

178

OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

Die Aussichten für die Entwicklung des deutschen Küstenverkehrs
von Dr. W. Teubert.

Die Stettiner Binnenschifffahrt von C. Koehn.
Danzigs Wirtschaft 1933.

Die Wirtschaftslage Estlands um die Jahreswende.
Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels.

Union

Actien-Gesellschaft
für See- und Fluss-
Versicherungen in

Stettin

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion



Rud. Christ. Gribel, Stettin

Regelmäßige
Frachtdampferlinien zwischen

Stettin—Danzig	alle 10 Tage
Stettin—Elbing	7 "
Stettin—Königsberg	3 "
Stettin—Memel	7 "
Stettin—Libau	14 "
Stettin—Riga	7 "
Stettin—Reval	7 "
Stettin—Wiborg—Kotka	7 "
Stettin—Helsingfors	7 "
Stettin—Abo	7 "
Stettin—Stockholm	7 "
Stettin—Norrköping	14 "
Stettin—Westschweden	7 "
Stettin—Westnorwegen	7 "
Stettin—Flensburg	10 "
Stettin—Kiel	7 "
Stettin—Hamburg	3 "
Stettin—Bremen	7 "
Stettin—London	14 "
Stettin—Rotterdam	7 "
Stettin—Antwerpen—Brüssel	7 "
Stettin—Rheinhäfen bis Köln	7 "
Stettin—Gent	14 "

Regelmäßige Passagierdampferlinien zwischen

- Stettin—Reval—Helsingfors
- Stettin—Reval—Wiborg
- Stettin—Wisby—Stockholm
- Stettin—Riga

Auskünfte in allen Fracht- u. Passageangelegenheiten durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Gr. Lastadie 56 — Telefon Nr. 35531

Franz L. Nimtz

STETTIN

Tel.: Sammelnummer 35081 / Bollwerk 1



Reederei

und

Bunkerkohlen

Wirtschafts-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. DA. 2240.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse, Eingang
Schubstraße, 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. 4 Stettin, 15. Februar 1934 14. Jahrg.

Die Aussichten für die Entwicklung des deutschen Küstenverkehrs.

Von Dr. Werner Teubert, Potsdam.

Die von den Reichs- und Landesregierungen, besonders im letzten Jahr, tatkräftig unterstützten Bemühungen der deutschen Seereedereien, ihren Betrieb wieder wirtschaftlich zu gestalten, werden einen nachhaltigen Erfolg nur erzielen können, wenn eine stärkere Beschäftigung der deutschen Schiffe, besonders im Güterverkehr, erreicht wird. Dies wird bekanntlich nicht nur erschwert durch den Wettbewerb der ausländischen Schiffe, der durch die Vermehrung des Weltschiffsbestandes, die Entwertung der fremden Währungen und die in vielen Ländern den Reedereien gegebenen Subventionen sich immer mehr verstärkt hat, sondern auch dadurch, daß das Güteraufkommen in der Seeschifffahrt sich so stark vermindert hat. Wegen des Wettbewerbs der fremden Flaggen ist die deutsche Seeschifffahrt ganz überwiegend auf den deutschen Verkehr über See und hier wieder vor allem auf die Beförderung der im deutschen Außenhandel anfallenden Gütermengen angewiesen. Die Aussichten für eine zunehmende

Entwicklung des deutschen Außenhandels, besonders mengenmäßig, sind aber recht ungünstig: Das Bestreben, die deutsche Gütergewinnung so zu entwickeln, daß Deutschland, besonders in seiner Ernährung, unabhängiger vom Ausland wird, bringt eine starke Drosselung der Einfuhr mit sich, die wiederum einer Ausdehnung unserer Ausfuhr Schwierigkeiten bereitet; diese werden durch die Währungsverhältnisse im Auslande noch größer, und es ist zu befürchten, daß der Abschluß von Handelsverträgen sich in Zukunft noch mehr zu Ungunsten der deutschen Ausfuhr auswirken wird. Auch auf lange Sicht müssen die Aussichten auf Vermehrung der aus Deutschland ausgeführten Gütermengen im Hinblick auf die starke Industrialisierung vieler Länder, die früher ihren industriellen Güterbedarf in großem Umfang aus Deutschland bezogen, ungünstig beurteilt werden. Wie der deutsche Außenhandel sich in den letzten Jahren mengenmäßig entwickelte, zeigen folgende Zahlen:

in Mill t	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Ein- und Ausfuhr im Spezialhandel	128,5	126,9	136,2	120,5	98,1	76,1
Ein- und Ausfuhr im Generalhandel	155,7	155,8	163,7	146,4	123,3	98,1
dagegen:						
Auslandsverkehr über See in deutschen Häfen	43,1	43,7	45,4	40,7	34,8	29,2
Auslandsverkehr Deutschlands über holländische Seehäfen	32,7	27,2	30,0	26,4	19,4	13,6
zusammen:	75,8	70,9	75,4	67,1	54,3	42,8
v. H. des Generalhandels	48,7 %	45,5 %	46,0 %	45,8 %	44,0 %	43,7 %

Der starke Rückgang des deutschen Außenhandels — er hat mengenmäßig von 1929 auf 1932 im Spezialhandel rd. 44 v. H., im Generalhandel 40 v. H. abgenommen — hat auch den Seeverkehr stark zurückgehen lassen. Wenn auch der Auslandsverkehr in den deutschen Häfen in dieser Zeit nur um 36 v. H. zurückging, so war der Rückgang des deutschen Verkehrs über holländische Seehäfen, an dem die deutsche Flagge ebenfalls stark beteiligt ist, doch so stark, daß der gesamte Güterverkehr Deutschlands mit dem Auslande über See 1932 um 44 v. H. geringer war als 1929. Der Anteil dieses Seeverkehrs an dem Generalhandel Deutschlands hat in den letzten Jahren sich stetig etwas verringert;

es ist also offenbar der deutsche Außenhandel, der sich über die trockenen Grenzen bewegt, von dem Rückgang des Außenhandels etwas weniger betroffen worden. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß eine solche Entwicklung infolge regerer Handelsbeziehungen mit Mitteleuropa (Polen, Donauländer) sich zum Nachteil der deutschen Seeschifffahrt fortsetzt. Kennzeichnend für die Schrumpfung des Außenhandels ist auch, daß von 1932 auf 1933 der Umfang des deutschen gesamten Spezialhandels mengenmäßig nicht zunahm, obwohl der Gesamtgüterverkehr in Deutschland um etwa 10 v. H. stieg und die gewerbliche Gütergewinnung einen noch stärkeren Auftrieb erfuhr.

Schiffsverkehr über See in deutschen Häfen	1929	1930	1931	1932	1932 v.H. von 1929
Angekommen insgesamt in Mill. NRT.	42,15	42,72	38,40	34,69	82%
davon im Küstenverkehr	8,49	9,03	8,31	8,25	97%
Küstenverkehr v. H. des Gesamtverkehrs	20,1%	21,1%	21,6%	23,8%	—
deutsche Schiffe an im Auslandsverkehr in Mill. NRT.	14,73	15,09	14,15	11,58	79%
v. H. aller Schiffe im Auslandsverkehr	43,8%	44,8%	47,2%	43,9%	—
deutsche Schiffe an im Küstenverkehr in Mill. NRT.	7,83	8,32	7,60	7,68	98%
v. H. aller Schiffe im Küstenverkehr	92,2%	92,1%	91,5%	92,9%	—
vom Gesamtverkehr der deutschen Schiffe entfielen auf den Küstenverkehr nach dem Raumgehalt	34,8%	35,5%	35,0%	39,9%	—
desgl. nach der Zahl der Schiffe	66,4%	64,7%	63,8%	69,5%	—
durchschnittliche Größe der deutschen Schiffe im Auslandsverkehr in NRT.	770	690	690	620	81%
durchschnittliche Größe der deutschen Schiffe im Küstenverkehr in NRT.	207	208	210	196	95%

Es ist vielfach üblich, bei den Aufgaben der Seeschiffahrt lediglich an den Verkehr mit dem Ausland zu denken und den Küstenverkehr zu vernachlässigen. Welche Bedeutung für unsere Handelsflotte gerade in den letzten Jahren jedoch auch dem Gütertausch zwischen deutschen Landesteilen auf dem Seeweg zukommt, geht aus der vorstehenden Uebersicht hervor. Im Jahre 1932 entfielen rd. 24 v. H. des insgesamt in den deutschen Seehäfen angekommenen Schiffsraums auf den Küstenverkehr. Für die deutsche Handelsflotte war die Bedeutung des Küstenverkehrs noch weit größer; denn von den in deutschen Häfen im Seeverkehr insgesamt angekommenen deutschen Schiffen kamen, nach ihrem Raumgehalt gemessen, 40 v. H., nach der Zahl der Schiffe sogar 70 v. H., aus deutschen Häfen. Die im Küstenverkehr fahrenden Schiffe waren durchschnittlich ein

Drittel so groß wie die Schiffe im Auslandsverkehr; da die deutschen Motorsegler im Durchschnitt weniger als 60 NRT. groß sind, die Durchschnittsgröße der Schiffe im Küstenverkehr aber 200 NRT. betrug, waren mithin auch größere Schiffe im erheblichen Umfange im Küstenverkehr tätig. Da am Seeverkehr der deutschen Häfen mit dem Ausland die deutsche Flagge nur mit 44 v. H. beteiligt war, der Küstenverkehr aber fast ausschließlich (zu fast 93 Proz.) von deutschen Schiffen bewältigt wird, dürfte ein Ausbau des Küstenverkehrs im besonderen Maße den deutschen Schiffen Beschäftigung bringen. Nun ist besonders bemerkenswert, daß bereits in den letzten Jahren die Küstenschiffahrt sich günstig entwickelt hat: Während von 1929 auf 1932 der Auslandsverkehr der deutschen Schiffe um 21 v. H. abnahm, blieb der im Küstenverkehr bewegte Raumgehalt fast unverändert.

Entwicklung des Güterverkehrs über See in den deutschen Häfen.

in Mill. t	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Empfang vom Ausland	30,7	30,1	30,5	26,1	21,6	18,3
Versand nach dem Ausland	12,4	13,6	14,9	14,6	13,2	10,9
Küstenverkehr	3,5	3,5	3,3	3,9	3,4	4,3
Güterverkehr über See zus.	46,6	47,2	48,7	44,6	38,2	33,5
Güterverkehr über See zwischen deutschen Häfen mit Umschlag von Schiff zu Schiff in holländischen Häfen	1,1	1,5	1,5	1,7	1,7	1,3
zuzüglich des direkten Küstenverkehrs	4,6	5,0	4,8	5,6	5,1	5,6
1927 = 100	100	109	104	122	111	122
v. H. des Auslandsverkehrs der deutschen Häfen	10,7%	11,4%	10,8%	13,7%	14,7%	19,2%
Auslandsverkehr der deutschen Häfen, 1927 = 100	100	102	105	94	81	68

Die günstige Entwicklung des Küstenverkehrs wird noch deutlicher, wenn man statt des Raumgehalts der Schiffe die beförderten Gütermengen betrachtet. Die vorstehende Uebersicht zeigt, daß die Güterbewegung im eigentlichen Küstenverkehr von dem allgemeinen Niedergang der Wirtschaft kaum betroffen wurde und 1932 mit 4,3 Mill. t um 30 v. H. größer war als 1929. Der Verkehr des Jahres 1933 wird im folgenden noch nicht berücksichtigt werden können, da zusammenfassende Zahlen noch nicht vorliegen; es steht jedoch fest, daß der Küstenverkehr 1933 ganz erheblich stärker als der übrige deutsche Verkehr, und zwar um etwa die Hälfte gegenüber 1932, zugenommen hat. Zu der Güterbewegung zwischen deutschen Landesteilen, die den Seeweg

benutzt, ist jedoch auch der Verkehr zu rechnen, der sich zwischen deutschen Seehäfen und dem Rheingebiet bewegte und dabei in den holländischen Häfen zwischen See- und Rheinschiff umgeladen wurde. Auch dieser Verkehr war, wie die vorstehende Uebersicht zeigt, nicht unbeträchtlich. Rechnet man diesen Verkehr dem eigentlichen Küstenverkehr hinzu, so ergibt sich für die letzten Jahre ein Güterverkehr von mehr als 5 Mill. t jährlich, d. h. er wies 1932 etwa ein Fünftel des Seeverkehrs der deutschen Häfen mit dem Ausland auf. Dieser Verkehr ist von 1927 auf 1932 um fast 20 v. H. gestiegen, während gleichzeitig der Auslandsverkehr in den deutschen Häfen um mehr als 30 v. H. abnahm.

Wenn Koks dann Stettiner Kammerkoks

Hoher Heizwert — druckfest — lagerbeständig — leichtes Anheizen — gleichmäßiger Abbrand — der Feuerung angepaßte Korngröße — günstiger Bezugspreis. Lieferung direkt durch uns oder den Stettiner Kohlenhandel. Heiztechnische Beratung durch Fachingenieure kostenlos.

Städtische Werke A.-G., Stettin — Fernruf 35441

Einige Güterarten im Verkehr über See zwischen deutschen Häfen in den Jahren 1929 und 1932.

in 1000 t	im Küstenverkehr		im Verkehr mit Umladung in Holland			
	1929	1932	Richtung vom Rhein		Richtung zum Rhein	
			1929	1932	1929	1932
Steinkohlen, — Koks, — Briketts	748,1	1471,2	663,7	403,0	—	—
Braunkohlen, — Briketts	7,4	24,8	—	—	—	—
Zement	78,4	57,5	1,5	—	—	—
Chemikalien	13,1	24,4	33,3	25,8	8,8	6,4
Phosphordünger	1,8	20,8	—	—	—	—
künstl. Stickstoffdünger	1,5	20,4	0,5	5,2	0,1	0,8
Roheisen, Rohstahl	10,5	6,6	2,2	0,5	0,9	3,0
Alteisen	5,7	5,3	—	—	—	—
Walzwerkserzeugnisse	100,1	57,1	61,3	16,3	27,6	3,7
Andere Stahlwaren, Metalle, Maschinen	83,4	66,6	—	—	0,2	0,1
Fische	12,9	19,7	—	—	—	—
Weizen	93,7	133,6	0,1	0,2	138,5	206,3
Roggen	65,6	219,0	—	—	49,6	112,0
Hafer	35,3	80,0	—	—	46,3	30,3
Gerste	112,6	137,6	0,3	—	32,4	28,1
Bau- u. Nutzholz unbearbeitet	44,8	39,7	—	—	—	—
Bau- und Nutzholz gesägt	23,0	14,2	—	0,2	9,6	16,9
Grubenholz	0,0	8,1	—	—	—	—
Zellstoff	101,7	113,6	—	—	—	—
Mehl	113,7	172,5	6,2	5,0	111,6	132,1
Kleie	19,9	30,4	—	—	—	—
Öle, Fette	83,3	126,0	2,0	5,0	25,7	31,0
Ölkuchen	47,0	127,3	1,0	—	0,8	—
Papier, Pappe	113,2	98,0	8,3	4,8	4,5	4,4
Steinkohlenteeröle	7,2	43,3	—	—	—	—
andere Mineralöle	257,2	169,7	24,0	11,3	52,6	17,5
Weingeist, Sprit	3,3	2,9	0,1	—	0,1	0,1
Stärke, Kartoffelmehl	30,1	32,3	—	—	—	—
Teer, Pech, Asphalt	12,6	18,4	11,5	7,7	1,3	1,7
Zink	10,0	8,7	—	—	0,0	0,1
Zucker	93,0	86,1	0,1	0,5	109,0	87,8
Vorstehende Güterarten zusammen	2330,1	3435,8	816,1	512,5	619,6	682,3

Es soll im folgenden untersucht werden, worin diese abweichende günstige Entwicklung begründet war, ob und durch welche Maßnahmen eine weitere Ausdehnung des Küstenverkehrs, die wenigstens einen gewissen Ersatz für den z. T. unwiederbringlich verloren gegangenen Ueberseeverkehr bieten könnte, erwartet werden kann. Hierzu müssen zunächst die Verkehrsbeziehungen im Küstenverkehr nach Güterarten und Richtungen näher betrachtet werden. Die vorstehende Uebersicht gibt darüber Aufschluß, in welchem Umfang die wichtigeren Güter an dem eigentlichen Küstenverkehr sowie an dem Güterverkehr des Rheingebiets mit den deutschen Seehäfen, der sich des Seeweges mit Umschlag in Holland bedient, beteiligt waren. Die dort nicht aufgeführten Güterarten machten nur etwa 10—20 Proz. dieses gesamten Verkehrs aus. Im eigentlichen Küstenverkehr hat der mengenmäßig wichtigste Kohlenversand von

1929 auf 1932 stark zugenommen, was allerdings zum Teil auf Kosten des Ruhrkohlenversands über Holland nach deutschen Häfen ging. Wesentlich zurückgegangen ist infolge der allgemeinen Wirtschaftslage die Beförderung von Eisen und Stahl sowie von Zement und Mineralölen. Dagegen haben trotz des sonst allgemein rückläufigen Verkehrs in Deutschland stark zugenommen Getreide und Mehl, Düngemittel, Ölkuchen, Kleie, Öle und Fette, Fische sowie Braunkohlenbriketts. Im Verkehr vom Rhein nach deutschen Seehäfen mit Umschlag in Holland haben neben Steinkohlen auch die Mengen an Eisen und Stahl und Mineralölen wesentlich abgenommen. Dagegen hat der Versand über Holland in der umgekehrten Richtung von 1929 auf 1932 zugenommen, und zwar infolge starken Versands von Weizen und Roggen, Mehl und Holz.

Der Küstenverkehr nach Richtungen in 1000 t in den Jahren 1929 und 1932.

von	nach	Ostpreußen	Pommern	Westl. Ostsee	Hamburg	Bremen	Ems- häfen	über Nordsee- häfen	Deutsche Rhein- häfen	zu- sammen
Ostpreußen	1929	—	58	35	89	28	1	1	21	233
	1932	—	34	34	105	65	19	11	27	295
Pommern	1929	92	74	34	95	30	4	10	26	365
	1932	102	86	69	64	84	28	58	76	567
Westl. Ostsee	1929	13	10	60	44	24	4	10	8	173
	1932	30	13	54	34	24	4	17	47	227
Hamburg	1929	113	234	93	—	342	56	86	109	1033
	1932	120	165	76	—	281	77	122	126	967
Bremische Häfen	1929	27	12	18	202	—	0	27	11	297
	1932	30	18	10	163	—	2	24	22	269
Ems- häfen	1929	10	290	376	50	4	—	28	—	758
	1932	155	545	310	399	—	—	55	—	1464
übr. Nordsee- häfen	1929	8	2	2	23	13	15	53	0	116
	1932	3	2	5	43	16	1	38	2	110
Deutsche Rhein- häfen	1929	29	24	8	71	9	—	5	—	146
	1932	50	58	45	97	8	—	7	—	265
zusammen	1929	292	704	626	574	450	80	220	175	3121
	1932	490	921	607	905	478	131	332	300	4164
ferner: Verkehr zwischen deutschen Häfen mit Umschlag in Holland:						Richtung vom Rhein		Richtung zum Rhein		
Jahr						1929	1932	1929	1932	
in 1000 t						866	586	655	786	

Wie sich der Küstenverkehr auf die einzelnen Küstengebiete und ihren Verkehr untereinander verteilt, ergibt sich aus der vorstehenden Uebersicht. Sie zeigt ein besonders starkes Ansteigen des Küstenverkehrs bei den Emshäfen, im unmittelbaren Seeverkehr der deutschen Rheinhäfen, ferner bei Pommern und Ostpreußen. Bemerkenswert ist, daß in dem östlichen und westlichen Teil Deutschlands der Küstenverkehr am stärksten gestiegen ist, und daß dies darauf beruht, daß gerade der Seeverkehr zwischen diesen Gebieten das Anwachsen des ganzen deutschen Küstenverkehrs hervorgerufen hat. Die Zunahme dieses Ost-West-Verkehrs, d. h. des Güteraustausches zwischen Ost- und Westdeutschland, ist vor allem dadurch hervorgerufen worden, daß in der Zeit seit 1929 der Außenhandel, besonders die Einfuhr, immer mehr gedrosselt werden mußte, und anstelle dieses Versands mit dem Ausland ein verstärkter Austausch der industriellen Erzeugnisse Westdeutschlands gegen landwirtschaftliche des Ostens trat. Neben diesem Ost-West-Verkehr

kommt im Küstenverkehr eine besondere Bedeutung dem Verkehr Hamburgs und Bremens zu. Der Verkehr dieser Häfen, der von 1929 auf 1932 nur wenig gestiegen ist, beruht z. T. in dem Güteraustausch des Hinterlands dieser Häfen mit Ost- und Westdeutschland, zum erheblichen Teil jedoch im Zubringerverkehr der Ueberseeschifffahrt, der entsprechend dem rückgängigen Außenhandel sich ungünstiger als der übrige Küstenverkehr entwickeln mußte. Von dem gesamten Küstenverkehr entfiel nach der vorstehenden Uebersicht fast die Hälfte auf Hamburg. Diesen Verkehr Hamburgs weiter zu entwickeln, wird weniger leicht gelingen als ein Ausbau des Verkehrs zwischen den westlichen und östlichen Küstengebieten (die starke Steigerung im Verkehr von Emden nach Hamburg beruht auf Ruhrkohlendungen nach Magdeburg, die wenig steigerungsfähig sind). Auch für eine Vermehrung des Seeverkehrs innerhalb der einzelnen und zwischen den benachbarten Küstenstrecken besteht wenig Aussicht.

