



OSTSEE
HANDEL



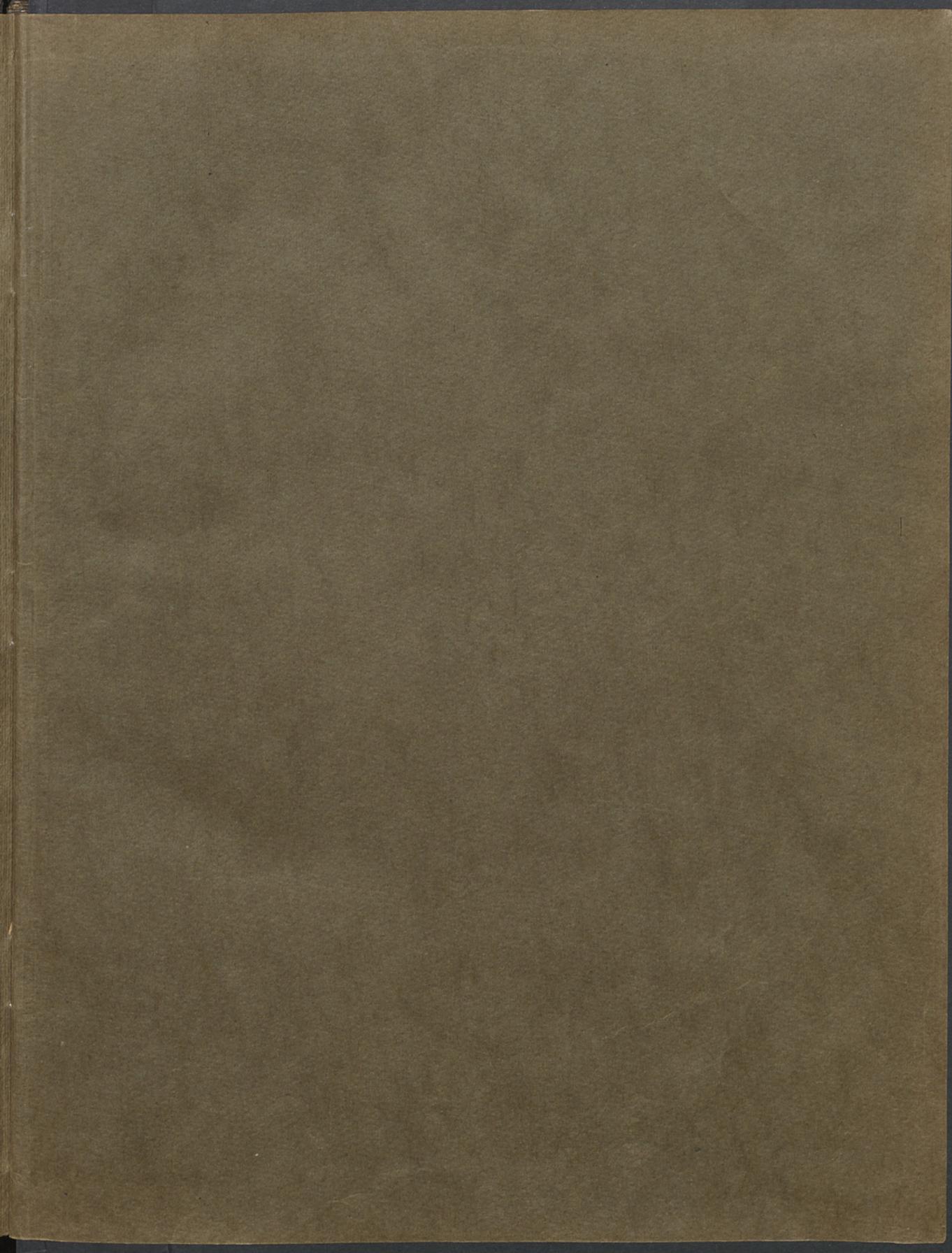
19

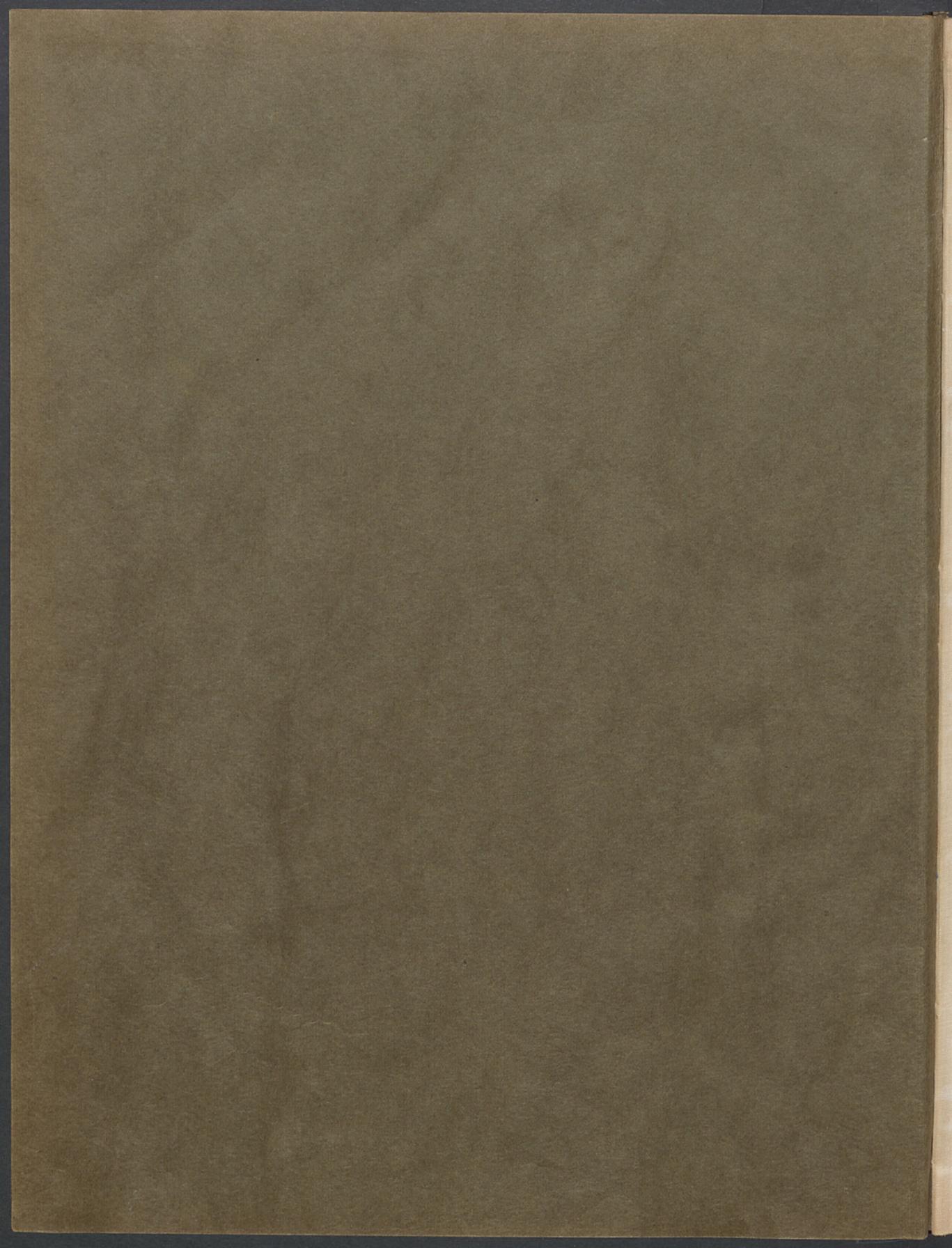
1939

Pr 04893

1939

4th
Se 576a







Jahresverzeichnis

der im „Ostsee-Handel“ erschienenen Aufsätze (19. Jahrgang) 1939

	Heft/Seite
Ausland	
Dänemark.	
Der deutsch-dänische Wirtschaftsverkehr	1 35
Die dänische Anordnung über die Anerkennung von deutschen Urteilen	10 7
Estland.	
Das Wirtschaftsleben Estlands und seine Probleme im Jahre 1938 (Wirtschaftsminister Sepp)	1 17
Finnland.	
Die wirtschaftliche Lage in Finnland (Jaakko Kahma)	1 33
Die Lage des Holzexports und der Holzindustrie in Finnland	2 5
Finnische Olympia-Vorbereitungen	6 21
Stadt und Hafen Abo	8 14
Lettland.	
Die neuen Richtlinien der Industriepolitik Lettlands (A. Zalts)	2 3
Lettlands Aufgaben im Spiegel des Staatswirtschaftsplans 1939/40	8 7
Libau als Hafen- und Industriestadt Lettlands	12 14
Die Situation der lettischen Handelspolitik	22 10
Litauen.	
Litauens Wirtschaftslage 1938 (günstige Aussichten im neuen Jahr)	2 7
Vor neuen deutsch-litauischen Wirtschaftsvereinbarungen	9 12
Norwegen.	
Die deutsch-norwegischen Handelsbeziehungen	24 7
Polen.	
Die Motorisierung Polens	3 15
Das polnisch-litauische Handelsabkommen	4 10
Polens Handelschiffahrt 1938	6 15
Der Außenhandel Polens im Jahre 1938	7 25
Posener Messe 1939	10 9
Rußland.	
Wandlungen in Rußlands Flachswirtschaft (Dr. E. Rieger)	19 9
Schweden.	
Einige Grundzüge des Schwedischen Wirtschaftslebens (Dr. jur. S. Matz)	1 31
Die Lage der schwedischen Wirtschaft zu Beginn 1939	6 19
Schwedische Erze (J. Brennecke)	16 11
Übriges Ausland.	
Jugoslawiens Wirtschaftslage und seine Handelsbeziehungen zu Deutschland (Dr. H. Gladosch)	2 8
Der osteuropäische Holzmarkt zur Jahreswende 1938/39	3 16

	Heft/Seite
Rumäniens Wirtschaftslage und die deutsch-rumänischen Handelsbeziehungen (C. von Kügelgen)	5 3
Die Ostseeländer in der Ernährungswirtschaft (Dr. Merkel)	6 11
Die Holzindustrie im Memelgebiet	6 18
Südosteuropa — Ostseeraum	9 11
Zeitgemäße Wirtschaftsfragen in Ungarn (Dr. K. Janovsky)	12 20
Der Einfluß des Judentums in der Wirtschaft Rumäniens (Dr. K. Janovsky)	17 12
Rumänien im Jahre 1939 (Dr. K. Janovsky)	18 7
Die Slowakei, der neue Handelspartner Deutschlands (Dr. H. Gladosch)	23 7

Inland

Allgemeine Wirtschaftspolitik

a) in Pommern:	
Wirtschaftspolitische Arbeit in Pommern	6 3
Sicherung der Stabilität der Löhne und Preise — Arbeitseinsatz	7 3
Bekämpfung der Lohnsteigerungen	8 4
Die 8. Tagung der Arbeitskammer Pommern	10 5
Bereitstellung von Arbeitskräften für nationalpolitische Aufgaben	11 3
Sitzung des Arbeitsausschusses zur Verhandlung von Lohn- und Preisfragen bei der Wirtschaftskammer Pommern	11 5
Behandlung von Ausnahmeanträgen nach § 3 der Verordnung über das Verbot von Preiserhöhungen	15 3
Das schöne Pommern und sein Schaffen	16 14
Verordnung über die Wirtschaftsverwaltung	17 3
b) im übrigen Reichsgebiet:	
Danzig's Wirtschaftslage / Im Spiegel des Jahresberichtes der Bank von Danzig	6 17
Danzig übernimmt Reichsnährstandsgesetze (Senator Rettelsky)	7 24
Sicherheit des Volkes und Stabilität der Wirtschaft (E. Fengler)	9 3
Zwischenstaatliche Wirtschaftsbesprechungen im Rahmen der Breslauer Messe)	11 20
Das Lebenswerk Bernhard Köhlers (Dr. K. Fiedler)	12 3
Pommersche Kaufleute in die wiedergewonnenen Ostprovinzen	19 3
Zusammenarbeit zwischen staatlicher Wirtschaftsverwaltung und der Organisation der gewerblichen Wirtschaft	19 4
Einsatz von Kaufleuten über die Wirtschaftskammer Pommern	19 5
Wiedereingliederung Ostoberschlesiens in die deutsche Wirtschaft (Dr. H. Gladosch)	19 7
Wirtschaftseinheit im deutschen Nordosten (Dr. B. Heinemann)	22 8
Das Ostsudetenland und seine Beziehungen zur Oder und zum Oderhafen Stettin (G. Reitter)	13 9

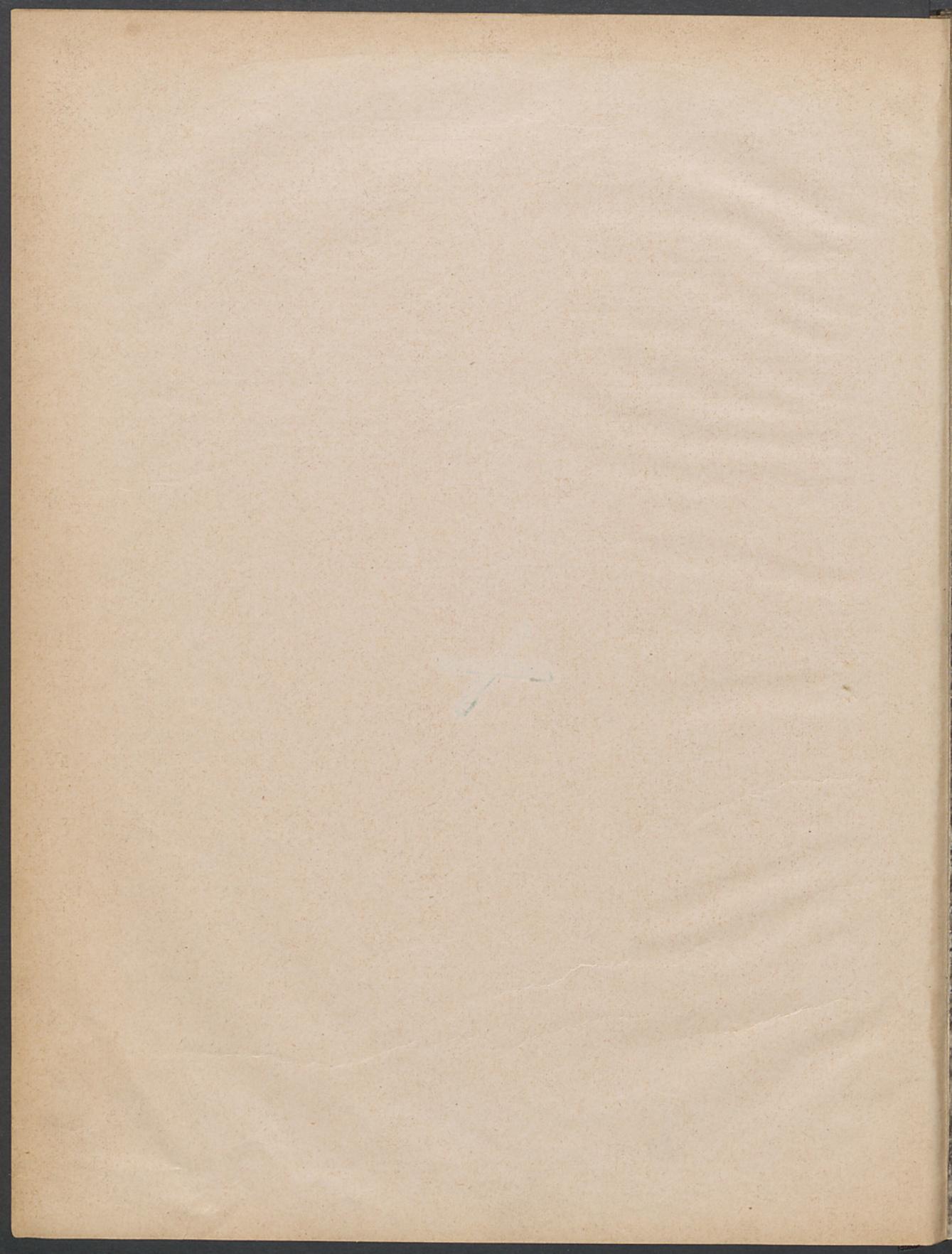
	Heft/Seite
Kriegs- und Wehrwirtschaft.	
Wehr und Wirtschaft (Prof. Dr. H. Hunke)	16 6
Die Kriegswirtschaftsverordnung	18 3
Verordnung zur Verstärkung der Verteidigung	18 4
Versorgung des Volkes mit lebenswichtigen Gebrauchsgütern	18 7
Die neuen Aufgaben der Industrie- und Handelskammern und der Preiskommissare	19 3
Sicherung der Betriebe — Hilfe dem Frontsoldaten	21 3
Facharbeiter für kriegswirtschaftliche Aufgaben	21 5
Urlaubsregelung auf Grund der Kriegswirtschaftsverordnung	21 5
Fürsorge für die Angehörigen unserer Frontsoldaten	22 3
Wirtschaft und Kriegsdauer	23 4
Die Lebensversicherung der Einberufenen	23 5
Verbot von Lohnsteigerungen	23 6
Zusammenarbeit von Staat und der Organisation der gewerblichen Wirtschaft in der Kriegswirtschaft	24 3
Meisterfrauen ersetzen die einberufenen Männer	24 4
Außenhandel.	
Deutschlands Handelsbeziehungen zu den Ostseeländern (Staatsrat Fr. Reinhart)	1 4
Deutsche Auslandshandelskammern im Ostseeraum (Dr. Th. Dieckmann)	1 26
Reichswirtschaftsminister Walther Funk über Deutschlands Außenhandelspolitik	4 3
Ausfuhrförderung — Oeffentliche Aufträge	6 7
Die Goldklausel im Recht der Ostseeländer (Svend Harms)	7 15
Neues Gesetz über die Außenhandelsstatistik für Großdeutschland	8 12
Ausfuhrförderung ohne Bürokratie	8 16
Was sagen Sie zum Export?	9 4
Goldmarkklausel	10 4
Wirtschaftsbeziehungen des Sudetenlandes mit den Ostseeländern (Dr. Kreibich)	11 9
Nationalsozialismus und Außenhandel (E. Fengler)	12 9
Zur Technik des Außenhandels (Dr. Siegert)	12 16
Die deutsch-rumänischen Handelsbeziehungen auf neuer Grundlage (Dr. H. Gladosch)	12 17
Exportdienst — eine neue Arbeitsgemeinschaft	15 3
Exportdienst — ein weiteres Mittel der Ausfuhrförderung	16 4
Deutschland, Bulgariens wichtigster Handelspartner (Dr. H. Gladosch)	17 7
Strukturwandlungen an den Weltrohstoffmärkten (Dr. E. Rieger)	20 6
Außenhandelsschulung auf neuen Wegen	22 4
Protektorat Böhmen und Mähren.	
Böhmen und Mähren wieder im Reich	7 20
Der deutsche Kulturraum Böhmen und Mähren (Dr. E. Stranik)	14 9
Das Handelsverhältnis zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und den skandinavischen Ländern (Dr. L. Feierabend)	14 12
Beitrag des Protektoratsgebietes Böhmen und Mähren zu den Wirtschaftsbeziehungen Deutschlands mit den Ostseeländern (Dr. H. Gladosch)	14 13
Die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit den Ostseestaaten unter Berücksichtigung des Seehafens Stettin (Dr. J. Mirjeka)	14 16
Die Bedeutung der deutschen Häfen für die Warenausfuhr aus Böhmen und Mähren nach den skandinavischen und balt. Staaten (Dr. Z. Fafll)	14 17
Die Exportindustrien des Protektorates Böhmen und Mähren (H. Fasser)	20 18
Die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit dem Reich (Dr. J. Kubalek)	14 21
Die Wirtschaftsentwicklung im Protektorat Böhmen und Mähren (H. Fasser)	20 8
Verkehrswesen.	
Stettins Hafenvorkehr im Jahre 1938	1 37
Die Verkehrsentwicklung des Seedienstes Ostpreußen im Betriebsjahr 1938 (Dr. Macdonald)	2 12

	Heft/Seite
50 Jahre Eisbrechdienst der Industrie- und Handelskammer zu Stettin (Dr. G. Röpke)	3 3
Die Festschrift der Industrie- und Handelskammer zum 50jährigen Jubiläum ihrer Eisbrecher	3 11
Die Oderschiffahrt im Jahre 1938	4 7
Der Binnenwasserverkehr der Grenzmark Posen-Westpreußen mit Polen und im Durchgang nach und von Ostpreußen (Dr. E. Günther)	5 8
Beförderung von Gefolgschaftsmitgliedern in werk-eigenen Fahrzeugen	6 8
Stettiner Binnenschiffahrtsfragen (Dr. H. Kretschmer)	7 9
Die neue Verkehrslage Stettins	7 17
Pommerns Bedeutung im Fremdenverkehr Großdeutschlands (R. Flaxa)	10 10
Seereisen in der Ostsee	10 14
Der Stettiner Hafen und seine verkehrspolitischen Grundlagen (O. Thiessen)	11 17
Der Odertag in Gleiwitz	13 14
Stettin im Luftverkehr 1939	13 15
Böhmens und Mährens Verkehrsprobleme mit dem Reiche	14 23
Aenderung der Bezirkskarten der Reichsbahndirektion Stettin	15 4
Gegenwartsfragen des Kraftwagenverkehrs	20 3
Die Warthe als ostdeutsche Schiffsahrtsstraße (Dr. Fr. Roß)	21 6
Pommerns Fremdenverkehr 1939 (R. Flaxa)	23 9
Industrie.	
Der Beruf des Spezialarbeiters in der Industrie	11 7
Lehrmeisterprüfungen in der Industrie	22 5
Mitgliederversammlung der Abteilung Industrie der Wirtschaftskammer Pommern	23 5
Großhandel.	
Lage und Leistung im Handel mit Bau- und Wohnbedarf	7 13
Einzelhandel.	
Beiratssitzung der Wirtschaftskammer Pommern Unterabteilung Einzelhandel	7 11
Bereinigung des Einzelhandels	7 12
Der Arbeitseinsatz im Einzelhandel	9 10
Gegen die Abwerbungen im Stettiner Bekleidungs-einzelhandel	13 4
Die Einzelhandelsumsätze im Mai, Juni und 1. Halbjahr 1939	17 5
Buchführung auch im Kriege	24 6
Berufsausbildung.	
Freisprechung der Kaufmanns- und Facharbeiterlehrlinge	8 3
Freier Nachmittag für Jugendliche	8 6
Berufserziehung, eine nationalsozialistische Verpflichtung (R. Prieß)	9 7
Einstellung von Lehrlingen in elterlichen Betrieben	10 6
Anmeldung von Lehrstellen	17 4
Berufsausbildung in der Kriegswirtschaft	20 4
Fremdsprachen bahnen Dir den Weg	20 5
Geleitwort des Gauleiters zur Berufserziehungsarbeit im Kriegswinterhalbjahr 39/40	22 3
Praktische Arbeitsförderung im Betrieb	22 7
Lern fremde Sprachen für Beruf und Betrieb	24 5
Steuern.	
Kraftfahrzeugsteuer	19 6
Handelskammerfragen.	
Beiratssitzung der Industrie- und Handelskammer Schneidemühl	11 5
Beiratssitzung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin	18 6
Verschiedenes.	
Stettin und die Berliner Exportmusterschau (Prof. A. Jung)	3 17
Die wettbewerbsrechtliche Stellung deutscher Firmen im Auslande (A. Heuß)	3 18
Billanz der Weltwarenmärkte (Dr. E. Rieger)	4 4

