhaber die angepreisene Gelegenheit benutzen will und der Verkäufer ohne rechtfertigenden Grund vom Kauf dieser Gegenstände abrät, so erscheint die Ankündigung nicht ernstlich gemeint und unrichtig.
2. Auch dann, wenn sich ein Angebot, das ohne Einschränkung gemacht wird, auf weniger gangbare Größen bezieht, während die meist verlangten Größen zu dem im Angebot angegebenen Preise nicht zu haben sind, liegt eine unrichtige Angabe vor.
3. Selbstverständlich liegen unrichtige Angaben auch da vor, wo die angekündigte Ware die vom Publikum erwartete Art und Güte nicht besitzt, wenn also z. B. ein Ulster zum angegebenen Preise nur im unfertigen Zustande abgegeben wird, während der im Schaufenster ausgestellte Ulster die Unfertigkeit nicht erkennen läßt.
4. Eine unrichtige Angabe liegt auch dann vor, wenn zwar von vornherein ein ausreichender Bestand der ange-



kündigten Gegenstände am Lager gewesen ist, und wenn auch die ernstliche Absicht, jedem Kauflustigen die Ware auszuliefern, bestand, wenn aber die angekündigte Ware im Schaufenster beibehalten wird, trotzdem sich am Lager keine Waren mehr befinden.

5. Die von N. N. bezeugte Praxis, daß die Hosen täglich herausgenommen werden und am anderen Tage wieder ins Schaufenster gestellt wurden, kann keinesfalls gebilligt werden. Sie läßt erkennen, daß sich die Geschäftsleitung der Unzulänglichkeit ihres Angebotes bewußt war. Die dort erwähnte Praxis, bei besonders günstigen Angeboten nur eine bestimmte Menge am Tage abzugeben, muß ebenso beurteilt werden.

Auch in diesen Fällen ist die Unlauterkeit nicht abhängig davon, ob etwa wegen eines geringen Einkaufspreises die Unterbietung nach allgemeinen Grundsätzen gerechtfertigt ist oder nicht.

Ueber dieses Gutachten hinausgehend hat der Sonderausschuß auch dasjenige Spitzenangebot (Lockartikel) als unzulässig erklärt, das einen weiten Abstand zur nächsten Preisgruppe hat.

Ebenso kann eine zeitlich zu enge Begrenzung des Angebotes dieses zu einem unerlaubten machen.

Wenn der Sonderausschuß in diesem Gutachten nur das Unterschreiten des Einstandspreises in Verbindung mit einem Unterschreiten des üblichen Preises als unzulässig bezeichnet hat, so soll nicht jeder, wenn auch nur um ein geringes über dem Einstandspreis liegender Verkaufspreis als unanfechtbar gekennzeichnet sein, da ja, wie auch aus der Begründung hervorgeht, die Kalkulation im Rahmen einer ordnungsmäßigen Geschäftsführung auch die Unkosten, zum mindesten ein Minimum an Unkosten im Verkaufspreis berücksichtigen muß.

**Durchführung der Eierverordnung.** Der Preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten hat um die Durchführung der Eierverordnung vom 17. März 1932 sicher zu stellen, für Preußen 2 Sachverständige bestellt, die in den größeren preußischen Städten in Zusammenarbeit mit den Lebensmittelpolizeibehörden Betriebe, in denen Eier gelagert, zum Verkaufe vorrätig gehalten, feilgehalten oder verkauft werden, auf die Einhaltung der Vorschriften der genannten Verordnung kontrollieren sollen. Die Sachverständigen haben das zur Erreichung der gestellten Aufgabe Erforderliche mit den Leitern der zuständigen Ortspolizeibehörde und der am Orte befindlichen öffentlichen Lebensmitteluntersuchungsanstalt zu vereinbaren. Die Sachverständigen sind jedoch nicht ermächtigt, selbständig Kontrollen vorzunehmen, sondern nur in Gemeinschaft mit den von den Ortspolizeibehörde für die Kontrolle bestimmten Beamten. Vor Beginn der Besichtigung haben der Sachverständige und der ihn begleitende Polizeibeamte den Betriebsinhaber oder dessen Vertreter aufzusuchen und diesem auf Verlangen ihre Ausweise vorzuzeigen.