Seeverkehr der bremischen, oldenburgischen, Ems- und deutschen Rheinhäfen mit deutschen Ostseehäfen

1000 t	von Westen nach Osten		von Osten nach Westen		zusammen		
	insges.	davon Kohlen, Koks	insges.	davon Getreide, Mehl, Zucker	1000 t	v. H. des gesamten Küstenverkehrs	v. H. des Auslandsverkehrs der deutsch. Seehäfen
im Jahre 1929	806	670	167	85	973	31 %	2,1 %
im Jahre 1932	1231	1030	460	308	1691	41 %	5,8 %

Es soll nunmehr betrachtet werden, wie die Güterbewegung im Seeverkehr zwischen den westlichen und östlichen Küstengebieten sich auf die hauptsächlichsten Güterarten verteilt, und welche Entwicklung von 1929 auf 1932 eintrat. Dieser Küstenverkehr, dessen Anteile am gesamten Küstenverkehr von 1931 auf 41 v. H. zunahm, machte 1929 nur 2 Proz., 1932 aber bereits fast 6 Proz. des Auslandsverkehrs der deutschen Seehäfen aus. Der Verkehr von Westen nach Osten überwiegt zwar den in umgekehrter Richtung erheblich, doch ist die Aussicht, Rückladung für die hier verkehrenden Schiffe zu leisten, wesentlich günstiger geworden; denn während 1929 das Verhältnis der Ladungsmengen in

den beiden Richtungen etwa 1:5 war, betrug es 1932 weniger als 1:3. Die Aussicht auf Rückfracht in diesem Ost-West-Verkehr wird insofern noch verbessert, als in dem Seeverkehr des Rheingebiets mit deutschen Häfen, der sich unter Umschlag in Holland vollzieht, die Ladungsbilanz viel günstiger ist, und in den Jahren 1931 und 1932 der Güterverkehr vom Osten zum Rhein sogar den Verkehr in umgekehrter Richtung überstieg. Diese günstige Entwicklung beruht besonders darauf, daß die Getreide- und Mehlsendungen nach Westdeutschland so stark zugenommen haben, und zwar verhältnismäßig mehr als der Kohlenverkehr in der umgekehrten Richtung.

Verkehr einiger Güterarten über See zwischen deutschen Häfen nach Richtungen.

in 1000 t	ostpreußische Häfen		Stettin		übrige pommersche Häfen		mecklenburgische Häfen		Lübeck u Schleswig-Holstein a. d. Ostsee	
	1929	1932	1929	1932	1929	1932	1929	1932	1929	1932
Versand der bremischen, oldenburgischen, Ems- und deutschen Rheinhäfen nach der Ostsee.										
Steinkohlen-, Koks-Briketts	7,9	157,6	276,3	533,6	11,2	15,4	—	—	374,6	310,2
Braunkohlen-Briketts	—	8,3	—	—	—	—	—	—	0,8	5,2
Walzwerks-Erzeugnisse	15,9	6,2	10,8	12,4	—	—	0,3	0,6	4,8	4,0
Stahl- und Metallwaren,	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maschinen	4,9	3,7	2,7	4,1	—	—	—	0,1	0,3	0,3
Düngemittel	—	12,1	—	12,6	—	2,9	—	—	—	5,7
Mineralöle	1,1	—	2,2	0,2	—	0,1	—	—	0,1	15,0
Fische	0,8	1,3	0,1	2,3	—	—	0,5	—	—	—
Steine	0,5	1,4	3,4	0,1	0,3	0,2	—	—	1,6	0,1
zus. Versand r. H. aller Güter	31,1	190,6	295,5	565,3	11,5	18,6	0,8	0,7	382,2	310,5
	46 %	81 %	94 %	95 %	79 %	78 %	35 %	23 %	95 %	95 %
Empfang der bremischen, oldenburgischen, Ems- und deutschen Rheinhäfen von der Ostsee.										
Weizen	0,8	7,3	4,5	5,2	5,0	15,7	2,7	7,2	17,5	31,5
Roggen	3,8	28,1	11,9	45,0	8,5	40,8	3,2	2,9	0,7	2,3
Hafer	4,4	5,7	2,4	3,6	2,8	19,2	0,7	6,9	3,0	0,7
Gerste	1,1	27,8	0,1	7,2	0,6	7,4	0,9	4,9	0,7	0,8
Mehl	3,9	7,3	2,1	16,1	—	0,3	—	1,5	2,0	5,4
Zucker	—	—	0,3	0,3	—	—	1,6	6,8	—	—
Bau- und Nutzholz, Gru-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
benholz	3,0	2,7	0,4	1,7	0,1	6,7	—	—	0,2	0,3
Zellstoff	18,2	21,3	0,5	11,4	0,6	—	—	—	—	—
Papier	1,6	2,0	2,9	7,0	—	—	0,2	0,5	—	0,1
Zink	0,1	—	2,6	3,4	—	—	—	—	—	—
zus. Empfang v. H. aller Güter	36,9	102,2	27,7	100,9	17,6	90,1	9,3	30,7	24,1	41,1
	74 %	86 %	60 %	78 %	89 %	94 %	85 %	96 %	90 %	72 %

Von dem eigentlichen Küstenverkehr von Westen nach Osten entfielen 1932 $\frac{5}{6}$ auf Kohlen und Koks, von den Versandmengen in der umgekehrten Richtung etwa $\frac{2}{3}$ auf Getreide, Mehl und Zucker. Die starke Zunahme des Ruhrkohlenversands nach Stettin und Königsberg beruht vor allem auf der Drosselung der Einfuhr englischer Kohle über diese Häfen sowie darauf, daß ein Teil der Ruhrkohle, die früher rheinabwärts ging und in Rotterdam umgeschlagen wurde, jetzt über Emden geht. Bemerkenswert ist, daß in den letzten Jahren auch Braunkohlen und Düngemittel aus dem Rhein- und Ruhrgebiet im unmittelbaren Seeverkehr nach deutschen Ostseehäfen verladen wurden. Daß der Versand an Eisen und Stahl sich ungünstig entwickelte, beruhte auf der allgemeinen Wirtschaftslage. Die Getreideversorgung Westdeutschlands mit ostdeutschem statt mit überseeischem Getreide, erfolgt noch überwiegend unter Einschaltung des Umschlags in den holländischen Seehäfen; jedoch hat der unmittelbare Versand mit Seeschiffen stärker zugenommen, besonders aus den pommerschen und ostpreussischen Häfen. Dies gilt auch für den Holzversand dieser Häfen nach Westdeutschland, der zwar noch keinen großen Umfang, aufweist, jedoch u. a. auch dadurch zunahm, daß in den letzten Jahren auch Grubenholzmengen für den Seeweg gewonnen wurden.

Diese Verkehrssteigerung im Küstenverkehr ist z. T. nur dadurch möglich gewesen, daß die Reedereien sich mit

außerordentlich niedrigen Frachtsätzen begnügten, dabei von der Ueberlegung ausgehend, daß es lohnender sei, im Küstenverkehr Frachten auch unter den vollen Selbstkosten zu übernehmen, als die Schiffe mangels Ladung für den Ueberseeverkehr aufzulegen. Dies kommt darin zum Ausdruck, daß von 1929 auf 1932 der Frachtenindex (1913 = 100) für den deutschen Küstenverkehr von 124 auf 85, d. h. um etwa $\frac{1}{3}$, sank. Es gingen damit die Frachten im Küstenverkehr fast in demselben Maße zurück wie der Gesamtfrachtenindex, obgleich, wie wir sahen, der Umfang des Küstenverkehrs sich weit günstiger entwickelte. Diese starke Senkung der Frachten im Küstenverkehr war um so notwendiger, als gleichzeitig die Frachten im Eisenbahnverkehr, mit denen der Küstenverkehr in erheblichem Wettbewerb steht, wesentlich herabgesetzt wurden. Trotzdem gelang es der Seeschifffahrt, mit dem geschlossenen Bahnweg, z. B. selbst bei dem Ruhrkohlenversand nach Magdeburg und Berlin, durch außerordentlich niedrige Frachtsätze von Emden nach Hamburg bzw. Stettin erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Ein weiterer Grund für die Steigerung des Küstenverkehrs war die zunehmende Verwendung von Motorschlern, die dank ihres geringen Raumgehalts leichter ausreichende Ladungen finden können und infolge geringer persönlicher Ausgaben auch bei niedrigen Frachten die Betriebskosten decken können.

Eisenbahngüterverkehr zwischen West- und Ostdeutschland in wichtigeren Verkehrsbeziehungen.

in 1000 t	Jahr	Ostpreußen	Pommern, Grenzmark	Mecklenburg, Lübeck, Kiel, Flensburg	Berlin, Brandenburg	Schlesien	zusammen	davon entfielen auf			
								ostpr. Seehäfen	pommersche Seehäfen	Seehäfen von Rostock bis Flensburg	
		Versand aus Rheinprovinz und Westfalen.									
Steinkohlen, Koks	1929	15	164	694	1985	61	2919	9	30	538	
	1932	5	50	509	1533	22	2119	3	3	384	
Braunkohlen	1929	0	0	49	0	0	49	0	0	41	
	1932	0	0	29	0	0	29	0	0	26	
Walzwerkserzeugnisse	1929	28	37	84	365	108	622	12	15	70	
	1932	22	14	34	113	38	221	12	3	28	
Stahl- und Metallwaren, Maschinen	1929	17	16	25	103	39	200	10	8	21	
	1932	6	4	12	39	11	72	3	2	9	
Düngemittel	1929	34	82	57	81	48	302	2	12	8	
	1932	25	97	60	87	39	308	1	8	11	
übrige Güter	1929	37	45	80	401	109	672	22	22	58	
	1932	18	24	43	187	70	342	7	14	22	
alle Güter	1929	131	344	989	2935	365	4764	55	87	736	
	1932	76	189	687	1959	180	3091	26	30	480	
		Versand nach Rheinprovinz und Westfalen.									
Getreide, Mehl, Zucker	1929	0	5	4	6	4	19	0	0	0	
	1932	0	3	2	4	2	11	0	0	0	
Bau- und Nutzholz	1929	36	32	15	21	6	110	0	1	4	
	1932	25	11	2	6	5	49	0	1	1	
Grubenholz	1929	8	239	38	364	67	716	0	1	0	
	1932	1	87	16	105	31	240	0	0	0	
übrige Güter	1929	29	120	126	302	218	795	14	15	48	
	1932	22	124	46	163	120	475	2	8	19	
alle Güter	1929	73	396	183	693	295	1640	14	17	52	
	1932	48	225	66	278	158	775	2	9	20	
beide Richtungen	1929	204	740	1172	3628	660	6404	69	104	788	
	1932	124	414	753	2237	333	3866	28	39	500	
1932 v. II. von 1929		61%	56%	64%	62%	51%	60%	41%	38%	63%	

Welche Möglichkeiten für eine Vermehrung des Küstenverkehrs zwischen West- und Ostdeutschland bestehen, kann man an der Güterbewegung erkennen, die sich in diesen Richtungen auf dem geschlossenen Bahnweg vollzieht. Die vorstehende Uebersicht umfaßt die Verkehrsbeziehungen, in denen bei entsprechender Frachtgestaltung für den gebrochenen Weg eine Ablenkung auf den Seeweg in Betracht kommen könnte. Dabei wird es naturgemäß im Verkehr des Rheinlands und Westfalens mit den an die Ostsee angrenzenden Verkehrsbeziehungen leichter sein, den Seeweg statt des Bahnwegs einzuschlagen, als im Verkehr mit den Provinzen Brandenburg und Schlesien, der eine erhebliche Vorracht zu den Ostseehäfen bedingt. Dennoch hat schon von jeher ein gewisser Verkehr, selbst zwischen Schlesien und dem Rheingebiet (z. B. Zucker, Zink) den Weg über See dem geschlossenen Bahnweg vorgezogen;

dies war meist dann vorteilhaft, wenn die Orte des Binnenlandes durch Binnenwasserstraßen mit den Seehäfen verbunden waren. Andererseits würde auch Verkehr, der in die vorstehende Uebersicht nicht aufgenommen ist, z. B. zwischen der Provinz Hannover und Ostdeutschland, sich des Seeweges bedienen können. Ein großer Teil der in der Uebersicht enthaltenen Gütermengen wird allerdings weiterhin dem Bahnweg verbleiben müssen: Eilige Sendungen, wertvolle Güter, ferner Güterarten, die einen mehrmaligen Umschlag nicht vertragen, und Sendungen in Verkehrsbeziehungen, in denen gleichzeitig nur geringe Mengen aufkommen. Man ersieht jedoch aus der Uebersicht, daß in der Richtung nach Ostdeutschland gerade überwiegend die Güterarten (Kohlen, Eisen, Düngemittel) versandt wurden, die auch bereits den größten Teil des Seeverkehrs von Westen nach Osten ausmachen; daher läßt die Tatsache, daß diese Güterarten,

deren Versand zu Bahn nach Ostdeutschland von 1929 auf 1932 um $\frac{1}{3}$ abnahm, über See gleichzeitig um die Hälfte zunahm, schon die Abwanderung auf den Seeweg erkennen. In der umgekehrten Richtung verteilt sich der direkte Bahnversand dagegen auf zahlreiche Güterarten, und der auf dem Seeweg überwiegende Versand von Getreide, Mehl und Zucker tritt ganz zurück: Bei den hohen Bahnfrachten für diese Güter wird der gebrochene Weg vorteilhafter. Den größten Umfang auf dem Bahnweg von Osten nach Westen nahm der Holzversand ein; er hat jedoch von 1929 auf 1932 außerordentlich abgenommen, da infolge des starken Fallens der Holzpreise das ostdeutsche Holz bei den hohen Bahnfrachten im Ruhrgebiet nicht mehr absatzfähig war. Dies führte dazu, daß der Holzversand über See nach dem Westen dank niedrigster Seefrachten in gewissem Umfang möglich wurde.

Vergleicht man die Gesamtgüterbeförderung im Küstenverkehr zwischen West- und Ostdeutschland mit den nach der vorstehenden Uebersicht zu Bahn beförderten Mengen, so machte der Küstenverkehr 1929 nur 6 Proz., 1932 aber 24 Proz. der zu Bahn beförderten Mengen aus. Auf dem Seeweg und dem Bahnweg zusammen ist dieser Verkehr zwischen West- und Ostdeutschland von 1929 auf 1932 um 29 Proz. gesunken, d. h. er hat sich weit besser behaupten können als der übrige deutsche Güterverkehr; denn in dem gleichen Zeitraum sank die Gesamtgüterbeförderung auf deutschen Eisenbahnen um 43 v. H. Demgegenüber nahm aber, wie die vorstehende Uebersicht zeigt, der Verkehr zwischen Westen und Osten auf dem Bahnweg auch nur um 40 v. H. ab; trotz der starken Zunahme des Küstenverkehrs und seines Wettbewerbs hat sich der Bahnweg in diesen Verkehrsbeziehungen also noch besser halten können als in dem übrigen Bahnverkehr in Deutschland. Man kann daraus ersehen, wie unter dem Einfluß der Drosselung unseres Außenhandels der Gütertausch zwischen Ost- und Westdeutschland wenigstens verhältnismäßig bereits zugenommen hat, und es fragt sich, ob es volkswirtschaftlich richtiger ist, die hier aufkommende Güterbewegung mehr dem geschlossenen Bahnweg oder dem gebrochenen Bahnweg unter Einschaltung des Seeweges zuzuleiten.

Die Einschränkung des Außenhandels trifft fraglos unter allen Verkehrsmitteln am stärksten die Seeschifffahrt; sodann die Binnenschifffahrt, deren Tätigkeit überwiegend auf der Güterbeförderung von und nach den Seehäfen beruht. Bei der Eisenbahn hat dagegen die Beförderung der Ein- und Ausfuhrgüter nur eine untergeordnete Bedeutung; andererseits fällt ihr aber der durch den verstärkten Gütertausch vom Binnenland zu erwartende Neuverkehr in erster Linie zu, so daß die Bahn an sich von dieser Umstellung, die vermutlich noch erheblich zunehmen wird, nur Nutzen haben dürfte. Daher erscheint es geboten, den Küstenverkehr, besonders zwischen West- und Ostdeutschland, nach Möglichkeit zu fördern und so der Seeschifffahrt einen gewissen Ersatz für den verlorenen Auslandsseeverkehr zu bieten. Dazu kommt noch, daß einerseits der Versand zur Bahn zwischen Westen und Osten, wie er sich aus der vorstehenden Uebersicht ergibt, nur 1,4 Proz. der gesamten Eisenbahngüterbewegung ausmacht, ein selbst starker Rückgang dieses Verkehrs also die Einnahmen der Bahn nur wenig beeinflussen, während eine Abwanderung auf den Seeweg für die Seeschifffahrt sehr viel bedeuten würde. Besonders ist aber zu beachten, daß das Rückfrachtverhältnis auf dem Bahnweg ungewöhnlich ungünstig ist. Die von Osten nach Westen versandten Mengen machten, insgesamt betrachtet, 1929 nur etwa ein Drittel, 1932 sogar nur ein Viertel des Versands in der umgekehrten Richtung aus, so daß die meisten Wagen nach Westen leer zurückkehren müssen. Auf dem Seeweg dagegen war die Ladungsbilanz verhältnismäßig günstig und könnte bei Ablenkung eines Teils des Bahnverkehrs auf den Seeweg vermutlich noch verbessert werden.

Trotzdem ist leider die Eisenbahntarifpolitik gerade in den letzten Jahren für eine Ausdehnung des Küstenverkehrs wenig günstig gewesen. Sehr billige Ausnahmestarife wurden für den Versand von Futtergetreide von Ostdeutschland nach dem Ems-Weser-Gebiet eingeführt, d. h. in Verkehrsbeziehungen, in denen die Benutzung des Seeschiffs bisher üblich war. Auch durch andere Ost-West-Tarife, z. B. für Zink und Zellstoff für Oberschlesien, wurde der Küstenverkehr bedroht. Eine weitere Beeinträchtigung ist dadurch zu erwarten, daß neuerdings die Eisenbahntarife für Grubenholz sowie für Schnittholz, besonders für den Versand aus Ostdeutschland zum Ruhrgebiet, sehr stark gesenkt werden, so daß die z. T. schon erfolgreichen Bemühungen der See-

schifffahrt, sich in diesen Verkehr einzuschalten, verdoppelt werden müssen. Mengennäßig weit mehr wird der Küstenverkehr dadurch betroffen werden, daß der Eisenbahntarif für Ruhrkohle nach Hamburg zum Umschlag auf Binnenschiff nach Berlin stark ermäßigt werden soll, um so einen Teil des sehr umfangreichen Ruhrkohlenversands nach Berlin, der jetzt zwischen Emden und Stettin den Seeweg benutzt, auf den Binnenweg abzulenken. Die Entwicklung des Küstenverkehrs wird ferner dadurch bedroht, daß der Zubringerverkehr für die Ueberseeschifffahrt zwischen Hamburg/Bremen und anderen deutschen Seehäfen nicht nur durch den Rückgang des Außenhandels abnehmen dürfte, sondern auch dadurch, daß von deutschen Ostseehäfen aus unmittelbare Schiffsverbindungen mit Uebersee, die an sich zur Erhaltung der Seegelung der großen deutschen Ostseehäfen notwendig erscheinen, aufgenommen werden sollen. Eine wesentliche Verminderung des Küstenverkehrs ist sodann durch die in 3—4 Jahren zu erwartende Vollendung des Mittellandkanals, der erhebliche Gütermengen des Seeverkehrs zwischen West- und Ostdeutschland auf den Binnenweg ablenken wird, zu erwarten.

Trotzdem wird es für durchaus möglich gehalten, daß die in den letzten Jahren so günstige Entwicklung des Küstenverkehrs, wenn dieser durch geeignete Maßnahmen unterstützt wird, sich weiter fortsetzt. Hierzu wird in erster Linie eine zweckmäßige Frachtenbildung, mit der eine rührige Verkehrswerbung Hand in Hand gehen müßte, beitragen. Wenn auch die Frachten im Küstenverkehr in den letzten Jahren und auch noch 1933 fast ständig zurückgegangen sind, so liegen sie im Vergleich zu den Frachten von 1913 doch noch wesentlich höher als die des Seeverkehrs mit dem Ausland. Manche Küstenfrachten würden fraglos erhöht werden können, ohne daß der Verkehr abwandert, wenn statt des schrankenlosen Wettbewerbs der Schifffahrttreibenden eine gewisse Frachtenvereinbarung mit dem Ziel der Deckung der Selbstkosten des Schifffahrtbetriebs erfolgen würde. Dann würde es möglich sein, in anderen Verkehrsbeziehungen, in denen der Seeweg nur bei niedrigsten Frachten eingeschaltet werden kann, die erforderlichen billigen Frachten anzubieten, zumal wenn es gelingt, mehr als bisher Rückfrachten zu erlangen. Vielleicht gelingt es doch noch in der Küstenschifffahrt, durch Bildung von Frachenausschüssen und Reedereivereinigungen, wie sie in der Binnenschifffahrt im Elbegebiet mit Erfolg durchgeführt sind, zu einer derartigen Regelung zu kommen. Angesichts der hier geschilderten Möglichkeiten für eine Verkehrsentwicklung müßten sich wohl die Schwierigkeiten überwinden lassen, die darin bestehen, daß in der Küstenschifffahrt Linienreederei, Trampschiff und Motorsegler nebeneinander und unter sehr verschiedenen Betriebsverhältnissen tätig sind, überwinden lassen. Daß sich die Küstenschifffahrt noch wirtschaftlicher gestalten läßt, geht auch daraus hervor, daß von 1929 auf 1932 der im deutschen Küstenverkehr bewegte Raumgehalt nicht zugenommen hat, obgleich, wie wir sahen, die Güterbewegung erheblich anstieg; es ist anzunehmen, daß dies Verhältnis zwischen Ladungsmenge und Rauminhalt sich bei einer Zusammenarbeit noch wesentlich günstiger gestalten läßt.