	Heft/Seite
Das Jahr 1939 in der deutschen Auslands-Messe-Werbung	4 6
Der Erweiterungsbau des Stettiner Seemannsheims vor der Vollendung	4 11
Die große Technische Messe und Baumesse zu Leipzig im Frühjahr 1939	5 10
Vierte Studienwoche des Kulturinstituts der Stadt Stettin	6 5
Wirtschaftskundliche Studienfahrten der DAF. 1939	6 22
Memelland ist wieder deutsch	7 21
Kommt zu uns nach Pommern!	8 4
Auf den Spuren der Hanse	8 5
Die Entwicklung auf dem osteuropäischen Flachsmarkt	8 9
Das Ergebnis der Leipziger Frühjahrsmesse	8 10
Allgemeine Anordnung des Reichstreuhändlers der Arbeit	9 9
Uebermäßige Beanspruchung der Betriebe durch Besichtigungen	10 4
Pommern als Bäderland (Dr. med. W. Brand)	10 12
Wirtschaftskundliche Studienfahrt ins Sudetenland	11 8
Die Gablonzer Glas- und Schmuckwarenindustrie (Hans Klaar)	11 14
Fraueneinsatz für beschränkte Arbeitszeit	12 5
Einweisung von Arbeitskräften aus anderen Betrieben	12 5

	Heft/Seite
Die Entlohnung von neu eingestellten Stenotypistinnen	12 6
Arbeitseinsatz in der Bauwirtschaft	12 6
Richtsätze für den Urlaub im Jahre 1939	12 7
Bauvorhaben der Gemeinden	12 8
Wirtschaftler aus dem Sudetengau besuchen Stettin	12 12
Wegengagieren von Arbeitskräften (E. Fengler)	13 3
Sinn und Zweck des neuen Finanzplanes (W. Eitner)	13 5
Fische und Fischkonserven	13 10
Der schaffende Mensch und seine Leistung (Dr. Hupfauer)	14 5
Wirtschaftskundliche Studienfahrt: Fischversorgung Deutschlands	14 8
Ostrau und Leipziger Herbstmesse 1939	15 5
Der Norden und die Leipziger Messe (Dr. H. Möller)	15 6
Die Randstaaten und die Leipziger Messe	15 11
Nochmals: Wegengagieren von Arbeitskräften (E. Fengler)	16 3
Die Kredithilfe der Banken	20 3
Der deutsche Lebensraum (Dr. K. Janovsky)	21 8
Stärkung oder Schwächung des britischen Rohstoffeinflusses? (Dr. E. Rieger)	24 9



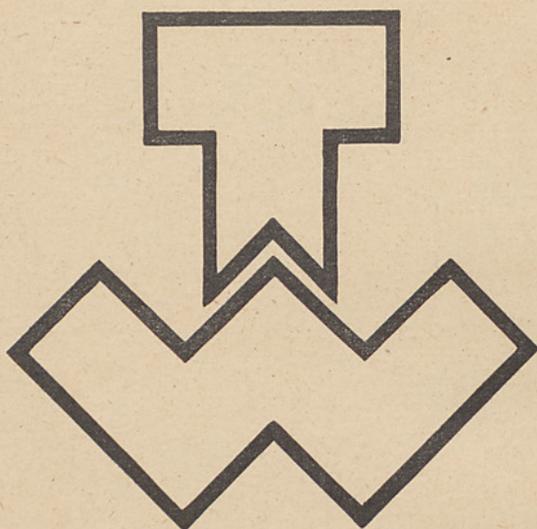




OSTSEEHANDEL

NUMMER

STETTIN 1. JANUAR 1939



Nahrungsmittel

Import

Industrie

Großhandel

Tetzlaff & Wenzel

Stettin

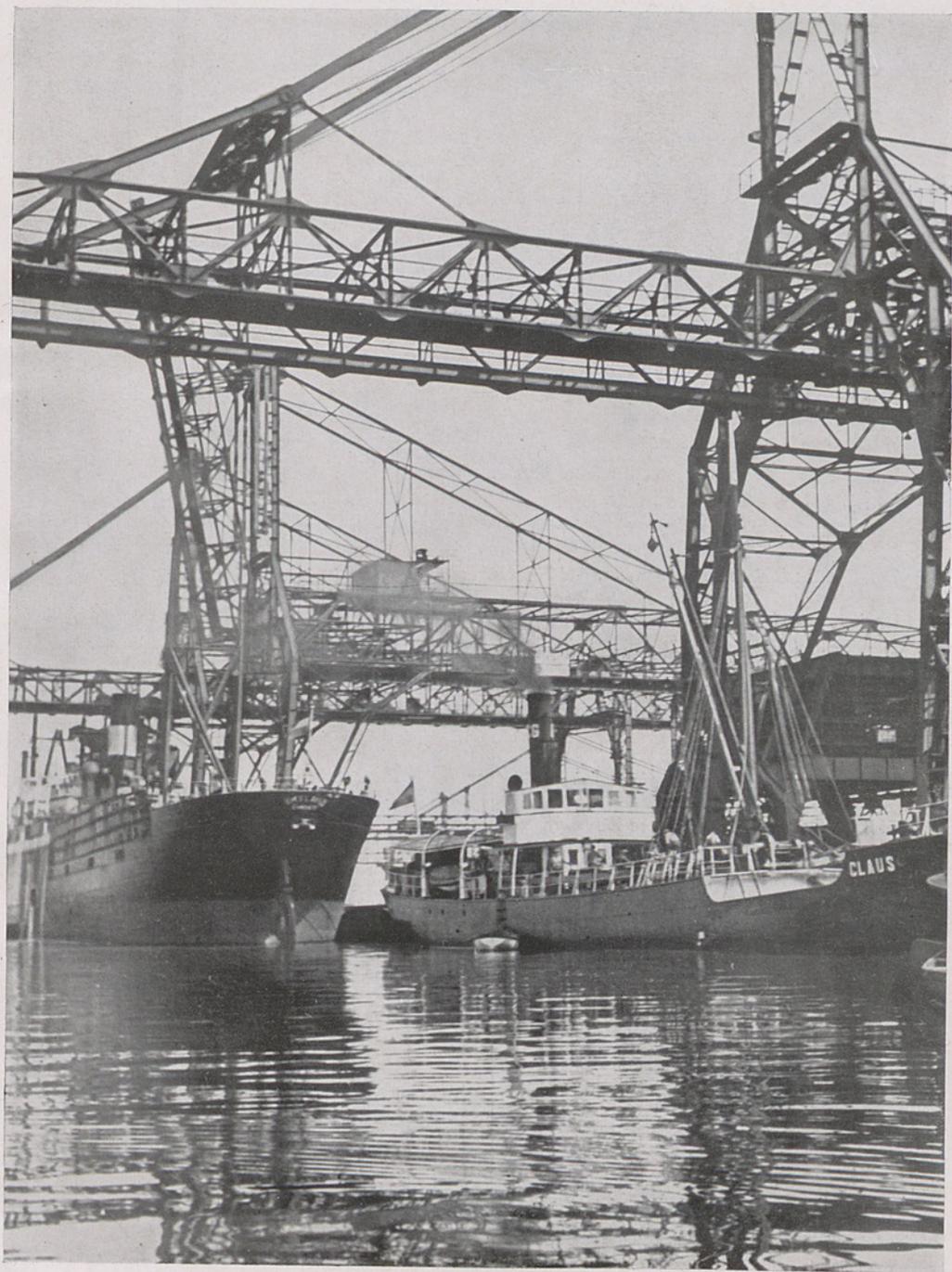
Lastadie

Hamburg

Schoppenstehl 15, Haus Miramar

Königsberg/Pr.

III. Laakspeicherquerstraße 6



Stettin: Ueberladebrücken im Maffenguthafen

Foto: Dr. Oldenburg

INHALT

Zur Einführung

Staatsrat Friedrich Reinhart:

Deutschlands Handelsbeziehungen zu den Ostseeländern

Wirtschaftsminister Sepp:

**Das Wirtschaftsleben Estlands und seine Probleme
im Jahre 1938**

Dr. Th. Dieckmann:

Deutsche Auslandshandelskammern im Ostseeraum

Dr. jur. Siegfried Matz:

Einige Grundzüge des schwedischen Wirtschaftslebens

Dir. Jaakko Kahma:

Die wirtschaftliche Lage in Finnland

Der deutsch-dänische Wirtschaftsverkehr

Stettins Hafenerkehr im Jahre 1938

Hafen- und Schiffahrtsnachrichten

Länderberichte

Heft 3 des „OSTSEE-HANDEL“ 1. Februar 1939

wird im Zeichen des 50 jährigen Jubiläums der Eisbrecherverwaltung
der Industrie- und Handelskammer zu Stettin stehen.

OSTSEE-HANDEL

WIRTSCHAFTSZEITSCHRIFT FÜR DAS OSTDEUTSCHE WIRTSCHAFTSGEBIET
UND DIE OSTSEELÄNDER / AMTLICHES ORGAN DER WIRTSCHAFTSKAMMER
POMMERN UND DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Nr. 1 / 19. Jahrg. / Stettin, 1. Januar 1939



16758

Pr. III d. 893

~~111935~~
X
539
RT 0130

Steigerung des Außenhandels ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Seehäfen. Hauptträger dieser Aufgabe im Ostseeraum ist der Seehafen Stettin als größter deutscher Ostseehafen. Wenn daher mit der vorliegenden Ausgabe die Stettiner Wirtschaftszeitschrift „Ostsee-Handel“ im neuen Gewande erscheint, so soll schon mit dieser äußeren Veränderung zum Ausdruck gebracht werden, daß diese Zeitschrift sich von jetzt an inhaltlich noch stärker als bisher auf den Außenhandel der Ostseeländer und der Länder des europäischen Südostens und auf ihre Handelsbeziehungen zum Reiche ausrichten wird. Der „Ostsee-Handel“ hofft, damit zu einer Förderung des Güteraustausches Deutschlands mit diesen Ländern und dieser Länder untereinander beizutragen, geleitet von der Überzeugung, daß ein kräftig belebter Außenhandel eine wesentliche Vorbedingung der wirtschaftlichen Blüte eines Landes und darüber hinaus auch geeignet ist, eine Brücke für die Annäherung der Völker auf allen anderen Gebieten zu bilden.

VERLAG UND SCHRIFTFÜHRUNG
des
„OSTSEE-HANDEL“

Deutschlands Handelsbeziehungen zu den Ostseeländern

Tysklands handelsförbindelser med Östersjöländerna

Meere trennen nicht nur, sie verbinden auch. So haben sich zwischen den Anliegern der Ostsee schon früh wirtschaftliche Verbindungen entwickelt und die Ostsee bereits im Mittelalter zu einem der wichtigsten Handelsräume der Welt gemacht. An diesem Güteraustausch hat die langgestreckte deutsche Ostseeküste infolge ihrer geographischen Lage und gestützt auf ihr ausgedehntes deutsches und zentraleuropäisches Hinterland mit seiner dichten, auf einer hohen Stufe der Erzeugung und des Verbrauchs stehenden Bevölkerung von jeher einen führenden Anteil gehabt. Als Hauptträger dieses Güteraustausches sind die dichten Schifffahrtsverbindungen anzusehen, die von den deutschen Ostseehäfen schon seit den Zeiten der Hanse nach allen bedeutenden Hafenplätzen der nördlichen und östlichen Ostsee führen. Diese Beziehungen haben ihre Grundlage darin, daß die skandinavischen und baltischen Länder traditionell bedeutsame Lieferanten für Rohstoffe und teilweise auch für Nahrungsmittel und auf der anderen Seite aufnahmefähige Absatzgebiete für Produktions- und Verbrauchsgüter sind.

Die Struktur des Ostseehandels ist auch nach dem Kriege trotz der weitgehenden Verdrängung Rußlands von der See, der Bildung der Randstaaten und dem Auftreten Polens als neuen Anliegerstaates der Ostsee im wesentlichen die gleiche geblieben, wenn man von den in den einzelnen Ostseeländern mehr

Haven skilja icke endast åt. De förena också. Sålunda ha tidigt ekonomiska förbindelser utvecklats mellan Östersjöländerna och redan under medeltiden gjort Östersjön till ett av världens viktigaste handelsområden. En väsentlig andel i varuutbytet över Östersjön har den långsträckt tyska Östersjökusten haft, så som den geografiskt ligger till med ett betydande tyskt och centraleuropeiskt uppland, detta i sin tur herbärgerande en befolkning, vilken såväl till sin produktion som till sin konsumtion står på en hög nivå. Som de huvudsakliga stöttepelarna i detta varuutbyte äro de täta sjöfartsförbindelser att betrakta, vilka ända sedan Hansans tid existera mellan de tyska Östersjöhamnarna samt alla betydande hamnplatser i norra och östra Östersjön. Till grund för dessa förbindelser ligger det faktum, att de skandinaviska och baltiska länderna av gammal tradition äro betydande leverantörer av råvaror och dels även livsmedel, medan de å andra sidan utgöra stora avsättningsmarknader för produktions- och konsumtionsgods.

Östersjöhandelsstrukturen har även efter kriget, i trots av att Ryssland i stor utsträckning trängts undan från haven, i trots av att randstaterna bildats samt att Polen uppträtt som ny Östersjöstat, i väsentlig mån förblivit densamma som förr, naturligtvis — om man bortser från de i olika Östersjöländer mer eller mindre utpräglade uppträdande industrialiseringstendenserna. För denna Östersjöhandelsstruktur kan man kanske

Foto: Tonals Co., Kopenhagen



Die Bøfse in Kopenhagen

Tysklands Handelsforbindelser med Östersölandene

Saksan kauppasuhteet Itämeren maihin

Havet adskiller ikke bare, men det forbinder ogsaa. Saaledes har der allerede meget tidligt udviklet sig Handelsforbindelser mellem Naboerne ved Östersöen og allerede i Middelalderen blev Östersöen en af de vigtigste Handelsrum i Verden. I denne Vareudbytning har den langstrakte tyske Östersökyst paa Grund af sin geografiske Beliggenhed og støttet til det udstrakte tyske og centraleuropæiske Bagland med en Befolkning, som staar paa et meget højt Trin, hvad Produktion og Forbrug angaar, altid haft en ledende Andel. Som Hovedbærer for denne Vareudveksling maa man anse de tætte Skibsfartsforbindelser, som allerede fra Hansatiden af fører til alle betydelige Havnepladser i den nordlige og østlige Östersö. Disse Forbindelser har sit Grundlag deri, at de skandinaviske Lande traditionelt er betydelige Leverandører af Raastoffer og tildels ogsaa Næringsmidler, og paa den anden Side danner købedygtige Afsætningsomraader for Produktions- og Forbrugsvarer.

Östersöhandelens Struktur er ogsaa efter Krigen, til Trods for at Rusland vidtgaaende er fortrængt fra Östersöen, Dannelsen af Randstaterne og Polens Optraeden som ny Nabostat til Östersöen, væsentligt blevet densamme, hvis der sees bort fra at man i enkelte Östersölande kan iagttage mere eller mindre stærke Industrialiseringstendencer. Med Hensyn til denne Struktur kan der maaske præges den Regel, at disse Landes Udførselsbehov ikke er mangfoldig, men ind-

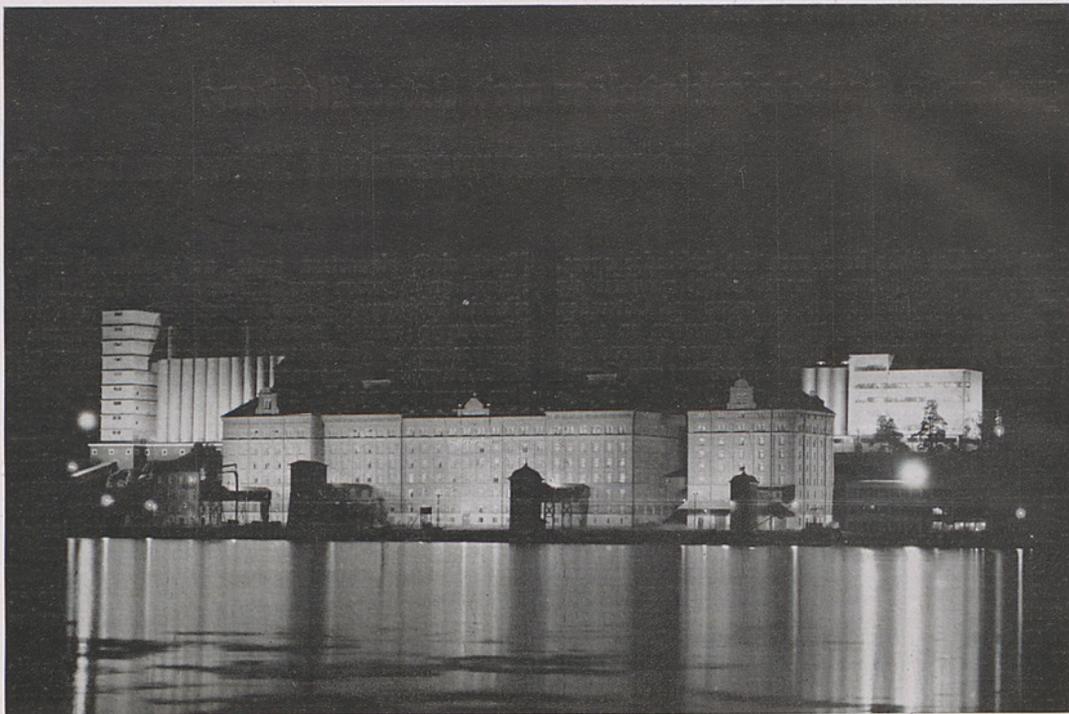
Meret eivät ainoastaan erota, ne yhdistävät myös. Niinpä on Itämeren rannikkojen asujainten välillä jo aikaisin kehittynyt taloudellisia suhteita, jotka tekivät Itämeren jo keskiajalla erääksi maailman tärkeimmistä kauppalueista. Tässä tavaravaihdossa on Saksan pitkäleulottuvalla Itämerenrannikolla, sekä maantieteellisen asemansa nojalla, että laajan saksalaisen ja keskieurooppalaisen takamaansa tähden, jonka asujain elin- ja tarvetaso on korkea, aina ollut johtava osa. Tämän vaihtokaupan pääasiallisena kannattajana on ollut se vilkas laivaliike, jota Saksan Itämerensatamat jo Hansan ajoista asti ovat ylläpitäneet kaikkien tärkeisiin satamapaikkoihin Itämeren pohjois- ja itäosissa. Tämä yhteys perustuu siihen että Skandinavian ja Baltian maat ovat vanhastaan olleet tärkeitä raakaaineiden ja osaksi myös elintarpeiden tuojia ja toisaalta taas hyviä teollisuus- ja käyttötavaroiden myyntialueita.

Itämerenkaupan perusta on sodankin jälkeen, huolimatta Venäjän loitonemisesta merestä, itsenäisten Itämerenvaltioiden perustamisesta ja Puolan ilmestymisestä uutena Itämerenrantavaltiona, pysynyt pääasiassa samana, jos ei oteta lukuun eri Itämerenmaissa osaksi heikompana, osaksi vahvempaa ilmenevää teollisuustumistendenssiä. Mitä laatuun tulee, voidaan ehkä yhtenäisesti sanoa että kaikkien näiden maiden vientitarve on vähemmän vaihtelevaa laatua ja rajoittuu verrattain harvoin tavaralajeihin. Itämeren

Foto: Schwedischer Verkehrsverband



Stadthaus in Stockholm



Die elektrische Mühle „Drei Kronen“ an der Hafen-Einfahrt von Stockholm

Foto: Erik Holmér, Stockholm

oder minder stark zu beobachtenden Industrialisierungstendenzen absieht. Hinsichtlich dieser Struktur läßt sich vielleicht die einfache Formel prägen, daß der Ausfuhrbedarf all dieser Länder wenig mannigfaltig ist, sondern sich auf verhältnismäßig wenig große Güterarten beschränkt. Bei den nördlichen Anliegern der Ostsee entfällt der größte Anteil der Ausfuhr im wesentlichen auf wenige Rohstoffe oder Halbfabrikate, bei den südlichen ganz vorwiegend auf bestimmte Nahrungsmittel. So setzt sich die Ausfuhr Schwedens in erster Linie aus Erzen, Bau- und Nutzholz, Zellstoff und Holzschliff, Papier und Pappe, daneben auch Maschinen zusammen, die Norwegens aus Fischen und Fischwaren, Holz, Zellstoff und Holzschliff und Papier, die Finnlands gleichfalls aus Holz, Zellstoff, Holzschliff, Papier, Butter sowie Bacon. Hingegen umfaßt die Ausfuhr Dänemarks vorwiegend lebendes Vieh, Butter, Eier und Bacon, die Lettlands Flachs, Leinsaat, Butter, Bacon, daneben auch Bretter und Papier, die Litauens Flachs, Leinsaat, Butter, Eier, Bacon sowie Bretter und Zellstoff, die Estlands Flachs, Butter, Eier sowie gesägtes Holz und Papier.

Auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung und der Ernährung liegt heute der Haupteinfuhrbedarf des Reichs. Nicht nur die geographische Stellung Deutschlands an der Ostsee, sondern auch die Bedürfnisse seiner Wirtschaft und seiner Bevölkerung

bäst finden den enklaren Formeln, daß alle diese Länder exportbehov är föga mångskiftande, i det den är inskränkt till relativt få, men stora godsarter. De nordliga Östersjöländernas andel i exporten utgöres till största delen av få råvaror eller halvfabrikat, de sydliga Östersjöländernas till övervägande del av vissa bestämda näringsmedel. Sålunda utgöres Sveriges export i främsta rummet av malmer, byggnads och slöjdvirke, cellulosa och slippmassa, papper och papp samt maskiner. Norges export utgöres av fisk och fiskvaror, trä, cellulosa, slippmassa och papper, Finlands likaledes av trä, cellulosa, slippmassa, papper, smör och bacon. Däremot omfattar Danmarks export till övervägande del levande kreatur, smör, ägg och bacon, därjämte omfattar Lettlands export lin, linfrö, smör och bacon, förutom också bräder och papper; Litauens export utgöres av lin, linfrö, smör, ägg, bacon samt bräder och cellulosa, Estlands export omfattar lin, smör, ägg samt sågat trä och papper.

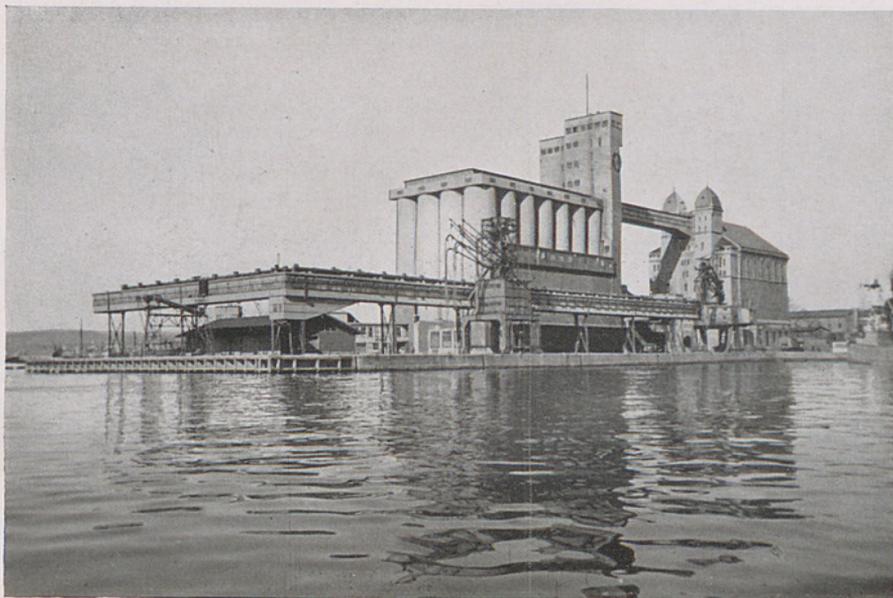
Det tyska rikets huvudsakliga importbehov omfattar i denna dag råämnen och livsmedel. Icke endast är det det geografiska läget invid Östersjön, som gör Tyskland till en Östersjöländernas naturlige handelspartner och avnämare av dessa länders varor, utan först och främst det tyska folkets och det tyska näringslivets ständiga starka behov härav. Det är känt, att jämte Tyskland också England alltsedan krigets slut tagit livlig del i handeln på Östersjömark-

skrænker sig til forholdsvis faa store Varesorter. Hos de nordlige Naboer til Östersöen falder den største Andel af Udførslen for en væsentlig Del paa nogle faa Raastoffer eller Halvfabrikater, hos de sydlige Naboer derimod helt overvejende paa bestemte Næringsmidler. Sveriges Udførsel bestaar i første Række af Malm, Bygningss og Gavntræ, Cellestof, Cellulose, Papir, Smørsliberi, Papir og Papp, dertil kommer Maskiner, Norsge af Fisk, Fiskekonserver, Tørfisk og Klipfisk, Tømmer og Props, Cellestof, Cellulose, Papir, Smør samt Bacon. Derimod udfører Danmark hovedsaglig levende Kvæg, Smør, Eg og Bacon, Letland Flaks, Linsæd, Smør, Bacon, desuden Trælast og Cellestof, Estland Flaks, Smør, Eg, samt savet Trælast og Papir. Det tyske Riges Hovedindførselbehov ligger nu paa Raamaterials og Ernæringsforsynings Omraadet. Ikke bare Tysklands geografiske Stilling ved Östersöen, men ogsaa Befolkningens Behov gör Tyskland til den naturlige Handelspartner til Östersölandene og til en betydelig og stadig Köber af deres Produktion. Dog er det bekendt, at England efter Krigen har taget en livlig Andel i Östersömarkederne. Uden Tvivl kunde England ved større Indköb forbedre sin Stilling i Udenrigshandelen betydeligt. Men som Handelspolitiken i disse Lande viser, ved de meget vel, at enhver ensidig Orientering af deres Udenrigshandel i Interesse af deres Stats og Ökonomihusholdning maa undgaas og at en omhyggelig Pleje af deres Ökonomirelationer til Tyskland paa Grund af de nu engang givne Forholde er uundværlig. Ligeledes har Tyskland den faste Overbevisning, da det her foreligger saa gunstige naturlige Forudsætninger, at Pleje og Udbygning af Handelen med Östersölandene er en af de vigtigste handelspolitiske Opgaver. Selv om det traktatmæssige Grundlag for disse Handelsforbindelser er meget forskelligt, — tildels er endnu de i den

pohjoisten rantamaiden viennin tärkeimpänä osana ovat pääasiassa muuttamat raakaaineet tai puolivalmiit tavarat, taas eteläisten rantamaiden etupäässä erinäiset elintarpeet. Niinpä muodostaa pääosan Ruotsin viennistä malmi, rakennus- ja käyttöpuu, selluloosa, puumassa, paperi ja pahvi, osalta myös koneet, Norjan vientiin kuuluu pääasiassa kala ja kalavalmisteet, puu, selluloosa, puumassa, ja paperi, Suomen vientiin samoin puu, selluloosa, puumassa, paperi, voi ja bacon. Tanskan ulkomaankaupan tärkeimmän osan muodostaa taas elävän karjan vienti ja sen rinnalla voin, munien ja baconin vienti, Latvian päävientitavara on pellava, pellavansiemen, voi, bacon ja myös kin laudat sekä paperi, Liettuan pellava, pellavansiemen, voi, munat, bacon ja samoin laudat ja selluloosa, Viron pellava, voi, munat, sahapuu ja paperi.

Saksan pääasiallinen tuontitarve on nykyään raakaaine- ja elintarvehankinnan alalla. Ei ainoastaan Saksan maantieteellinen asema, Itämeren rannalla, vaan myöskin sen talouden ja sen kansan tarpeet tekevät sen Itämerenmaidien luonnolliseksi kauppaliittolaseksi, heidän tavaratuoantonsa voimakkaaksi, pysyväksi ostajaksi. Kuten tiedetään osallistuu myöskin Englanti sodan jälkeen vilkkaasti Itämeren markkinoihin. Epäilemättä onkin Englanti suurempien tilaustensa perusteella voinut huomattavasti parantaa asemaansa, Itämerenmaidien ulkomaakaupassa. Mutta niinkuin näiden maiden kauppapolitiikka osoittaa, ovat he tarkoin tietoisia siitä, että heidän ulkomaankauppansa yksipuolista suuntautumista on heidän taloutensa hyötyä silmällä pitäen vältettävä, ja että heille on vältämättömyys huolellisesti vaalia kerta kaikkiaan luonnollisiin olosuhteisiin perustuvia taloussuhteitaan Saksaan. Samoin on Saksa myöskin puolestaan vakuutet-

Foto: Høfeneraallung Oslo



Oslo:
Gettreidspeicher mit
25000 t Fassungs-
vermögen

machen es zu dem natürlichen Handelspartner der Ostseeländer, zu einem starken stetigen Abnehmer ihrer Gütererzeugung. Es ist bekannt, daß daneben auch England seit dem Kriege an den Ostseemärkten einen lebhaften Anteil nimmt. Zweifelsohne konnte England durch höhere Bezüge seine Stellung im Außenhandel der Ostseeländer nicht unbedeutend verbessern. Aber wie die Handelspolitik dieser Länder zeigt, wissen sie wohl, daß sie jede einseitige Orientierung ihres auswärtigen Handels im Interesse ihrer Wirtschaft vermeiden müssen, und daß auf Grund der nun einmal gegebenen Verhältnisse eine sorgsame Pflege ihrer Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland für sie unerlässlich ist. Ebenso ist Deutschland von der Ueberzeugung getragen, daß bei dem offensichtlichen Vorliegen so günstiger natürlicher Voraussetzungen Pflege und Ausbau seines Handels mit den Ostseeländern eine seiner wichtigsten handelspolitischen Aufgaben ist. Wenn auch die vertragliche Grundlage dieser Handelsbeziehungen eine sehr verschiedenartige ist — teilweise sind noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Preußen geschlossene Verträge in Gültigkeit —, so kann sie doch heute im allgemeinen befriedigen. Sie wird ergänzt durch eine Reihe von Verrechnungsabkommen zur Abwicklung des Zahlungsverkehrs sowie durch mit den meisten Ländern fortlaufend geführte oder immer wieder aufs neue aufgenommene Verhandlungen, die auf eine Verbesserung der Handelsumsätze und Ausschöpfung der natürlichen Ergänzungsmöglichkeiten abzielen.

Es kommt bei der Erfüllung der Handelsverträge auf das Kaufinteresse des Kunden an. Dieses ist, wie die Statistik zeigt, in zunehmendem Maße vor-

naderna. Utan tvivel har England tack vare större uppköp avsevärt kunnat förbättra sin ställning inom Östersjöländernas utrikeshandel. Men såsom dessa länders handelspolitik utvisar, inse länderna ifråga också mycket väl, att de i sitt eget näringslivs intresse måste undvika varje ensidig orientering av sin utrikes handel samt att en sorgfälligt omvårdnad av de handelsförbindelser, som existera med Tyskland, på grund av de en gång givna förhållandena är ofrånkomlig. Likaså är man i Tyskland övertygad om att under så gynnsamma och naturliga omständigheter som de förevarande är omvårdnaden och utbyggandet av de tyska handelsförbindelserna med de övriga Östersjöländerna en av Tysklands viktigaste handelspolitiska uppgifter. Om dessa handelsförbindelsers fördragsbasis än är tämligen olikartad — till en del äro de under adertonhundratalets första hälft med Preussen ingångna fördragen ännu i kraft — så kan den dock i allmänhet vara tillfyllest. Den kompletteras av en rad clearingöverenskommelser för avveckling av betalningstjänsten, såsom också av de med de flesta länder löpande eller åter och åter pånytt upptagna förhandlingar, vilka syfta till att förbättra handelsomsättningen samt ytterligare tillvarataga de naturliga möjligheterna att komplettera varan.

Uppfyllandet av handelsfördragen hänger i främsta rummet på kundens köpintresse. Detta köpintresse befinner sig, som statistiken också utvisar, i stigande. Teoretiskt välmenta, i praktiken däremot tämligen komplicerade tankegångar, så som de kommit till uttryck i den s. k. Oslo-konventionen av år 1937, ha år 1938 visat sig absolut icke hålla streck. Det rörde sig här som bekant om att de tre skandinaviska kungarikena och Finland med Holland och Belgien ville

Foto: Hufnagelverksamhet i Wiborg



Innenhafen
der Stadt
Düipuri (Wiborg)



Helsingki/Westhafen

Foto: Hefenoco. Helsingki

förste Halvdel af det 19tende Aarhundrede trufne Aftaler med Preussen gyldige, — saa kan disse dog i Almindelighed være tilfredsstillende. Disse suppleres ved en Række af Clearingsoverenskomster til Afvikling af Betalingsvilkaar med de fleste Lande, tillige föres stadigt Forhandling og optages nye med det Maal for Oje, at forbedre Handelsomsætningerne og benytte sig af de naturlige Suppleringsmuligheder.

Ved Opfyldelsen af Handelstraktaterne kommer det an paa Kundens Købeinteresse. Dette er, som Statistiken viser, stadigt tiltagende. Teoretiskt velmente, men i Praksis meget complicerede Meninger, som blev taget til Følge under Nyoptagelsen af den s. k. Oslokonvention i 1937, har i 1938 slaat helt Fejl. Det drejede sig som bekendt om at de tre skandinaviske Kongeriger og Finland vilde indrette et gensidig „Fortrinstoldsystem“, under hvilket Belgien og i høj Grad ogsaa Holland skulde være Industrihandelspartnere. Virkelighedens Behov har gaat forbi denne Plan. Lige saa lidt blev de Forventninger opfyldt, som de nævnte Stater havde tænkt sig med Hensyn til en Tilpasning af deres Vareudbygning med hinanden. Den gensidige Interesse er paa Grund af den Lighed som deres økonomi har, svært ringe. At binde sig paa den udtænkte Maade vilde bare reducere de handelspolitiske Muligheder som disse Stater har. Og saa i det forløbne Aar har det tyske Rige sluttet nye udvidede Overenskomster med Sverige og Danmark og de andre Stater. Englands Konkurrence er umiskendelig, men paa tysk Side kan man rolig se paa den, da den naturlige Relation af Udenrigshandelen og det paa Grund af det sunde tyske Økonomi stadigt

tu siitä, että näin selvästi esiintyvien, suotuisien, luonnollisten edellytysten pohjalla sen tärkeimpiin kauppapoliittisiin tehtäviin kuuluu sen kauppasuhteiden vaaliminen ja laajentaminen Itämeren maissa. Vaikka näiden kauppasuhteiden perusta, mitä tulee sopimukseen, onkin hyvin erilainen — osaksi ovat vielä voimassa 19. vuosisadan alkupuolella Preussin kanssa solmitut sopimukset — niin sitä kuitenkin voi pitää nykyään yleensä tyydyttävänä. Sitä täydennetään jouskolla laskusopimuksia maksuliikenteen järjestämiseksi, sekä sen ohessa myöskin useimpien maiden kanssa jatkuvasti pidetyissä, yhä uudelleen toimeenpanuissa neuvotteluissa, joiden päämääränä on kauppavaihdon elvyttäminen ja luonnollisten mahdollisuuksien parantaminen.

Kauppasopimusten täytäntöönpanossa riippuu kaikki ostajan kauppahalusta. Tämä on, niinkuin statis-tiikka näyttää, olemassa kasvavassa määrässä. Teoreettisesti katsottuna erittäin mutkikkaat ajatelmät, niinkuin niin sanotun „Oslokonventionin“ uudelleen käytäntöönnotossa vuonna 1937 esiintyi, ovat vuonna 1938 osoittautuneet aivan käyttökelvottomiksi. Niinkuin tiedetään oli tässä kysymys siitä että Skandinavian kolme kuningaskuntaa sekä Suomi aikoivat sopia Hollanin ja Belgian kanssa keskinäisestä tullietuysysteemistä, jonka puitteissa Belgian ja myöskin suuressa määrin Hollanin oli määrä olla teollisuus osakkaana. Todeellisuuden vaatimukset sivuuttivat kuitenkin tämän. Yhtä vähän toteutuivat ne toivomukset, joiden mukaan mainitut valtiot aikoivat sovelluttaa kauppapolitiikkaansa toisiensa puitteisiin ennen sopi-

handen. Theoretisch gut gemeinte, in der Praxis aber sehr komplizierte Gedankengänge, wie sie die Neuaufnahme der sogenannten Oslo-Konvention im Jahre 1937 brachten, haben im Jahre 1938 gänzlich versagt. Es handelte sich bekantlich darum, daß die drei skandinavischen Königreiche och Finnland mit Holland och Belgien ein gegenseitiges Vorzugszollsystem einrichten wollten, in dem Belgien och in starkem Maße auch Holland der Industriepartner sein sollten. Die Bedürfnisse der Wirklichkeit sind aber hierüber hinweggegangen. Ebenowenig erfüllten sich die Erwartungen, wonach die genannten Staaten ihre Handelspolitik aufeinander vor Abschluß von Verträgen abstimmen sollten. Das gegenseitige Interesse ist bei der Aehnlichkeit der Wirtschaften gering. Die Bindung in der gedachten formalistischen Art würde aber die Ausnutzung der handelspolitischen Möglichkeiten nur beeinträchtigen. Auch im vergangenen Jahre sind neue erweiterte Abkommen des Reiches, vor allem mit Dänemark och Schweden, sowie den anderen Staaten, geschlossen worden. Der Wettbewerb Englands ist nach wie vor unverkennbar, kann aber von deutscher Seite mit Ruhe betrachtet werden, da die natürliche Verbundenheit des Außenhandels über die Ostsee och der auf Grund der gesunden deutschen Volkswirtschaft zunehmende deutsche Bedarf auch für den Außenhandel der baltischen och skandinavischen Länder ausschlaggebend sein werden.

Wenn heute im Außenhandel mit den Ostseeländern durchweg günstige Ergebnisse vorliegen, so ist dies in ganz wesentlichem Umfang auch auf innerdeutsche Momente zurückzuführen. Die Beseitigung der Arbeitslosigkeit in Deutschland seit 1933 hat den Lebensstandard unserer Bevölkerung ganz erheblich gehoben. Dadurch ist die Aufnahmefähigkeit gerade für die Erzeugnisse der Ostseeländer stark gestiegen. Das gleiche gilt von der hohen Beschäftigung der deutschen Industrie, die damit wieder ein wesentlicher Käufer der Rohstoffe geworden ist, die die Ostseeländer liefern können. Auch die Schaffung des Großdeutschen Reiches ist ein Faktor von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland och dem Ostseeraum. Ein Block von 80 Millionen Menschen, der geographisch so günstig zu den skandinavischen och baltischen Ländern liegt, wie dies beim Reiche der Fall ist, hat als Kunde och Lieferant ganz naturgemäß eine verstärkte Anziehungskraft. So wird das größere Deutschland — man braucht etwa nur an die Lieferungen der leistungsfähigen sudetendeutschen Exportindustrie zu denken — zu einer weiteren Verdichtung der Handelsbeziehungen zwischen dem Reich och den Ostseeländern beitragen.

Ein Blick in die Statistik zeigt, daß sich von 1933 bis 1937 der deutsche Handel mit den skandinavischen och baltischen Ländern in erfreulicher Weise gesteigert hat. Wenn auch der deutsche Ausfuhrüberschuß etwas rückgängig war, so ist die Gesamteinfuhr von 1933 mit 365,1 Millionen RM. auf 637,6 Millionen RM. im Jahre 1937, die Ausfuhr von 509 Millionen RM. im Jahre 1933 auf 776,4 Millionen RM. im Jahre 1937 gestiegen. Noch wesentlich aber dürfte sein, daß der Anteil der Ostsee-

inrätta ett ömsesidigt preferenstullsystem, i vilket Belgien och i utpräglat grad även Holland skulle utgöra industriepartnern. Verklighetens krav ha redan lämnat Oslokonventionen bakom sig. Lika litet ha de förväntningar uppfyllts, enligt vilka nämnda stater före ingående av fördrag skulle ömsesidigt anpassa sin handelspolitik. Det ömsesidiga intresset är mot bakgrund av så likartade näringspolitiska förhållanden ringa. Förpliktelser av dylikt tilltänkt formalistiskt slag återigen skulle endast inkräkta på utnyttjandet av de handelspolitiska möjligheterna. Även under det förlutna året har Riket ingått nya, utvidgade handelsavtal, framförallt med Danmark och Sverige såväl som med de andra staterna. Englands konkurrens är nu som förut omiskännelig, men den kan från tysk sida tas med ro, då utrikeshandels naturliga förutsättningar över Östersjön samt det på grund av det tyska näringslivets sanering tilltagande tyska behovet även för de baltiska och skandinaviska ländernas utrikeshandel äro av utslagsgivande betydelse.

När idag alltigenom gynnsamma resultat föreligga i utrikeshandeln med Östersjöländerna, så är detta i huvudsak att tillskriva inretyska moment. Hävandet av arbetslösheten sedan 1933 i Tyskland har i väsentlig grad bidragit till att höja det tyska folkets levnadsstandard. Därigenom har möjligheten att ta emot just Östersjöländernas produkter i motsvarande mån ökat. Detsamma gäller för den numera så starkt sysselsatta tyska industrien, vilken därigenom blivit till en betydande avnämare av råvaror, som Östersjöländerna kunna leverera. Även skapandet av det Stortyska riket är en faktor, vars betydelse icke må underskattas för handelsförbindelserna mellan Tyskland och Östersjöområdet. Ett block på 80 miljoner människor, vilket geografiskt sett är så gynnsamt beläget med avseende på de skandinaviska och baltiska länderna så som nu är fallet med Riket, har som kund och leverantör helt naturligt en ytterligare förstärkt attraktionskraft. Sålunda kommer det större Tyskland — man behöver härvid endast tänka på den sudetyska exportindustriens kapacitet — att bidra till ytterligare starkta handelsförbindelser mellan Riket och Östersjöländerna.