## Devisenbewirtschaftung.

**Zahlungen im deutsch-rumänischen Warenverkehr.** Zwischen der Reichsbank und der Rumänischen Nationalbank ist ein Abkommen über Zahlungen im Warenverkehr zwischen Deutschland und Rumänien zustande gekommen. Zur Ausführung der Vereinbarungen ordnete der Reichswirtschaftsminister unter dem 2. März 1933 mit Wirkung vom 1. März 1933 u. a. folgendes an:

„Inländische Importeure, die im Besitz einer allgemeinen Genehmigung nach III/3 der Richtlinien sind und Waren aus Rumänien bezogen haben, dürfen, soweit die Waren in Reichsmark fakturiert sind, ihre Zahlungen im Rahmen ihrer Devisenkontingente künftighin nur noch auf ein bei der Reichsbank in Berlin geführtes Sonderkonto der Rumänischen Nationalbank zugunsten ihrer rumänischen Lieferanten leisten. Die Rumänische Nationalbank wird ihrerseits auf Grund der gutgeschriebenen Reichsmarkbeträge die rumänischen Exporteure in Lei befriedigen.

Ist zwischen den Parteien Zahlung in Lei vereinbart, so kann der zahlungspflichtige Importeur den geschuldeten Lei-Betrag von der Reichsbank, gegebenenfalls durch Vermittlung einer inländischen Devisenbank, kaufen und in Rumänien durch die Rumänische Nationalbank an den betreffenden rumänischen Exporteur auszahlen lassen.

War ursprünglich Zahlung in einer dritten Valuta (Dollar, Schweizer Franken usw.) zwischen den Vertragsparteien vereinbart, so müssen sich diese zunächst über eine Umrechnung in Reichsmark oder Lei einigen; je

nach dem vollzieht sich dann die Zahlung gemäß Absatz 1 oder Absatz 2.“

**Freigabe von Alt- und Sperrguthaben zur Entrichtung von Versicherungsbeiträgen.** Wie der Reichswirtschaftsminister in seinem Runderlaß Nr. 14/33 mitteilt, ist ihm aus Kreisen der Versicherungsunternehmen nahegelegt worden die Verwendung von Reichsmarksperrguthaben ausländischer Versicherungsnehmer zur Zahlung von Versicherungsbeiträgen für Reichsmark-Versicherungen zu gestatten. Der Reichswirtschaftsminister hat die Devisenstellen ermächtigt, entsprechenden Anträgen unter gewissen Voraussetzungen stattzugeben. Für eine Entrichtung von Versicherungsbeiträgen kommen danach Alt- und Sperrguthaben jeder Art in Betracht, mit Ausnahme von Effektsperrguthaben, die nach dem 15. April 1932 entstanden sind. Eine Genehmigung kann nur für solche Versicherungen erteilt werden, die der ursprüngliche Inhaber des Sperrguthabens für sich selbst oder zu Gunsten seiner Familienangehörigen abgeschlossen hat. Im übrigen kann die Industrie- und Handelskammer über die näheren Bestimmungen auf Wunsch Auskunft geben.

**Erleichterungen in der Exportförderung durch Ausland-Bonds.** Auf dem Gebiete der Exportförderung vermittelt der Einfuhr deutscher Dollar-Bonds, die in den letzten Wochen infolge der an den Auslandsbörsen eingetretenen Kursrückgänge für Dollar-Bonds gesteigerte Aktualität erlangt hat, sind einige Bestimmungen von Interesse, die von der Reichsregierung angeordnet worden sind und die das hier übliche Verfahren erleichtern sollen. In erster Linie hat man die Mindestgrenze für das einzelne Ausfuhrgeschäft auf 10 000 RM. festgesetzt, während es bekanntlich bisher 20 000 RM. waren und lediglich gestattet worden ist, zwei Ausfuhrgeschäfte nach ein und demselben Lande zusammenzufassen, wenn sie die Gesamtsumme von 20 000 RM. erreichten. Während weiter der Höchstsatz für die Devisenfreigabe mit 60% unverändert geblieben ist, wird jetzt die Entscheidung über die einzelnen Anträge auf die Devisenbewirtschaftungsstellen übertragen; bisher mußten sämtliche Anträge an das Reichswirtschaftsministerium weitergeleitet werden. Weiter können die Anträge jetzt auch nach Abschluß der einzelnen Geschäfte eingereicht werden, während bisher der Abschluß erst dann erfolgen durfte, wenn die Genehmigung des Reichswirtschaftsministeriums vorlag. Freilich wird gesagt, daß für die Entscheidung über den Antrag die Tatsache des erfolgten Abschlusses nicht ins Gewicht fallen könne. Der Abschluß der Warengeschäfte erfolgt also auf Risiko des Exporteurs, der vorher nicht mit Bestimmtheit voraussehen kann, ob und in welcher Höhe die Genehmigung erteilt werden wird, und der gegebenenfalls den Verlust in Kauf nehmen müßte, der ihn bei einer Verweigerung der Freigabe der Exporterlöse trifft.