Bei einem Ausbau des Küstenverkehrs wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß in größerem Umfang eine Zusammenarbeit zwischen Küsten- und Binnenschifffahrt erreicht wird, um durch die niedrigen Binnenschifffahrtsfrachten das Einflußgebiet des Küstenverkehrs möglichst weit in das Hinterland der Seehäfen auszudehnen. Eine solche Zusammenarbeit wird sich in vielen Fällen auch im Verkehr mit den deutschen Rheinhäfen empfehlen, wo zwar der unmittelbare Rhein-Seeverkehr in den letzten Jahren erfreulicherweise gestiegen ist, jedoch noch erheblich geringer bleibt als der Verkehr zwischen dem Rheingebiet und den deutschen Seehäfen, der sich auf Rhein- und Seeschiff unter Umschlag in den holländischen Seehäfen vollzieht. Diesen gebrochenen Verkehr durch Ausdehnung des unmittelbaren Seeverkehrs bis zu den Binnenhäfen auszuschießen, wird nur bei einem Teil des Küstenverkehrs geboten sein; denn bei wichtigen Güterarten wie Getreide, flüssigen Ladungen und auch bei Steinkohlen, bei denen die Umschlagskosten nur gering sind, werden z. B. Rhein-Seedampfer, die eine große Besatzung benötigen, und auf dem Rhein oft nicht ausreichende Wasserstände finden, nicht zu den billigen Frachten befördern können, die sich im gebrochenen Verkehr trotz der hinzutretenden Umschlagskosten ergeben. Dazu kommt, daß ein Anlaß, am Rhein — im Gegensatz zu den Seehäfen an den übrigen deutschen Strömen — den Umschlag in den Seehäfen möglichst zu

umgehen, um so weniger besteht, als deutsche Unternehmungen an diesen Umschlagsbetrieben erheblich beteiligt sind.

Auch das Bestreben der Motorsegler, im Küstenverkehr über die Seehäfen hinaus zu den Binnenhäfen vorzudringen, hat nicht immer eine wirtschaftliche Berechtigung: Nicht nur weil durch derartigen Verkehr den Seehäfen der Umschlagsverkehr entzogen wird und ein Neubau von Motorschiffen, der bei Zunahme des direkten Seeverkehrs mit dem Binnenlande erforderlich würde, angesichts des Ueberflusses an See- und Binnenschiffsraum unerwünscht wäre. (Wie günstig sich das Arbeitsgebiet der Motorsegler bereits entwickelt hat, geht daraus hervor, daß der Anteil der Segler an dem im Küstenverkehr bewegten Raumgehalt 1929 nur 5, 1932 aber bereits 20 Proz. betrug.) Es ist auch damit zu rechnen, daß dieser Seeverkehr mit dem Binnenland dadurch unwirtschaftlich wird, daß der Umschlag in den Seehäfen noch mehr, als es bereits im letzten Jahr geschehen ist, verbilligt wird. Dies würde vor allem der Fall sein, wenn es gelänge, den seit Jahren von Eisenbahnverwaltungen des In- und Auslandes aufgenommenen Behälterverkehr auch weitgehend in der Binnen- und Küstenschiffahrt einzuführen. Die Anfänge hierzu sind bereits gemacht, und es ist zu hoffen, daß bei geeigneter Zusammenarbeit der Schiffahrtskreise und zugleich der Lastkraftwagenbetriebe die Behälter auch gerade für den Küstenverkehr eine größere Bedeutung gewinnen und ihm manche Güterarten zuführen, die bisher wegen der hohen mehrmaligen Umschlagskosten den Seeweg nicht einschlagen konnten.

Die Aussichten, den deutschen Küstenverkehr noch erheblich zu vermehren, sind, nach allem insgesamt betrachtet, als durchaus günstig zu bezeichnen, besonders wenn man bedenkt, welch beträchtlicher Güterverkehr sich noch durch

das Binnenland zwischen Westen und Osten bewegt, und daß voraussichtlich dieser Güteraustausch noch zunehmen wird. Dies gilt besonders auch für den Güterverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich, der an sich durch die Pläne zur Vermehrung der Bevölkerung und Industrien Ostpreußens gefördert werden und dabei in großem Umfang sich des Seeweges bedienen wird. Auch wird ein erheblicher Teil des Verkehrs, der jetzt den Eisenbahnweg durch den Polnischen Korridor einschlägt, für den Seeweg gewonnen werden können. All diese Förderung wird der Küstenverkehr um so leichter erfahren können, wenn die Eisenbahntarifpolitik den Belangen der Seeschiffahrt Rechnung trägt, aus der Erkenntnis, daß bei einer Zusammenarbeit zwischen Küstenschiffahrt und Eisenbahn der letzteren erhebliche Einnahmen durch die Zu- und Abauffrachten zufließen können, während andererseits, wenn die Küstenschiffahrt in der Eisenbahn nur den Wettbewerber sehen kann, die Verfrachtung zwischen Seehäfen und dem Binnenland statt dem Bahnweg der Binnenschiffahrt und dem Lastkraftwagen, vielleicht noch unterstützt durch die Einführung des Behälterverkehrs, zufallen würde. Eine Verständigung zwischen Eisenbahn und Küstenschiffahrt ist auch deshalb geboten, weil ein schrankenloser Wettbewerb zwischen diesen Verkehrsmitteln dazu führen würde, daß die Reedereien aus dem Zwange heraus, angesichts des fehlenden Ueberseeverkehrs wenigstens im Küstenverkehr Beschäftigung zu finden, ihre Frachten noch weiter senken würden. Dies wäre an sich möglich; denn es würden die Betriebsverluste der Schiffahrt dabei noch geringer sein, als wenn die Schiffe aufgelegt würden. Die Eisenbahn würde dabei jedoch keinen Nutzen durch eine solche Tarifpolitik erzielen und zugleich verhindern, daß die von der Reichsregierung so planvoll eingeleitete Wiedergesundung der Seeschiffahrt fortschreitet.

Die Steffiner Binnenschiffahrt.

Von Reedereibesitzer Carl Koehn.

Ein Hafen, der in so hohem Maße wie Stettin auf den Schwergutverkehr angewiesen ist, kann ohne einwandfreie Binnenwasserstraßen und eine leistungsfähige Flußschiffahrt auf die Dauer nicht gedeihen. Als reiner Eisenbahnhafen wäre aus Stettin nie der Umschlagsplatz geworden, der er heute für den deutschen Osten und große Teile der angrenzenden östlichen und südöstlichen Nachbarländer ist. Die Binnenhafengrundlage Stettins ist die auf über 700 km schiffbare Oderwasserstraße mit ihren bedeutenden Nebenflüssen Warthe und Netze als Anschluß an das Weichselsystem sowie dem Hohenzollern- und Oder-Spre-kanal als Verbindung über die märkischen Wasserstraßen zur Elbe.

Damit wird dem Stettiner Seehafen durch den leistungsfähigen und billigen Binnenwasserstraßenverkehr als Hinterland das oberschlesische Industriegebiet erschlossen, das zwar bisher noch auf den Umschlag in Cosel von und zur Reichsbahn angewiesen ist, aber bereits an der großen schon lange geplanten Kanalverbindung arbeitet, die direkt in das Revier hineinführen soll, so daß in absehbarer Zeit der gebrochene Verkehr fortfallen wird. Hier erfolgt ebenso wie für das Mährisch-Ostrauer Industriegebiet mit den großen Wittkowitz Eisenwerken der Bezug von Erzen und Kiesen und die Verfrachtung von Eisen auf der Oder mittels der Flußschiffahrt. Die hauptsächlichste Talladung ist die ober- und niederschlesische Kohle, die in erster Linie nach Groß-Berlin, zum kleineren Teile auch nach Stettin verschifft, eine wesentliche Bedeutung für den Kahnumlauf hat.

Die Tschechoslowakei bezieht neben Schmelzmaterialien auch Rophosphate, Schrott, Flachs, Hanf, Hede, Werg, Oele, Fette, Leinsaat und Salzheringe in größeren Mengen auf dem Oderwasserwege. Desgleichen bringt sie neben Eisen- und Stahlwaren große Mengen von Zucker, Malz, Erden, Steinen, Glas und Glaswaren und Holz zur Talverfrachtung und Ausfuhr über den Seehafen Stettin. Als wichtige Konsumzentren beziehen Schlesien und Breslau große Mengen von Fertigfabrikaten und Stückgütern mit Eildampfern zwei- bis dreimal wöchentlich ab Stettin. Zur Beförderung bergwärts kommen Kaufmannsgüter wie Heringe, Schmalz und andere Fette, Kolonialwaren und Papier. Sehr umfangreich und bedeutend ist der Flußverkehr naturgemäß mit Groß-Berlin und Brandenburg über den Hohenzollernkanal und die märkischen Wasserstraßen. Die ständig anwachsende Benutzung dieser Wasserstraßen in Verbindung mit einem dichten Eildampferverkehr macht Stettin zum eigentlichen

Seehafen Berlins und Brandenburgs. Neben der Versorgung des Berliner Wirtschaftsbezirks mit Stückgütern von Stettin aus hat die Verschiffung von über Stettin seewärts eingegangenen Ruhrkohlen nach Groß-Berlin in den letzten Jahren einen immer größeren Umfang angenommen. Auch englische Kohlentransporte gingen nach Berlin. Schließlich nehmen auch Eisen und Eisenwaren und andere Industrieprodukte, die in Stettin seewärts aus den Rheinhäfen eingingen, meist ihren Weg nach Berlin mit dem Flußschiff. Der Flußverkehr nach der Elbe, Magdeburg, Riesa, Dresden, Aussig und Tetschen und damit nach und von dem Industriegebiet Sachsens ist zwar schwächer, jedoch trotz der überragenden Konkurrenz Hamburgs immerhin nicht unbedeutend, zumal auch mit Magdeburg ständige Eildampferverbindungen bestehen. Die durch die Warthe und Netze über den Bromberger Kanal nach Polen und den abgetretenen Teilen der früheren Provinzen Posen und Westpreußen geschaffene Verbindung dient in erster Linie zum Transport der landwirtschaftlichen Güter dieser Urproduktionsgebiete. Es handelt sich dabei um Getreide, Zucker, Kartoffeln und Holz. Alle diese Güter kommen zum größten Teil über den Seehafen Stettin zur Ausfuhr. Die Verfrachtung von Gütern von Stettin nach diesen Gebieten hat allerdings nach dem Kriege sehr stark nachgelassen. Schließlich ist noch der ebenfalls ziemlich bedeutende und sehr wichtige Verkehr nach den Oder- und Haffstationen sowie den vorpommerschen Peene- und Boddenhäfen hervorzuheben, zumal die vorpommerschen Küstengewässer infolge ihrer Eigenart den größten Teil des Jahres mit Flußfahrzeugen befahren werden können und hier sehr beträchtliche Mengen landwirtschaftliche Produkte, aber auch Industrieerzeugnisse, wie z. B. Ziegel und Kalksteine, Eisen, Zement und Kreide transportiert werden.

Der auf diesen Wasserstraßen und zwischen den genannten Verkehrsgebieten und Stettin durch die Flußschiffahrt bewältigte Warenverkehr ist zwar aus bestimmten außerhalb der Einwirkungsmöglichkeit der Flußschiffahrt selbst liegenden Gründen gegenüber dem Vorkriegsjahr 1913 von damals 5 053 697 to auf 2 294 642 to im Jahre 1932, im Ein- und Ausgang, also etwa die Hälfte gesunken, hat aber immer noch überragende Bedeutung für Stettin als Umschlagshafen, zumal bekanntlich auch der Stettiner Hafenumschlag im Jahre 1932 gegenüber der Vorkriegszeit noch immer sehr beträchtlich zurückgeblieben ist. Im Jahre 1933 liegt der Flußschiffsverkehr im Endergebnis etwas höher als

im Vorjahr. Leider wird das Ergebnis wie so häufig schon auch in diesem Jahre wieder durch die vielfachen Wasserklemmen der Oder beeinträchtigt. Das Niedrigwasser der Oder führte in den letzten Monaten des Vorjahres infolge des großen Bedarfs an Ableichterraum zu einem zeitweise sehr stark auftretenden und außerordentlich bedauerlichen Kahnraumangel in Stettin, der allerdings auch noch durch andere Umstände hervorgerufen ist, deren Erörterung hier zu weit führen würde. Es liegt leider in der Stettiner Flußschiffahrt nicht so wie in der Seeschiffahrt, die über eine starke eigene Tonnage verfügt. Infolgedessen kann die Stettiner Flußschiffahrt von sich aus dem geschilderten Kahnraumangel nicht in der erforderlichen Weise begegnen, wenn auch selbständige Kahn- und Dampferreedereien sowie Niederlassungen Berliner und Breslauer Firmen bestehen, die über eine verhältnismäßig umfangreiche Tonnage verfügen. Der wesentlichste Faktor der Flußschiffahrt ist jedoch die Einzel- oder Kleinschiffahrt, die ihrer Natur nach auf viele größere und kleinere an Strömen oder Kanälen liegende Orte verteilt ist und nirgends, also auch in Stettin nicht, zu derartigen Zusammenballungen führt, daß damit der Bedarf an Kahnraum in einem Seehafen wie Stettin auch nur annähernd gedeckt werden könnte.

Allerdings kommt es auf die Ansässigkeit der einzelnen Schiffseigner nicht so sehr an. Denn die Flußschiffahrt ist innerhalb der miteinander verbundenen Wasserstraßensysteme durchaus freizügig und wird sich immer dort konzentrieren, wo sich ihr Ladung und eine möglichst wenig durch Kleinschiffahrt beschränkte Ausnutzung ihrer Ladefähigkeit bietet unter der Voraussetzung, daß nicht organisatorische Maßnahmen, wie sie infolge unzweckmäßiger Anwendung der Notverordnungsgesetzgebung auf dem Gebiete der Kleinschiffahrt in letzter Zeit vorgekommen sind, die normale Andienung von Kahnraum beeinträchtigen. In beiden Beziehungen, sowohl hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Ladung wie auch der Ausnutzung der Ladefähigkeit der Fahrzeuge, hat Stettin immer noch vergleichsweise günstig abgeschnitten, wenn es mit seiner Binnenschiffahrt auch ebenso wie die Elbe in den letzten Jahren unter Kleinschiffahrtkatastrophen früher nicht gekannten Ausmaßes gelitten hat. Nach Möglichkeit wurde Ersatz für die infolge Wassermangels ausgefallenen oder unwirtschaftlich gewordenen Strecken und Transporte beschafft, wobei besonders die stets für Fahrzeuge von 600 to vollschiffige Wasserstraße nach Berlin eine maßgebende Rolle spielte.

Stettin hat auch immer wieder seinen Einfluß eingesetzt, um seine Binnenwasserstraßen zu verbessern. So ist erst kürzlich das bekannte Schiffshebewerk Niederfinow als zweiter Abstieg zur Entlastung der nicht mehr ausreichenden Schleusentreppe auf dem Großschiffahrtsweg nach Berlin fertiggestellt worden und hat seine Probefahrten zur größten Zufriedenheit der Fachleute absolviert, so daß es im zeitigen Frühjahr dem Verkehr übergeben werden kann. Damit ist wieder eine neue Sicherung gegen unvorhergesehenes Versagen des Stettin-Berliner Wasserweges eingebaut, die zweifellos zu einer neuen Hebung des in den letzten Jahren stets angewachsenen Verkehrs von und nach Berlin beitragen wird, insbesondere dann, wenn die Erbauung der zweiten, Schiff zurücktreten. Jedoch wäre es an der Zeit, die sich der künftigen Verwirklichung des genannten Projekts entgegenstellenden Schwierigkeiten auszuräumen, zumal die Pläne für den Verkehr unbedingt erforderlichen Schleuse in Lehnitz schleunigst in Angriff genommen wird. Auch zum Ausbau der Oder zu einer stets vollschiffigen Wasserstraße ist durch Fertigstellung des Staubeckens von Ottmachau der erste

Schritt getan, dem allerdings noch andere, so z. B. das bei Turawa an der Malapane und bei Ratibor-Hammer an der Ruda zu erbauende Staubecken folgen müssen, wenn das genannte Ziel stets erreicht werden soll. Ueberhaupt ist die Forderung des Ausbaues der Oder für das 1000 to-Schiff, der mindestens zur gleichen Zeit beendigt sein soll, zu der die Fertigstellung des Mittellandkanals erfolgt ist, stets mit Nachdruck von Stettin zugunsten der Oderschiffahrt erhoben worden. Ihre Berechtigung wurde auch von dem zuständigen Ministerium anerkannt und es ist versprochen worden, die zu diesem Zweck vorgesehenen Arbeiten mit allen Mitteln bis zu dem genannten Zeitpunkt zu fördern.

Als Schlußstück des systematischen Oderauesbaues ist der Bau des Oder-Donau-Elbe-Kanals anzusehen, der einerseits die dem Mährisch-Ostrauer Industriegebiet erwünschte direkte Wasserverbindung mit der Oder bringen und andererseits für die gesamte ostdeutsche Verkehrswirtschaft und für den Seehafen Stettin infolge der Verbindung mit den Balkanländern und dem Schwarzen Meer von größter Bedeutung sein würde. Selbstverständlich muß die Durchführung dieses Projektes zunächst hinter der unmittelbaren Forderung des Ausbaues der eigentlichen Oderwasserstraße für das 1000 tonnen für das Bauvorhaben sowohl von tschechischer als auch von deutscher Seite so gut wie fertiggestellt sein sollen. Die Lage der ostdeutschen Verkehrswirtschaft erträgt eine Verschüttung der durch den Oder-Donau-Elbe-Kanal zu schaffenden Entwicklungsmöglichkeiten und eine weitere künstliche Hinausschiebung der Verwirklichung dieses Projektes nicht mehr, da die Gefahr der Ablenkung des südosteuropäischen Verkehrs nach Osten und Süden heute unmittelbar akut ist. Ostdeutschland einschließlich der Tschechoslowakei gerät dadurch verkehrswirtschaftlich in einen toten Winkel, zumal auch die Ablenkung des Verkehrs nach dem Westen über den Rhein in absehbarer Zeit eintreten wird. Bei zu langer Verzögerung der Bauausführung werden die inzwischen erwachsenen Nachteile nicht wieder ausgeglichen werden können.

Schließlich wäre noch der Bau des Elbe-Spree-Oder-Kanals zu erwähnen, der das niederlausitzer Braunkohlenrevier dem Seehafen Stettin binnenwasserwärtig erschließen und ebenfalls zu einer Verbesserung der Umschlagsmöglichkeiten führen würde. Wenn die auch vom Standpunkt der Arbeitsbeschaffung äußerst wichtigen Projekte zur Verbesserung des Oderwasserstraßensystems weitergeführt bzw. in Angriff genommen werden, kann mit einer fortschreitenden Konsolidierung auch der Oderschiffahrt, die in erster Linie als Stettiner Binnenschiffahrt zu gelten hat, gerechnet werden.

Einen sehr wichtigen und bemerkenswerten Schritt stellt in dieser Richtung auch die Zusage des Herrn Reichsverkehrsministers dar, in Zukunft entgegen der bisherigen Handhabung auch im Schiffsfahrtsinteresse Eisbrecharbeiten durch die Wasserbauämter ausführen zu lassen. Gerade bei der heutigen Lage der Binnenschiffahrt und unter den Eisverhältnissen des jetzigen Winters hat dieses Zugeständnis besonderen Wert, zumal die Stettiner Binnenschiffahrt in sehr wichtigen Verkehrsbeziehungen schon seit mehr als acht Wochen durch Eis stillgelegt ist. Es ist zu erwarten, daß es mit Hilfe der von der Regierung gecharterten Eisbrecher nach Aufbruch des Dammischen Sees gelingt, die Ostoder von den Eisversetzungen freizumachen und damit den Verkehr zwischen Stettin und Breslau sowie Warthe und Netze wieder zu eröffnen und den brachliegenden Kapitalien der Binnenschiffahrt die notwendige Betätigung und Verdienst zuzuführen.

Danzigs Wirtschaft 1933.