En blick på statistiken utvisar, att den tyska handeln med de skandinaviska och baltiska länderna från 1933 fram till år 1937 på ett glädjande sätt stegrats. Om det tyska exportöverskottet än gått något tillbaka, så har den totala importen från 365,1 miljoner riksmark år 1933 stegrats till 637,6 miljoner riksmark under år 1937, den export återigen, som 1933 belöpte sig till 509 miljoner riksmark, har stegrats till 776,4 miljoner riksmark. Än mera väsentligt torde vara, att Östersjöländernas andel i Tysklands totala utrikeshandel stegrats i högre grad än vad de absoluta siffrorna utvisa, nämligen vad importen beträffar från 6,6 procent till 11,6 procent, vad exporten beträffar från 8,6 procent till 13,1 procent. Ungefär åttondelen av hela den tyska utrikeshandeln faller följaktligen på de skandinaviska och baltiska ländernas konto. Detta resultat är så mycket viktigare som dessa länder med sina sammanlagt cirka 21,5 miljoner människor ha en jämförelsevis ringare befolkningstäthet än Tyskland. Östersjöländernas befolkning utgör föga mer än 1 procent av jordklotets totala befolkning, medan deras andel i den tyska utrikeshandeln utgör över 12 procent.

stigende tyske Behov ogsaa kommer til at give Udslaget her ved Udenrigshandelen hos de baltiske og skandinaviske Lande.

Naar det i Dag i Udenrigshandelen med Östersölandene gennemgaaende forligger gunstige Resultater, saa kan dette i væsentligt Omfang ogsaa föres tilbage paa indretyske Momenter. — Afskaffelsen af Arbejdslösheden i Tyskland siden 1933 har hævet Levestandarden



Das Krantor in Danzig, erbaut 1443

Foto: Staatl. Werbestelle, Danzig

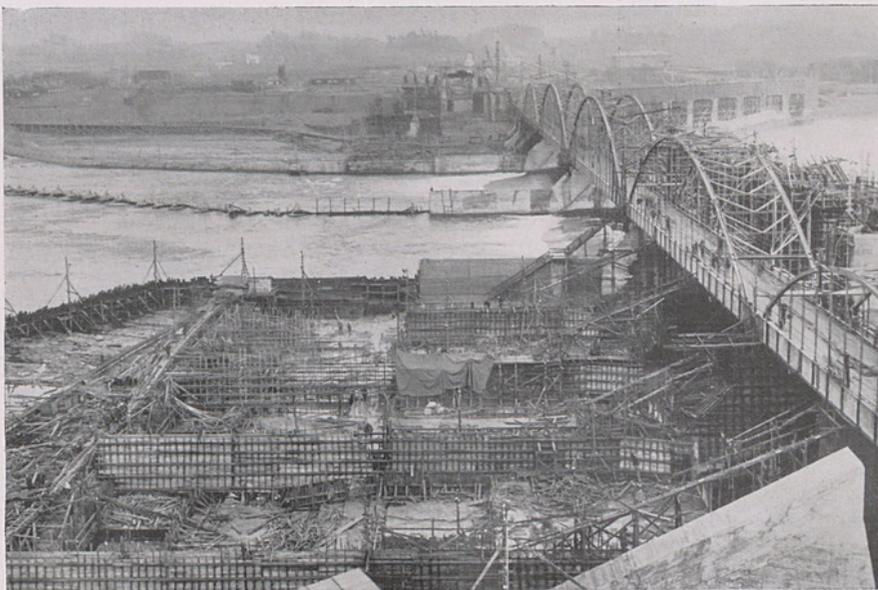
den til vor Befolkning ganske betydeligt. Derved er dens Købeevne steget ganske betydeligt, især for de baltiske og skandinaviske Landes Vedkommende. Det samme gælder for den høje Beskæftigelsesgrad i den tyske Industri, som derved er blevet en væsentlig Køber af Raamaterialier som Östersölandene kan leve. Ogsaa Oprettelsen af „Großdeutsches Reich“ er en Faktor af ikke ringe Betydning for Handelsforbindelserne mellem Tyskland og Östersöområdet. En Block paa 80 Millioner Mennesker, som geografisk ligger saa günstigt til for de skandinaviske og baltiske Lande, som det er Tilfædet ved det tyske Rige, har helt naturligt som Kunde og Leverandør en forøget Tiltrækningskraft. Saaledes kommer det større Tyskland — man behøver bare at tænke paa Leveranserne

musten lopullista solmimista. Keskinäinen osanotto on talouden yhtäläisyyden tähden vähäinen, sitoutuminen tällaisessa kaavamaisessa muodossa vaikuttaisi ehkäisevästi kauppapoliittisten mahdollisuuksien käytämissä. Myös kuluneena vuonna on Saksa solminut uusia, laajennettuja sopimuksia, ennen kaikkea Tanskan ja Ruotsin, mutta myös muiden mainittujen maiden kanssa. Englannin kilpailu on edelleenkin kieltämättä todettavissa, mutta Saksan taholta siihen voidaan suhtautua rauhallisesti, sillä Itämeren ympäristöiden maiden ulkomaakaupan luonnollinen yhteys, ja Saksan terveytyneen kansantalouden pohjalla kasvava tarve tulee ilmenemään määräävänä myöskin Baltian ja Skandinavian maiden ulkomaakaupalle.

Se seikka että Saksan ulkomaakauppa kauttaaltaan voi osoittaa edullisia tuloksia, johtuu myös suuressa määrin Saksan sisäpoliittisesta asenteesta. Työttömyyden loppuminen Saksassa vuoden 1933 jälkeen on ollut omiansa huomattavasti kohottamaan kansamme elintaso. Tämän johdosta on juuri Itämeren maiden tuotteiden kuluntamahdollisuus suuresti kasvanut. Sama on asianlaita teollisuutemme suhteen, jonka vahva toiminta tekee siitä juuri niiden raakaaineiden huomattavan ostajan, joita Itämeren maat voivat antaa. Syöskän Suursaksan perustaminen on merkittävä sellinen tekijä Saksan Itämerenmaiden kaupan suhteen. Alueella, jossa asuu 80 miljoonaa ihmistä, ja jonka maantieteellinen asema Skandinavian ja Baltian maihin nähden on niin edullinen kuin Saksan asema on, on sekä ostajana että myyjänä luonnollisesti mitä vahvin vetovoima. Näin ollen tulee laajentunut Saksa — jos ajattelemme esimerkiksi ainoastaan tuotantokykyistä sudeettisaksalaista vientiteollisuutta — osaltaan lisäämään Saksan valtakunnan ja Itämerenmaiden kauppasuhteiden tiivistymistä.

Silmäys statistiikkaan osoittaa että vuodesta 1933 vuoteen 1937 Saksan ja Skandinavian maiden sekä Baltian maiden kauppa on ilahduttavassa määrin kasvanut. Vaikkakin Saksan vientilyijäämä oli jossakin määrin taantuva, niin on koko tuonti, joka vuonna 1933 oli 365,1 miljoonaa Saksanmarkkaa vuoteen 1937 noussut 637,6 miljoonaan Saksanmarkkaan, vienti, joka oli vuoden 1933, aikana 509 miljoonaa saksanmarkkaa, vuoteen 1937 776,4 miljoonaan saksanmarkkaan. Mutta vielä tärkeämpää on, että Itämerenmaiden osallisuus Saksan kokonaisulkokaupassa on noussut vielä suuremmassa määrässä, kuin mitä nämä paljaat numerot osoittavat, nimittäin tuonnissa 6,6 prosentista 11,6 prosenttiin, viennissä 8,6 prosentista 13,1 prosenttiin. Suunnilleen kahdeksas osa koko Saksan ulkomaakaupasta joutuu siis Skandinavian ja Baltian maiden osalle. Tämä tulos on sitä huomattavampi kun ottaa huomioon että nämä maat, joiden yhteinen asukasluku nousee noin 21,5 miljoonaa, ovat verrattain harvaan asutut. Itämerenmaiden asukasluku on hiukan yli 1 prosentti koko maapallon asujamista, kun taas sen osallisuus Saksan ulkomaankaupassa tekee yli 12 prosenttia.

On mielenkiintoista tässä yhteydessä mainita että Saksa osallistui vuonna 1935 esimerkiksi Skandinavian maiden tuontiin 22 prosentilla ja että sitä näin ollen voidaan pitää yhtenä Pohjoismaiden tärkeimmistä tavaravälittäjistä.



Lettland:
Das Reguma-Kraft-
werk im Bau

Foto: Ed. Krauss, Riga

länder am deutschen Gesamtaußenhandel in stärkerem Umfang gestiegen ist, als es die absoluten Ziffern ausdrücken, nämlich in der Einfuhr von 6,6 auf 11,6%, in der Ausfuhr von 8,6 auf 13,1%. Etwa der achte Teil des gesamten deutschen Außenhandels entfällt also auf den mit den skandinavischen und baltischen Ländern. Das Ergebnis fällt um so schwerer ins Gewicht, als diese Länder bekanntlich mit ca. 21,5 Millionen Einwohnern eine verhältnismäßig geringe Bevölkerungsdichte haben. Die Bevölkerung der Ostseeländer macht wenig mehr als 1% der Gesamtbevölkerung der Erde aus, während ihr Anteil am deutschen Außenhandel über 12% beträgt.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Feststellung, daß Deutschland z. B. an der Einfuhr der skandinavischen Länder im Jahre 1935 mit beinahe 22 v. H. beteiligt gewesen und damit als einer der Hauptlieferanten des Nordens zu bezeichnen ist.

Fällt der Außenhandelsstelle Berlin, deren Vorsitzender ich bin, die besondere Betreuung des Ostseegebietes zu, so erklärt sich dies in erster Linie aus der Bedeutung, die Stettin nicht nur als drittgrößter deutscher Hafen, sondern als größter Ostseehafen neben Königsberg und Lübeck hat. Um so lieber bin ich der freundlichen Aufforderung zu einem Beiträge für die erste Nummer des „Ostsee-Handel“ im Jahre 1939 gefolgt. Berlin könnte seine Außenhandelsbeziehungen ohne Stettin nicht pflegen. Ein Drittel des zusätzlichen Einfuhrbedarfs unseres Verbrauchsgebietes, hauptsächlich Lebensmittel und Holz, werden über Stettin eingeführt. Stettin ist für den gesamten deutschen Außenhandel der wichtigste Umschlagplatz für die Ausfuhr von Kohle und für die

Intressant är i detta sammanhang också att konstatera, att Tyskland t. ex. under år 1935 var med nära 22 procent delaktig i de skandinaviska ländernas import, följaktligen var en av Nordens huvudsakliga leverantörer.

När nu Östersjöområdets särskilda omvårdnad tillfallit Außenhandelsstelle Berlin, vars ordförande jag är, så förklaras detta i främsta rummet av den betydelse, Stettin icke endast har som den tredje i ordningen, efter storleken räknat, av Tysklands hamnar, utan också av att Stettin är den största Östersjöhamnen jämte Königsberg och Lybeck. Så mycket hellre har jag också efterkommit den vänliga uppmaningen att lämna ett bidrag till det första numret av "Ostsee-Handel" under år 1939. Berlin skulle icke kunna vårda sina handelsförbindelser med utlandet utan Stettin. En tredjedel av vårt förbruksområdes kompletterande importbehov, i huvudsak trä och livsmedel, tillgodoses över Stettin. Stettin är för hela den tyska utrikeshandeln den viktigaste omlastningsplatsen för kolexport samt — i andra riktningen — för den svenska järmalmens import. Härpå beror också Stettins egenart som utrikeshandelsplats. Denna Stettins ställning har tack vare utvecklingen under 1938 i en icke oväsentlig grad stärkts. Icke endast har Stettins uppland till följd av Stor-Tysklands tillblivelse avsevärt utökats, så att t. ex. den redan nämnda sudettyska exportindustriens förbindelser för framtiden komma att upprätthållas över Stettin, utan Stettin har därutöver också kommit Donauområdet betydligt närmare. Byggandet av Oder-Donau-kanalen, vilken väntas vara färdig omkring 1944, kommer att göra Stettin till Wiens närmaste hamn. Slutligen torde de handelsförbindelser kunna omnämnas, som utvecklats mellan Östersjöländerna och Do-

fra den leverandsdygtige sudetentyske Eksportindustri til at bidrage til en videre Koncentration af Handelsforbindelserne mellem Riget og Östersölandene.

Et Blik paa Statistiken viser at den tyske Handel med Östersölandene fra 1933 til 1937 har öget paa en glædelig Maade. Om end det tyske Eksportoverskud er gaat lidt tilbage, saa er Totalimporten fra 1933 til 1937 steget med 365,1 Million Mark til 637,6 Millioner Rigsmark i Aaret 1937. Eksporten fra 509 Millioner i 1933 til 776,4 Millioner i Aaret 1937. Men af enda større Betydning turde det være, at Östersölandenes Andel i den tyske Totaludenrigshandel er steget i langt stærkere Grad end Tallene viser det, nemlig fra 6,6% til 11,6% paa Indførselssiden og fra 8,6% til 13,1% paa Udførselssiden. Omtrent en ottendedel af den tyske Udenrigshandel falder altsaa paa de skandinaviske og baltiske Lande. Dette Resultat vejer saa meget tyngre, som disse Lande med 12,5 Millioner Indbyggere, som bekendt har en forholdsvis ringe Befolkningstæthed.

Östersölandenes Befolkning udgør bare lidt mere end 1% af Jordens Totalbefolkning, hvorimod deres Andel i den tyske Udenrigshandel udgør over 12%. Interessant er i denne Sammenhæng den Konstatering, at f. E. Tyskland i Aaret 1935 har været delagtig i Importen til de skandinaviske Lande med næsten 22%, og saaledes maa betegnes som en af Nordens Hovedleverandører.

Tilfalder Udenrigshandelstedet Berlin — hvis Formand jeg er — den særlige Opgave at værne om Handelen med Östersöområdet, saa har man Forklaringen paa dette i den Betydning, som Stettin ikke alene har som den trediestørste tyske Havneby, men ogsaa som største Östersöhavn ved Siden af Königsberg og Lübeck. Desto glædeligere synes jeg det er at efter-

Se seikka että Berlinin ulkomaakauppatoimistolla, jonka puheenjohtaja minä olen, on erikoisena huoleenaan Itämerenalueen hoivaus, johtuu pääasiassa siitä merkityksestä mikä Stettiinillä Saksan kolmanneksi suurimpana satamana, ja sitapaitsi Königsbergin ja Lübeckin rinnalla Saksan suurimpana Itämerisatamana on. Sitä suuremmalla mielihyvällä olen noudattanut pyyntöä „Ostsee-Handel“ lehden ensinumeroa vuonna 1939.

Berlin ei voisi hoitaa ulkomaakauppasuhteitaan ilman Stettiinä. Kolmas osa kulutusalueemme lisätuotilapeesta, pääasiassa elintarpeita ja puuta, tuodaan meidän Stettiinin kautta. Stettiin on koko Saksan ulkomaakaupan tärkein vaihtopaikka, Saksan hiilen vienti — ja Ruotsin rautamalmin tuontipaikkana. Tästä johtuu Stettiinin erikoislaatuisuus Saksan ulkomaakauppapaikkana. Tämä Stettiinin asema on vielä huomattavasti vahvistunut vuoden 1938 tapahtumien johdosta. Ei ainoastaan Stettiinin takamaa ole kasvanut melkoista suuremmaksi, niin että esimerkiksi edellämainitun sudeettisaksalaisen teollisuuden viennin tiiheys tulevaisuudessa tulee suureksi osaksi kulkemaan Stettiinin kautta, vaan Stettiin on myöskin lähentynyt huomattavasti Tonavan aluetta. Ode-Tonavan kanavan rakentaminen, joka valmistunee noin vuonna 1944, tulee takamaan Stettiinistä Wienin lähimmän merisataman.

Lopuksi mainittakoon vielä se kauppayhteys mikä transitkaupan muodossa kulkee Saksan läpi Tonavan maiden ja Itämerenmaiden välillä ja mikä kontinentin keskuksessa tapahtuvien poliittisten muutosten seurauksena tulevaisuudessa tulee yhä suuremmassa määrässä kehittymään. Suursaksan syntyminen ja

Foto: Hjöfenero. Riga



Hölzexport
im Rigaer Hafen

Einfuhr des schwedischen Eisenerzes. Hieraus ergeben sich die Eigenarten von Stettin als Außenhandelsplatz. Diese Stellung Stettins hat durch die Vorgänge des Jahres 1938 noch eine wesentliche Stärkung erfahren. Nicht nur ist das Hinterland Stettins durch die Bildung des Großdeutschen Reiches erheblich vergrößert worden, so daß sich beispielsweise die Exportbeziehungen großer Teile der bereits erwähnten sudetendeutschen Industrie künftig über Stettin abwickeln werden, sondern Stettin ist auch dem Donauraum beträchtlich näher gerückt. Der Bau des Oder-Donau-Kanals, der etwa 1944 fertig gestellt sein wird, wird Stettin auch zum nächsten gelegenen Seehafen Wiens machen.

Es dürfen abschließend noch jene Handelsbeziehungen erwähnt werden, die sich zwischen den Ostseeländern und den Ländern des Donauraumes im Wege des Transithandels über Deutschland abwickeln bzw. infolge der politischen Veränderungen im Herzen des Kontinents in Zukunft in weit stärkerem Umfang abwickeln werden. Durch die Entstehung Großdeutschlands und durch die neuen Verkehrsverbindungen zur Donau, die geschaffen werden sollen, sind die Länder des Donauraumes der Ostsee näher gebracht, und die Linie der Oder, die aus der europäischen Mitte kommend in die Ostsee an ihrer am weitesten nach Süden vorgeschobenen Küste mündet, ist wesentlich gestärkt. Stettin wird also in Zukunft in ganz anderem Maße als bisher auch der naturgegebenen Umschlagsplatz für den noch außerordentlich steigerungsfähig scheinenden Handel der Ostseeländer mit den Donauländern sein. Wenn also die Rolle Stettins als des Mittlers zwischen seiner altangestammten Interessensphäre, der Ostsee, und dem europäischen Südosten, in Zukunft mehr und mehr an Bedeutung zunehmen wird, so ist dies nicht nur im Interesse der damit verbundenen Leistungssteigerung des Stettiner Hafens zu begrüßen. Auch vom Gesichtspunkt der Belebung des Außenhandels der Ostseeländer und einer stärkeren Durchpulsung des jetzt erst zur vollen Wirksamkeit kommenden natürlichen Handelsweges zwischen Ostsee, Donauraum und Schwarzes Meer ist dies höchst erwünscht. Denn es liegt durchaus in der Gesamtlinie der deutschen Wirtschaftspolitik, daß jede Belebung und Auflockerung des Außenhandels willkommen geheißen werden. Nicht etwa die Zurückdrängung des Außenhandels eines Landes mit einem anderen zugunsten eines dritten Partners ist es, was wir wünschen, sondern eine allgemeine und stetige Ausweitung der Welthandelsumsätze überhaupt, wovon auf jedes Land der ihm natürlich zukommende Anteil entfällt. So wird auch Deutschland seinen traditionellen Außenhandel mit den benachbarten Ostseeländern zu erhalten und zu steigern suchen, und es wünscht, daß die allgemeine Wirtschaftslage dieser Länder sich günstig entwickeln und ihnen einen organischen Ausbau ihrer Außenhandelsbeziehungen gestatten möge.

Donauländern in form av transitohandel över Tyskland och vilka till följd av de politiska förändringarna i Europas mitt för framtiden komma att utvecklas i ännu större omfattning. Till följd av Stor-Tysklands tillblivelse och de nya kommunikationerna med Donau, som skola skapas, ha även Donauländerna kommit närmare Östersjön, och den Oderlinje, vilken kommande från Europas centrum mynnar ut på Östersjöns sydligaste kust, är i väsentlig grad förstärkt. Stettin kommer följaktligen att för framtiden i en helt annan grad än hittills bli den av naturen bestämda omlastningsplatsen för handeln mellan Östersjöländerna och Donauområdet, och utan tvivel skall denna handel kunna utomordentligt stegas. Om alltså Stettins roll som förmedlare mellan den traditionella intressesfären, Östersjön, och Sydösteuropa för framtiden kommer att mer och mer tilltaga i betydelse, så är detta att hälsas med tillfredsställelse, icke endast med tanke på Stettins härav resulterande, utvidgade hamnkapacitet. Det är ävenledes högst önskvärdt på det att Östersjöländernas utrikeshandel ytterligare stegas samt på det att den numera först fullt till sin rätt kommande naturliga handelsvägen mellan Östersjön, Donauområdet och Svarta havet pulserar livligare. Ty varje utökning av utrikeshandeln och uppluckring av alla härför existerande hinder ligger i den tyska näringspolitikens totalintresse. Vad vi önska är icke att ett land får sin utrikeshandel tillbakaträngd till förmån för en tredje part, utan vi önska allmän och varaktigt kontinuerlig utvidgning av världshandelsomsättningen överhuvudtaget, så att varje nation kommer i åtnjutande av den andel, som naturen tillkommer den. På så sätt kommer också Tyskland att söka bibehålla och stegra sin traditionella utrikeshandel med grannländerna kring Östersjön. Tyskland hoppas också att dessa länders allmänna ekonomiska läge skall utvecklas gynnsamt samt möjliggöra en ytterligare organisk utbyggnad av deras utrikeshandelsförbindelser.