## Außenhandel.

**Zahlungsverkehr mit Brasilien.** Das brasilianische Generalkonsulat in Berlin teilt mit, daß laut eingetroffenen Instruktionen des Außenministers in Rio de Janeiro im Ausland ausgestellte Tratten ab 15. März 1933 nur dann liquidiert werden können, wenn die Werte der Konsulats- und Handelsfakturen vollkommen übereinstimmen, und der Preis auf der Handelsfaktura durch die Handelskammer am Platze des Exporteurs oder des Verladers oder durch Delegierte von Handelsvereinigungen, welche die erforderliche Genehmigung hierzu haben, beglaubigt ist.

„Revista Alemana“. Im Laufe des vergangenen Jahres sind verschiedene Hefte der vom Ibero-Amerika-Verlag herausgegebenen „Revista Alemana“ erschienen. Inhalt und Ausstattung dieser Zeitschrift haben nach dem Urteil sachverständiger und maßgebender Stellen weitgehend den Anforderungen entsprochen, die an eine Zeitschrift zu stellen sind, welche als Organ für die Förderung unserer wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zu den süd- und mittelamerikanischen Staaten dienen soll. Der Verlag hat es verstanden, durch Aufsätze international bekannter Persönlichkeiten, durch Veröffentlichungen über wirtschaftspolitische und kulturpolitische Tagesfragen sowie durch Artikel über das Wirtschaftsleben und den Fortschritt der Technik und des Handelsverkehrs in Deutschland die Zeitschrift interessant und werbend zu gestalten. Auch konnte der Anteil der Zeitschrift, in dem für die deutsche Industrie und den deutschen Exporthandel in Uebersee geworben wird, ausgebaut werden. Die Zeitschrift wird in einer Auflage von



rund 10 000 Exemplaren in Südamerika verbreitet und hat beim südamerikanischen Publikum großes Interesse gefunden. Firmen, die am Geschäftsverkehr mit den latein-amerikanischen Ländern interessiert sind, ist zu empfehlen, durch Anzeigen in dieser Zeitschrift, die demnächst auch in einer portugiesischen Ausgabe erscheinen soll, für ihre Erzeugnisse in den süd-amerikanischen Staaten zu werben.

## Verkehrswesen.

**Auswechseln der Winterzeichen gegen die Sommerzeichen.** Nach einer Mitteilung des Preußischen Hafenbauamts in Swinemünde wird die Auswechslung der Winterseezeichen gegen die Sommerseezeichen im Bezirk des Hafenbauamts Swinemünde in der Zeit vom 15. März bis 15. April 1933 durchgeführt.

## Post, Telegraphie.

**Warenproben nach Belgien.** In Warenproben nach Belgien dürfen Gegenstände von Handelswert und zollpflichtige Waren nicht aufgenommen werden. Die Sendungen werden, wenn sie etwas anderes als wirkliche Muster ohne Wert enthalten, von der Beförderung ausgeschlossen und nach dem Aufgabort zurückgesandt. Abgesehen von Drucksachen können Gegenstände von Handelswert mit der Briefpost nach Belgien nur in Briefen und Päckchen versandt werden, die mit dem grünen Zollzettel beklebt und außerdem von einer Zollinhaltserklärung in französischer oder flämischer Sprache begleitet sein müssen.

## Steuern, Zölle.

**Aufhebung der Steuerverzugszuschläge.** Durch Verordnung des Reichsfinanzministers sind die Steuerverzugszuschläge mit Wirkung vom 15. März 1933 ab aufgehoben. Von diesem Tage ab werden von rückständigen Steuerbeträgen nur noch Steuerzinsen erhoben. Der Zinssatz beträgt in den Fällen des Verzugs 12 vom Hundert jährlich, in sonstigen Fällen (insbesondere bei Stundung und Zahlungsaufschub) 5 vom Hundert jährlich.