Der Anfang 1933 drohende weitere Niedergang der Konjunktur konnte in der zweiten Jahreshälfte aufgehalten werden. Der Aufschwung, den die meisten Ostseehäfen im Jahre 1933 zu verzeichnen hatten, ist bei Danzig leider nicht festzustellen. Der Grund liegt ganz ausschließlich darin, daß der Aufstieg von Gdingen und die Zunahme des dortigen Umschlages um rund 1 Mill. to für einen Zuwachs in Danzig nichts mehr übrig ließ, im Gegenteil sogar von Danzig gezehrt hat. Die Zunahme Danzigs sah am Ende des ersten Halbjahres 1933 allerdings noch bedrohlicher aus; doch konnte dank dem Hafenaufkommen mit Polen vom 8. August 1933, sowie mit Hilfe der Verbilligung der Danziger Hafenumschlagkosten in der zweiten Hälfte des Jahres 1933 das unaufhaltsame Abgleiten des Warenverkehrs über Danzig

aufgehalten werden. Der Schiffsverkehr im Danziger Hafen hat dementsprechend die Ziffern des Vorjahres, die an sich schon gegenüber früheren Jahren erheblich niedriger waren, nicht übertroffen. Der Eingang von 4278 Schiffen mit 2762 616 Nettoregistertonnen bedeutet gegenüber dem Jahre zuvor in der Schiffszahl kaum eine Veränderung, in der Tonnageziffer aber nur eine ganz unbedeutende Zunahme. In früheren Jahren, beispielsweise 1930 und 1931, hatte die Zahl der Schiffe über 6000 und die Tonnage über 4 Mill. to betragen.

Parallel zu diesem Schiffsverkehr hat auch der Warenumschlag im Danziger Hafen gegenüber früheren Jahren nicht gewonnen, sondern im Gegenteil noch eine Ermäßigung um rund 300 000 to erfahren, im Gegensatz zu Gdingen, das

einen Zuwachs von 1 Mill. to zu verzeichnen hat. In der Einfuhr belief sich der seewärtige Warenverkehr des Danziger Hafens auf 493 167 to (im Vorjahre 428 102 to), die Ausfuhr auf 4 659 807 (im Vorjahre 5 047 949 to). Mithin ist im Jahre 1933 der seewärtige Warenverkehr Danzigs gegenüber dem Vorjahre in der Einfuhr um 15,2% gewachsen, in der Ausfuhr dagegen um 7,7% gesunken.

Der große Ausfall des Jahres 1933, der bis in die Sommermonate hinein ein schlimmes Absinken des Danziger Hafensverkehrs erwarten ließ, konnte erst in den letzten Monaten 1933 durch den verstärkten Export von Kohle und Holz, sowie teilweise von Getreide wettgemacht werden. Die vorläufigen amtlichen Ziffern verzeichnen für Kohle, einschließlich Bunkerkohle, eine Exportziffer von 3 141 400 to, während an Getreide 396 900 to und an Zucker, raffiniert und nicht raffiniert, nur 5200 to exportiert wurden. Im Holzexport ist der Tiefstand der Krise überwunden und das Jahr 1933 zu einem wesentlich besseren Exportjahr geworden, indem sich die Holzeinfuhr auf 850 000 to gesteigert hat gegenüber nur 560 000 to im Jahre 1932. In früheren Jahren sind allerdings bedeutend höhere Ziffern erreicht worden, z. B. im Jahre 1928, wo Danzig mit 1,7 Mill. to Export der größte Holzhafen Europas gewesen ist. Gdingen hat im vergangenen Jahre vom polnischen Holzexport 200 000 to an sich gerissen, während es im Jahre zuvor erst 90 000 und im Jahre 1931 nur 10 000 to exportiert hatte.

Die Erhöhung der Gesamteinfuhr hängt zweifellos sehr mit der polnischen Zolltarifrevision zusammen; vor dem Inkrafttreten des neuen polnischen Zolltarifs am 11. Oktober vorigen Jahres sind noch erhebliche Importe auch über Danzig getätigt worden. Im einzelnen verzeichnet die vorläufige amtliche Statistik für die wichtigsten Einfuhrwaren folgende Ziffern: Heringe 36 100 to, Düngemittel 36 300 to, Erze 111 900 to, Schwefelkies 55 300 to, Schrott 13 400 to usw. In früheren Jahren waren von diesen Gütern Hunderttausende von Tonnen über Danzig eingeführt worden.

Unter dem Einfluß der Besserung im Danziger Hafensverkehr in der zweiten Hälfte 1933 konnte sich auch in den übrigen Wirtschaftszweigen, die in Danzig alle sehr eng mit dem Hafen zusammenhängen, eine Besserung und Belebung durchsetzen. Das zeigt sich beispielsweise in dem Rückgang der Wechselproteste, die Ende Dezember auf 266 zurückgingen, während sie ein Jahr zuvor noch 515 betragen

hatten. Die Zahl der Wechselklagen ist zu dem gleichen Zeitpunkt von 160 auf 70 zurückgegangen, die Zahl der Konkursanträge von 3 auf 1, während Vergleichsanträge im abgelaufenen Jahr nur insgesamt 11 eingereicht wurden.

Am Arbeitsmarkt ist durch die Maßnahmen der nationalsozialistischen Regierung in ähnlicher Weise wie in Deutschland eine sehr erhebliche Senkung der bisherigen Erwerbslosenziffer eingetreten. Während sie Ende 1932 noch 39 000 umfaßte, ist sie in den Herbstmonaten auf etwa 25 000 gesunken und Ende Dezember des Vorjahres aus saisonüblichen Gründen wieder auf 28 368 leicht angestiegen. Auch aus der Zunahme der Spartätigkeit ist zu entnehmen, daß die Zuversicht der Danziger Bevölkerung und die Stabilität der wirtschaftlichen Verhältnisse gewachsen sind. Die Spareinlagen weisen Ende Dezember 1933 einen Bestand von 52,5 Millionen Gulden auf, während sie ein Jahr zuvor sich auf 47,4 Millionen Gulden gestellt hatten. Zieht man noch die Umsatzziffern der in Danzig bestehenden Edeka-Konsumgenossenschaften zum Vergleich heran, wie dies in der Danziger amtlichen Statistik üblich ist, so sind z. B. die Umsätze dieser Genossenschaft je Mitglied mit rund 1000 Gulden fast das ganze Jahr über ziemlich stabil geblieben und haben die Vorjahreshöhe ungefähr beibehalten.

Im Danziger Bankwesen sind zwei Bankinstitute verschwunden, nämlich die Handels- und Industriebank A.G., die den Lodzer Textilexport finanzierte und nach Lodz zurückverlegt wurde; ferner die Danziger Bank für Handel und Gewerbe A.G., das bekannte Tochterunternehmen der Danatbank in Danzig, die im Zuge der Bereinigung des deutschen Bankwesens mit der Dresdner Bank, Filiale Danzig, verschmolzen wurde. Im übrigen hat auch im vergangenen Jahre das Danziger Bankwesen seine Tradition aufrecht erhalten, als Finanzplatz für den Warenumschlag von Danzig und Polen zu fungieren. Nicht zuletzt sei erwähnt, daß der Danziger Gulden das ganze Jahr über seine Stabilität ungebrochen durchgehalten und sich des größten Ansehens im Ausland erfreut hat. Nach dem letzten Ausweis der Bank von Danzig vom Jahre 1933 betrug die gesamte Golddeckung des Notenumlaufs (Gold und deckungsfähige Devisen) 99%. An der Danziger Börse hat sich im Jahre 1933 nichts wesentliches ereignet; in der zweiten Jahreshälfte sind die fest verzinslichen Werte, namentlich Pfandbriefe, von der Haubebewegung der reichsdeutschen Papiere miterfaßt worden.

Die Wirtschaftslage Estlands um die Jahreswende.

Der in der großen Budgetrede des estländischen Wirtschaftsministers zutage getretene Optimismus dürfte nicht ganz gerechtfertigt sein, da die Belebung der wirtschaftlichen Tätigkeit in starkem Maße auf die Kronenabwertung zurückzuführen ist, deren aufreibende Wirkung mit der Zeit abflauen dürfte. Die gesamte Exportwirtschaft hat naturgemäß von der Abwertung der Währung erheblich profitiert. Die Preise für Exportwaren sind etwa um 50% gestiegen, während der gesamte Großhandelsindex heute nur etwa um 10% höher liegt als vor der Abwertung und der Lebenshaltungindex sich kaum verändert hat. Ein glücklicher Umstand war es, daß der Butterpreis auf dem deutschen und englischen Markt gleich nach der Kronenabwertung ebenfalls zu steigen begann. Dasselbe läßt sich auch in bezug auf die Holzpreise sagen, die auf dem Londoner Markt gegenüber dem Vorjahr um etwa 30% gestiegen sind. Die wirtschaftliche Belebung geht in erster Linie von der Holzindustrie aus, da der Staat die günstige Konjunktur benutzt hat, um größere Einschläge in den Forsten vorzunehmen. Diese geschäftliche Belebung hat sich allerdings bisher noch nicht in den Ausweisen der Banken widerspiegelt. Der Kreditmarkt ist dauernd entspannt und das Portefeuille der Eesti Bank zeigt nach einer gewissen Zunahme im Dezember neuerdings wieder einen Rückgang. Die Wareneinfuhr ist nach wie vor gering und der Devisenbedarf für die Einfuhr notwendiger Waren wird von der Eesti Bank gedeckt, wobei allwöchentlich eine Steigerung der Devisenreserven der Bank zu verzeichnen ist.

Die Lage der Landwirtschaft hat sich in den letzten Monaten infolge der Preiserhöhung für Butter und für Bacon, wie auch infolge der größeren Verdienstmöglichkeiten durch Holzfuhrn verbessert, doch ist die Kaufkraft des Landwirts deshalb nicht größer geworden, weil der Landwirt durch Schaden klug geworden ist und alle unnötigen Ausgaben vermeidet. Den verschuldeten Bauernhöfen ist die Regierung sehr weit entgegengekommen, indem sie eine

großzügige Umschuldung der kurzfristigen Verpflichtungen in staatliche langfristige vorgenommen hat und einer großen Anzahl von Bauernwirtschaften durch Gewährung von Mortatorien einen wirksamen Schutz verliehen hat. Die Ernte des vorigen Jahres war in bezug auf Brotgetreide, Kartoffeln und Flachs durchaus befriedigend. Ein gewisser Futtermangel dürfte sich infolge des mangelhaften Ausfalls der Hafer- und Gerstenernte im Frühjahr bemerkbar machen. In der Befürchtung, daß der Butterpreis infolge der Neuordnung der deutschen Butterausfuhr stark sinken wird, hat die Regierung dem Parlament den Gesetzentwurf über die Festsetzung eines Mindestpreises von Kr. 1.40 pro kg Butter vorgelegt, wobei die erforderlichen Zuzahlungen aus den Mitteln der Staatskasse gedeckt werden sollen.

Die Industrie hat sich im vergangenen Jahr als verhältnismäßig krisenfest erwiesen, indem die Zahl der beschäftigten Arbeiter kaum eine Verringerung erfahren hat. Die Rentabilität der Exportindustrie ist durch die Abwertung der Krone wiederhergestellt worden, während die für den Inlandsmarkt arbeitende Industrie unter dem Schutze der hohen Zölle und der anderen Einfuhrbeschränkungen sogar eine gewisse Entwicklung gezeigt hat.

Für einen kleinen Staat wie Estland ist das spezifische Gewicht des Außenhandels innerhalb des Gesamthandels ein sehr großes, da die Kaufkraft von etwa einer Million Menschen allein durch eine Belebung des Inlandsgeschäfts kaum gestärkt werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt kommt dem Außenhandel und in erster Linie natürlich der Warenausfuhr eine erhöhte Bedeutung zu. Die Verhandlungen mit England über den Abschluß eines neuen Handelsvertrages werden demnächst wieder aufgenommen und es ist anzunehmen, daß sie in kurzer Zeit zum Abschluß gelangen werden. Estland steht bei diesen Verhandlungen unter einem starken Druck, da England nicht gewillt zu sein scheint, Konzessionen zu machen und bessere Absatzmöglichkeiten für seine Erzeugnisse in Estland verlangt. Für alle

Zugeständnisse an England wird Estland lediglich das Recht der Meistbegünstigung für seine Erzeugnisse auf dem britischen Markt erhalten und das bedeutet an sich schon ziemlich viel, da England bisher etwa 37% der gesamten estländischen Ausfuhr aufgenommen hat.

In seiner Budgetrede erklärte der Wirtschaftsminister u. a. auch, daß im kommenden Jahre Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland bevorstünden, wobei er der Hoffnung Ausdruck gab, daß von deutscher Seite keine großen Forderungen aufgestellt werden würden. Er wies darauf hin, daß die Handelsbilanz mit Deutschland an sich schon für Estland passiv sei, wobei ihm indessen ein Irrtum unterlaufen ist, da die amtlichen Daten über den Außenhandel im Jahre 1933 eine Aktivität des deutsch-estländischen Handels zugunsten Estlands zeigen. Diese Aktivität ist durch eine Korrektur der Statistik der Butterausfuhr zu erklären. Der monatlichen Butterausfuhr wurde ein Durchschnittspreis zugrundegelegt, während aber tatsächlich der Erlös pro kg in Deutschland etwa doppelt so hoch war als der in England. Die ausführlichen Ziffern über den Handel mit Deutschland im Jahre 1933 liegen noch nicht vor. Soviel steht aber fest, daß über die Hälfte der Ausfuhr nach Deutschland, die einen Wert von insgesamt

9,7 Mill. Kr. erreichte, auf den Verkauf von Butter entfällt. Im übrigen hat Deutschland aus Estland vorwiegend Baumwollgarne, Fleischwaren, Oele, Flachs und Holzwaren gekauft. Obwohl alle Anstrengungen gemacht worden sind, um die Industrie und die Kaufmannschaft zur Einfuhr britischer Erzeugnisse zu bewegen, hat Deutschland seinen ersten Platz unter den Lieferanten auch im Jahre 1933 behaupten können. Etwa 90% der deutschen Einfuhr nach Estland bestand aus industriellen Fertigfabrikaten, wie z. B. Maschinen, Chemikalien, Metallwaren usw. Es hat sich doch herausgestellt, daß die alten Beziehungen zu deutschen Lieferfirmen im Interesse der Wirtschaft nicht abgebrochen werden können und daß Estland auf die Einfuhr einer großen Anzahl deutscher Erzeugnisse angewiesen ist. Einige Waren, die früher aus Deutschland eingeführt worden sind, werden jetzt zwar aus England bezogen, doch ist man sich darüber im klaren, daß mit dieser Verlegung in den meisten Fällen eine Verteuerung der betreffenden Ware verbunden ist. Um den Außenhandel weiter staatlich beeinflussen zu können, wird das Lizenzsystem in seiner jetzigen Form weiter beibehalten werden, wobei mit einer Freigabe des Devisenhandels in der nächsten Zukunft nicht zu rechnen ist.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Eisenausfuhr im Jahre 1933 um 47% gestiegen — Eisenpreise unverändert. Auf einer soeben stattgefundenen Sitzung der schwedischen Eisenvereinigung in Örebro wurde in dem Bericht über die Lage der Eisenindustrie im vorigen Jahre mitgeteilt, daß die Entwicklung im allgemeinen überwiegend günstig gewesen ist. Zum größten Teil hat sich die Besserung jedoch erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1933 ausgesprochen deutlich durchgesetzt. Die Eisenausfuhr stieg gegenüber dem Jahre 1932 um 47%, sie bezieht sich aber hauptsächlich auf Roheisen und andere Erzeugnisse niedriger Verarbeitungsstufe. In der Eiseneinfuhr ist im großen und ganzen während des Jahres 1933 eine wesentliche Veränderung nicht eingetreten, doch ergibt sich auch hier in der zweiten Hälfte des Jahres in gewissen billigeren Sorten, vor allem in Walzdraht, eine stärker steigende Einfuhrkurve. Die Erzeugungsziffern zeigen durchgängig erhöhte Ziffern. Die Roheisenproduktion stieg um 21% (immer im Vergleich zum Jahre 1932), Zwischenerzeugnisse wurden um 19% mehr hergestellt, während bei gewalztem und geschmiedetem Eisen die Produktionserhöhung 20% ausmachte. Eine wesentliche Besserung der Preise und Gewinnmargen ist indessen nicht eingetreten. In einigen billigeren schwedischen Sorten haben die Inlandswerke einen gewissen Rückgang ihrer Wettbewerbsfähigkeit ausländischen Fabrikaten gegenüber zu verzeichnen.

Die Normalnotierungen der schwedischen Eisenvereinigung per 26. 1. 1934 stellen sich wie folgt: Prima schwedisches Ausfuhrroheisen 95 Kr. per engl. Tonne zu 1016 kg fob Exporthafen netto per 30 Tage. Einf. gew. Billets über 0,45% Kohlegehalt 230—290 Kr., prima Walzdraht über 0,65% Kohlegehalt 265—320 Kr., gew. Martineisen, Grundpreis 185—210 und gew. Lancashireisen, Grundpreis 290 Kr. (Die vier zuletzt genannten Notierungen verstehen sich per Tonne zu 1000 kg fob Ausfuhrhafen netto per 30 Tage.)

Die Kohlenverhandlungen mit Polen — Umlegung der englischen Kohlenpolitik? Es bestätigt sich jetzt, daß seit längerer Zeit schon zwischen Polen und Schweden Verhandlungen über eine Neuregulierung der polnischen Kohleneinfuhr nach Schweden im Gange sind, mit dem Ziel, den polnischen Gruben in ähnlicher Weise wie England eine bestimmte Quote der Einfuhr zuzusichern. Die letzte Besprechung hat soeben in Paris stattgefunden. Wie dazu verlautet, handelt es sich zur Zeit jedoch zunächst noch um Verhandlungen auf privater bzw. halböffentlicher Basis, ein direkter Auftrag amtlicher schwedischer Stellen soll zur Zeit nicht vorliegen. Schwedischerseits sind an den Besprechungen einige der wesentlichsten Kohlenimporteure beteiligt gewesen. In diesem Zusammenhang ist weiter zu hören, daß auch für Schweden die aus dem Vertrag mit

England sich ergebenden Abmachungen der Lieferung von 47% des gesamten Kohlenbedarfs aus England, ohne schwedisches Verschulden, in der bisherigen Laufzeit des Vertrages nicht eingehalten worden sind, wobei indessen darauf verwiesen wird, daß die Verrechnungen jeweils jährlich erfolgen. Englischerseits sollen neuerdings die verschiedenen Ungelegenheiten hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtung zu den skandinavischen Ländern gegenüber zu Erwägungen über eine Umlagerung der ganzen Kohlenpolitik geführt haben, da an einigen Märkten nicht unbeträchtliche Einbußen entstanden sind. Hauptveranlassung zu diesen Erwägungen ist die Tatsache gewesen, daß die polnische Kohle mehr und mehr mit der englischen in Wettbewerb tritt.

Eisenerzausfuhr im Januar auf Vorjahrsniveau. Die Erzverschiffungen der Grängesberg beliefen sich im Januar dieses Jahres auf 178 000 t gegen 180 000 t im gleichen Monat 1933. Im Vergleich zu den wesentlich günstigeren Verschiffungsziffern der letzten Monate des Jahres 1933 ergibt sich zwar eine beträchtliche Verringerung, doch ist in Betracht zu ziehen, daß während der ersten Monate in den letzten Jahren die Ziffern stets niedriger einsetzten, um dann im Laufe des Jahres anzusteigen. Im Januar 1932 z. B. wurden nur 150 000 t Eisenerz exportiert. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Ausfuhr ausschließlich über Oxelösund vorgenommen werden konnte, da der Hafen von Lulea aus saisonmäßigen Gründen geschlossen, und in Narvik zur Zeit ein Streik im Gange ist.

Verringerter Reingewinn der Reichsbank. Die schwedische Reichsbank weist für das Jahr 1933 einen Reingewinn von 10,6 Mill. Kr. auf gegen 14,5 Mill. Kr. im Jahre 1932 und 14,7 Mill. Kr. im Jahre 1931. Der Rückgang des Reingewinns ist in der Hauptsache durch wesentlich kleinere Rediskontierungen seitens der Banken verursacht worden. Ein weiterer Grund liegt in niederen Einnahmen infolge fallender Zinssätze. Aus dem Abschlußbericht der Bank ist von Interesse, daß sie für die aus den Ankäufen von Gold und Devisen entstehenden Kursdifferenzen zwischen Kaufs- und Buchungspreisen ein vorläufiges „Kursdifferenzkonto“ errichtet hat, das am Jahresschluß mit 103 Mill. Kr. ausgeglichen ist. Die Devisenreserven des Instituts hatten sich bis zum Jahresschluß auf 763 Mill. Kr. erhöht, während sie Ende des Jahres 1932 erst 462 Mill. Kr. und Ende 1931 rd. 302 Mill. Kr. betragen.

Erfindung eines neuen Gleichstrom-Transformators. Der schwedische Diplomingenieur Baltzar von Platen hat kürzlich einen neuen Gleichstrom-Transformator konstruiert, der dort in Fachkreisen erhebliches Aufsehen erregt hat und dem für das Radio- und elektrische Eisenbahnwesen, für Röntgenanlagen und für die Kraftstromüberführung besondere Bedeutung beigemessen wird. Man rechnet damit, daß die führenden Weltfirmen der elektrischen Branche sich für den Erwerb des Patents interessieren werden und nach den Andeu-

tungen des Erfinders scheinen Verhandlungen in dieser Richtung bereits im Gange zu sein.

Antrag auf schärfere Ausländerkontrolle. Im schwedischen Reichstag ist von konservativer Seite ein Antrag auf verschärfte Kontrolle der Einwanderung von Ausländern eingebracht.

Norwegen.

Außenhandel. Im Dezember 1933 betrug die norwegische Einfuhr wertmäßig 51,3 Mill. Kr. und die Ausfuhr 50 Mill. Kr. gegen 57,8 bzw. 61,6 Mill. Kr. in der entsprechenden Zeit des Vorjahres.