Lübau: Handelskvarn med Getreideelevatoren

Foto: Hafenverwaltung Lübau

komme den venlige Opfordring til at yde et Bidrag til det første Nummer af „Ostsee-Handel“ — i Aaret 1939. Berlin kunde uden Stettin ikke opretholde sine Udenrigshandelsforbindelser. En Trediedel af Tillægsimportens behovet i vort Forbrugsomraade, hovedsagelig Levnetsmidler og Træløst, indføres over Stettin. Stettin er for hele den tyske Udenrigshandel det vigtigste Speditionscentrum for Eksporten af Kul og for Indførslen af svensk Jernmalm. Heraf kommer Stettins særskilte Stilling som Udenrigshandelsplads. Denne Stilling er blevet endda mere styrket ved de Begivenheder som hændte i Aaret 1938. Ikke bare Baglandet til Stettin er blevet saa meget større, ved Oprettelsen af det stortyske Rige, saa at f. E. Eksportforbindelserne med store Dele af den allerede nævnte sudetenske tyske Industri for fremtiden kommer til at afvikles over Stettin, men Stettin er ogsaa flyttet nærmere ind paa Donaurummet. Bygningen af Oder-Donau-Kanalen, som bliver færdig 1944, gør Stettin ogsaa til Wiens næstnærmeste Søhavn.

Afsluttende bør ogsaa de Handelsforbindelser nævnes, som er opstaaet som Transithandel over Tyskland mellem Östersölandene og Landene i Donauomraadet, henholdsvis fremtidigt kommer til at udvikle sig i langt større Omfang her paa Grund af de politiske Forandringer i Hjerteret af Continentet. Ved Oprettelsen af Stortyskland og ved de nye Trafikforbindelser til Donau som skal gennemføres, er Landene i Donauomraadet bragt nærmere hen til Östersöen og den Linie af Oder som, kommende fra det europæiske Centrum, mynder ud i Östersöen paa den langt til Syden fremskudte Kyst, er blevet væsentligt styrket. Stettin vil i fremtiden i langt større Grad end hidtil ogsaa være den naturlige Omsætnings og Speditionsplads for Handelen med Donaulandene, som det antages at være overordentligt store Muligheder for at øge. Naar saaledes Stettins Rolle som Formidler mellem sin gamle hævdundne Interessesphære — Östersöen — og den europæiske Sydøsten for fremtiden mere og mere vil tiltage i Betydning, saa kan denne Interesse og den dermed forbundne Højning af Stettiner Havnens Kapacitet, bare hilses med Glæde. Ogsaa naar man tager Oplivelsen af Udenrigshandelen til Östersöen i Betragtning, samt en livligere Færdsel paa den naturlige Handelsvej mellem Östersöen, Donauomraadet og Sortehavet, som først nu holder paa at komme i fuld Virksomhed, er dette ønskværdigt. Thi det ligger absolut paa Linien af den tyske Handelspolitik, at ethvert Oplivelsesforsøg af den tyske Udenrigshandel hilses velkommen. Vi ønsker sletikke at et Lands Udenrigshandel med et andet Land skal trænges tilbage til Fordel en og tredie, men vi ønsker tvertimod en stadig Udvidelse af Verdenshandelsomsætningerne, saa at det paa hvert Land falder den dette helt naturligt tilkommende Andel. Saaledes kommer Tyskland til at forsøge at opretholde og forøge sin traditionelle Udenrigshandel med Nabo-staterne i Östersölandene og det ønsker at den almindelige økonomiske Situation i disse Lande skal udvikle sig gunstigt og tillade dem en organisk Udbygning af deres Udenrigshandelsrelationer.



Erzverladekai in Luleå

Foto: Hafenerw. Luleå

uusien suunniteltujen kulkuyhteyksien hankkiminen vaikuttaa että Tonavanmaat ovat lähentyneet Itämeren, ja Oder, joka tultuaan Euroopan keskestä, laskee Itämeren eteläisimpään rantaan, on huomattavasti kasvanut merkityksessään. Stettiin tulee siis tulevaisuudessa, paljo suuremmassa määrässä kuin tähän asti, olemaan myöskin Itämerenmaiden ja Tonavonmaiden kaupan, jolla on mahdollisuuksia vielä paljon enen-tyä, luonnollinen vaihtopaikka. Kun Stettiinin merkitys entisen kauppapiirinsä, Itämeren, ja Euroopan kaakkososan välittäjänä tulevaisuudessa yhä tulee kasvamaan, on tätä tervehdittävä monelta muultakin kannalta kuin ainoastaan Stettiinin sataman liikenteen kohoamista silmällä pitäen. Myöskin siltä näkökohdalta katsottuna, että Itämerenmaiden ulkomaakauppa tulee kasvamaan ja vasta nyt oikeuksiinsa pääsevä Itämeren ja Tonavaalueen kauppatie tulee elävöitymään, on tämä toivottavaa. Sillä Saksan talouspolitiikan suuntaviivat kulkevat siihen suuntaan, että kaikenlaista elävöitymistä ulkomaakaupan alalla tervehditään ilolla. Emme mitenkään toivo joidenkuiden maiden keskinäisen ulkomaakaupan supistumista jonnekin kolmannen kustannuksella, vaan kannattamme yleistä, pysyvää maailmankaupan elpymistä, joka tulee hedelmöittämään osalta joka maan kauppa luonnollisessa järjestyksessä. Niin tulee Saksakin yrittämään ylläpitää ja kehittää vanhaa perittyä ulkomaakauppaansa Itämerenmaiden kanssa, ja sen toivomus on, että taloustilanne näissä maissa kehittyisi suotuisasti ja tekisi niille mahdolliseksi orgaanisesti kehittää ulkokauppasuhteitaan.

Deutschlands Außenhandel mit den Ostseeländern

(in Millionen Mark)



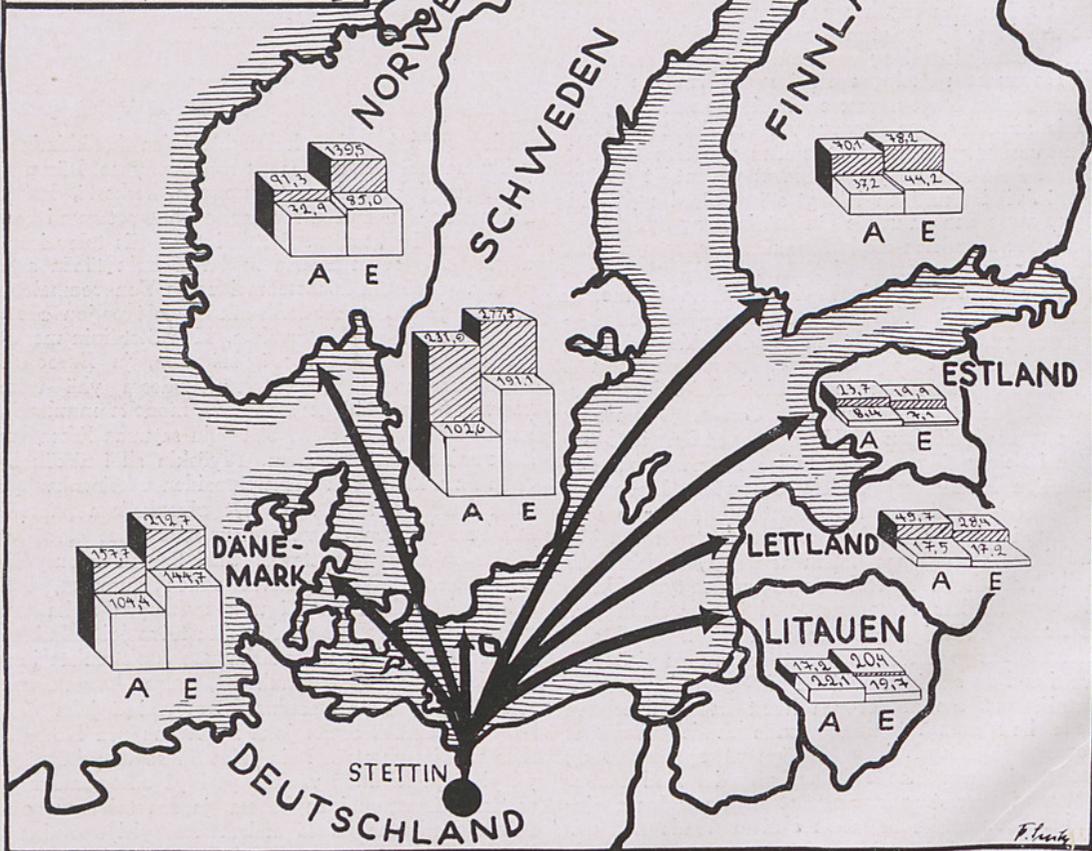
Jahr 1937



Jahr 1933

E = Einfuhr aus Deutschland

A = Ausfuhr nach Deutschland



F. Loh

Das Wirtschaftsleben Estlands und seine Probleme im Jahre 1938

Esti majanduselu ja tema probleemid 1938a

Einige im zweiten Halbjahr 1937 stattgefundenen Rückschläge auf den Weltmärkten schufen in manchen Kreisen den Boden für Prophezeiungen, nach welchen das Jahr 1937 sich quasi als Kulminationspunkt des wirtschaftlichen Anstieges gestalten sollte. In der Folgezeit sollte dann die allen Regeln der kapitalistischen Zyklenlehre entsprechende Depression ihren Anfang nehmen. Nun, da bereits das diesem Jahre folgende Jahr überstanden ist, kann man sich schon ein Bild von den Verhältnissen machen. Es muß berücksichtigt werden, daß Estland mit der Weltwirtschaftskonjunktur so eng verbunden ist, daß die Schwankungen auf dem Weltmarkt sich auch unabänderlich hier auswirken, doch haben diese Schwankungen in der besprochenen Zeitperiode oft nur lokalen oder zeitweiligen Charakter aufzuweisen gehabt. Beispielsweise könnte hier der in dem ersten Halbjahr in USA. und England stattgefundenen starken Rückgang der Großhandelspreise, der im zweiten Halbjahr wieder einem Anstieg wich, angeführt werden, wogegen in den mitteleuropäischen Staaten das Niveau des ersten Halbjahres unverändertlich blieb und zum Schluß des Jahres noch ein Anstieg zu verzeichnen war. Auch in Estland waren die Preise geringeren Schwankungen unterworfen, wiesen aber zum Jahreschluß auch eine steigende Tendenz auf, ohne jedoch dabei auf den Lebensstandard einen Einfluß ausgeübt zu haben.

Die Produktionszahlen zeigen auf jedem Gebiete einen ständigen Anstieg. Die Landwirtschaftsproduktion des Jahres 1938 übersteigt diejenige des Vorjahres bedeutend und steht auch weit über der Durchschnittszahl des letzten Jahrzehnts. Dank der Getreideschutzverordnung, laut welcher den Landwirten die Getreidepreise in Höhe der Produktionskosten gesichert sind, ist Estland im Roggenbau vom Importlande zu einem seinen Bedarf durchweg aus einheimischer Produktion deckenden Lande geworden; im Weizenbau ist bereits die Grenze erreicht, an der bei einer dem Ertrag des laufenden Jahres gleichenden Ernte ernstlich an eine Verringerung der Anbaufläche gedacht werden muß, denn schon den klimatischen Verhältnissen Estlands zufolge kann der estnische Weizen nicht mit demjenigen der großen Weizenbauländer auf dem Weltmarkt konkurrieren. Die Roggenernte des Jahres 1938 stand um 13% hinter der Ernte des Vorjahres zurück; Weizen, Gerste, Hafer und Mischgetreide überstiegen die Ernte des Vorjahres dagegen um 10—20%. Die schwachen Preise auf dem Textilfasermarkte haben eine 27%ige Flachsproduktionsverringerung nach sich gezogen.

Die Zahlen der Viehzuchtprodukte sind ständig im Anstieg begriffen, was auch durch die entsprechenden ständig anwachsenden Außenhandelszahlen bestätigt

Möned 1937 a. teisel poolel asetleitud tagasilöögid maailmaturgudel löid mõnel pool pinna ennustusteks, millele järgi 1937 a. pidi nagu kujunema majandusliku tõudu kulminatsiooniks, kust peale pidi algama kapitalistliku majanduse tsükliteooria kõigi reeglitekohane depressioon. Nüüd, kus see aasta seljataga, võime juba olukorrast pilti saada. On õige, et ka Eesti on niivõrd seoses maailmamajanduse konjunktuuriga, et sealseid võnked kajastuvad peatselt ka siin. Kuid need võnked on jäänud ka maailmaturgudel ainult ajutisteks ja kohalikeks — tänu erinevatele olukordadele. Näiteks USA-s ja Inglismaal aasta esimesel poolal asetleitud hulгимүүгihindadelangus asendus aasta teisel poolal uuesti tõusuga, sel ajal kui Kesk-Euroopa mais see tase püsis kogu aeg ühtlasena, või näidates aasta teisel poolal koguni kõvenemist. Ka Eestis on hindade taseme olnud vähemaid muudatusi osutudes aasta lõpu poole kõvenemise tendentsse, mõjutamata siiski elatusmaksumust.

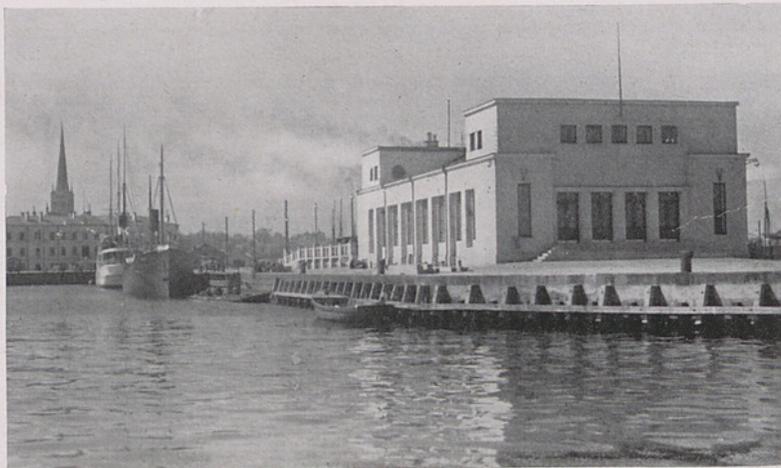
Toodangu andmed näitavad jätkuvat tõusu igal alal. 1938 a. toodang põllumajanduses oli tunduvalt suurem eelmisest aastast, isegi parem viimase kümne aasta keskmistest. Tänu teravilja kaitse korraldusele, mille järgi on kindlustatud põllumehele tootmiskulude alusel kindlad hinnad, oleme rukki kasvatusel jõudnud importmaast olukorrani, kus katame omatarvituse; nisukasvatuses aga piirini, kus peame sellis eha saagi juures nagu tänavu, hakkama tõsiselt mõtlema külvipinna vähendamisele, sest juba kliimaatilistest tingimustest olenevalt meie ei suuda siin suurtes nisukasvatajate maadega maailmaturul võistelda. Rukki saak oli 13% võrra väiksem 1. a., kuid nisu, odra, kaera ja segavilja saagid osutusid 10—20% võrra paremateks. Nõrkade hindade tõttu kiivainete turul jäi ka meie linakiu toodang vähemaks 37% võrra. Toodanguandmed karjekasvatuses kõnelevad pidevast kasvust nagu nähtub ka vastavaist väliskaubanduse andmeist. Tuleb aga silmaspidada, et põllumajandusest elatub 60% rahvast.

Sama tõus esines ka tööstuse tootmistegevuses. Kui 1927—31 = 100, siis oli 1937 a. vastav indeks 143, 1938 a. I poolaastal samuti 143, kuid aasta III veerandil 156. Tõsi, et aasta IV veerand tõi siin väikese tagasimineku, kuid tööstuse toodang kogu 1938 aasta kohta kujuneb tõenäoliselt suuremaksi 1937 aastast. Igatahes Eesti on võinud juba viimastel aastatel end lugeda nende õnnelike maade hulka, kus tööpuuduse tont ei tunta. Seevastu on põllumajanduses ja põlevkivitööstuses viimasel paaril aastal kasutatud välistööjõudu /poola/. Tööliste reaaltenistus oli 1938 a. 15—25% kõrgem kui 1929 a. enne kriisi. Olenevalt maa areneva industrialiseerimisega ja vanade sisseseadete uuendamisega on Eesti väliskaubanduse bilanss juba mõnda aastat passiivne. Ka

wird. In der Landwirtschaft sind 60% der Gesamtbevölkerung beschäftigt.

Derselbe Anstieg ist auch in der industriellen Produktion zu verzeichnen. Den entsprechenden Index der Jahre 1927—31 mit 100 bezeichnend, steigt er im Jahre 1937 auf 143 — im ersten Halbjahr 1938 gleichfalls auf 143, im dritten Quartal auf 156. Obgleich am Jahresschluß ein kleiner Rückgang festzustellen ist, besteht jedoch kein Zweifel, daß die Gesamtproduktion von 1938 die des Vorjahres übersteigen wird. Estland kann sich bereits seit einigen Jahren zu den glücklichen Staaten zählen, in denen das Gespenst der Arbeitslosigkeit nicht mehr bekannt ist. In der Landwirtschaft und in der Brennschieferindustrie sind seit einigen Jahren auswärtige Arbeitskräfte (Polen) beschäftigt worden. Der Realverdienst der Arbeiter war im Jahre 1938 um 15—20% höher als im Jahre 1929 vor der Wirtschaftskrise.

Im Zusammenhange mit der ständig steigenden Industrialisierung des Landes sowie mit der Erneuerung der Installationen ist die Handelsbilanz Estlands in den letzten Jahren passiv gewesen. Auch der Saldo des Jahres 1938 wird sich passiv gestalten, weist jedoch im Vergleich zum Vorjahre, wo die Passivität 6,7 Millionen Kronen betrug, eine starke Besserung auf. Diese machte in den ersten 10 Monaten bereits rund 2 Millionen Kronen aus. Es darf angenommen werden, daß durch die noch ausstehenden Zahlen der letzten zwei Monate keine Verschiebung eintreten wird. Ein starker Rückgang ist in der Ausfuhr der Forstmateriale zu verzeichnen (6,2 Mill. Kr.); den stärksten Anstieg weisen die Butterausfuhr und die Ausfuhr lebender Schweine auf. Die erste überstieg das Jahr 1937 um 17%, die letzte um 207% (3,5 Mill. Kronen). Auch die Ausfuhr von Zellulose und Brennschieferöl hat einen bemerkenswerten Anstieg zu verzeichnen. Unter den Ausfuhrländern steht wie bisher England an erster Stelle, unter den Einfuhrländern Deutschland. In dem deutsch-estnischen Handelsverkehr fällt dem vorbildlichen Hafen von Stettin eine wichtige Rolle zu.



Passagiergebäude im Tallinner Hafen

Foto: Parikas, Tallinn

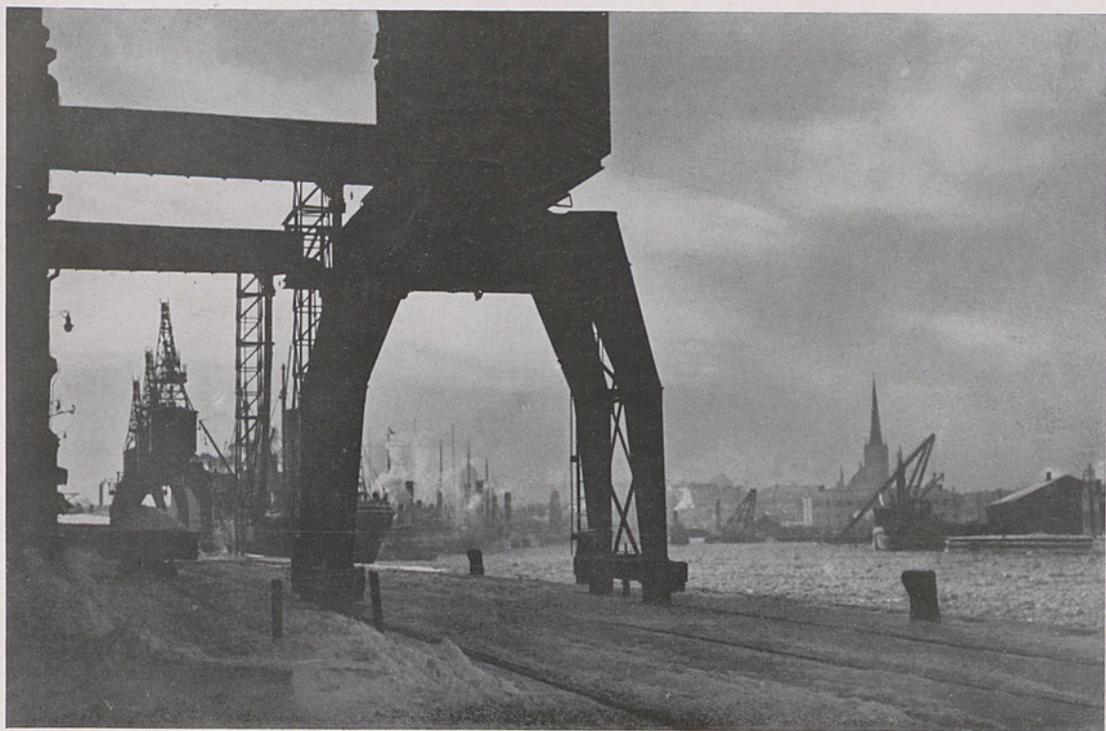
1938 a. saldo jääb paratamatult selleks, kuigi vähemal määral kui 1937 a., mil see oli 5,1 miljonit krooni. 1938 a. esimese kümme kuu bilanss on 1. a. sama ajaga võrreldes siiski paranenud 2 miljonit krooni. Uelejäänud kahe kuu kohta võib arvata, et see passivsus enam ei suurene. Suurema tagasiminek (6,2 milj. kr.) väljaveos andis metsamaterjal. Erilist tõusu väljaveos näeme aga elussigade ja või ekspordis. Elussead on annud enam väljavedu 3,5 miljonit kr. s. o. tõusu 207%. Või väljavedu andis juurdekasvu 17% ja tselluloosi ja põlevkiviõli väljavedu on tublisti kasvanud. Esikohal väljaveos püsib endiselt Inglismaa, sisseveos Saksamaa. Eesti ja Saksamaa vahelises kaubanduses mängib Stettiini eeskujulik sadam õige tähelepanuväärset osa.