## Geld-, Bank- und Börsenwesen.

**Steuergutscheine.** Der Reichsminister der Finanzen hat unter dem 10. Februar 1933 dem Börsenvorstand der Börse zu Stettin folgendes Rundschreiben zugehen lassen:

„Im Börsenverkehr sind verschiedentlich Steuergutscheine aufgetaucht, bei denen der Stempelabdruck des Ausgabefinanzamts unleserlich ist oder überhaupt fehlt. Zwecks Vermeidung jeglicher Beunruhigung des Börsenverkehrs sollen diese Steuergutscheine aus dem Verkehr gezogen und ausgetauscht werden. Ich habe zu diesem Zwecke die Präsidenten der Landesfinanzämter ersucht, an jedem deutschen Börsenplatz ein Finanzamt zu bestimmen, bei dem die Börsenvorstände die Steuergutscheine mit unleserlichem oder fehlendem Dienststempelabdruck Zug um Zug gegen einwandfreie Steuergutscheine austauschen können. Ich stelle ergebenst anheim, in gegebenen Fällen von dieser Austauschmöglichkeit Gebrauch zu machen. Das für den Austausch bestimmte Finanzamt ersuche ich bei dem Präsidenten des für den Börsenplatz zuständigen Landesfinanzamts zu erfragen.“

Nach der Kammer gewordener Auskunft ist als Austauschstelle die Oberfinanzkasse Stettin bestimmt worden.

Nach einer weiteren Erklärung des Reichsministers der Finanzen ist das vorstehende Rundschreiben nicht dahin auszulegen, daß lediglich die Börsenvorstände als solche zum Austausch von Steuergutscheinen mit unleserlichem oder fehlendem Dienststempelabdruck des Ausgabefinanzamts gegen neue Steuergutscheine befugt sind. Den Austausch können auch Banken und sonstige Geldanstalten sowie alle Personen, die im Besitze von Steuergutscheinen mit unleserlichem oder fehlendem Dienststempelabdruck des Ausgabefinanzamts sind, bei dem für den Austausch bestimmten Finanzamt vornehmen.

## Prüfungswesen.

**Kurzschrittprüfung in Stargard i. Pomm.** Am 19. März 1933 findet eine Kurzschritt- und Maschinenschreiberprüfung des Stettiner Prüfungsamtes für Kurzschritt und Maschinenschreiben in Stargard statt. Der Beginn der Prüfung ist auf 11,30 Uhr festgesetzt. Zur Prüfung haben sich bisher 8 Prüflinge gemeldet.

## Innere Angelegenheiten.

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

1. Franz Babenschneider (25 Jahre bei der Firma P. Klinkenberg, Stettin).
2. Willy Berndt (25 Jahre bei der Pommerschen Kork-Industrie Hermann Koehler, G. m. b. H., Stettin);
3. Wilhelm Gotzmann (25 Jahre bei der Pommerschen landw. Hauptgenossenschaft, e. G. m. b. H., Stettin, im Kornhause „Landrat von Flüge“, Gotzlow);
4. Paul Degner (25 Jahre bei der Züllchower Brotfabrik Rudolf Schultz, Züllchow);
5. Richard Schröder (25 Jahre bei der Bohrisch-Brauerei Aktiengesellschaft, Stettin);
6. Karl Wendt (25 Jahre bei der Demminer Kreisbank, Aktiengesellschaft, Demmin).

## Verschiedenes.

**Technik für Kaufleute.** Der Ausschuß für Sonderlehrgänge an den Vereinigten Technischen Staatslehranstalten für Maschinenwesen und für Schiffingenieure und Seemaschinen in Stettin hat beschlossen, zu Beginn des Sommerhalbjahres einen Sonderlehrgang „Technik für Kaufleute“ abzuhalten. Anstoß hierzu haben die häufigen Anfragen junger Kaufleute gegeben, die in der Industrie oder in Firmen, die mit dem metallverarbeitenden Handwerk in Verbindung stehen, beschäftigt sind und ein besseres Verhältnis zur Technik anstreben. Um diesen Forderungen nach soliden technischen Kenntnissen gerecht zu werden, ist an den Vereinigten Technischen Staatslehranstalten für Maschinenwesen und für Schiffingenieure und Seemaschinen in Stettin ein Sonderlehrgang eingerichtet worden, der als Abendlehrgang geführt wird. Der Lehrgang ist auch für Herren geeignet, die als Beamte oder dergleichen und zugleich Nichttechniker mit technischen Fragen zu tun haben. Die Dauer des Lehrgangs beträgt 40 Wochen, nämlich vom 7. März bis 1. August und vom 16. September bis 16. Februar. Nach Abschluß des Lehrgangs wird auf Wunsch eine Bescheinigung über den Besuch ausgestellt. Das Unterrichtshonorar beträgt monatlich 9.— RM. Es sind folgende Fächer vorgesehen: Technisches Zeichnen, Stoffkunde und Fertigungstechnik, Maschinenteile, Maschinenkunde, Grundzüge der Elektrotechnik, Chemische Technologie sowie Baustofflehre. Die vorstehend aufgeführten Fächer können nicht einzeln belegt werden, da sie sich aufeinander aufbauen.