Somit ergibt sich nunmehr für das ganze Jahr 1933 eine Gesamteinfuhr von 663,3 Mill. Kr. gegen 690,4 Mill. Kronen des Jahres 1932 und eine Gesamtausfuhr von 557,7 Mill. Kr. gegen 568,6 Mill. Kr. im Jahre 1932. Der Einfuhrüberschuß ist daher von 121,8 auf 105,6 Mill. Kronen zurückgegangen und hat damit seit etwa 30 Jahren den niedrigsten Stand erreicht.

Auf der Ausfuhrseite ergibt sich im Vergleich mit 1932 eine Zunahme bei Kunstdünger von 38 auf 51 Mill. Kr., bei Metall von 70 auf 86 Mill. Kr., bei Erzen von 16 auf 20 Mill. Kr. Einen Rückgang weisen hingegen auf vor allem Holzveredlungserzeugnisse von 147 auf 128 Mill. Kr., Konserven von 32 auf 27 Mill. Kr., Fette und Öle von 33 auf 22 Mill. Kr. und Schiffe von 20 auf 10 Mill. Kr.

Auf der Einfuhrseite ist eine Zunahme der Rohstoffe auf Kosten der Fertigwaren zu verzeichnen. Eine Abnahme der Einfuhr ergibt sich ferner bei Lebensmitteln, Manufakturwaren und Gebrauchsartikeln.

Ueber die Verteilung des Außenhandels auf die einzelnen Länder liegen Ziffern bisher nur für die ersten neun Monate des Jahres 1933 vor. In dieser Zeit ist der Wert der Einfuhr aus den meisten europäischen Ländern zurückgegangen, während er aus den meisten überseeischen Ländern gestiegen ist. Den größten Rückgang zeigt die Einfuhr aus Deutschland, Rußland, den Vereinigten Staaten und Schweden. Andererseits ist die Einfuhr aus Holland infolge Schiffsankäufe um 5,7 Mill. Kr. gestiegen. Von andern Ländern haben Island, Italien, Kanada, Britisch-Indien und Japan größere Zunahme aufzuweisen. Für Großbritannien ist die Zahl fast unverändert. Die norwegische Einfuhr aus Großbritannien machte 22,5%, die Einfuhr aus Deutschland 20,8% der gesamten norwegischen Einfuhr aus, gegen 21,8% bzw. 21,4% in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Anteil Rußlands an der norwegischen Einfuhr betrug 2,44% gegen 3,26% und der Vereinigten Staaten 6,98% gegen 8,41%. Die Ausfuhr nach Großbritannien ist um 28,5 Mill. Kr. und nach Rußland um 13 Mill. Kr. zurückgegangen. Während sich hinsichtlich Großbritanniens 1932 Ein- und Ausfuhr annähernd die Waage hielten, ergab sich für 1933 (erste 9 Monate) ein großer norwegischer Einfuhrüberschuß. Verhältnismäßig stark zurückgegangen ist die Ausfuhr nach Dänemark, Frankreich, Portugal, Spanien, Argentinien und Britisch-Indien. Ein Teil dieses Rückganges wird aufgehoben durch die Ausfuhrzunahme nach anderen Ländern, und zwar stieg die Ausfuhr nach Deutschland um 5,9 Mill. Kronen, nach den Verein. Staaten um 6,55 Mill. Kr., nach Japan um 3,7 Mill. Kr., nach Schweden um 5,8 Mill. Kr., nach Finnland um 2,5 Mill. Kr. Ferner hat die Ausfuhr zugenommen nach Holland, Italien, Polen und Danzig.

Verlängerung des erhöhten Grundzolls für Äpfel und Birnen. Das Storting beschloß die Verlängerung des erhöhten Grundzolls auf frische Äpfel und Birnen von 0,40 Kr. je kg bis zum 18. 2. 34. Bei dem erhöhten Grundzoll handelt es sich um einen Saisonzoll, der nach dem Tarif nur bis Ende Januar gilt.

Haushaltvoranschlag 1934/35 ausgeglichen. Der von der Regierung im Storting eingebrachte Haushaltsvoranschlag für das Finanzjahr 1934/35 ist mit 397 Mill. Kr. gegen 373,5 Mill. Kr. des Voranschlages für das laufende Jahr 1933/34 ausgeglichen.

48 Mill. Kr. Einnahmen aus dem Walfang. Die letztjährige Walfangausbeute erbrachte 1,11 Mill. Faß Walöl, deren Bruttowert sich auf rund 48 Mill. Kr. stellte. Die immerhin nicht unbeträchtlichen Unkosten für Versicherung, Zinsen, Löhne, Feuerung usw. werden auf 20 bis 30 Mill. Kr. geschätzt.

Neues Fetterzeugnis. Von Faellesslagteriet, Oslo, wird in den nächsten Tagen ein neues Fetterzeugnis zum Braten unter dem Namen Bras-Stekefett in den Handel gebracht werden. Der Verkaufspreis wird sich im Einzelhandel auf nur 50 Oere das Pfund stellen.

Dänemark.

Außenhandel. Nach jetzt vorliegenden vorläufigen Ziffern belief sich Dänemarks Einfuhr im Jahre 1933 auf 1265 Mill. Kr. (i. V. 1142 Mill. Kr.), die Ausfuhr auf 1201 Mill. Kronen (i. V. 1136 Mill. Kr.), so daß das Jahr 1933 mit einem Einfuhrüberschuß von 64 Mill. Kr. abschließt gegen nur 6 Mill. Kr. im Jahre 1932. Für die letzten Jahre ergibt sich nunmehr für den dänischen Außenhandel folgendes Bild (in Mill. Kr.):

Dänemarks Außenhandel 1930—33

	Einfuhr	Ausfuhr		Unterschied
		inländ. Waren	ausländ.	
1933	1265	1151	50	— 64
1932	1142	1086	50	— 6
1931	1465	1260	73	— 132
1930	1729	1524	92	— 113

Die Ziffern der Tabelle zeigen, daß die bis zum Jahre 1932 festzustellende scharfe Abwärtsbewegung der Einfuhr wie der Ausfuhr im vergangenen Jahre deutlich zum Stehen gebracht und sogar durch eine leichte Aufwärtsbewegung abgelöst worden ist. Dabei ist jedoch bemerkenswert, daß sich die Ausfuhr nur um 6%, die Einfuhr jedoch um 11% erhöht hat. Hieraus erklärt sich auch der vom Jahre 1932 zum folgenden Jahre von 6 Mill. Kr. auf 64 Mill. Kr. angewachsene Einfuhrüberschuß, der dann weiter hauptsächlich in der zweiten Hälfte des vorigen Jahres sich stärker durchzusetzen begann. Die Stellung Deutschlands hat im vergangenen Jahre zwar noch eine leichte Schwächung erfahren, im ganzen ist aber die erfreuliche Tatsache festzustellen, daß eine Stabilisierung immer deutlicher wird, die durch ein langsames Ansteigen der dänischen Ausfuhr nach Deutschland ganz zweifellos günstig beeinflusst wird. Im übrigen sind die Verschiebungen im dänischen Außenhandel von geringerer Bedeutung. Bemerkenswert ist, daß Dänemarks Einfuhr aus Schweden im Jahre 1933 wesentlich höher gewesen ist als im Jahre 1932, und ebenso die Einfuhr aus Belgien bei gleichzeitig scharfem Absinken der dänischen Ausfuhr dorthin kräftig gestiegen ist. Der dritte wichtige Lieferant Dänemarks, die Verein. Staaten, konnte gleichfalls ein weiteres bedeutendes Absinken der Einfuhr verhindern, während die kleine Steigerung der dänischen Ausfuhr dorthin zunächst ohne Bedeutung ist.

Aufnahme der Ausfuhr von Äpfeln und Rosenkohl aus Odense nach Deutschland. Nach Meldungen aus Odense hat die dortige Verkaufsvereinigung der Gärtner vor einiger Zeit die Ausfuhr von Äpfeln nach Deutschland aufgenommen. Bisher sind etwa 35 Wagenladungen zum Versand gekommen. Jetzt ist beabsichtigt, in Kürze auch mit der Ausfuhr von Rosenkohl nach Deutschland zu beginnen.

Großhandelspreise weiter leicht anziehend. Der dänische Großhandelsindex erfuhr im Dezember 1933 eine Erhöhung auf 129 gegen 128 im November und 117 im Januar. Von den Einzelgruppen hat sich der Index für Futtermittel besonders stark erhöht, und zwar von 99 auf 104. Pflanzliche Lebensmittel stiegen von 94 auf 96, Düngemittel von 93 auf 94, Textilien und Konfektion von 198 auf 199, sowie Häute, Leder und Felle von 123 auf 124. Rückläufig dagegen waren in der Hauptsache wieder tierische Lebensmittel (Butter) von 111 auf 108, während Brennmaterialien mit 130, Metalle und Metallwaren mit 183, Kalk, Zement und andere Baustoffe mit 175, Holz und Papier mit 152 sowie chemisch-technische Waren mit 159 unverändert blieben.

Im Verhältnis der Großhandelspreise von Einfuhr- und Ausfuhrwaren ist wiederum eine starke Verschiebung eingetreten. Während im November die Spanne zwischen diesen beiden Gruppen nur noch 20 betrug, war sie im Dezember auf 26 gestiegen.

Für das ganze Jahr 33 ergibt sich nunmehr ein Durchschnitt des Großhandelsindex von 125, während er sich für das Jahr 32 noch auf 117 belief.

Lettland.

Die Bank von Lettland 1933. Der Rat der Bank von Lettland hat sich in seiner letzten Sitzung mit der Tätigkeit der Bank im Jahre 1933 beschäftigt, worüber Direktor Wanag Bericht erstattete. Nach seinen Mitteilungen müssen im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 2.236.000 Lat zur Abschreibung gelangen, darunter in der Rigaer Zentrale rund 1 Mill. Lat. Besonders große Verluste sind in Lettgallen ent-

standen. In vielen Fällen sei die Bank noch im Besitz von Sicherheiten, so daß die vorgesehenen Abschreibungen noch keinen endgültigen Verlust bedeuten. Infolge der Herabsetzung des Zinsfußes sind die Einnahmen der Bank im Jahre 1933 auf 6,7 Mill. Lat gesunken gegenüber 7,4 Mill. im Jahre 1932. Die Rückzahlungen auf bereits abgeschriebene Summen betragen 1,1 Mill. Lat. Die Bruttoeinnahmen der Bank betragen insgesamt 8,8 Mill. Lat gegenüber 10,2 Mill. Lat im Jahre vorher. Der voraussichtliche Reingewinn für 1933 beträgt 1,6 Mill. Lat gegenüber 1,3 Mill. im Jahre 1932. Zu erwähnen ist, daß der Gewinn der Bank aus Valutaoperationen von 250 000 Lat 1932 auf 500 000 Lat im Berichtsjahre gestiegen ist. Die Verwaltungskosten betragen insgesamt 3 Mill. Lat und haben sich im Vergleich zu 1932 kaum verändert.

Zollbehandlung nicht besonders genannter chemischer Erzeugnisse für technische Zwecke. Laut Verordnung vom 19. 1. 34 sind folgende chemische Erzeugnisse vom 23. 1. 34 ab nach Artikel 112 Punkt 9 b zu verzollen:

Diacetonal-Alkohol (hergestellt von Lehmann, Voß & Co. G. m. b. H., Hamburg),

Organisches Superoxyd (hergestellt von Farb- und Gerbstoffwerken Karl Flesch jun., Frankfurt a. M.),

Appreturmittel (hergestellt von Farb- und Gerbstoffwerken Karl Flesch jun., Frankfurt a. M.).

Schwierigkeiten bei den lett-englischen Handelsvertragsverhandlungen. Die Verhandlungen Lettlands mit England sind auf vorläufig unüberwindbare Schwierigkeiten gestoßen. Bisher ist bekannt geworden, daß die englische Regierung die Forderung erhebt, daß Lettland 94% seines Steinkohlenbedarfs und 68% des Bedarfs an Koks in England decken soll. Ferner wird eine Ermäßigung der lett-ländischen Zölle auf Textilien und eine Milderung der Einfuhrbeschränkungen gegenüber England verlangt. Demgegenüber sieht sich die englische Regierung nicht in der Lage, Lettland größere Sicherheiten in bezug auf den Absatz lett-ländischer Exportwaren auf dem englischen Markt zu geben, als den übrigen Staaten, mit denen in letzter Zeit englischerseits Verträge abgeschlossen worden sind. Dies würde jedoch für Lettland im Falle der Einführung weiterer Kontingentierungen in England eine wesentliche Verminderung des Butter- und Baconabsatzes bedeuten. Die bisherigen Verhandlungen haben ergeben, daß England die Absicht hat, mit Lettland einen Vertrag auf der gleichen Grundlage wie mit Dänemark, Norwegen und Finnland abzuschließen. In den neuen Verträgen haben diese Staaten bekanntlich bindende Verpflichtungen hinsichtlich der Abnahme englischer Waren übernommen, ohne jedoch für ihren Export nach England entsprechende Sicherheiten zu erlangen.

Danziger Bergungsdampfer im Windauer Hafen. Nachdem die estländische Bergungsgesellschaft „Nara“ ihre Stationen an der lett-ländischen Küste aufgegeben hat, ist mit der Danziger Bergungsgesellschaft ein Abkommen getroffen worden, wonach der neuzeitig eingerichtete Dampfer „Krantor“ im Windauer Hafen stationiert wird.

Abänderung zum Gesetz über die Ausmessung von Schiffen. Der letzte Satz des § 2, Abs. 2 des Gesetzes über die Ausmessung von Schiffen (Gesetzbl. 16 v. J. 1923) erhält nach dem Gesetz vom 22. 1. 34 nachstehende Fassung:

„Schiffe derjenigen Auslandstaaten, welche lett-ländische Schiffsmeßbriefe nicht anerkennen, können beim Anlaufen lett-ländischer Häfen nach den für lett-ländische Schiffe geltenden Bestimmungen vermessen werden, wobei solchen Schiffen zur Berechnung der in lett-ländischen Häfen zu entrichtenden Hafensteuern und Abgaben ein lett-ländischer Schiffsmeßbrief auszureichen ist.“

Estland.

Fortsetzung der Handelsvertragsverhandlungen mit Großbritannien. Die estländische Gesandtschaft hat in London die Verhandlungen über den Abschluß eines Handelsvertrags mit England, die vor Weihnachten unterbrochen wurden, wieder aufgenommen, nachdem die estländische Regierung ihren Vertretern ergänzende Richtlinien erteilt hatte. Gegenwärtig steht im Mittelpunkt der Verhandlungen die Frage der Einfuhr britischer Textilwaren und Kohle nach Estland.

Butterausfuhr im Januar. Im Januar 1934 sind aus Estland insgesamt 6761 Faß Butter ausgeführt worden gegen 6505 Faß im selben Monat des Vorjahres. Somit weist der Butterexport eine Zunahme von 3,8% auf. Die Butterausfuhr verteilt sich fast zu gleichen Mengen zwischen Deutschland und England. In andere Staaten sind nur 3,5% der gesamten Ausfuhrbutter ausgeführt worden.

Maßnahmen gegen die Kapitalflucht. Die Regierung hat die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Bekämpfung der Kapitalflucht (Staatsanzeiger Nr. 1 — 1934) bestätigt, die folgenden Wortlaut haben:

§ 1. Die Besitzer oder Verwaltungen von Handelsunternehmen I. Kategorie — ausgenommen die Kreditinstitutionen und Versicherungsgesellschaften —, sowie von Industrieunternehmen I., II. und III. Kategorie, desgleichen die verantwortlichen Leiter der hiesigen Filialen ausländischer Unternehmen sind verpflichtet, dem Wirtschaftsminister spätestens zum 25. 2. 34 Angaben zu machen:

1. a) über die Verpflichtungen des Unternehmens gegenüber im Auslande befindlichen Personen und Unternehmen, im Inland befindlichen Filialen ausländischer Unternehmen, sowie in Estland befindlichen ausländischen Staatsangehörigen nach dem Stand vom 1. 1. 34, wobei die Verpflichtungen eigenen Aktionären und Teilhabern, sowie ehemaligen Besitzern, Verwaltungszolidern und verantwortlichen Leitern gegenüber gesondert anzugeben sind.

b) das Jahr des Entstehens obgenannter Verpflichtungen, ihre Grundlagen und Ursachen; falls die Verpflichtungen inzwischen abgeändert oder erneuert worden sind, auch Datum über ihre Neuregelung;

c) die wesentlichen Bedingungen der Abtragung der Schulden, ihrer Zinsen, Garantien und anderen zusätzlichen Verpflichtungen;

2. Ueber die im Auslande befindlichen Vermögenswerte des Unternehmens, sowie über die Forderungen gegenüber ständig im Auslande befindlichen Personen, nach dem Stand des 1. 1. 34.

Der Angabe unterliegen nicht Verpflichtungen und Forderungen, deren Summen hinsichtlich jeder einzelnen Person 5000 Kronen, nicht übersteigen, sowie Vermögenswerte, die nicht höher sind, als 5000 Kronen.

Der Wirtschaftsminister hat das Recht, Unternehmen einzeln oder nach Arten von der Angabe aller oder einzelner in diesem Paragraph vorgesehener Daten zu befreien, sowie die Fristen betr. Einlieferung der Angaben zu verlängern.

§ 2. Der Wirtschaftsminister hat das Recht, die im § 1 genannten Unternehmen zu verpflichten, zu einer von ihr festgesetzten Frist ergänzende und erläuternde Daten zu den auf Grund des § 1 vorzustellenden Angaben einzureichen. Desgleichen ist der Minister berechtigt, von den genannten Unternehmen zu einer bestimmten Frist Angaben darüber zu verlangen, unter welchen Bedingungen sie aus dem Auslande Rohstoffe gekauft und ihre Erzeugnisse ins Ausland verkauft haben.

§ 3. Personen, die entgegen den Bestimmungen vorstehender Verordnung die erforderlichen Angaben nicht fristgemäß einreichen, oder wissentlich falsche Angaben machen, werden auf Grund des § 2 des Gesetzes über die Bekämpfung der Kapitalflucht (Staatsanzeiger Nr. 1 — 1934) bestraft.

§ 4. Vorstehende Verordnung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Rückgang der Wechselpröteste im Jahr 1933. Im Laufe des vorigen Jahres sind nach Angaben des staatlichen statistischen Zentralbüros insgesamt 38 423 Wechsel für 7 Mill. Kronen protestiert worden, gegen 64 409 Wechsel im Gesamtbetrage von 11,7 Mill. Kronen im Jahr 1932.

Litauen

und autonomes Memelgebiet.

Schiffahrt. Im Hafen Memel zeigte der Verkehr in den beiden letzten Monaten 1933 folgendes Bild:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
November	86	89 900	97	98 700
Dezember	59	25 877	69	27 226

Litauisch-lett-ländischer Wettbewerb um den Transitverkehr mit der UdSSR. Obwohl in den letzten Wochen zwischen Litauen und Lettland Abkommen über die Transitfrachten zustande gekommen sind, setzt die litauische Eisenbahnverwaltung, wie von der lett-ländischen Presse behauptet wird, die Tarife auf den Strecken, die als Wettbewerbslinien des lett-ländischen Verkehrs anzusehen sind, wieder herab, vor allem, um den sowjetischen Warendurchgang von Riga, Windau und Libau nach Memel abzuführen.

Die letzte litauische Tarifermäßigung für Holz beläuft sich auf 20 bis 55% und übertrifft damit nicht unwesentlich

die Zugeständnisse, die Lettland im neuen Transitabkommen der UdSSR. gewährt hat. Der Versand von Balken und Klötzen nach Memel ist gegenwärtig umfangreicher als der nach den lettischen Häfen. Die Presse Litauens und Lettlands spricht bereits seit Wochen von dem Beginn eines litauisch-lettischen Transitkampfes.

Um die Einführung neuer Lizenzen. Wie aus gut unterrichteter Quelle verlautet, hat die litauische Regierung beschlossen, die Einführung der neuen Importlizenzen bis zum Abschluß der Verhandlungen mit England zurückzustellen. Die litauische Handelsvertragsdelegation ist bereits nach London abgereist.

Zementzufuhr 1934. Die litauische Lizenzkommission hat beschlossen, im Jahre 1934 die Zufuhr von Zement auch aus solchen Staaten zu gestatten, mit denen Litauen keinen Handelsvertrag hat. Die aus solchen Ländern eingeführte Zementmenge darf allerdings 25 Proz. der Zementzufuhr des Jahres 1932 nicht überschreiten.

Neue Wechselformulare. Auf Beschluß des litauischen Ministerkabinetts werden die bisher üblichen Wechselformulare aus dem Verkehr gezogen und statt dessen neue Wechselformulare eingeführt. Nicht gebrauchte alte Formulare können bis zum 1. März d. J. eingetauscht werden.

Freie Stadt Danzig.

Danzigs Schiffsverkehr im Januar 1934. Im abgelaufenen Monat Januar stellte sich die Zahl der in den Danziger Hafen eingelaufenen Schiffe auf 396 mit 277 543 Nrgt. gegenüber 428 Schiffen mit 296 344 Nrgt. im Dezember 1933; im Ausgang waren es 396 Schiffe mit 284 166 Nrgt. gegenüber 420 Schiffen mit 288 002 Nrgt. Es konnte also das Niveau des Dezemberverkehrs nicht voll aufrecht erhalten werden, sondern war im Eingang um 19 000, im Ausgang um 4000 Registertonnen geringer. Gegenüber dem Januar 1933 ist dagegen eine Zunahme um 52 000 To. im Eingang und um 73 000 To. im Ausgang zu verzeichnen. Was die Flagge anbelangt, so steht Deutschland wieder weitaus an erster Stelle mit 146 Schiffen und 73 260 Nrgt.; an zweiter Stelle folgt Schweden mit 75 Schiffen und 43 411 und an dritter Stelle Dänemark mit 71 Schiffen und 47 632 Nrgt. Im Passagierverkehr sind im Januar im Eingang 79 Personen registriert worden, die in der Hauptsache aus London kamen, während im Ausgang diesmal keine Meldungen vorliegen.