Eesti kapitaliturgr oli möödunud aastal endiselt kindel. Hoiused kasvasid kolmveerand aastaga 20% võrra. Krediidid pinges oli peamiselt laenuasutiste ettevõtlikkuse tõttu aasta esimesel poolel nõrgem. Peab aga allakriipsutama Eesti rahva külmaverd kriitilisil hetkeil septembri lõpul, kus hoiused pankades jäid pea puutumata ja aasta viimastel kuudel jätkus tõus endises tempos.

Riigitulude laekumine näib kujunevat eelmisest aastast suuremaks.

Kokkuvõttes võib ütelda, et vastupidi mõnele ennustustele Eesti majandus säilitas oma kõrge taseme ka 1938 a. Valitsuse majanduspoliitika on olnud seda taset võimaluste piirides hoia ilma seda edasi forsseerimata. Seda on ka saavutatud. Viimase aja päävaprobleemidena võiks märkida peale varemnimetatud põllumajanduse tootmistegevuse kindlustamise kõige pealt industrialiseerimisprotsessi kiirendamist. On asutud intensiivsemalt oma maapõues peituvate loodusvarade eksploateerimisele. Nii on jõudsalt laienenud põlevkivitööstus, eriti selle õliutmise osas. Uute õlitatehaste rajamine kestab praegugi. Kava näeb ette õlitoode dangu arendamist 500000 tn. aastas. On asutatud moodsaid telliskivi, turbaväärtustamise jt. tehaseid. Sulfaatselluloosi tehas lasti käiku aasta keskl. Kehra. On asutud küttejate ehitusreformide teostamisele, kus

puid asendatakse turbaga, õliga, elektriga, ehituses kiire viga. Enne läks ülestõstatud metsamaterjalist kuni 60% küttepuid, nüüd veel 37%. On käsil elektri viimine maale, maa elektrifitseerimine, nii nagu riigi president K. Päts seda on aasta eest tähistanud. Edasi areneb riiklike ettevõtete töö koordineerimine ja maa tootmisjõudude kõige otstarbekam kasutamine ratsionaliseerimise arendamise kaudu. Kogu selle riikliku, majandussektori korraldamise juures tuleb märkida, et riik on siin tegutsenud rohkem ergutajana, majanduskriisist üleaitajana, jättes olukorra paranedes eramajanduse loomuliku arengu vabaks.



Im Tallinner Hafen

Foto: Nylander-Eggert, Tallinn

Der Kapitalmarkt war beständig. Die Bankeinlagen erfuhren in den ersten 9 Monaten des Berichtsjahres einen Anstieg von 20%. Die Kreditspannung ließ vorwiegend dank der Vorsicht der Kreditinstitutionen im ersten Halbjahr nach. Besonders hervorgehoben zu werden verdient die Disziplin des estnischen Volkes in den kritischen Septembertagen, in denen die Bankeinlagen so gut wie unberührt blieben und in den letzten Monaten des Jahres ihren Aufstieg im begonnenen Tempo fortsetzten.

Die Staatseinnahmen weisen gleichfalls im Vergleich zum Vorjahre einen Anstieg auf.

Im Resultat ergibt sich, daß entgegen einigen Prophezeiungen die Wirtschaft Estlands ihren Hochstand auch im Jahre 1938 aufrecht erhalten konnte. Die wirtschaftspolitischen Bestrebungen der Regierung liefen darauf hinaus, diesen Stand zu erhalten, ihn aber nicht über die normalen Grenzen hinaus zu forcieren. Das ist ihr auch gelungen.

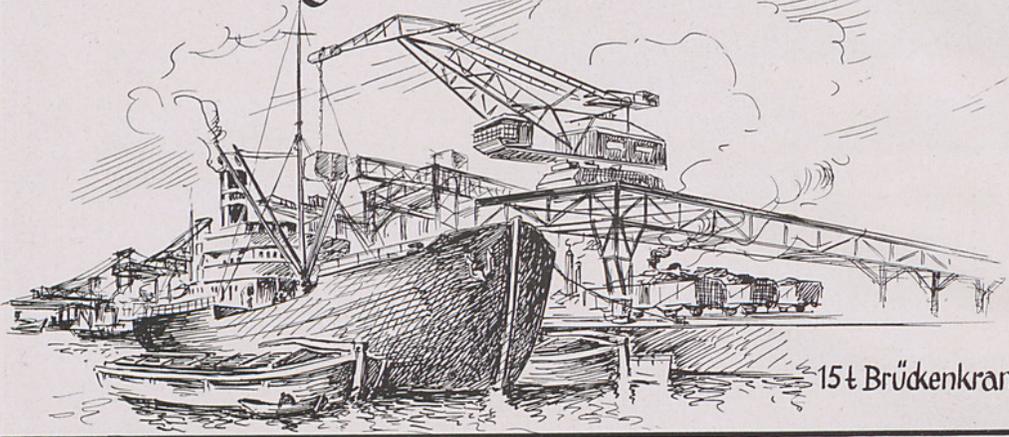
Zu den Tagesproblemen der letzten Zeit müßte nächst der obengenannten Preissicherstellung der Landwirtschaftserzeugnisse vor allem die Beschleunigung des Industrialisierungsprozesses gezählt werden. Man ist an eine intensive Ausnutzung der sich im heimischen Boden befindlichen Naturschätze herangegangen. Demzufolge ist eine starke Aufwärtsbewegung in der Brennschieferindustrie, vorwiegend in der Oelproduktion, zu verzeichnen. Die Erweiterung der

Oelproduktionsanlagen dauert fort. Im Voranschlag ist der Ausbau der Oelproduktion auf 500 000 Tonnen im kommenden Jahre vorgesehen.

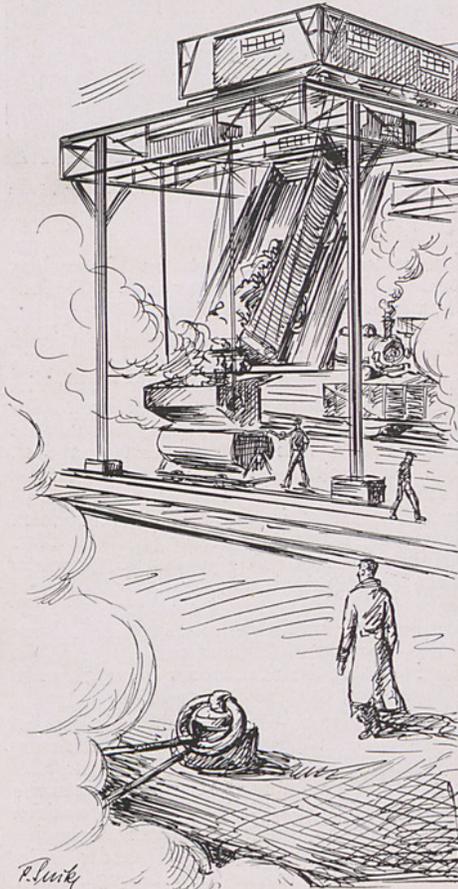
Moderne Ziegeleien, Torfverwertungsanlagen und sonstige Fabriken sind errichtet worden. Die in Kehra neuerbauten Sulphatzellstoffwerke haben im letzten Jahre ihren Betrieb aufgenommen. Es wurden Heizungs- und Baureformen begonnen, wodurch im ersten Falle der Ersatz des Holzes durch Torf, Oel, Elektrizität, im zweiten durch Stein herbeigeführt werden soll. Es ist bereits erreicht worden, daß statt der früher zu Heizungszwecken verwendeten 60% der gesamten Forstproduktion jetzt nur 37% diesem Zwecke dienen. Als akutes Gegenwartsproblem gilt die Elektrifizierung des Landes, die vom Staatspräsidenten K. Päts vor einem Jahre zur Aufgabe gestellt worden ist. Es folgen die Koordinationsarbeiten der staatlichen Unternehmungen und die durch ständig sich vertiefende Rationalisierung zweckmäßige Verwertung der Produktionskräfte.

Zum Schluß sei hier auch darauf hingewiesen, daß bei dem Eingreifen in diesen staatlichen Wirtschaftssektor die Tätigkeit der staatlichen Gewalt zur Mithilfe an der Ueberwindung der Wirtschaftskrise führte und die Wirtschaftstätigkeit im allgemeinen zielbewußt anspornte. Damit wurde der Privatwirtschaft nach überstandenen Schwierigkeiten der natürliche Entwicklungsweg geebnet und freigegeben.

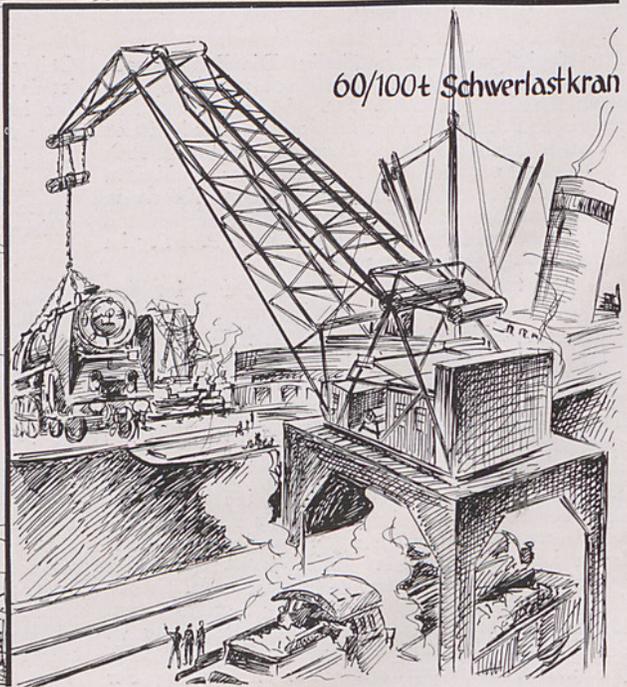
Neuanlagen im Stettiner Hafen



15 t Brückenkran



Kipperkatzen-Verladebrücke

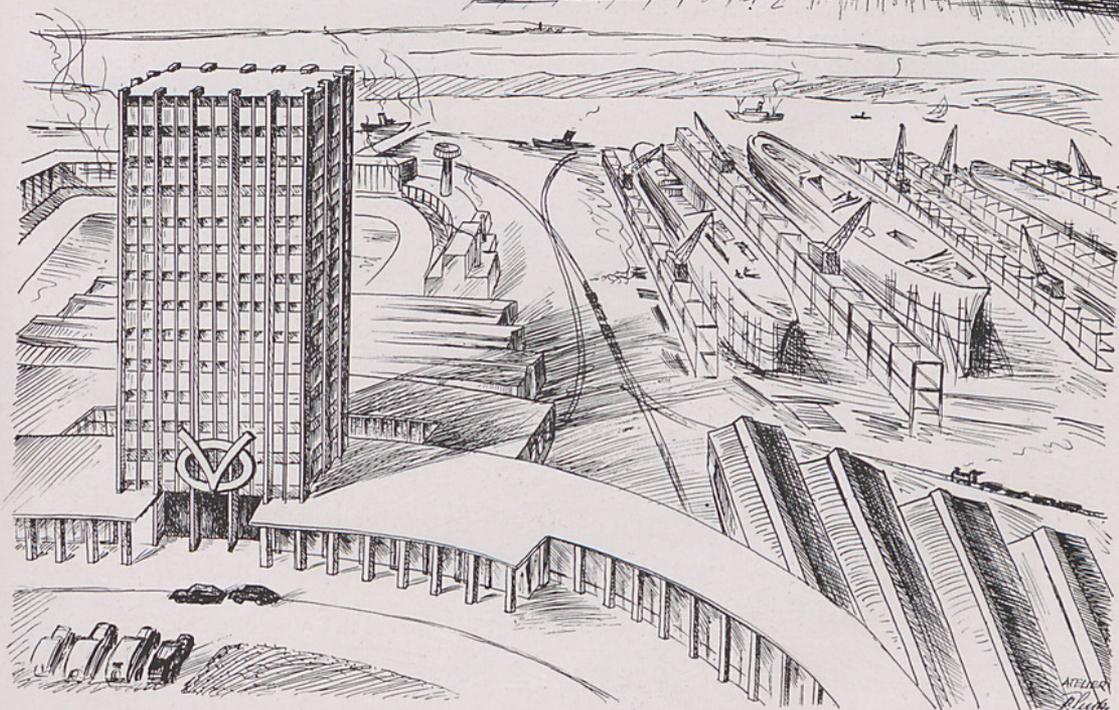
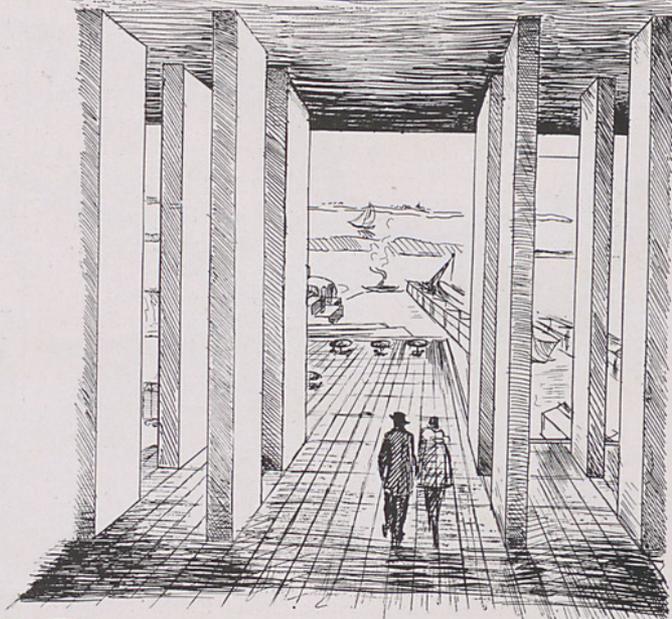


60/100 t Schwerlastkran

R. Lück

Die Stettiner Vulcanwerft im Wiederaufbau.

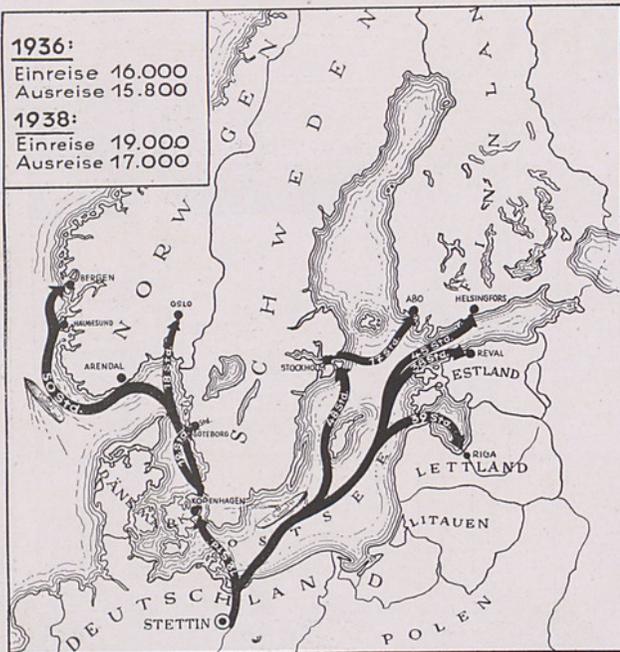
Der Vulcan, dessen Schiffe den Ruhm deutscher Schiffsbaukunst über alle Meere getragen haben, war jahrzehntelang das Symbol Stettins und der Stettiner Wirtschaft. Seine Stilllegung im Jahre 1928 bedeutete den schwersten Verlust, der die Wirtschaft des großen Ostseehafens jemals getroffen hat. Der erste Spatenstich zur Wiedererrichtung der Werft am 1. August 1938 hat das größte Werk des Neuaufbaues im Stettiner Wirtschaftsraum eröffnet. In kurzer Zeit wird auf dem Gelände des alten Vulcans eine moderne Großwerft entstanden sein, die die Kapazität des deutschen Handelsschiffsbaues wesentlich vergrößern und dem gesamten Stettiner Wirtschaftsleben neue, starke Impulse zuführen wird.



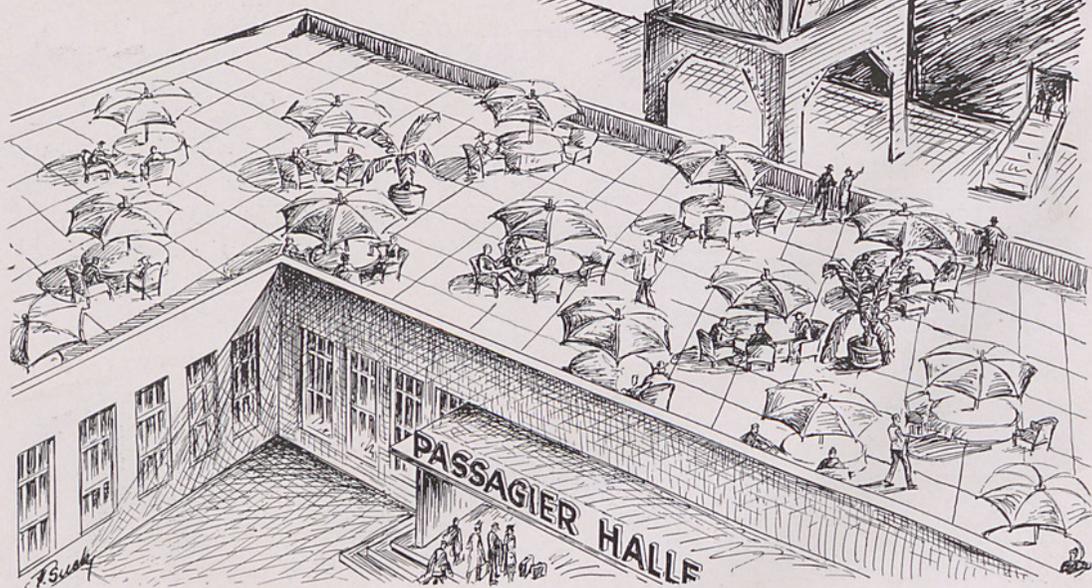
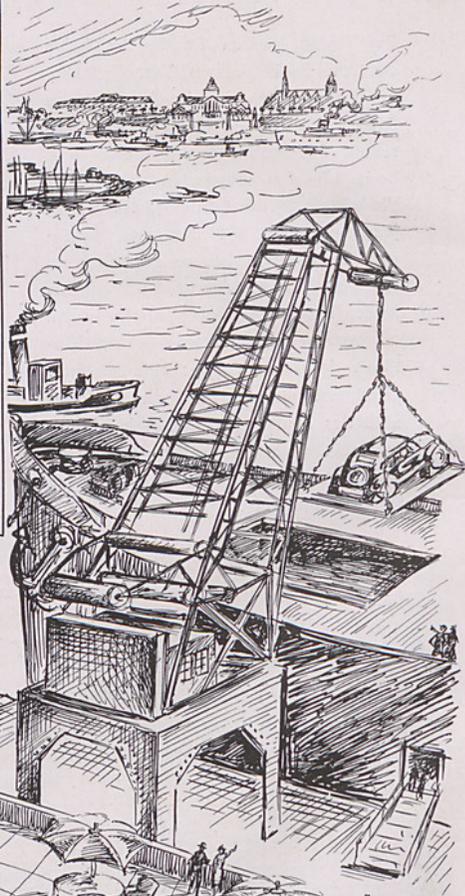
STETTINS FAHRGASTVERKEHR MIT DEM AUSLANDE!