**Neufassung der Lieferbedingungen und Prüfverfahren für Zinkweiß und Zinkoxyd RAL 844 C 2.** Die erste Ausgabe der Lieferbedingungen und Prüfverfahren für Zinkweiß und Zinkoxyd RAL 844 C 2 enthielt für bleihaltiges Zinkoxyd noch keine Angaben über die Zusammensetzung. Auf Antrag der Erzeuger dieser Zinkoxyde wurde daher im Jahre 1932 eine Revision der Lieferbedingungen eingeleitet, die jetzt abgeschlossen werden konnte. Die revidierte Fassung erscheint unter der Kennnummer 844 C 2, um Verwechslungen mit der ersten Ausgabe zu vermeiden. Die Lieferbedingungen gelten nach wie vor für Zinkweiß und Zinkoxyd zu Anstrichzwecken. Für Zinkweiß (nicht mehr Metallzinkweiß) gelten die üblichen Siegelmarken Weißsiegel, Grünsiegel, Rotsiegel. Zinkoxyd ist eingeteilt in die Sorten: Zinkoxyd bleiarm und Zinkoxyd bleireich. Die Zusammensetzung aller Sorten ist zahlenmäßig in einer Tabelle angegeben. In die neue Ausgabe des RAL-Blattes konnte eine Bemerkungsvorschrift aufgenommen werden, die in der ersten Auflage noch nicht enthalten war. Es wird unterschieden: Muster (Typenmuster) zur Unterrichtung über die Beschaffenheit der Ware und: Ausfallmuster, das der Ware entnommen sein muß. An den Prüfverfahren hat sich nichts geändert, weil sie sich in der bisherigen Fassung bewährt haben.

**Frühjahrsreisen der Schiller-Akademie.** Die Schiller-Akademie veranstaltet im Verfolg ihrer kulturellen Bestrebungen auch 1933 eine größere Anzahl von allgemein zugänglichen Studienreisen und Ferienfahrten unter bester wissenschaftlicher Leitung und Führung. Besonders seien erwähnt eine billige Osterreise nach Rom, eine Sizilienfahrt und ein Besuch weniger bekannter, jedoch kunst- und kulturgeschichtlich bedeutsamer Plätze in Mittel- und Oberitalien; ferner Reisen an die Dalmatinische Riviera, nach London und Südengland, nach Athen, Konstantinopel, Mittelmeerfahrten nach Afrika mit den



Balearen und Sardinien und nach Aegypten, eine Nordlandreise, eine interessante Autofahrt durch Oesterreich und ein Besuch der deutschen Ostmark mit Danzig, der Marienburg, Königsberg, Insterburg und Tannenbergl. Ausführlichen Prospekt zu diesen preiswerten, allseits unterstützten und seit Jahren bestens bewährten Veranstaltungen versendet gegen Briefporto kostenlos die Verwaltung der Schiller-Akademie, München 51.

**Adreßbuchfragen.** Der Reichsverband der Adreßbuch-Verleger weist darauf hin, daß er für seine Mitglieder ein Verbandssignet mit Wertzeichen geschaffen habe, das auf den Veröffentlichungen und Briefköpfen seiner Mitgliedsfirmen abgedruckt ist. Dieses Signet bietet einen ersten Anhaltspunkt für die Bewertung der einzelnen Adreßbuchunternehmungen. Bei den Adreßbuchverlagen, die dieses Signet führen, dürfte eine Gewähr für die Brauchbarkeit der Veröffentlichungen und die Sauberkeit der Geschäftsgebarung bestehen; wenn sich in Einzelfällen auch hier Schwierigkeiten von der Art, wie sie im „Ostsee-Handel“ öfter behandelt worden sind, ergeben sollten, so hat der Reichsverband der Adreßbuchverleger die Möglichkeit, auf die betreffenden Firmen als auf seine Mitglieder einzuwirken.