Belebung der Weichelschiffahrt im Jahre 1933. Der Schiffsverkehr auf der Weichsel hat im Jahre 1933 folgenden Umfang gehabt: Es gingen auf der Weichsel von Danzig durch die Einlager Schleuse zu Berg insgesamt 6108 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 699 348 to. In der umgekehrten Richtung kamen auf der Weichsel zu Tal 7216 Schiffe mit einer Gesamttragfähigkeit von 720 022 to. Zu Berg wurden im Jahre 1933 167 722 to. befördert, zu Tal kamen Güter im Gewicht von 308 844 to.

Gegenüber dem Vorjahre hat die Weichelschiffahrt im Jahre 1933 eine wesentliche Belebung erfahren. Im Jahre 1932 waren 135 523 to. zu Berg, 202 239 to. zu Tal befördert worden.

Es verdient in diesem Zusammenhang besondere Beachtung, daß im Jahre 1933 der Verkehr auf der Weichsel durch den Danziger Hafen nach dem polnischen Nachbarhafen Gdingen eine erhebliche Verstärkung erfahren hat. So sind allein von den im Jahre 1933 auf der Weichsel zu Tal gegangenen Warentransporten 61 728 to. nach Gdingen gegangen, wovon allein 58 299 to. auf Zucker entfielen.

Vor den neuen Wirtschaftsverhandlungen mit Danzig. Die im Dezember 33 gelegentlich des letzten Warschauer Besuchs des Danziger Senatspräsidenten Rauschning in Aussicht genommenen unmittelbaren Verhandlungen zwischen der polnischen Regierung und dem Danziger Senat über die Regelung der Frage der Einfuhr von Danziger Erzeugnissen in das polnische Staatsgebiet begannen am Dienstag, den 6. 2. 34 in Warschau. Eine amtliche Verlautbarung über den gegenwärtigen polnischen Standpunkt in dieser Frage ist nicht erfolgt. Die gesamte Regierungspresse hat auch darauf verzichtet, die polnische Verordnung vom 15. 1. 34, durch welche die Einfuhr von im Danziger Freistaat erzeugten Lebensmitteln nach Polen verboten worden ist, zu kommentieren. Die an den polnischen Wirtschaftsbeziehungen zu Danzig interessierten Warschauer Kreise erblicken in diesem Verbot, das noch nicht restlos durchgeführt zu werden scheint, in erster Linie eine Druckmaßnahme, welche die Danziger Abordnung zu den bevorstehenden

Verhandlungen nachgiebiger stimmen soll. Andererseits aber hört man in gut unterrichteten Warschauer Kreisen die Behauptung, daß die letzte Genfer Fühlungsnahme zwischen Danzig und Polen die Aussichten auf eine Verständigung in dieser Frage entschieden verbessert habe.

Polen.

Deutsch-polnische Verständigung. Die Polnische Telegraphen-Agentur teilt mit: Im Verlaufe der in Warschau geführten deutsch-polnischen Verhandlungen, deren Zweck die Liquidierung des seit Jahren bestehenden Zollkrieges ist, wurde in einer Reihe von Fragen eine Verständigung erreicht. Ueber die noch offenen Fragen werden die Verhandlungen weitergeführt, wobei auf beiden Seiten das Bestreben besteht, möglichst bald zur Uebereinstimmung der gegenseitigen Ansichten zu gelangen. Das deutsch-polnische Protokoll über die Nichtanwendung besonderer Kampfmaßnahmen im gegenseitigen Güterverkehr, also das sog. „Provisorium“, ist durch einen Notenaustausch bis zum 1. März verlängert worden. Bis zu diesem Termin bleibt es also bei der bisherigen Regelung.

Das deutsch-polnische Luftverkehrsabkommen von 1929 in Kraft getreten. In Warschau ist am 31. 1. 34 der Austausch der Ratifikationsurkunden zum deutsch-polnischen Luftverkehrsabkommen von 1929 erfolgt. Das Abkommen ist damit in Kraft getreten. Damit ist auch eine der Vorbedingungen für die Inkraftsetzung des deutsch-polnischen Streckenabkommens für den Linienflugverkehr vom 21. 1. 34 geschaffen. Wie verlautet, wird nun auch das letztere Abkommen in kürzester Zeit die Unterschriften des polnischen Verkehrsministers und des Reichsluftfahrtministers erhalten und damit gleichfalls in Kraft treten.

Zollfreie Einfuhr zerschnittener eiserner Trommeln. Eiserner Trommeln können auf Grund des § 15 der Zollordnung zollfrei eingelassen werden, wenn sie unter amtlicher Aufsicht durch Zerstückelung vernichtet werden. Ein zweimaliges Durchschneiden der Trommel, kreuz und quer, d. h. in vier Teile, ist eine ausreichende Vernichtung der Ware.

Polnisch-englischer Kampf auf den skandinavischen Märkten. Der scharfe Kampf zwischen der polnischen und englischen Kohle um das skandinavische Absatzgebiet ist am deutlichsten aus der Gegenüberstellung der Ausfuhrziffern der beiden Staaten in den Jahren 1933 und 1932 zu ersehen. Im Jahre 1933 wurden in die skandinavischen Länder von Polen 4,4 Mill. to Kohle ausgeführt, von England 6,2 Mill. to. Während die englische Kohlenausfuhr gegenüber dem Jahre 1932 um 31,5 Prozent gestiegen ist, ist diejenige Polens um 18,9 Prozent gesunken. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

	Kohlenausf. aus England		Kohlenausf. aus Polen	
	1933 in Mill. to	Zu. bzw. Abn. gegenüber 1932 in %	1933 in Mill. to	Zu- bzw. Abn. gegenüber 1932 in %
nach:				
Schweden	1,9	+ 45,3	2,3	- 13,6
Norwegen	0,9	+ 13,7	0,8	- 9,7
Dänemark	2,8	+ 36,8	0,7	- 45
Finnland	0,47	- 0,2	0,43	+ 19,5

Mithin hat die polnische Kohlenausfuhr nur nach Finnland zugenommen, während sie nach den anderen skandinavischen Ländern zurückgegangen ist, besonders stark nach Dänemark. Demgegenüber ist der englische Kohlenexport nach Schweden, Norwegen und Dänemark stark gestiegen, während sich der Export nach Finnland ungefähr auf dem Niveau von 1932 hielt.

Was die polnische Kohlenausfuhr nach anderen Ländern anbetrifft, so haben 1933 Belgien und Holland größere Mengen polnischer Kohle bezogen als im Vorjahre, beträchtlich stieg die Ausfuhr nach Irland, Italien und Alger. Als neue Abnehmer sind hinzugekommen, Griechenland, Jugoslawien, Gibraltar, Aegypten, die Türkei und Britisch-Indien.

Immer weiteres Steigen der Arbeitslosigkeit. Die Zahl der amtlich registrierten Arbeitslosen in Polen ist in der vierten Januarwoche um weitere 12 100 auf insgesamt 400 000 Mann gestiegen, von denen 100 000 allein auf Ostoberschlesien entfallen. Vor einem Jahre, am 31. 1. 33, sind in Polen nur erst 270 000 Arbeitslose registriert worden.

Die seit Monaten fortdauernde Zunahme der Arbeitslosigkeit in Polen, die den von amtlicher Seite zur Schau getragenen Konjunkturoptimismus schlagend zu widerlegen

scheint, wird von der Presse in der Hauptsache auf die Stilllegung vieler in der Industriestatistik nicht berücksichtigter Mittel- und Kleinbetriebe zurückgeführt.

Rußland.

Kein festes russisches Bestellprogramm für 1934. Wie „Die Ostwirtschaft“ berichtet, hat es den Anschein, als wenn ein festes russisches Bestellprogramm für 1934 weder für Deutschland noch für das übrige Ausland aufgestellt worden ist. Vielmehr scheint man zu beabsichtigen, den laufenden Bedarf von Fall zu Fall zu bestimmen, je nach dem Fortschreiten der Arbeiten in Rußland und der Notwendigkeit der Vervollkommnung der einzelnen Anlagen. Die Russen wollen keine neuen Verpflichtungen übernehmen, ohne die Gewißheit zu haben, daß diese Verpflichtungen restlos und fristgemäß beglichen werden können. In der Tat dürfte hinsichtlich der Auslandsbestellungen die finanzielle Lage Rußlands ausschlaggebend sein, die ihrerseits hauptsächlich davon abhängt, ob die Sowjetunion ihre Ausfuhr in dem erstrebten Umfange wird steigern können. Deutschland hat auf diesem Gebiet mit allen Mitteln den russischen Geschäftspartner unterstützt und soweit nur möglich nach dem bewährten Grundsatz „Kauft beim Kunden“ gehandelt. Der Rußland-Ausschuß der Deutschen Wirtschaft tritt nach wie

vor für einen gesteigerten Absatz russischer Waren in Deutschland überall da ein, wo der Bedarf durch deutsche Erzeugnisse, wie bei Erdölzeugnissen, Asphalt, Rauchwaren usw. nicht oder nur teilweise gedeckt werden kann.

Aufhebung der amerikanischen Einschränkungen des Sowjetimports. Das amerikanische Schatzamt hat die bisher bestehenden Beschränkungen für die Einfuhr von Sowjetholz, sowie die „Antidumpingzölle“ auf Sowjetzundhölzer aufgehoben. Auch das Verbot der Einfuhr von russischem Gold ist aufgehoben worden.

Die vier Streitpunkte bei den englisch-russischen Handelsvertragsverhandlungen. Die nach Moskau verlegten englisch-russischen Handelsvertragsverhandlungen verlaufen nach wie vor stockend. Es handelt sich gegenwärtig um vier Streitpunkte, die den Abschluß eines Handelsvertrages verzögern. Diese Punkte erstrecken sich auf die Lena Goldfields-Frage, die Charterung englischer Tonnage durch Rußland, den Bezug englischer Heringe durch die Sowjetregierung und die Torgsin-Valutafrage. Im Gegensatz zu den Russen will England eine endgültige Regelung aller dieser strittigen Fragen herbeiführen. In englischen Regierungs- und Wirtschaftskreisen hat offenbar die russische Verzögerungstaktik, die immer wieder in der Einholung neuer Instruktionen durch die Sowjetdelegation zum Ausdruck kommt, stark verstimmt.

Finnland

Schwierigkeiten bei der Durchführung des finnlandisch-englischen Steinkohlenvertrages. Nach der finnischen Zollstatistik wurden im Dezember 126 526 to Steinkohlen, 215 to Schmeldekohlen und 50 to Anthrazit nach Finnland eingeführt. Diese Mengen verteilen sich wie folgt: von Polen 62 955 to, von England 59 661 to und von Deutschland 3910 to. Aus diesen Angaben geht hervor, daß das englische und das deutsche Kontingent zusammen nur etwa die Hälfte der Gesamtmenge ausmachen, während das englische Kontingent laut Vertrag zwischen Finnland und England 75% der Gesamtmenge ausmachen müßte. Von Prof. Brax, dem Vorsitzenden des finnländischen Kohleneinfuhr-Kontrollausschusses wird betont, daß die starke Einfuhr polnischer Kohlen auf den Preisunterschied in erster Linie zurückzuführen ist. Polnische Industriekohlen kosten augenblicklich 15/— sh cif Helsingfors, während sich der Preis für englische auf 19/— sh per to cif Helsingfors stellt.

Außerdem sind die finnländischen Käufer mit der Lieferung aus England nicht zufrieden. Zwangsmaßnahmen zur Regulierung der Steinkohleneinfuhr in Finnland erscheinen somit unvermeidlich und die finnländische Regierung hat die Frage bereits zur Diskussion aufgenommen. Bekanntlich haben auch Dänemark und Norwegen zu Zwangsmaßnahmen greifen müssen, um die in den mit England abgeschlossenen Handelsverträgen garantierten Steinkohlenquoten durchzuführen. Ob man in Finnland diese Frage durch ein Lizenzsystem oder durch Valutarestriktion regeln wird, kann augenblicklich noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

Starke Erhöhung der Sperrholzausfuhr von Finnland nach Deutschland im Jahre 1933. Die Sperrholzindustrie Finnlands hatte im vergangenen Jahre einen recht lebhaften Export zu verzeichnen. Während die Ausfuhrmengen 1932 80 648 to betragen, stiegen diese 1933 auf 95 919 to. Besonders bemerkenswert ist die Steigerung der Sperrholzausfuhr nach Deutschland. Deutschland kaufte 1931 3037 to, 1932 4077 to und 1933 11 858 to.

Gesetz über Ursprungsbezeichnung. Am 10. 1. 34 wurde folgendes Gesetz vom Reichstag beschlossen, das die Pflicht zur Anbringung von Ursprungsbezeichnungen auf eingeführten Waren regelt:

Die Regierung ist ermächtigt, anzuordnen, daß namentlich genannte, vom Ausland nach Finnland eingeführte und zum Verkauf in Finnland bestimmte Waren oder deren Umhüllungen, bevor sie von der Zollüberwachung befreit werden, mit Ursprungsbezeichnung versehen sein müssen, aus der sich das Herstellungs- oder Ursprungsland der Ware ergibt.

Das oben gesagte gilt nicht nur für Rohwaren und auch nicht für Halbfabrikate.

Die Ursprungsbezeichnung darf von einer Ware, die mit der erforderlichen Bezeichnung versehen, von der Zollüberwachung befreit worden ist, bei einem Verkauf der Ware im Groß- oder im Kleinhandel nicht entfernt werden. Auch

darf niemand eine Ware, die der Verpflichtung zur Ursprungsbezeichnung unterworfen ist, zum Verkauf anbieten oder verkaufen, von welcher die Ursprungsbezeichnung mit seinem Wissen entfernt worden ist.

Die Behörden, welchen die Aufgabe anvertraut ist, die Beachtung dieses Gesetzes und der auf Grund desselben ausgefertigten Vorschriften und Bestimmungen zu überwachen, sind befugt, alle Lager unbehindert zu prüfen, in welchen Waren der oben genannten Art aufbewahrt werden.

Vorschriften über Inkrafttreten des Gesetzes und Verstöße gegen dasselbe werden noch erlassen.

Zur Einführung des Ursprungsbezeichnungszwangs. Das Handels- und Industrieministerium hat um Anfertigung einer Liste gebeten, die Waren enthalten soll, die nach Ansicht der Handelskammer von dem Gesetz über Ursprungsbezeichnung von Einfuhrwaren vom 10. 1. 34 betroffen werden müßten. Die Liste wird von einem für diesen Zweck eingesetzten Sonderausschuß, der sich aus den Herren Direktor V. Mattinen, Magister Walter Rydman und Direktor V. M. J. Viljanen zusammensetzt, aufgestellt. Wegen der in vieler Hinsicht fehlerhaften finnländischen Handelsstatistik hat die Helsingforser Handelskammer in einer Eingabe die Zentralhandelskammer aufgefordert, sofort mit der Regierung zu überlegen, wie eine Abänderung der Zollstatistik durchgeführt werden kann.

Zollbehandlung von Kleie. Der Staatsrat hat unter Aufhebung verschiedener früherer Beschlüsse am 25. 1. 34 angeordnet, daß als Kleie nach Tarifnummer 49 des Zollarifs folgende, bei der Vermahlung von Roggen und Weizen als Beiprodukte gewonnenen Futtermittel verzollt werden sollen:

a) Roggenkleie, deren natürlicher Aschengehalt 4,5% ihrer Trockensubstanz übersteigt, ebenso Weizenkleie und Weizenfuttermehl, deren natürlicher Aschengehalt 3,6% ihrer Trockensubstanz übersteigt.

b) Roggenfuttermehl, dessen natürlicher Aschengehalt 3,2 bis 4,5% seiner Trockensubstanz ausmacht, und Weizenfuttermehl, dessen natürlicher Aschengehalt 3,2 bis 3,6% seiner Trockensubstanz ausmacht, sofern sie nicht mit mineralischen Stoffen vermischt und in der von der Oberzolldirektion vorgeschriebenen Weise gefärbt sind.

Da die Verordnung vom 31. 8. 33 durch den neuen Beschluß nicht berührt wird, gelten für die meistbegünstigsten Länder, zu denen Deutschland gegenwärtig nicht gehört, die günstigeren Vorschriften des erwähnten Abkommens.

Sowjetrußland bestellt erneut für 41,5 Mill. Fmk. Waren. Die sowjetrussische Handelsdelegation in Helsingfors hat in der letzten Zeit für etwa 41,5 Mill. Fmk. Waren in Finnland bestellt. Außer den bei der Crichton-Vulkan-Werft in Abo bestellten Bugsierbooten, Baggern und Zentrifugalpumpen wurden folgende Bestellungen vergeben: an Tammerfors Linne- und Jernmanufaktur, Tammerfors, eine Sperrholz-

presse, an Vuoksenniska A. B. ein Auftrag über 20 Mill. Fmk. verschiedene Artikel; ferner wurde Zellulose, Bootsmotoren, elektrische Apparate in Finnland bestellt. Die Bestellungen an Rindvieh, Butter, Käse, Milch, Sahne usw. belaufen sich auf etwa 6 Mill. Fmk.

Werbewoche für die einheimische Industrie. Die finnländischen Zeitungen bringen einen Aufruf von 72 bekannten Persönlichkeiten der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft und anderer Wirtschaftsgebiete zur Teilnahme an der vom Verein „Einheimische Arbeit“ (Kotimainen Työ r. y., Helsingfors) vom 25. 2. bis 3. 3. d. J. veranstalteten **Werbewoche der einheimischen Industrie.** Es heißt in dem Aufruf u. a., daß Finnland die Wirtschaftskrise verhältnismäßig günstig hat überwinden können und daß die Kaufkraft gewachsen sei. Die ausländische Konkurrenz stände aber in Bereitschaft, um diese gesteigerte Kaufkraft auszunutzen, gerade in den Augenblick, wo man in den konkurrierenden Ländern versucht, die Einfuhr der finnländischen Exportwaren und den Absatz der Landwirtschaftsprodukte immer mehr zu verringern. Die beste Waffe wäre ein starkes „aktives wirtschaftliches Nationalbewußtsein“. Diese Waffe könnten selbst die stärksten Nationen Finnland nicht rauben. Die Devise für die bevorstehende Werbewoche für die einheimischen Erzeugnisse müsse sein: „Die Erzeugnisse der einheimischen Arbeit sollen in eigenen Lande verbraucht und anerkannt werden!“

Sanierung der Helsingfors Aktiebank, Helsingfors. „Helsingfors Aktiebank“ hat in für die Öffentlichkeit und

die Aktionäre überraschender Weise eine gründliche Sanierung beschlossen. Um eine große Zahl schlechter Kredite abschreiben zu können, wird das Aktienkapital von bisher 262,5 Mill. Fmk. auf die Hälfte und der Reservefond von 100 auf 65 Mill. Fmk. abgeschrieben. Das Eigenkapital der Bank vermindert sich dadurch um etwa 166 Mill. Fmk.

Zwei neue Kartoffelmehlfabriken. Der Bau von zwei neuen Kartoffelmehlfabriken, und zwar Pohjanmaan Peruna Oy und Lounais-Suomen Peruna Oy ist vorgesehen. Man berechnet deren jährlichen Kartoffelverbrauch auf 5—6 Mill. kg pro Fabrik. Die ganze Maschinenanlage wird im Lande hergestellt. Da bereits drei Kartoffelmehlfabriken im Lande bestehen, werden mit den geplanten zwei neuen zusammen fünf Kartoffelmehlfabriken in Finnland sein und ihre Produktion ist vollkommen genügend, um den einheimischen Bedarf an Kartoffelmehl zu decken. Im Jahre 1933 wurden noch 2 689 314 kg (von Deutschland 19 058 kg) Kartoffelmehl nach Finnland eingeführt.

Zellulosefabrik in Jakobstad gegründet. Die Firma Wilh. Schaumann Aktiebolag in Jakobstad hat Vorbereitungen getroffen zum Bau einer Zellulosefabrik in Jakobstad. Zu diesem Zweck hat man eine Gesellschaft unter dem Namen Jakobstads Cellulose Aktiebolag mit einem Aktienkapital von 20 Mill. Fmk. gegründet. Die beabsichtigte Jahresproduktion soll 30 000 t Zellulose betragen. Das Rohmaterial soll Tannenprops sein. Der Jahresbedarf an Rohmaterial wird auf 180 000 cbm geschätzt.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1934 tritt der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, der Erläuterungen sowie Berichtigungen. Außerdem sind alle bis einschließlich 22. Januar 1934 veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen im Nachtrag enthalten.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II a (Allgemeine Bestimmungen für die Ausnahmetarife des Heftes C II b). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1934 wurde der Nachtrag 1 herausgegeben. Gleichzeitig wurde zum Heft C II a ein Anhang herausgegeben.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Oesterreichischer Güterverkehr, Teil II, Heft 2 (Allgemeiner Wagenladungsverkehr mit mittel-, nord- und ostdeutschen Bahnhöfen). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1934 wurde vorgenannter Verbandtarif neu eingeführt. Mit Ablauf des 31. Januar 1934 trat der Deutsch-Oesterreichische Güterverkehr, Teil II, Heft 2 (Allgemeiner Wagenladungsverkehr im Durchgang durch die Tschechoslowakei) außer Kraft.