1936:
Einreise 16.000
Ausreise 15.800

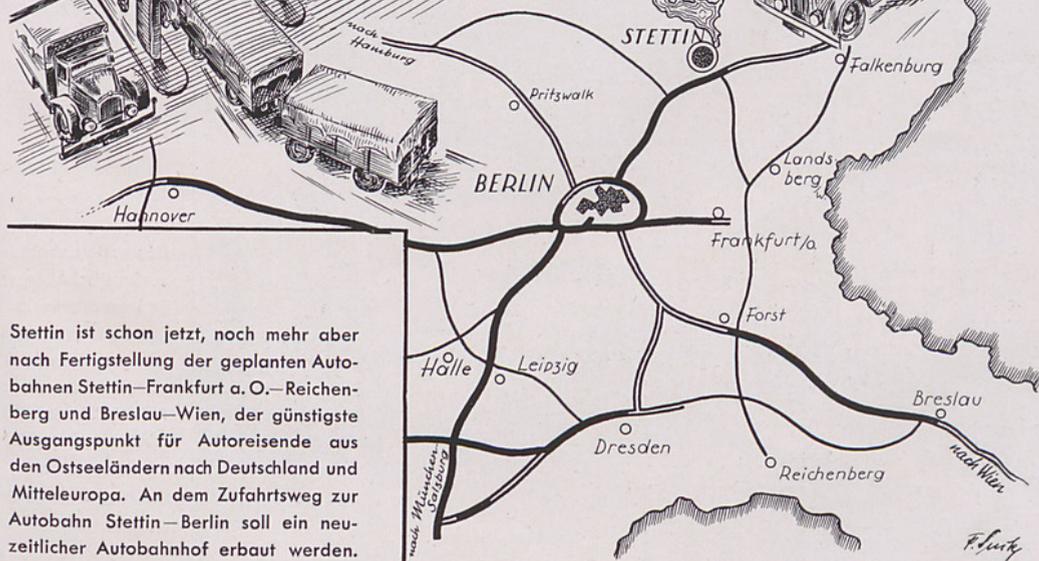
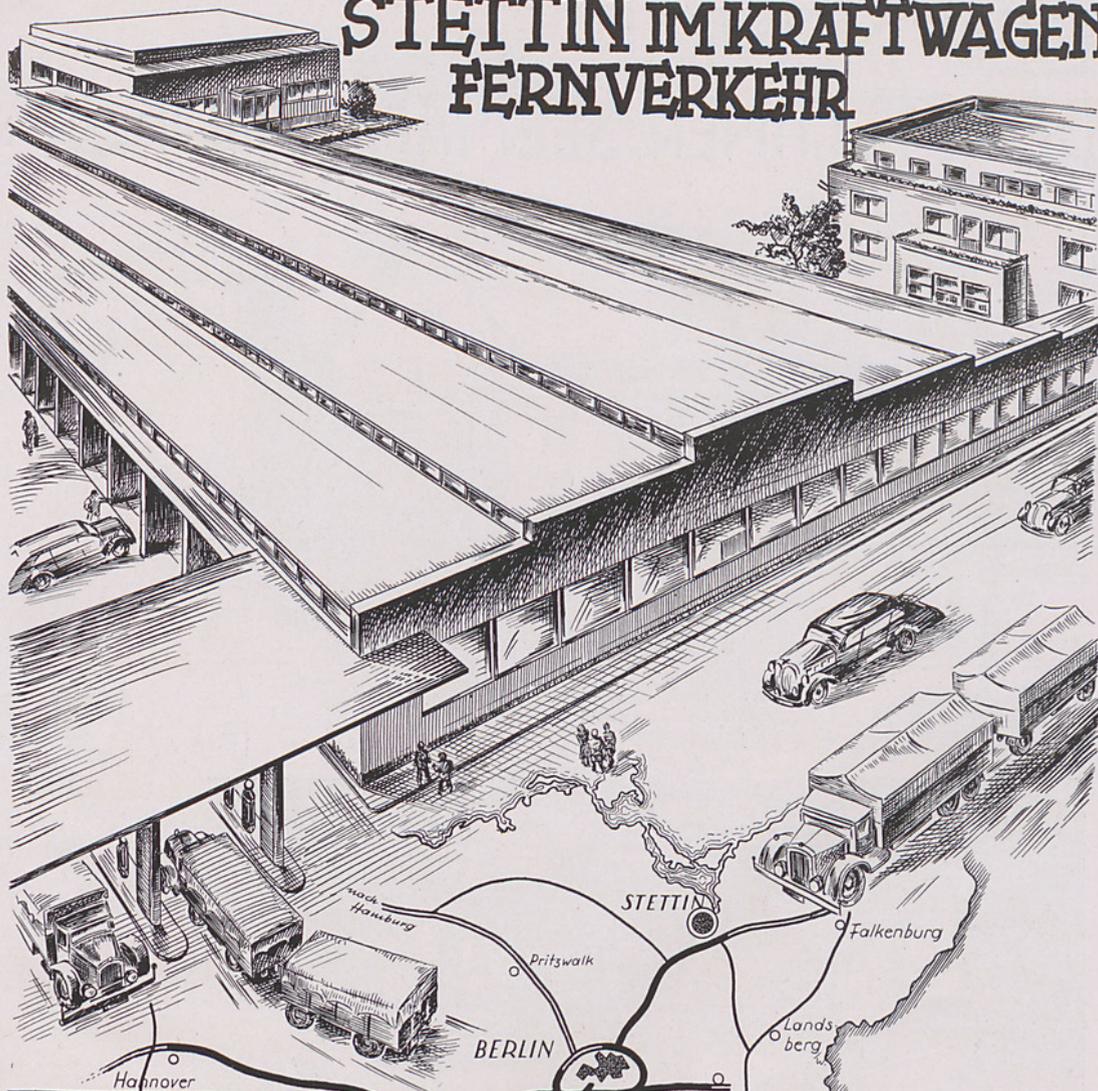
1938:
Einreise 19.000
Ausreise 17.000



Angesichts der wachsenden Bedeutung Stettins für den Fahrgastverkehr mit den Ostseeländern wird die Errichtung einer allen Anforderungen genügenden Passagierabfertigungshalle an bevorzugter Stelle des Stettiner Hafens geplant.

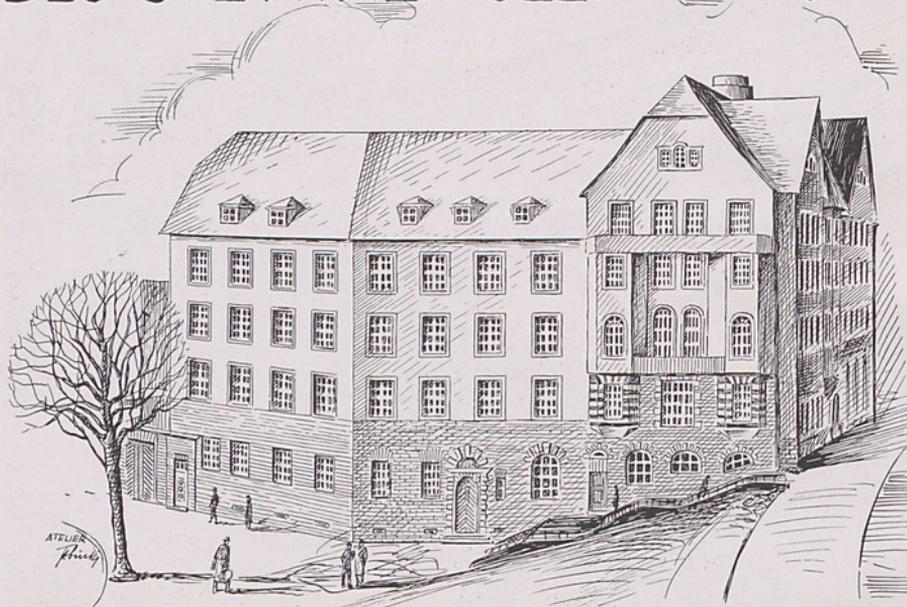


STETTIN IM KRAFTWAGEN FERNVERKEHR



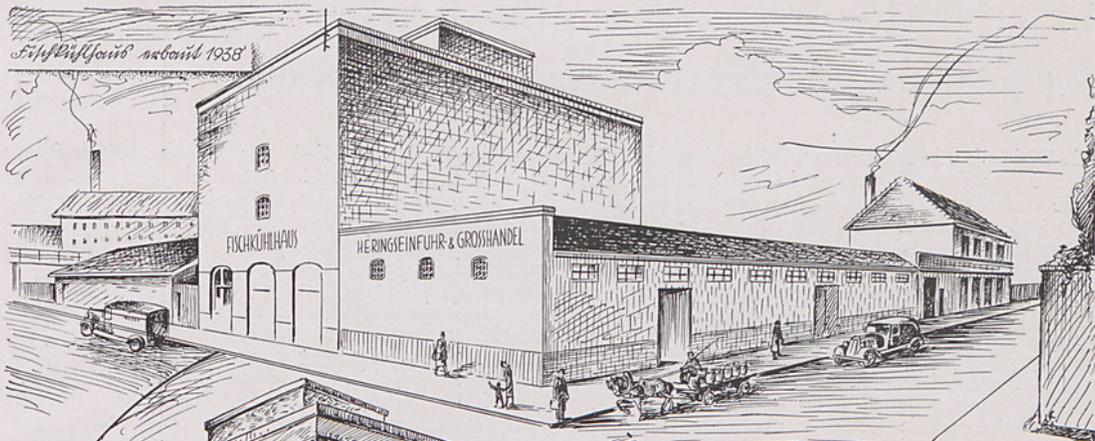
Stettin ist schon jetzt, noch mehr aber nach Fertigstellung der geplanten Autobahnen Stettin-Frankfurt a. O.-Reichenberg und Breslau-Wien, der günstigste Ausgangspunkt für Autoreisende aus den Ostseeländern nach Deutschland und Mitteleuropa. An dem Zufahrtsweg zur Autobahn Stettin-Berlin soll ein neuerzeitlicher Autobahnhof erbaut werden.

DER NEUBAU DES STETTINER SEEMANNSHEIMES

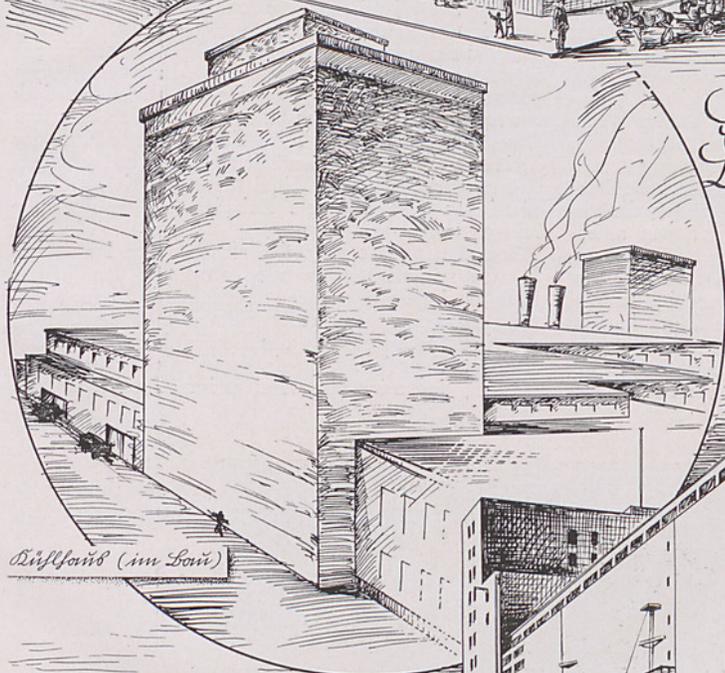


DANZIGER STUBE IM NS-SEEMANNSHEIM, STETTIN

Das erste national-sozialistische Seemannsheim in Deutschland, erbaut von der Auslandsorganisation der NSDAP. Seefahrt Abschnitt Ostsee, wird in Stettin Anfang 1939 fertiggestellt sein.

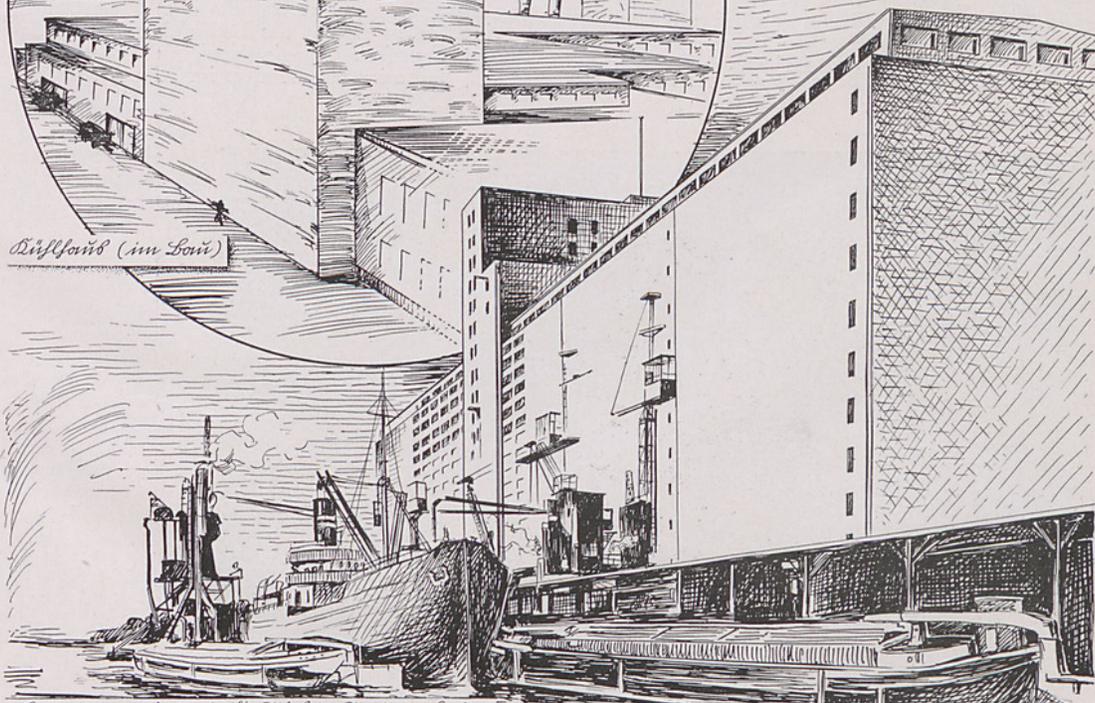


Lübeck 1938



Erweiterung des
Logiergebäudes
in Lübeck.

Lübeck (im Bau)



Erweiterung des Godwin-Tilts im Danziger Hafen

P. Guck

Deutsche Auslandshandelskammern im Ostseeraum

Die Tätigkeit von Auslandshandelskammern hat nach Beendigung des Weltkrieges in vielen Ländern der Erde wachsend an Bedeutung gewonnen und ist insbesondere bei der Bearbeitung von Fragen des Handelsverkehrs und des Ausbaues der gegenseitigen handelspolitischen Beziehungen der Staaten untereinander mehr und mehr in den Vordergrund getreten. Während einzelne Länder schon gegen Ablauf des vorigen Jahrhunderts auf Grund der Entwicklung der zwischenstaatlichen Handelsbeziehungen die Zweckmäßigkeit derartiger privatwirtschaftlicher Zusammenschlüsse erkannt haben und die Errichtung solcher Organisationen, die letzten Endes gesamtwirtschaftlichen Interessen dienstbar gemacht wurden, nach Kräften förderten, sind andere Länder wiederum zu nächst nur zögernd gefolgt. In fast allen Ländern der Erde gewinnt der Auslandshandelskammergedanke an Ueberzeugungskraft. Bei den Bemühungen um den Ausbau ihrer Außenhandelsbeziehungen stoßen die Länder, die bisher der Errichtung derartiger Organisationen ablehnend gegenüberstanden, auf die ausgezeichnete Arbeit, die von Vereinigungen dieser Art im Interesse dritter Länder geleistet wird. Um nur ein Beispiel anzuführen: Schweden ist bekannt als Land, in dem alle Stellen den auf eine Steigerung des Exports gerichteten Bestrebungen jede nur mögliche Förderung zuteil werden lassen. Kürzlich sprach, wie eine Presse-

mitteilung erkennen ließ, das Kommerz-Kollegium, Stockholm, in einem Gutachten sein Bedauern darüber aus, daß Schweden zu wenig Handelskammern im Auslande besitze und daß namentlich in Mittel- und Südeuropa, in Südamerika, Ostasien, Südafrika und Indien solche Institutionen errichtet werden sollten. Gleichzeitig wurde die Notwendigkeit der Gewährung einer Staatsunterstützung für die gegenwärtig im Auslande vorhandenen sechs schwedischen Handelskammern betont; andere Länder handeln nicht anders. Schweizerischen Pressemitteilungen war ebenfalls in der letzten Zeit zu entnehmen, daß zwecks Ausbau des schweizerischen handelspolitischen Apparates besondere Bedeutung auch der Vermehrung schweizerischer Handelskammern im Auslande beigegeben wird, wobei auch betont wurde, daß derartige Organisationen wichtig seien für die große Zahl der kleineren, in ihrer Gesamtheit aber sehr notwendigen Exporteure, denen die Mittel für teure eigene Organisationen fehlen. Diese Beispiele ließen sich un schwer vermehren.

Pläne, deutsche Handelskammern im Auslande zu errichten, wurden schon in den Jahren 1888/89 eingehend erörtert. Gedanken in dieser Richtung begegneten aber einer Fülle von Widerständen, da viele Stellen einfach das Bedürfnis nach der Errichtung derartiger Organisationen nicht anerkennen wollten, und zwar insbesondere im Hinblick auf die

Foto: Hafenerwaltung Oslo



Oslo:
Exporthafen
Grønlibyggen

ungehemmten Entwicklungsmöglichkeiten, die sich wohl jedem tüchtigen Kaufmann im Rahmen der liberalistischen Wirtschafts epoche der Vorkriegszeit boten. Vielfache Versuche waren somit zum Scheitern verurteilt. Es muß in diesem Zusammenhange allerdings betont werden, daß in der damaligen Zeit wohl eher an die Errichtung halbamtlicher Organisationen gedacht wurde, die in der Hauptsache von bestimmten Stellen in der Heimat abhängig sein und finanziert werden sollten. So mancher Versuch der Errichtung von Auslandshandelskammern in der Vorkriegszeit, erwachsen aus der Initiative der deutschen Kaufmannschaft im Auslande, ist somit infolge mangelnder Unterstützung durch die Stellen der Heimat gescheitert. Die einzige Auslandshandelskammer,

deren Gründung in der Vorkriegszeit erfolgte und die nach Ueberwindung vieler krisenreicher Jahre heute fester denn je dasteht, ist die Deutsche Handelskammer in der Schweiz in Zürich, die kürzlich eine sich über 25 Jahre erstreckende Tätigkeit erfolgreich abschließen konnte. Aber auch dieser Kammer ist der Aufbau nicht leicht gemacht worden, da sie bis in die ersten Nachkriegsjahre hinein weder durch die deutsche Regierung noch durch die deutsche Wirtschaft irgendwelche Förderung erfuhr. Der Weltkrieg und insbesondere Folgeerscheinungen dieser Notjahre haben eine völlig neuartige Entwicklung angeregt. In der Zeit von 1914—1918 haben die Feindmächte dem deutschen Handel in allen Weltteilen schwerste Fesseln auferlegt. Auch in den neutralen Ländern waren die Feindstaaten nicht müßig, um den auslandsdeutschen Kaufmann aus seiner wirtschaftlichen Stellung zu verdrängen. So führte zwangsläufig der Wille zur Abwehr von Bestrebungen, die sich gegen den deutschen Handel richteten, zur Errichtung verschiedener deutscher Auslandshandelskammern in den südamerikanischen Ländern, weiter in Ostasien, wo es zur Gründung deutscher Interessengemeinschaften und Wirtschaftsverbände kam, die schon in sich den Kern einer deutschen Auslandshandelskammer trugen. Erscheinungsform im Rahmen der Entwicklung der Weltwirtschaft und der zwischenstaatlichen Handelsbeziehungen in den ersten Nachkriegsjahren, Handelshemmnisse aller Art, die sich nach und nach in ungeahnten Ausmaßen auf türmten, der Abwehrwille des einzelnen Kaufmannes draußen gegen die wachsenden Schwierigkeiten im Warenaustausch von Land zu Land, das sofort einsetzende Suchen nach neuen Formen im internationalen Güterverkehr haben



Holzumschlag im Danziger Hafen

Foto: Staal, Werbestelle Danzig

das Bedürfnis für die gemeinnützige Arbeit wirtschaftlicher Verbände im Auslande nach Beendigung des Weltkrieges außergewöhnlich gesteigert. Somit kam es aus der Not der Zeit heraus zu Vereinigungen der deutschen Kaufmannschaft im Auslande in Form der Auslandshandelskammern, die es in Anwendung der bestehenden Vereinsgesetzgebung übernahmen, eine vornehmlich gemeinnützig ausgerichtete Arbeit für die Förderung des Handels zwischen der Heimat und dem Gaststaat zu leisten. Jetzt verfügt die deutsche Wirtschaft über ein sich über die ganze Welt erstreckendes Netz von Auslandshandelskammern. Es kann schon jetzt davon gesprochen werden, daß ein gewisser Abschluß in der Arbeit an der Organisation des deutschen Auslandshandelskammerwesens erreicht ist, wenn auch immer wieder hier und dort an wichtigen Welt handelsplätzen der Wunsch laut wird, ähnliche Wirtschaftsorganisationen auch noch in solchen Ländern zu errichten, wo derartige Vereinigungen noch nicht bestehen.

Ueberblickt man die Zahl deutscher Handelskammern im Auslande, sucht man sich ein Urteil über die von ihnen geleistete Arbeit zu bilden, so führt eine objektive Ueberprüfung zu dem Schluß, daß in der Tat nur dort deutsche Auslandshandelskammern errichtet wurden, wo ein dringendes Bedürfnis dafür bestand. Die Frage nach der Leistung und dem Nutzen deutscher Handelskammern im Auslande, früher häufig gestellt, beantwortet sich jetzt für jeden Wirtschaftler, der einmal Gelegenheit hatte, die Arbeit solcher Organisationen an Ort und Stelle kennenzulernen und die Resonanz zu erspüren, die die Arbeit dieser Vereinigungen in den Wirtschafts-



Göteborg: Ffthafen

Foto: Hafenerwaltung Göteborg

kreisen des Auslandes erfährt, von selbst. Dies gilt in hervorragendem Maße auch für die deutschen Auslandshandelskammern in den Ländern des Ostseeraumes, in Finnland, Schweden und Dänemark, die in folgenden Ausführungen kurz entwicklungsgeschichtlich behandelt werden sollen, was insofern von gewissem Interesse sein dürfte, als die Ähnlichkeit der geographischen Lage und die hierdurch bedingte Parallel-Ausrichtung in der Arbeit gewissen Vergleichsmöglichkeiten Raum gibt.

Unter den Auslandshandelskammern im Ostseeraum ist die älteste die Deutsche Handelskammer in Finnland mit Sitz in Helsingfors, die als „Finnisch-Deutscher Handelskammerverein“ im Februar 1924 auf Anregung deutscher und deutschstämmiger Vertreterfirmen gegründet wurde, auch unter reger Anteilnahme der „Zentralhandelskammer für Finnland“. Hauptanlaß zur Gründung war das Bedürfnis, bei den wachsenden Handelsschwierigkeiten ein Hilfsorgan für den deutsch-finnischen Handel zu schaffen, sowie das Bestreben, Interesse für das damals noch fehlende deutsch-finnische Wirtschaftsabkommen zu wecken. Vorzüglicher Leitung gelang es, die Handelskammer über die schwierigen ersten Jahre ihrer Tätigkeit hinwegzuführen. Mit zunehmender Durchbildung der Organisationsformen für das Auslandshandelskammerwesen in Deutschland erwies es sich später als notwendig und zweckmäßig, den Namen des Finnisch-Deutschen Handelskammervereins im Dezember 1929 in „Deutsche Handelskammer in Finnland“ — Saksalinen Kauppakamari Suomesa — Tyska Handelskammaren i Finland — zu ändern, eine Maßnahme, die in Anlehnung an die vom damaligen Deutschen Industries- und Handelstag ausgearbeiteten Richtlinien getroffen wurde.