## Kreditschutz.

### Angeordnete Vergleichsverfahren.

Firma und Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Gollnisch & Grabow, Futterstoffe, Schneidereibedarf, Vertretungen	Stettin, Marienplatz 3	4. 3. 33	Kaufmann Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 50

### Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Konkursverwalter:
Offene Handelsgesellschaft, Deutsche Herren-Moden, Moritz & Georg Israel, Herrenkonfektion	Stettin, Breitestr. 36/38	27. 2. 33	Kaufmann Richard Maletzky, Stettin, Gr. Oderstr. 5
Kaufm. Kurt Mittelhausen, Inh. d. Fa. Max Goetzke	Gollnow, Breitestr. 21	1. 3. 33	Kaufmann Gallwitz, Gollnow
Kaufmann Helmuth Selm, Inh. d. Firma Helmuth Selm, Butter- und Käsegroßhandlung	Stettin, Elisabethstr. 20	6. 3. 33	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Große Domstraße 24
Heimstättenbau-Kreditgemeinschaft e. G. m. b. H.	Stettin, Friedenstr. 11	6. 3. 33	Kaufmann Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 50
Nachlaß d. am 1. 1. 33 verstorbenen, zuletzt in Stettin, Dunkerstraße 80, wohnhaft gewesen Kaufmanns August Einecke, Inhaber einer Fahrräder- und Nähmaschinenhandlung		7. 3. 33	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1

### Beendete Vergleiche.

Nachlaß des am 4. 8. 1932 verstorbenen Kaufmanns Daniel Cohn, Inh. des Warenhauses Aronheim & Cohn, Stettin, Breite Straße, zuletzt wohnhaft gewesen in Berlin-Grunewald, Königsallee 40	28. 2. 1933
--	-------------

### Beendete Konkurse.

Kaufmann Johannes Nowack, Zigarrenhandlung, Stettin, Bogislavstr. 1/2	28. 2. 1933
---	-------------

## Buchbesprechungen.

„Die kommende Angestelltengeneration“, eine sozialstatistische Untersuchung des Gewerkschaftsbundes der Angestellten über Herkunft, Arbeitsverhältnisse und Berufsaus-

bildung der Lehrlinge in Angestelltenberufen, 1933, Sieben-Stäbe-Verlag, Berlin NW 7.

Der Kammer ging unter der vorstehenden Bezeichnung eine umfangreiche Broschüre zu, die sich in zwei Hauptteile gliedert, nämlich die Herkunft und Arbeitsbedingungen der Lehrlinge in Angestelltenberufen sowie die Stellung des GDA zur kaufmännischen Berufsausbildung. der Broschüre ist reichhaltiges Material an Zahlenbildern beigelegt. Im ersten Teil verbreitet sich die Veröffentlichung in der Hauptsache über die soziale Herkunft der Lehrlinge, Eintrittsalter und Schulbildung, die wirtschaftliche Lage der Lehrlinge und die Freizeitverhältnisse während der Ausbildung. Die Ausführungen dazu erwecken durchweg Interesse, wenn sie auch vom Standpunkt der Wirtschaft aus nicht durchweg zu billigen sind. Beizupflichten ist der Auffassung, daß eine verschärfte Ueberbürdung des jugendlichen Angestellten, wie sie sich hier und da heute bemerkbar macht, sowie die Tendenz durch Abbau von Handlungsgehilfen und dadurch Vermehrung der Arbeitslosigkeit das Verhältnis von Lehrling und Gehilfen stark zur Seite der Lehrlinge zu verschieben, nicht zu begrüßen sind. Ob es sich, allerdings, wie in der Broschüre vorgeschlagen, empfiehlt, in Betrieben mit Kurzarbeit oder Arbeitszeitverkürzung die Arbeitszeitverhältnisse für Gehilfen und Lehrlinge anteilmäßig nach gleichen Gesichtspunkten zu regeln, mag dahingestellt bleiben. Hier ergibt sich das berechtigte Bedenken, daß dem Lehrling zuviel von seiner Ausbildung geraubt wird, und auch die Möglichkeit, über die Berufsschulen einen Ausgleich zu schaffen, ist vom Standpunkt der Wirtschaft wenig zweckmäßig. Auch die Ausführungen über die Lehrlingsvergütung werden kaum den Beifall der Wirtschaft finden. Dazu wird gesagt, daß Ausgangspunkt für die Aestsetzung der Arbeitsvergütung nicht die Leistung, sondern die Kosten der Lebenshaltung sein müssen; die Möglichkeit, einen hochwertigen Nachwuchs heranzuziehen, sei erst in dem Augenblick gewährleistet, wo dem Jugendlichen bereits im ersten Lehrjahr eine Arbeitsvergütung gewährt werde, die seinen Lebensunterhalt oder zum mindesten einen erheblichen Teil seiner Lebenshaltungskosten decke. Diese Auffassung ist schlechthin abwegig.