Deutsch-Oesterreichischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenbahnhöfen); Anhang zum Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 6. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1934 wurde unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Anhangs ein neuer Anhang herausgegeben.

Deutsch-Rumänischer Gütertarif Teil II. Die Geltungsdauer vorgenannten Tarifs wurde bis zum 28. Februar 1934 verlängert.

Güterverkehr mit Rumänien, Gütertarif Teil I. Die Geltungsdauer vorgenannten Tarifs wurde bis zum 28. Februar 1934 verlängert.

c) Ausländische Tarife.

Polnisch-Rumänischer Eisenbahnverband für den Verkehr mit den Seehäfen Gdynia und Danzig. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1934 wurde Teil I (Besondere Zusatzbestimmungen zum L.Ü.G. und tarifarische Bestimmungen) und Teil II (Kilometerzeiger, Artikelverzeichnis und Artikeltarife) neu herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsnamen wurden wie folgt geändert:

von:	auf:	am:
Oberhausen	Oberhausen Hbf.	27. 1. 1934
Oberstein-Idar	Idar-Oberstein	1. 2. 1934
Weddel	Weddel (Braunschw.)	1. 2. 1934.

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

Verkehr mit	a) Erhebungskurs		b) Versandüberweisungskurs	
ab 1. Februar 1934				
Österreich	1 Schilling =	47,3 Rpf.	1 RM. =	2,12 Schilling
d. Tschechoslowakei	1 Kr.	= 12,5 Rpf.	1 RM. =	8,01 Kr.
der Schweiz	1 Fr.	= 81,2 Rpf.	1 RM. =	1,23 Fr.
Dänemark	1 Kr.	= 59 Rpf.	1 RM. =	1,71 Kr.
Schweden	1 Kr.	= 68 Rpf.	1 RM. =	1,48 Kr.
Norwegen	1 Kr.	= 66 Rpf.	1 RM. =	1,52 Kr.
Frankreich	} 1 Fr.	= 16,5 Rpf.	1 RM. =	6,08 Fr.
Saarbahnen				
Italien	1 Lira	= 22,0 Rpf.	1 RM. =	4,55 Lire
China und Japan über d. Sowjetunion	1 Dollar	= 263 Rpf.	1 RM. =	0,39 Dollar.

ab 4. Februar 1934				
Dänemark	1 Kr.	= 58 Rpf.	1 RM. =	1,74 Kr.
Schweden	1 Kr.	= 67 Rpf.	1 RM. =	1,51 Kr.
Norwegen	1 Kr.	= 65 Rpf.	1 RM. =	1,55 Kr.
China und Japan über d. Sowjetunion	1 Dollar	= 256 Rpf.	1 RM. =	0,40 Dollar

ab 7. Februar 1934				
China und Japan über d. Sowjetunion	1 Dollar	= 264 Rpf.	1 RM. =	0,38 Dollar.

Hagen & Co.

Gegr. 1853

Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Zusammenlegung der Industrie- und Handelskammern zu Stettin und Stralsund.

Durch Erlaß des Preuß. Ministers für Wirtschaft und Arbeit vom 2. Februar 1934 sind auf Grund des § 43 des Handelskammergesetzes die beiden Industrie- und Handelskammern zu Stettin und Stralsund aufgelöst und gemäß § 2 des genannten Gesetzes zu einer Kammer für den ganzen Regierungsbezirk, mit dem Sitz in Stettin, zusammengelegt worden. Gleichzeitig hat der Minister für Wirtschaft und Arbeit Herrn Direktor Dr. Lange zum Vorsitzenden der neuen Kammer bestellt.

In der neuen Kammer wird das Führerprinzip in der Weise durchgeführt werden, daß die für die Kammer verbindlichen Entschlüsse durch den Vorsitzenden gefaßt werden, gegebenenfalls nach Beratung durch einen aus seinen Stellvertretern zu bildenden Vorstand oder durch den zu berufenden Beirat.

Die letzte Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der alten Kammer hat am Dienstag, den 6. Februar 1934, stattgefunden. Die Kammer in der neuen Form wird erstmalig voraussichtlich am Dienstag, den 20. Februar 1934 zusammentreten.

Post, Telegraphie.

Wirtschaft für Senkung der Fernsprech- und Telegrammgebühren. Zusammentritt des Postausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstags. — Für Ermäßigung der Fernsprechgrundgebühr in größeren Ortsnetzen. — Für gerechtere Behandlung der Vielsprecher. — Gegen die Sonderfahrten der Kraftposten.

Am 30. Januar trat der vom Präsidenten des Deutschen Industrie- und Handelstags, Dr. von Renteln, eingesetzte Postausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags in Anwesenheit von Vertretern des Reichspostministeriums zusammen. Der Vorsitzende Freudemann gedachte zunächst des Jahrestages der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus. Er betonte in seiner Eröffnungsansprache, daß eine schrittweise Senkung der Postgebühren vom Reichspostministerium im Rahmen des Möglichen bereits früher zugesagt worden ist. Die Zeit sei nun gekommen, zu prüfen, wo solche Senkungen vorgenommen werden können. Dabei sei es erwünscht, wenn die Reichspostverwaltung sich nicht von rein fiskalischen Erwägungen leiten läßt, sondern nach Möglichkeit Vorleistungen im Hinblick auf die erwartete weitere wirtschaftliche Belebung gewährt.

Im Verlauf der Sitzung wies Herr Gottfried Koch, Bremen, darauf hin, daß eine Senkung der Fernsprech- und Telegrammgebühren einer alten Forderung der Wirtschaft entsprechen würde. Die jetzige Regelung sei für viele Gewerbetreibende, insbesondere Makler, Agenten und sonstige Händler, bei denen der Fernsprech- und Telegrammverkehr eine große Rolle spielt, untragbar. Geschäftsabschlüsse müssen unterbleiben, da die in Aussicht genommenen Geschäfte das Risiko der postalischen Belastung nicht vertragen. So machen bei Agenten diese Gebühren ein Drittel des Bruttoverdienstes aus. Diese Verhältnisse wirken dem allgemeinen Wiederaufstieg entgegen, während eine Senkung der Gebühren zur Förderung der Belebung beitragen würde. Die Reichspost sei ein Wirtschaftsunternehmen, das nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten sei. Hoffnungen auf eine aufsteigende Verkehrsentwicklung seien nicht unberechtigt. Ersparnisse ließen sich erzielen durch Erweiterung des Schnellverkehrs und Ersetzung der Freileitungen durch Kabel. Aber in der Hauptsache sind die Kosten der Reichspost Personalausgaben und als solche gebunden. Die durch die letzte Gehaltssenkung jährlich ersparten 130 Millionen fließen auf Grund der gesetzlichen Be-

stimmungen der allgemeinen Finanzverwaltung zu. Diese Regelung sei unwirtschaftlich und ungerrecht. Es sei zweckmäßiger, diese Summe der Reichspost zu belassen und ihr dadurch eine Gebührenerkung zum Zwecke der Wirtschaftsbelebung zu ermöglichen.

Weiterhin sei zu prüfen, ob die Bevorzugung der Wenigsprecher, wie sie die gegenwärtige Regelung bietet, bleiben soll. Diese Regelung geht von der falschen Voraussetzung aus, daß die Vielsprecher die wirtschaftlich Stärkeren seien. Die Wenigsprecher decken die Selbstkosten der Post nicht, so daß der Fehlbetrag (von den Vielsprechern aufgebracht werden muß. Herr Koch schlug daher eine Staffelung vor, wonach die ersten 200 Gespräche 10 Pf., die nächsten 100 9 Pf. und alle darüber hinausgehenden 8 Pf. kosten sollten. Solche Regelung sei schon jetzt tragbar. Der Gebührentarif für den Fernverkehr in mittleren Entfernungen sei zu ermäßigen, was einen Zugang an Gesprächen bedeuten würde. Weiterhin seien die Apparatgebühren für Nebenanschlüsse und die Gebühren für teilnehmereigene Anlagen zu beseitigen.

Auf dem Gebiete des Telegraphenwesens liegen die Gebühren um 200% höher als 1914. Hierauf in erster Linie beruhe der starke Rückgang des Telegrammverkehrs. Da die Wirtschaft weiterhin ein starkes Interesse am Telegrammverkehr habe, sei eine Ermäßigung gerade hier unumgänglich. Der Redner schlug vor einen Satz von 7 Pf. im Orts- und 10 Pf. im Fernverkehr bei 10 Worten Mindesttext, sofern man nicht nach dem Schweizer Vorbild eine Grundgebühr von 70 Pf. für die Anschrift einführen will und jedes weitere Wort mit 5 Pf. berechnet. Zu empfehlen sei eine größere Verbilligung mit steigender Wortzahl, so daß ein Anreiz zu ausführlicheren Telegrammen geschaffen wird. Schließlich seien im Auslandsverkehr Erleichterungen zu schaffen, um die Sonderbelastung des deutschen Exporteurs zu beseitigen, die sich aus dem Währungsvorsprung anderer Länder ergibt. Ziel all dieser Maßnahmen sei die Wiederherstellung der Vorkriegssätze.

Ministerialrat Dr. Wittiber und Oberpostrat Feuerhahn brachten die Auffassung des Reichspostministeriums zum Ausdruck. Die Entziehung der 130 Millionen Ersparnisse aus der Gehaltssenkung sei ein wesentlicher Umstand, der einer Gebührenerkung im Wege stände. Die finanzielle Lage der Reichspost sei sehr gespannt. Wenn nicht durch Heraufsetzung der Lebensdauer der Anlagen Ersparnisse erzielt worden wären, würde sich ein Defizit ergeben. Trotzdem wird das Etatssoll vermutlich nicht erreicht werden. Die Reichspost sei bemüht, durch technische Verbesserungen die Voraussetzungen für Verbilligungen zu schaffen. Als positive Maßnahmen konnten die Vertreter der Reichspost jedoch vorerst nur die Beseitigung der Apparatgebühren für Nebenanschlüsse in Aussicht stellen. In der Aussprache betonte Professor Dr. Most, daß auch die Reichspost sich von dem Glauben an eine Wirtschaftsbelebung tragen lassen und sie durch Gebührenerkung nach Möglichkeit fördern müsse.

Kommerzienrat Haumann, München, sprach über Fragen des Kraftpostwesens. Die Landkraftposten fänden durchaus die Anerkennung der Wirtschaft. Beschwerden ergeben sich jedoch gegen die Sonderfahrten der Reichspost, die eine Vernichtung des privaten Omnibusverkehrs bedeuten und der Reichspost ein Landstraßenmonopol geben, welches sie durch Unterbietung der privaten Unternehmer herstelle. Hierbei müsse zudem die Rentabilität dieser Sonderfahrten, die vielfach auch ins Ausland gehen, bezweifelt werden. Der Redner beantragte, das Reichspostministerium zu bitten, solche Sonderfahrten zu unterlassen oder, falls dies wirtschaftlich zurzeit noch nicht möglich sei, eine Einigung mit der Wirtschaft über die Preisstellung, bei Nichtzulassung neuer Sonderfahrtrlinien und dem allmählichen Abbau dieser Unternehmen überhaupt herbeizuführen.

Briefsendungen nach der Schweiz werden von den deutschen Absendern häufig unrichtig nach den Inlandsgebührensätzen freigemacht. Die Sendungen unterliegen jedoch den Auslandsgebührensätzen. Der gewöhnliche

Brief kostet bis 20 g 25 Rpf., für jede weiteren 20 g 15 Rpf., Postkarten 15 Rpf.

Richtige Freimachung liegt im eigensten Interesse der Versender, da sie den Empfängern dadurch die Zahlung von Nachgebühren ersparen und nicht Gefahr laufen, daß die Annahme der Sendungen verweigert wird und die Nachgebühren dann vom Absender eingezogen werden.

Deutsche Luftpost nach Südamerika. Am 3. Februar hat die Deutsche Luthansa mit einem regelmäßigen Flugdienst nach Südamerika begonnen.

Die Flüge verkehren zunächst 14tägig (am 17. 2.; 3., 17. und 31. 3. usw.) ab Stuttgart/Böblingen — Sonnabend — über Sevilla, Las Palmas, Bathurst (Britisch Gambia) — Dampfer Westfalen nach Natal (Brasilien) — Ankunft Mittwoch. — Von dort aus erfolgt die Weiterbeförderung der Sendungen auf den südamerikanischen Luftpostlinien. Ankunft in Rio de Janeiro — Donnerstag —, Montevideo — Freitag —, Buenos Aires — Freitag oder Sonnabend —, von wo aus weitere Anschlüsse nach Paraguay, Chile und Bolivien bestehen.

Mit den Flügen werden gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere an Empfänger in Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Paraguay und Uruguay befördert. Letzte Abendegelegenheit beim Postamt 1 Stettin — Briefabfertigung — an jedem Freitag vor dem Flug um 13 Uhr. Nähere Auskünfte an den Postschaltern.

Steuern, Zölle.

Wirtschaft und Steuerreform. Steuerausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags. Neugestaltung des Steuersystems — klare Bilanzen, gerechte Steuern!

Mannigfache Ausführungen von Regierungsvertretern über eine Re.orm des Steuersystems gaben dem von Präsident Dr. v. Renteln eingesetzten Steuerausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags Veranlassung, unter Vorsitz von Präsident Zucker, Düsseldorf, zu Fragen der Steuerreform Stellung zu nehmen.

In seinem einleitenden Vortrag über das Ergebnis der bisherigen Arbeiten des Industrie- und Handelstags ging Dr. Frenzel vom D. I. H. T. davon aus, daß auf der gewerblichen Wirtschaft noch eine Steuerlast ruhe, die völlig außer Verhältnis zum Ertrag stehe und die Neubildung von Kapitalaufs äußerste erschwere. Hinzu kämen die von Regierungsseite bereits wiederholt gerügte Kompliziertheit des Steuersystems und die Vielzahl der Steuerarten. Diese Mängel würden noch wesentlich gesteigert dadurch, daß häufig derselbe wirtschaftliche Vorgang von mehreren Steuern gleichzeitig belastet werde. Diese Gesichtspunkte müßten bei der Neuregelung des Steuerwesens besondere Berücksichtigung finden. Dr. Frenzel erläuterte hierzu die einzelnen aus den Wirtschaftskreisen vorgebrachten Wünsche zur Verringerung der Steuerarten und zur Aenderung des Steuerrechts, insbesondere auf dem Gebiet der Einkommensteuer und Gewerbesteuer.

Die im Rahmen der Einkommensteuerreform besonders wichtigen Fragen des Bilanzsteuerrechts erörterte Direktor Dinkelbach, Vorstandsmitglied der Vereinigten Stahlwerke. Das überaus verwickelte Bilanzsteuerrecht stelle die Steuerpflichtigen und Behörden vor die schwierigsten Aufgaben. Der Berichterstatter befürwortete die Rückkehr zu einfachen Methoden. Im Einklang mit mannigfachen, aus Wirtschaftskreisen vorgebrachten Anregungen sei als geeigneter Weg zur Vereinfachung die Beseitigung der besonderen Steuerbilanz zu fordern. Grundlage der Besteuerung müsse der Gewinn sein, der sich aus der richtig aufgestellten Handelsbilanz ergebe. Dies stelle erhebliche Ansprüche an Vollständigkeit und Klarheit der Bilanzen und Ergebnisrechnungen, denn es sei selbstverständlich, daß der Steuerfiskus nicht dem willkürlichen Handeln des Steuerpflichtigen ausgesetzt werden dürfe. Das neue Sozialrecht gebe dem Unternehmer nicht nur die volle Verantwortung für den Betrieb, sondern auch die Verantwortung für eine richtige Eingliederung des Betriebes in die Gemeinschaft. In diesem Gemeinschaftsgedanken habe der Unternehmer dem Steuerfiskus das zu geben, was dieser von ihm im Interesse der Volksgemeinschaft verlangen muß. Dieser Pflicht des Steuerpflichtigen aber müsse wirtschaftliches Verständnis des Steuerfiskus für die Lebensnotwendigkeiten des Betriebes entsprechen.

Dr. Meier, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Augsburg, berichtete über den Stand der Verhandlungen über die Umsatzsteuerreform. Die beabsichtigte Neuregelung der Besteuerung des Großhandelsumsatzes sei nicht ohne gewisse Verschiebungen in der Belastung der einzelnen Betriebe zu verwirklichen, es sollten aber derartige Verschiebungen, vor allem in den Wettbewerbsverhältnissen der Einzelunternehmen, auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden. Er erörterte ferner ausführlich das noch der Lösung harrende Problem der Beseitigung der unterschiedlichen Besteuerung ein- und mehrstufiger Betriebe, vor allem in der Textilwirtschaft, für das eine Reihe von Vorschlägen vorliegen. Die besonderen Umsatzsteuerprobleme der Einfuhr erläuterte Dr. Becker, Syndikus der Handelskammer Hamburg. Er widerlegte hierbei die gelegentlich in der Tagespresse wiedergegebene Auffassung, als hätten die deutschen Seehafenplätze die bevorstehende Aenderung des Umsatzsteuergesetzes zum Anlaß genommen, für sich Sondervergünstigungen zu verlangen.

Dr. Burger, Syndikus der Handelskammer Stuttgart, berichtete eingehend über die wirtschaftliche Bedeutung der geltenden Vorschriften über die Haftung des Erwerbers eines Unternehmens für Steuerschulden des Vorgängers. Der Uebergang von Unternehmungen in andere Hände aus persönlichen oder wirtschaftlichen Gründen wird im Zuge der vorgesehenen wirtschaftlichen Neuordnung künftig größere Bedeutung gewinnen als bisher. Um hier für den Geschäftsverkehr durchsichtige und zweifelsfreie steuerliche Verhältnisse zu schaffen, sei es notwendig, die bisher zeitlich unbeschränkte Haftung des Erwerbers zu beschränken auf die Haftung für laufende und spätestens zwei Jahre vor dem Uebergang des Unternehmens festgesetzte Steuern. Ferner müßten die Finanzämter unter bestimmten Voraussetzungen zu verbindlichen Auskünften darüber verpflichtet werden, ob bei Uebergang eines Betriebes Haftungsansprüche für frühere Steuerschulden entstehen würden.

Steuerliche Behandlung der Aufwendungen für den zivilen Sanitätsdienst. Der Reichsminister der Finanzen hat im Interesse der Förderung des zivilen Sanitätsdienstes in Industrie- und Werkbetrieben gemäß § 131 Abs. 1 der Reichsabgabenordnung bestimmt:

„Alle Aufwendungen, die Zwecken des zivilen Sanitätsdienstes in Industrie- und Werkbetrieben dienen, können bei Ermittlung des Einkommens aus Gewerbebetrieb, aus Land- und Forstwirtschaft und aus Vermietung und Verpachtung von unbeweglichem Vermögen (einschließlich des Mietswerts der Wohnung im eigenen Haus) für Zwecke der Einkommensteuer und Körperschaftsteuer im Steuerabschnitt der Ausgabe voll abgesetzt werden.“

Für Krankenfahrzeuge privater Unternehmungen, die der Allgemeinheit unentgeltlich oder lediglich gegen Ersatz der Selbstkosten zur Verfügung gestellt werden, kann bereits auf Grund der Vorschrift im § 38 der Ausführungsbestimmungen zum KraftStG. vom 13. 7. 1928 von den Finanzämtern Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer gewährt werden. Der Antrag auf Befreiung ist gelegentlich der Zulassung des Fahrzeuges beim Finanzamt zu stellen.

Aufwendungen für den zivilen Sanitätsdienst werden erstmalig bei der Veranlagung zur Einkommensteuer und Körperschaftsteuer für 1934 als Abzüge geltend gemacht werden. Derartige Aufwendungen werden insbesondere bei industriellen und sonstigen Unternehmungen mit großem Personalbestand in Betracht kommen. Hauptsächlich handelt es sich um Kosten für Beschaffung und Unterhaltung von Krankentransportwagen, Sanitätskasten für Kraftfahrzeuge, Verbandzelten, Sanitätstornistern, Sanitätstaschen und sonstigen Werks-Sanitätsausrüstungen.

Prüfungswesen.

Freiwillige Handlungsgehilfenprüfungen. Wie bereits bekannt gegeben, werden die ersten diesjährigen freiwilligen Handlungsgehilfenprüfungen der Industrie- und Handelskammer im Laufe des Monats März, und zwar am 14. und 21. März, stattfinden. Innerhalb der ursprünglich vorgesehenen Anmeldefrist, bis zum 10. Februar d. Js., sind bereits zahlreiche Anmeldungen zur Prüfung bei der Kammer eingegangen. Die Kammer hat die

Anmeldefrist letztmalig bis zum 20. Februar d. Js. verlängert. Später eingehende Anmeldungen können nicht mehr berücksichtigt werden. Die Anmeldeformulare sind, wie ebenfalls schon mitgeteilt, auf dem Büro der Kammer, Stettin, Frauenstraße 30, erhältlich.

Innere Angelegenheiten.

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

1. Max Gliesch (40 Jahre bei den Iduna-Germania-Versicherungsgesellschaften);
2. Friedrich Fink (25 Jahre bei den Iduna-Germania-Versicherungsgesellschaften);
3. Otto Strahl (35 Jahre bei den Gas- und Elektrizitätswerken Swinemünde, G. m. b. H., Swinemünde);
4. Wilhelm Fröbe (25 Jahre bei der Firma H. Stege, Mühlenwerke, Pasewalk).

Messe.

Leipziger Frühjahrsmesse. Auf die Bedeutung der Leipziger Frühjahrsmesse wurde schon in der vorigen Ausgabe des „Ostsee-Handel“ hingewiesen. Als zentrale Musterchau des Reiches wie auch als erste große Exportmesse nach dem nationalen Umbruch in Deutschland hat die bevorstehende Leipziger Frühjahrsmesse zwei Aufgaben zu erfüllen: Zum ersten sollen auf ihr die erfolgreichen Anstrengungen unserer Regierung um den wirtschaftlichen Wiederaufbau unseres Landes neue Auftriebe von seiten der Industrie und des Handels erhalten. Sodann aber soll sie der ganzen Welt, die in den Messetagen mit besonderer Aufmerksamkeit nach Leipzig blickt, die stabilisierten Verhältnisse im Reich und den Willen unseres ganzen Volkes, mit allen anderen Nationen einen friedlichen Gütertausch zu pflegen, vor Augen führen. Die deutsche Wirtschaft wird in Leipzig unter Beweis stellen, daß sie den ihr im vergangenen Jahre gebahnten Weg zum Aufbau mit aller Energie beschritten hat. Die Kammer würde es begrüßen, wenn in Anbetracht der Bedeutung, die gerade der diesjährigen Frühjahrsmesse zukommt, sich auch recht viele Firmen aus ihrem Bezirk an der Messe beteiligen und sie, sei es als Aussteller, sei es als Einkäufer, besuchen würden.

Verschiedenes.

Wirtschaft gegen Verlagstätigkeit der Reichspostreklame G. m. b. H. Die Spitzenverbände der gewerblichen Wirtschaft, der Deutsche Industrie- und Handelstag, die Reichsstände von Industrie, Handel und Handwerk, der Deutsche Handwerks- und Gewerbekammertag, der Centralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes, der Reichsverband der Privatversicherung und der Reichsverband der Adreßbuchverleger, haben an den Reichspostminister, Reichswirtschaftsminister und Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda eine gemeinsame Eingabe gerichtet, in der sie sich dagegen wenden, daß die im Besitze des Reichspostministeriums befindliche Reichspostreklame G. m. b. H. sich außerhalb der ihr anläßlich ihrer Einrichtung übertragenen Aufgaben immer noch mit der Herstellung von Branchentelefonbüchern befaßt. Die Bitte der Wirtschaft, diese Tätigkeit der in öffentlichem Besitze befindlichen Gesellschaft auf einem ihr wesensfremden Gebiet abzuschaffen, beruht auf einem alten Wunsch der Wirtschaftsvertretungen, den sie seit 1928 immer wieder bei den zuständigen amtlichen Stellen geltend gemacht haben, ohne daß bisher eine Aenderung eingetreten ist.

Die Spitzenverbände bringen ihre Auffassung dahin zum Ausdruck, daß im neuen Reich mit dem Uebergreifen der öffentlichen Hand in das Gebiet der freien Unternehmungsinitiative dort aufgeräumt werden müsse, wo kein unabwiesbares volkswirtschaftliches oder politisches Interesse hierfür spricht, eine Auffassung, die auch von den Führern des neuen Reichs wiederholt zum Ausdruck gebracht worden ist. Die Art, wie die Herstellung und Verbreitung der von der Reichspostreklame G. m. b. H. herausgegebenen Adreßbücher

gehandhabt wird, stelle eine unter nationalsozialistischen Gesichtspunkten kaum zu billigende bevorrechtigte Konkurrenz der öffentlichen Hand gegenüber dem schwer um seine Existenz ringenden Verlagsgewerbe dar. Ueberdies entsprächen die in Frage kommenden Bücher weder einem Bedürfnis der Wirtschaft, noch seien sie in jeder Weise so durchgearbeitet, daß sie den berechtigten Wünschen der Benutzer entsprechen könnten. Die Spitzenverbände bitten daher erneut, darauf hinzuwirken, daß die Reichspostreklame G. m. b. H. ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Herausgabe von Adreßbüchern einstellt. Sie geben der Auffassung Ausdruck, daß es dem hochstehenden deutschen Adreßbuchgewerbe mit Leichtigkeit möglich sein wird, solche Bücher von sich aus besser und zweckmäßiger herzustellen, ohne daß hierdurch eine Verteuerung für die Interessenten entsteht.

Unfallverhütungskalender 1934. Von der Landesstelle Pommern-Mecklenburg des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda wurde der Kammer ein Exemplar des Unfallverhütungskalenders 1934, der im 8. Jahrgang erscheint, übersandt.

Bei den jetzt wieder plötzlich stark ansteigenden Unfallzahlen ist es dringend notwendig, daß auch der Unfallverhütungs-Propaganda erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die erheblichen Neueinstellungen im Zusammenhang mit dem Arbeitsbeschaffungsprogramm haben es mit sich gebracht, daß viele der Gefahren entwöhnte Arbeiter wieder in den Fabriken tätig sind. Es ist seit geraumer Zeit eine selbstverständliche Gewohnheit, daß die Arbeitgeber oder die zuständige Berufsgenossenschaft den Kalender für ihre Arbeiter beschaffen und kostenlos verteilen.

Leider muß festgestellt werden, daß gerade die mittleren und kleineren Betriebe, für welche damit nur eine sehr geringe Belastung verbunden ist, sich nicht in dem gewünschten Umfang für diesen Kalender interessiert haben. Es erscheint aus diesem Grunde notwendig, besonders eindringlich auf diesen Uebelstand hinzuweisen. Eine Senkung der Unfallzahlen bedeutet Senkung der allgemeinen sozialen Lasten und daher Dienst an dem Volksganzen.

Reichs-Telephonbuch. Die 39. Ausgabe des „Reichs-Telephonbuchs“ (Telephon-Adreßbuch für das Deutsche Reich) wird demnächst im Druck vorliegen. Das Werk ist das einzige vollständige Verzeichnis aller deutschen Fernsprechteilnehmer und enthält die Fernsprechanchlüsse und Adressen von ca. 2½ Millionen Fernsprechteilnehmern in übersichtlicher Form fortlaufend alphabetisch nach Orten zusammengestellt. Dieses gewaltige Adressenmaterial ist nach dem neuesten Stande bearbeitet und ergänzt durch Angaben über Postscheckkonten, Telegrammadressen und einen nach über 2000 Berufszweigen geordneten Branchenteil. Der Vorbestellpreis des dreibändigen Werkes beträgt RM. 100.—. Der Verlag des „Reichs-Telephonbuchs“ ist der Verlag Paul August Hoffmann, Berlin W. 57, Potsdamer Str. 80a.

Stellenvermittlung des Deutschen Auslands-Instituts Stuttgart. Vom Deutschen Auslands-Institut in Stuttgart ging der Kammer eine Liste von sprach- und auslandskundigen Bewerbern zu, die sich zur Zeit um Stellen in der deutschen Wirtschaft bemühen. Es handelt sich im wesentlichen um Reichsdeutsche, es sind aber auch einige nichtreichsdeutsche Volksgenossen darunter, die wegen ihrer fremden Staatsangehörigkeit bei einer Tätigkeit im Ausland deutschen Unternehmungen unter Umständen besonders nützlich sein könnten. Alle interessierten Firmen, die sprach- und auslandskundige Kaufleute oder Techniker einstellen wollen, werden gebeten, sich mit der Industrie- und Handelskammer in Verbindung zu setzen.

Flottenbund Deutscher Frauen E. V. Der Flottenbund Deutscher Frauen E. V. hat im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt für den Monat März 1934 eine große Gesellschaftsreise nach Italien mit einer anschließenden Seereise durch das Mittelländische und Adriatische Meer ausgeschrieben. Ausführliche Prospekte über diese Reise können bei der Geschäftsstelle des Flottenbundes Deutscher Frauen E. V. Werbestelle für die Italienreise 1934, Berlin W 9, Voßstraße 13 I., angefordert werden.

Unterbringung von Abiturienten. Die Industrie- und Handelskammer bittet die Inhaber oder Vertreter aller ihr angeschlossenen Firmen um umgehende Angabe, ob und wieviel Abiturienten sie zu Ostern als Lehrlinge in ihrem Betrieb einzustellen bereit sind.

Kreditschutz.**Eröffnete Konkurse.**

Firma und Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung	Konkursverwalter:
Frau Alice Basch, geb. Basch	Swinemünde, Hindenburgstraße 2	24. 1. 1934	Kaufmann Johannes Srocka, Swinemünde

Buchbesprechungen.

„Der 9. November 1918“ von Gottfried Zarnow. Von der Hanseatischen Verlagsanstalt in Hamburg ist ein Buch unter dem Titel „Der 9. November 1918“ aus der Feder von Gottfried Zarnow herausgegeben worden, in dem die volkszerstörende Tätigkeit des Marxismus während des Krieges, die zu dem Zusammenbruch im Jahre 1918 führte, geschildert wird. Da die zersetzende Tätigkeit des Marxismus, insbesondere der Sozialdemokratischen Partei, während des Krieges in weiten Kreisen noch nicht genügend bekannt sein dürfte und das vorliegende Buch hierüber außerordentlich bedeutungsvolle Aufschlüsse gibt, empfiehlt die Kammer dringend allen Firmen ihres Bezirks, das Buch zu beschaffen. Insbesondere muß es als wünschenswert bezeichnet werden, wenn das Buch von Firmen, die Betriebsbibliotheken unterhalten, für diese angeschafft bzw. wenn es sonst in geeigneter Form den Angestellten und Arbeitern der Firmen des Bezirks zugänglich gemacht wird. Der Preis des Buches beträgt 2,10 RM. (Leinen-Ausgabe) bzw. 1,50 RM. (kartonierte Ausgabe), was in Anbetracht des Umfangs, des reichhaltigen Inhalts des Buches sowie der Tatsache, daß eine Anzahl Dokumente hier erstmals veröffentlicht wird, als wohlfeil bezeichnet werden muß.

Meißlers Auskunfts-Kalender 1934 für den internationalen Handelsverkehr, ein Verzeichnis vertrauenswürdiger Auskunfterteiler an allen für den Geschäftsverkehr in Betracht kommenden Orten Deutschlands und den Handelsplätzen aller Weltteile, liegt in seinem 34. Jahrgang vor. Er dient der direkten Auskunfterteilung. Das Anschriften-Material ist nach Erdteilen — innerhalb dieser wieder nach Ländern — geordnet. Für die Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit der Angaben sowie der daraus zu gewinnenden Auskünfte bürgen die Erfahrungen des Herausgebers (gegründet 1900) auf diesem Gebiete.

Im vorliegenden Jahrgang des Meißlers Auskunfts-Kalenders ist die Organisationsarbeit und Erfahrung von einem drittel Jahrhundert vereinigt. Meißlers Auskunfts-Kalender ist vom Verlag, Berlin W 35, Potsdamer Straße 56, zum Abonnementspreis von RM. 10.— inkl. der Monatsschrift „Die Handelsauskunftei“, Organ für die Interessen des Auskunfts- und Kreditwesens, zu beziehen.

Neuaufbau des deutschen Außenhandels von Rechtsanwalt Dr. H. P. Danielcik, mit einem Vorwort von H. von Obwurzer. 46 Seiten. Geheftet RM. 0,80. Verlag von Georg Stilke, Berlin NW 7.

Mit der Bildung des Außenhandelsrates ist die Bedeutung des deutschen Außenhandels in aller Öffentlichkeit wieder besonders in den Vordergrund gerückt. In der vorliegenden Schrift erörtert der Verfasser, der geschäftsführende Präsident des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie zu Berlin, das gesamte Problem des Neuaufbaus des deutschen Außenhandels in kurzer, knapper Form und in gleichzeitig umfassender Weise. Des weiteren zeigt er neue Wege für den Aufbau des Außenhandels im nationalsozialistischen Sinne und insbesondere für den Einbau des Außenhandels in das gewaltige Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung. Der Verfasser geht von dem von ihm schon früher in seinem Buche „Deutschlands Selbstversorgung“ vertretenen Grundsatz aus, daß die Wurzeln jeder starken Volkswirtschaft im eigenen Lande ruhen. Selbstversorgung und Außenhandel stehen sich aber im nationalsozialistischen

Deutschland nicht feindlich gegenüber, sondern müssen sich gegenseitig bedingen und ergänzen.

Angebote und Nachfragen.

- 9997 Frankfurt a. M. sucht für den Vertrieb von Polierscheiben Vertreter, die bei der Metallwaren-, Fahrrad-, Auto- und Armaturen-Industrie gut eingeführt sind.
- 10107 Hamburg wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Tee- und Kaffeegroßhandlungen.
- 10175 Funchal (Madeira) sucht Vertreter für den Verkauf von Madeira-Weinen.
- 12026 München sucht Generalvertreter für größeren Bezirk mit Sitz in Stettin für den Verkauf von Zahnpasten.
- 12128 Granitwerke in Heinersdorf (Oberschl.) suchen für den Verkauf von Grabdenkmälern, Einfassungen, Bauarbeiten usw. Vertreter möglichst mit Branchenkenntnissen.
- 12129 Idar a. d. Nahe. Edelsteinschleiferei mit Fabrikation besserer Bijouterie wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Juwelieren und Schmuckwarengeschäften.
- 12233 Catania wünscht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Mandeln und Haselnüssen.
- 12248 Stuttgart sucht für den Vertrieb eines Gardinenzugs „Schnurlos“ Vertreter, der bei Eisenhandlungen, Warenhäusern, Dekorateurs gut eingeführt ist.
- 12285 Bari (Italien) sucht Vertreter für den Verkauf von Mandeln.
- 12395 Meißlen sucht für den Absatz von Schuhputzsteinen und Puderstiften Vertreter, der Schuhgeschäfte, Lederhandlungen usw., sowie einen weiteren Vertreter, der Drogerien, Seidenhandlungen und Parfümeriegeschäfte besucht.
- 12499 Metallwerke in Aachen suchen für Pommern geeignete Vertreter für den Verkauf von Nähmaschinenadeln und Angelhaken.
- 12552 Zella-Mehlis (Thüringen). Lebkuchenfabrik sucht für Stettin und die Provinz Pommern Vertreter für den Verkauf ihrer Erzeugnisse.
- 12658 Portimao (Portugal) wünscht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Oelsardinen.
- 12719 Rotenburg (Fulda) sucht für den Vertrieb von Bodenfräsern geeigneten Vertreter, der mit den Kreisen des Gartenbaues und der Forstwirtschaft in Verbindung steht.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu 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).

**Werbung
schafft
Arbeit!**



verlässlich - wirtschaftlich



Einzelhandel.

Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

1. Annahme von Bedarfsdeckungsscheinen durch Filialbetriebe und Hausierer.

In Einzelhandelskreisen herrschen vielfach noch Zweifel darüber, in welchem Umfange Kaufhaus- und sonstige Filialen zur Annahme von Bedarfsdeckungsscheinen berechtigt sind. Der diesbezügliche Erlaß des Reichsfinanzministers vom 28. 8. 33 stellt fest, daß die Entscheidung darüber, ob Zweigniederlassungen nicht ortsansässiger Kaufhäuser oder sonstiger nicht ortsansässiger Großfilialbetriebe zuzulassen sind, der Gemeindebehörde überlassen ist. Demnach sind Verkaufsstellen eines ortsansässigen Kaufhauses oder eines sonstigen ortsansässigen Großbetriebes zuzulassen, wenn die sonstigen allgemeinen Bedingungen für die Annahme von Bedarfsdeckungsscheinen erfüllt sind. Filialen dieser Kaufhäuser in anderen Städten brauchen von dortigen Ortsbehörden nicht für die Annahme zugelassen werden.

Die ebenfalls aufgetauchte Zweifelsfrage, ob Hausierbetriebe zur Annahme von Bedarfsdeckungsscheinen berechtigt sind, dürfte zu verneinen sein. Denn in den diesbezüglichen Anweisungen wird immer nur von Verkaufsstellen gesprochen; im grundlegenden Erlaß vom 12. 7. 33 werden darüber hinaus auch noch solche Handwerksmeister zugelassen, die offene Ladengeschäfte nicht unterhalten, wohl aber Handwerksbetriebe. Von Hausierbetrieben, die bekanntlich keine offenen Verkaufsstellen sind, ist auch in den Ausnahmen nirgend die Rede.

2. Gesetz zum Schutze des Einzelhandels.

Der preußische Minister für Wirtschaft und Arbeit hat — wie der amtliche preußische Pressedienst mitteilt — folgende Anweisung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutze des Einzelhandels vom 12. Mai 1933 erlassen:

Ueber die Zulassung von Ausnahmen von den Verbotsvorschriften der §§ 2, 3 und 4 des Gesetzes zum Schutze des Einzelhandels entscheidet in Landkreisen der Landrat, in Stadtkreisen der Oberbürgermeister, in dessen Bezirk die Verkaufsstelle errichtet werden soll oder sich befindet. Die Entscheidung des Landrats erfolgt nach Anhörung des Gemeindeleiters. Auch soll die Industrie- und Handelskammer und, wenn die Belange des Handwerks berührt werden, die Handwerkskammer gehört werden.

Gegen die Entscheidung des Landrats (des Oberbürgermeisters) ist innerhalb zwei Wochen ausschließlich die Beschwerde bei dem Regierungspräsidenten, in Berlin bei dem Polizeipräsidenten zulässig. Vor der Entscheidung ist die Industrie- und Handelskammer und, wenn die Belange des Handwerks berührt werden, die Handwerkskammer zu hören, sofern diese nicht bereits gehört sind. Die Entscheidung des Regierungspräsidenten (des Polizeipräsidenten in Berlin) ist endgültig.

Beschwerden, die auf Grund der vorläufigen Anweisung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutze des Einzelhandels beim Bezirksausschuß anhängig sind, sind im Sinne des Gesetzes über die Anpassung der Landesverwaltung an die Grundsätze des nationalsozialistischen Staates zu behandeln. Bei den vom Bezirksausschuß abgegebenen Beschwerden prüft der Regierungspräsident (der Polizeipräsident in Berlin), ob die Vorschriften der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutze des Einzelhandels eine Aenderung der Entscheidung rechtfertigen. Ist dies nicht der Fall, so ist dem Beschwerdeführer zu eröffnen, daß die Entscheidung des Regierungspräsidenten an die Stelle der Entscheidung des Bezirksausschusses trete, und daß gegen diese Entscheidung die Klage beim Bezirksverwaltungsgericht zulässig sei.

Diese Anweisung tritt am 1. Januar 1934 in Kraft. Gleichzeitig treten die Bestimmungen der vorläufigen Anweisung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutze des Einzelhandels außer Kraft.

3. Keine Reklame mit der N.S.Hago-Mitgliedschaft.

Der Führer der N.S.Hago, Dr. von Renteln, hat in einem Rundschreiben allen Mitgliedern der N.S.Hago ausdrücklich verboten, mit ihrer Zugehörigkeit zur N.S.Hago Geschäftspropaganda zu betreiben, insbesondere durch Anbringung von Schildern in den Geschäften und handwerklichen Betrieben mit der Aufschrift „Mitglied der N.S.Hago“ oder durch Abdruck eines Hinweises auf die Mitgliedschaft zur N.S.Hago auf Geschäftspapieren. Solches Gebaren sei mit dem Begriff Nationalsozialismus schlechthin nicht mehr zu vereinbaren. Dr. von Renteln fügt hinzu, daß schließe nicht aus, daß alte bewährte Kämpfer der Bewegung bei Auftragsvergaben und ähnlichem bevorzugt berücksichtigt werden.

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.



Hugo Stinnes

G. m. b. H.

STETTIN

**Bunker-, Industrie-
und
Hausbrand-Kohlen**

**B. V. Aral / Benzin / Benzol / Gasöl
Schmieröl
Zahlreiche Tankstellen**

F. JVERS & CO.

G. m. b. H.

Schiffsmakler, Befrachtung, Stauerei

Spezialdienst:

**Stettin u. Küstenplätze /
Rotterdam und Rhein**

Tel.-Adr.: „Iversco“ — Telefon: 35116, 31264, 32010, 36966

C. Koehn, Stettin

Bollwerk 10 (Baumhof)

Gegr. 1873

Fernruf 30291 und 30292

Tel.-Adr.: Schleppkoehn

**See- und Hafenschlepper
Eisbrech- u. Bergungsdampfer**

Gerhardt & Schwarzlose

Reederei, Verfrachtungs- und 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. Kahn-
gestellung für Lagerung. Ausführung von Schlepparbeiten nach allen Stationen
der ostdeutschen Wasserstraßen, sowie Bugsierarbeiten etc. im Hafen.
Vermietung von Dampfern und Motorbooten für Vereinsfahrten und Schulausflüge

Eigener Dampfer- u. Kahnpark, Bergungsdampfer, Eisbrecher, Personendampfer

Fernruf 31191* und 30707
*) Auch nach Büroschluß

Stettin, Bollwerk 37

Fernruf 31191* und 30707
*) Auch nach Büroschluß



Billigster Getreideumschlag

aus Kähnen und Eisenbahnwagen
in Seeschiffe und umgekehrt durch

schwimmende Elevatoren

mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to stündlich

Die Elevatorenverwaltung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Fernsprecher 35341 und 34766