Der zweite Teil der Veröffentlichung, der sich mit der Stellung des GDA zur Berufsausbildung befaßt, behandelt den Sinn der Berufsausbildung, die praktische Ausbildung in der Lehre, die Berufsaulese vor der Lehre, die theoretische Ausbildung in der Schule sowie die Gehilfenprüfungen. Ueber die Berufsschule wird ausgeführt, daß die positiven Ergebnisse der kaufmännischen Berufsausbildung, wie sie heute betrieben wird, im wesentlichen auf die Arbeit der Berufsschulen zurückgehen, eine Auffassung, die offenbar dem Wert der praktischen Ausbildung bei weitem nicht gerecht wird und die Erfolge der Berufsschulbildung übertriebt. Von diesem Gesichtspunkt aus kommt der GDA zu einer Ablehnung jedes Abbaus des Berufsschulwesens und damit zum scharfen Gegensatz zu den Forderungen der Wirtschaft, die übrigens in Uebereinstimmung mit außerhalb der Wirtschaft stehenden, aber an der Frage stark beteiligten Kreisen den jetzigen Ausbau der Berufsschule für weit übersetzt und dennoch viel zu kostspielig hält. Andererseits ist die Behauptung nicht ganz unrichtig, daß von einzelnen Lehrherren, wie auch die von den Handelskammern veranstalteten Handlungsgehilfenprüfungen immer wieder erweisen, wenig für eine wirklich systematische und zureichende praktische Ausbildung des Lehrlings getan wird. Wenn der GDA der Auffassung ist, daß Lehrlinge im Betriebe nicht „beschäftigt“ werden sollen, wo sie gerade gebraucht werden können, sondern mit der Lehre eine Einführung in ihren Lebensberuf erhalten sollen, die ihnen den Betrieb als Ganzheit verständlich werden lassen soll, so wird dem ohne weiteres beigegeben werden können. Was die freiwilligen

*Inserieren muß jeder, der seinen Absatz fördern will!*



Handlungsgehilfenprüfungen angeht, so steht der GDA dieser Einrichtung, die sich nach der Auffassung der Mehrheit der deutschen Handelskammern durchaus bewährt hat, nicht uneingeschränkt zustimmend gegenüber. Es wird zwar der Ansporn, den diese Prüfungen auf die Lehrlinge ausüben, anerkannt, andererseits wird aber neben dem vom GDA bestrittenen Wert der Prüfungen als solcher bemängelt, daß auch die bestandenen Prüfungen den Lehrlingen oder vielmehr den Handlungsgehilfen wenig greifbare Vorteile gewäh-

**Le Traducteur**, französisch-deutsches, illustriertes Sprachlehr- und Unterhaltungsblatt. — Verlag in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

Diese Monatsschrift fördert in abwechslungsreicher, anregender Zusammenstellung das Erlernen der französischen Sprache und ist ein vorzügliches Mittel, sich die gebräuchlichsten Wörter anzueignen oder schon vorhandene Kenntnisse aufzufrischen und zu erweitern. Durch Gegenüberstellung beider Sprachen ist das lästige Aufsuchen in Nachschlagewerken überflüssig, denn der „Traducteur“ gibt zu jedem französischen Ausdruck die deutsche Uebersetzung und erklärende Fußnoten. Der Lesestoff ist vielseitig und mit Bildern geschmückt. Probeheft umsonst durch den Verlag des „Traducteur“, in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

### Angebote und Nachfragen.

- 8050 Stettin sucht Verbindung mit chemischer Fabrik zur Lieferung und Vertretung von Ammoniak für Pommern und Mecklenburg.
- 8151 Zittau / Sa. Filzfabrik sucht Vertreter für den Vertrieb ihrer Erzeugnisse (Filzscheiben, Filzwalzen, Filzpolierkissen, Filzwerkzeuge, Filzkeile und Bolzen, Filztafeln, Filzdichtungen, Filzdochte, Filzstreifen usw.).
- 8170 Berlin sucht für den Verkauf von Edelseja in Stettin und Umgebung Vertreter, der bei Bäckereien, Konditoreien, Großküchen (Hotels, Kantinen usw.) gut eingeführt ist.
- 8221 Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Herstellungsfirmen von Drahtzäunen, Drahtgeflechten usw.
- 8230 Wien sucht Vertreter für den Vertrieb von Künstler-Preisschildern für Schaufensterreklamen.
- 10300 Wien sucht für den Export von Metallpuderboxen Geschäftsverbindung mit interessierten Großhandlungen, Parfümeriegeschäften und Vertretern für diesen Artikel.
- 10351 Aalsmeer / Holland wünscht für den Versand von holländischen Blumen Geschäftsverbindung mit Blumengroßhandlungen und Blumengeschäften.
- 11528 Lüdenscheid i. Westf., Devotionalien- und Metallkurzwaren-Fabrik sucht Vertreter für den Vertrieb ihrer Erzeugnisse.
- 11529 Lörrach i. Baden sucht für den provisionsweisen Verkauf von Nähseiden aller Art gut eingeführten Vertreter.
- 11542 Altona-Blankenese sucht für Stettin Vertreter für den Verkauf von garantiert reinem in- und ausländischem Bienen-Honig.
- 13 393 Ansbach sucht Vertreter für den Verkauf von Federhaltern, Umsteckern, Drehstiften, Pinseln, Zeichenkohle usw.
- 13 394 Stuttgart sucht für den Vertrieb von gestrickten Strumpfwaren gut eingeführten Vertreter.
- 13 455 Leipzig möchte die Vertretung einer Stettiner Fischgroßhandlung für Haffzander und Hechte übernehmen.
- 13 456 Kopenhagen wünscht Geschäftsverbindung mit Firmen, die den Verkauf von Glühlampen für das Baltikum und Polen übernehmen wollen.
- 13 137 Sialkot City (Indien) wünscht Geschäftsverbindung mit deutschen Sporthandlungen und Vertretern, die für den Vertrieb von Sportartikeln, insbesondere Tennisschlägern und Fußbällen, Interesse haben.
- 13 562 Rosebank (Kapstadt/Südafrika) möchte mit Interessenten von rohem Asbest Geschäftsverbindung anknüpfen.
- 13 642 Berlin sucht für Pommern für den Verkauf von Blechemballagen Vertreter, der Fleisch-, Milch- und Gurkenkonservenfabriken besucht.
- 13 643 Hamburg wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Importeuren von Renntiermoos.
- 13 701 Bremen sucht Vertreter für den Vertrieb von Funkketten.
- 13 845 Bremen sucht für den Verkauf eines Zwangsschluß-Abschlamm-Automates sowie eines Prallplatten-Kondenstopfes Vertreter, der gute Beziehungen zu Dampfkesselbesitzern hat.
- 13 454 Reutlingen sucht Vertreter für den Vertrieb eines Korbballsportes.
- 13 987 Leipzig möchte gefärbte Kaninchenfelle sowie Besatzstreifen über Stettin nach den nordischen Staaten exportieren und sucht Geschäftsverbindung mit Exportfirmen, die dafür Interesse haben.
- 13 988 Wien wünscht Geschäftsverbindung mit Firmen des Kammerbezirks, die sich mit der Herstellung von Insekten-Torfplatten befassen.
- 13 989 Tuam (Irland) möchte Vertretungen deutscher Firmen für Irland übernehmen.
- 13 990 Tunis sucht Geschäftsverbindung mit Stettiner Exporteuren für Herren- und Kinderkonfektion.
- 13 991 Tripoli (Syrien) wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Fabrikationsfirmen, die eigene Produkte exportieren.
- 14 045 Chemnitz sucht Verbindung mit Stettiner Firma der Werkzeugmaschinenbranche, die für Uebernahme der Vertretung von elektrischen Schweiß- und Erhitzenmaschinen Interesse hat.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer Stettin (Frauenstr. 30 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).

## Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

*zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen e. V.*

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

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