In ihrem Ausbau ist die Deutsche Handelskammer in Finnland in gewissen Beziehungen andere Wege

gegangen, als sonst allgemein üblich. Neben ihrer Haupttätigkeit als Handelskammer sind ihr noch eine Reihe von Nebenaufträgen übertragen worden, so die Vertretung der Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr und des Leipziger Messamtes. Diese Zusammenlegung war schon aus finanziellen und technischen Gründen notwendig, um in einem verhältnismäßig kleinen Arbeitsgebiet, welches Finnland darstellt, eine sparsame Finanzierung ihrer Aufgaben durchführen zu können. Insbesondere war zu berücksichtigen, daß die Dreisprachigkeit (finnisch, schwedisch und deutsch) an und für sich schon trotz des kleineren Arbeitsgebietes büromäßig eine größere Mehrarbeit bedeutet, während andererseits der Mitgliederkreis der

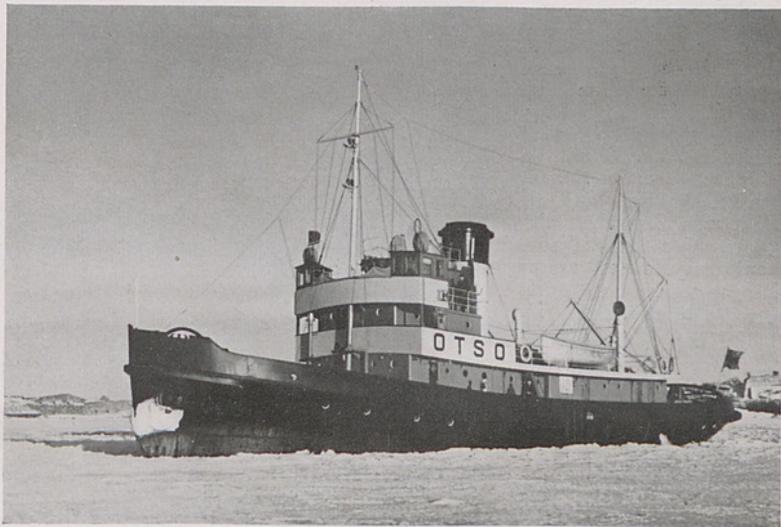
Kammer in Finnland naturgemäß ein kleinerer als in anderen Ländern mit größerer Bevölkerungsziffer ist. Die Handelskammer hat sich in Finnland im allgemeinen darauf beschränkt, die reichsdeutschen, volksdeutschen und finnischen Vertreterfirmen um sich zu sammeln. Die Reichsdeutschen und Volksdeutschen in Finnland dürften ihr fast ausnahmslos angehören. Ende 1938 zählte die Handelskammer insgesamt 501 Mitglieder, von welchen 176 ihren Sitz in Finnland haben. Die für die deutsche wie auch die finnische Wirtschaft außerordentlich ersprießliche Tätigkeit der Deutschen Handelskammer in Finnland hat einen lebhaften Niederschlag auf der Jubiläumstagung im Jahre 1934 gefunden, an der nicht nur deutsche Wirtschaftskreise in Finnland lebhaftes Interesse bekundet haben, sondern zu der sich auch finnische Behörden und alle am finnisch-deutschen Handel interessierten Wirtschaftskreise zahlreich eingefunden hatten. Die Kammer hat fraglos seit ihrem Bestehen eine vorbildliche Arbeit geleistet.

Die Deutsche Handelskammer in Schweden mit Sitz in Stockholm wurde im November 1934 gegründet von in Schweden ansässigen, am deutsch-schwedischen Handel interessierten Wirtschaftskreisen. Der Gedanke, eine Deutsche Handelskammer in Schweden zu errichten, war schon 12 Jahre vorher aufgetaucht, und zwar in Anlehnung an die in Finnland erfolgte Kammergründung. Es hatten damals verschiedene Kommissionen getagt, die sich mit dem Projekt beschäftigten, ohne es aber damals zu Ende führen zu können. Als im Jahre 1934 die Kammer sich mit 186 Mitgliedern konstituierte, geschah dies in einer Zeit, in der das deutsch-schwedische Clearingabkommen in Kraft getreten war; die Kammer konnte also von Anfang an als unterstützendes Organ für die Kaufmannschaft tätig werden. Wie

sehr eine Auslandshandelskammer in Schweden notwendig war, beweist das Anwachsen der Mitgliedsziffern. Schon im Juli 1935 waren der Kammer 386 Mitglieder beigetreten. Der heutige Mitgliedsbestand der Deutschen Handelskammer in Schweden beträgt 556 Firmen. Während noch bei der Gründung über zwei Drittel reichsdeutsche Firmen festgestellt werden konnten, war das Verhältnis im Jahre 1937: 289 deutsche zu 215 schwedischen Firmen, im Jahre 1938: 298 deutsche zu 246 schwedischen Firmen. Die ständige Zunahme von Mitgliedern in Schweden läßt den Schluß auf ein wachsendes Interesse gerade innerhalb der schwedischen Grenze zu. Die Deutsche Handelskammer in Schweden ist heute die größte Auslandshandelskammer in Skandinavien, obwohl bereits früher andere Länder in Stockholm, so Frankreich und Polen, Auslandshandelskammern gegründet haben. Die schwedischen Behörden bringen der Arbeit der Deutschen Handelskammer in Stockholm dankenswertes Verständnis entgegen und fördern deren Arbeit. Die Werbetätigkeit der Kammer erstreckt sich gleichermaßen auf den schwedischen wie auf den deutschen Markt. Die Kammer veranstaltet in regelmäßigen Abständen wirtschaftspolitische Abende sowohl in der Hauptstadt des Landes wie auch in Provinzstädten, um überall für deutsche Waren zu werben und auch dem schwedischen Export beizustehen. Es kann festgestellt werden, daß der Widerhall, den die Arbeit der Kammer in der schwedischen Presse gefunden hat und auch heute findet, stets ein zufriedenstellender war. Unablässig sind die Bemühungen der Kammer nach beiderseitigem Verstehen der deutschen wie der schwedischen Wirtschaftskreise. Bei den stetigen Anstrengungen um die Herbeiführung dieses so notwendigen gegenseitigen Verständnisses behauptet fraglos eine Einrichtung wie die Deutsche Handelskammer in Schweden mit ihren so wichtigen Aufgaben einen vornehmen Platz.

Die Gründung der Deutschen Handelskammer in Dänemark, die ihren Sitz in Kopenhagen hat, erfolgte im Jahre 1936. Schon jetzt steht aber das Urteil fest, daß es richtig war, eine derartige Organisation auch in Dänemark aufzubauen. Bereits unmittelbar nach dem Weltkriege hatten in Kopenhagen ansässige deutsche wie auch dänische Geschäftsleute, die die Vertretungen deutscher Firmen übernommen hatten, das Bedürfnis zum Zusammenschluß, um die wechselseitigen Interessen wirksamer fördern zu können. Ebenso erfolglos wie diese Bemühungen waren zunächst auch Bestrebungen in den Jahren 1934/35, die ebenfalls über

allgemeine Feststellungen und Untersuchungen bezüglich der Zweckmäßigkeit der Errichtung einer derartigen Organisation nicht hinaus kamen. Erst gegen Ende des Jahres 1935 konnten die praktischen Vorarbeiten aufgenommen werden, die dann letzten Endes zur Errichtung der deutschen Auslandshandelskammer in Dänemark im November 1936 führten. Die Kammergründung hat lebhaften Widerhall in dänischen Wirtschaftskreisen gefunden. Es darf nicht vergessen werden, daß bei der Errichtung dieser Vereinigung die ideale Form für deutsche Handelskammerarbeit bereits gefunden war. Das Auslandshandelskammerproblem hatte schon seine Lösung gefunden. Durch diese Feststellung werden in keiner Weise die Verdienste des Präsidiums und der Geschäftsführung der Deutschen Handelskammer in Dänemark geschmälert, die in kurzer Zeit eine in jeder Beziehung hervorragende Aufbauarbeit geleistet haben, die volle Anerkennung gefunden hat. Die Deutsche Handelskammer in Dänemark hat es sich von Anfang an gelegen sein lassen, die Werbung für den Absatz deutscher Erzeugnisse auf breiter Basis aufzunehmen. Unter Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse sah die Kammer vor allem in der Durchführung von Vortrags- und Filmveranstaltungen eine besonders wirkungsvolle Möglichkeit, dem deutschen Handel in seiner Gesamtheit verbend zu dienen. Sie führt demzufolge in jedem Jahre mindestens zwei Vortragsveranstaltungen durch und beschränkt die Abhaltung derartiger Veranstaltungen nicht auf Kopenhagen allein. Der Erfolg dieser Veranstaltungen zeigt sich auch in der bereits nach zweijähriger Tätigkeit erreichten Mitgliederzahl, die heute schon über 450 beträgt. Hierbei soll nicht unerwähnt bleiben, daß sich unter den Kammermitgliedern nur 100 in Deutschland ansässige Firmen befinden; alle anderen sind in Dänemark wohnhaft. Die bedeutendsten dänischen Firmen sind



Finnischer Eisbrecher

Foto: Hafnøeruo, Helsingfors



Der Freihafen von Göteborg

Foto: Sjöföbdt, Göteborg

praktischen Durchführung des Ein- und Ausfuhrhandels beratend und helfend zur Seite. Neben der Förderung der Interessen des einzelnen Mitgliedes steht der Dienst am großen Gedanken der gemeinnützigen Förderung des deutschen Außenhandels im Vordergrund.

Eine deutsche Auslandshandelskammer würde aber nicht in vollem Umfange den ihr gestellten Aufgaben gerecht werden, wenn sie nicht auch den Interessen der Wirtschaftskreise des Gaststaates dienen würde. In dieser Richtung leisten auch die deutschen Handelskammern in Finnland, Schweden und Dänemark vorbildliche Arbeit. Die Leitung und die Geschäftsführungen der Kammern sind davon überzeugt, daß

insbesondere im Laufe dieses Jahres Mitglieder bei der Kammer geworden.

Der Weg des Handels im Ostseeraum führt über die deutschen Ost- und Nordseehäfen. Es liegt nahe, daß für die Auslandshandelskammern im Ostseeraum die Verbindungen mit diesen Häfen und ihrem großen Hinterland ganz besonders enge sind. Durch die Rückkehr der Ostmark und des Sudetengaus zum Reich dürften insbesondere auch die über den Hafen Stettin möglichen Verkehrsbeziehungen an Bedeutung gewinnen. Ähnliche Probleme werden sich für Königsberg, Danzig und andere Hafenstädte ergeben. Es soll im Rahmen dieser Ausführungen nicht näher auf die Fülle von Aufgaben eingegangen werden, die jeder deutschen Handelskammer im Auslande und somit auch den Kammern im Ostseeraum gestellt sind. In erster Linie bezwecken diese Vereinigungen die allgemeine Förderung des Handelsverkehrs zwischen dem Heimatstaate und dem Gaststaate und die Unterstützung ihrer Mitglieder. Darüber hinaus stehen sie allgemein den Angehörigen beider Staaten bei der

nur durch gegenseitiges Geben und Nehmen das gesetzte Ziel erreicht werden kann. Letzten Endes findet die Arbeit deutscher Handelskammern im Auslande ihren höchsten Ausdruck in unablässigen Bemühungen um eine Förderung des Verständnisses von Land zu Land.



Die Fähnanlagen von Trälleborg/Schweden

Foto: Deutsche Reichsbahn, Stettin

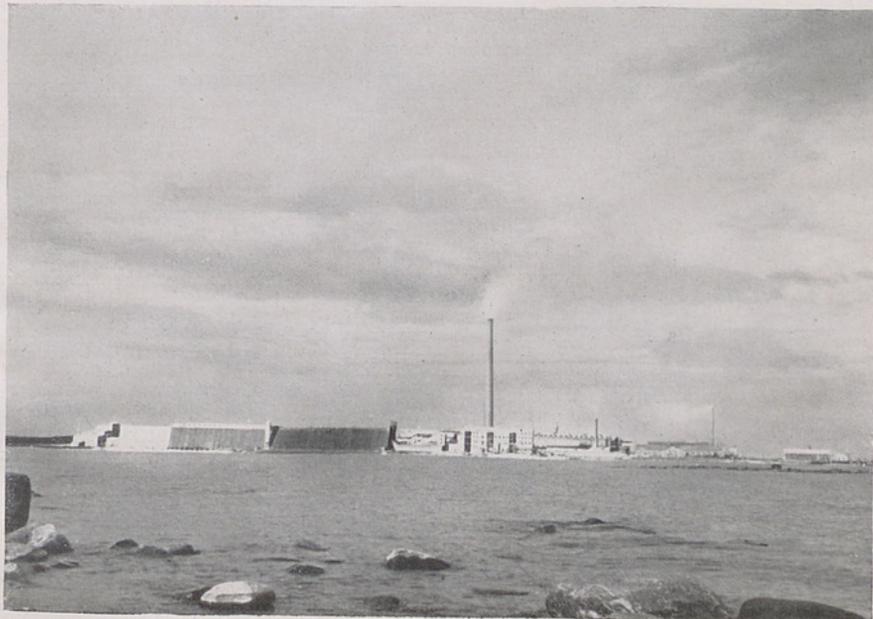
Einige Grundzüge des Schwedischen Wirtschaftslebens

Der Wald bildet die Grundlage der schwedischen Wirtschaft. Der Wald liefert den Rohstoff für die Holzindustrie, für die Zellstoff- und Papierindustrie und gewissermaßen auch für die Eisenindustrie. Mehr als 40% der schwedischen Ausfuhr kann auf den Wald zurückgeführt werden. Und doch ist es nicht eigentlich der Wald an sich, der diese Bedeutung hat, sondern die eigenartige natürliche Verbindung zwischen Wald und Flüssen. Wald gibt es ja viel auf der Welt, und an sich hat Schweden nur etwa 2% der gesamten Waldungen der Welt, aber auf dieser verhältnismäßig schwachen Rohstoffbasis ist z. B. eine Industrie für chemischen Zellstoff aufgebaut, die etwa 20% der gesamten Weltproduktion umfaßt. Daß der schwedische Wald in so großem Umfang nutzungs-fähig war, hängt wie gesagt davon ab, daß eine gütige Natur die nötigen Transportmittel zur Verfügung stellte, um das Holz an die Küste zu schaffen. Das ganze nördliche Waldgebiet ist ziemlich dicht von Flüssen durchzogen, die die Möglichkeit darbieten, das Holz an die der Küste entlang gelegenen Sägewerke und Zellstofffabriken zu befördern. Von der gesamten schwedischen Industrieproduktion, die 1936 auf fast 6 Milliarden schwed. Kr. geschätzt wurde, entfielen 9% oder rund 540 Millionen Kr. auf die Zellstoff-, Papier- und Pappeproduktion, ferner etwa 440 Millionen Kr. auf die Holzverarbeitende Industrie, so daß insgesamt von der Industrieproduktion unge-

fähr 16% aus den Industrien, die die Waldprodukte verarbeiten, herrührte. Ferner verdankt aber auch noch, wie schon erwähnt, die Eisenindustrie dem Walde teilweise ihre Existenz. Das berühmte schwedische Spezialroheisen wird nämlich durch einen Hochofenprozeß gewonnen, bei dem die Holzkohle als Wärmequelle verwandt wird. Der Wert der schwedischen Eisen- und Stahlproduktion beträgt schon allein etwa 275 Mill. Kr. Im ganzen dürfte man wohl sagen können, daß annähernd 20% der schwedischen Totalproduktion direkt oder indirekt auf die Nutzbarmachung der Waldungen zurückzuführen ist. Für die Ausfuhr spielen diese Industriegruppen eine verhältnismäßig noch größere Rolle.

Von alters her ist Schweden bekannt für seinen Reichtum an Erzen. In erster Linie kommen hier die Eisenerze in Frage, die in qualitativer Hinsicht außerordentlich wertvoll sind, mit einem Eisengehalt bis zu einigen sechzig Prozent. Die reichsten Vorkommen liegen im nördlichsten Teile des Landes; ein anderes bedeutendes Gebiet, das schon seit Jahrhunderten bearbeitet wird, liegt im mittleren Teil des Landes. Die Bedeutung der Erzförderung ist jedoch bei weitem nicht mit der Holzverarbeitenden Industrie zu vergleichen; sie erreicht nahezu 2% des Gesamtwerts der Industrieproduktion. Außer Eisenerzen gibt es auch noch andere Erzvorkommen. In älterer Zeit wurden z. B. in Mittelschweden Silber und Kupfer in bedeu-

Foto: C. G. Hofenberg
Foto 5. 32: Høfenevuo, Gelle



Schweden:
Dorathshäuser für Arsenik
und Schmelzwerk bei
Rönnskär mit dem höchsten
Schornstein Europas
145 Meter



Gefle:
Der Gaflefluß östlich des
Zollhauses

tendem Ausmaß gewonnen. Die fraglichen Gruben sind jedoch schon seit langer Zeit erschöpft. In dem letzten Jahrzehnt sind dann Kupfererze in der Nähe von Boliden im mittleren Teil von Nordschweden entdeckt worden; das Erz wird hier in einer großen industriellen Anlage, in der übrigens auch Gold gewonnen wird, verwertet. Wie durch die Untersuchungen der letzten Jahre festgestellt wurde, erstreckt sich hier von der Küste aus ein breites Erzgebiet in westlicher Richtung quer über Schweden bis an die norwegische Grenze. Hauptsächlich sind hier reiche Kupfererzvorkommen gefunden worden. Bei Erwähnung der Rohstoffe kann schließlich noch daran erinnert werden, daß auch Zinkerze aus in Mittelschweden liegenden Gruben gefördert werden.

Schweden ist aber nicht nur ein Land, das Rohstoffe und Halbfabrikate hervorbringt, sondern es hat auch eine umfangreiche metallverarbeitende und feinmechanische Industrie, die in den letzten Jahrzehnten einen immer erweiterten Kreis von Käufern auf dem Weltmarkt gefunden hat. Hier sind in erster Linie gewisse Industrien zu erwähnen, die zum großen Teil auf schwedische Erfindungen zurückzuführen sind, so z. B. Separatoren, Kugellager, gewisse elektrische Maschinen. Dasselbe gilt auch gewissermaßen für die zur Gruppe der chemischen Industrie gehörende Zündholzindustrie, die in Schweden auf den Erfindungen der für die Herstellung erforderlichen Maschinen aufgebaut wurde.

Das Bild des schwedischen Wirtschaftslebens würde nicht vollständig sein, wenn nicht auch der landwirtschaftlichen Produktion Aufmerksamkeit geschenkt würde. In älterer Zeit waren die landwirtschaftlichen Produkte einer der Hauptexportartikel der schwedischen Wirtschaft und umfaßten etwa 25% der Totalausfuhr. Dieser prozentuale Anteil ist zwar jetzt auf 9% gesunken, aber noch immer ist der Exportwert sehr bedeutend, z. B. 1936 135 Millionen Kr. oder

fast ebensoviel wie der ganze Eisenerzexport desselben Jahres.

In diesen kurzen Zügen glaube ich die Umriss des schwedischen Wirtschaftslebens, soweit es auf Export angewiesen ist, gezeichnet zu haben. Es sei mir noch vergönnt, einige Worte zu äußern über ein wirtschaftliches Zusammenwirken von Deutschland und Schweden. Jeder, der diese beiden Wirtschaftssysteme mit unbefangenen Blicken betrachtet, muß sich sagen, daß sie sich gegenseitig ergänzen. Einerseits hat man in Deutschland einen großen Bedarf an Rohstoffen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen, andererseits hat Schweden außerordentlich umfangreiche und auch qualitativ vorzügliche Rohstoffquellen und dazu einen Ueberschuß an gewissen landwirtschaftlichen Produkten. Daß hier die natürliche Basis für einen an sich umfangreichen Warenaustausch gegeben ist, ist klar zu erkennen. Ferner hat Schweden einen großen Import an Fertigfabrikaten, hauptsächlich Textilwaren und Eisen- und Metallwaren — die schwedische Gesamteinfuhr betrug 1937 über 2 Milliarden Kronen —, und Deutschland seinerseits hat das Bedürfnis, im Ausland Absatz für seine große Fertigfabrikatindustrie zu finden. Auch in dieser Beziehung ergänzen sich die beiden Wirtschaftssysteme gegenseitig. In den letzten Jahren ist auch die Einfuhr von deutschen Waren erheblich gestiegen, nämlich von 1936 auf 1937 von etwa 360 Millionen Kr. auf 430 Millionen Kr., und 1938 dürfte noch eine weitere Aufwärtsentwicklung zeigen. Andererseits ist der Export von schwedischen Waren nach Deutschland in den letzten Jahren gleichfalls stark aufwärts gegangen, z. B. von 1936 auf 1937 von 240 auf fast 310 Mill. Kr.

Es ist zu hoffen, daß im Jahre 1939 diese Entwicklung noch weitere Fortschritte machen, daß also die an sich vorhandene Basis für eine Erweiterung des Warenaustausches sich auch in Zukunft noch vergrößern wird.

Die wirtschaftliche Lage in Finnland

Während der schweren Depressionsperiode ist der Konjunkturzyklus im Wirtschaftsleben Finnlands dem allgemein-europäischen vorangegangen: das Kulminationsjahr der vorherigen Aufstiegsperiode wurde schon im Jahre 1928 erreicht und das Tiefstandsjahr der Depressionszeit war 1931. Die Periode des neuen Aufschwungs, die schon im Jahre 1933 einsetzte, war die rascheste und erfolgreichste in der neueren Geschichte des finnischen Wirtschaftslebens. Das Jahr 1937 brachte eine neue Hochkonjunktur. In diesem Jahre war das Produktionsvolumen um 45% größer und sein Bruttowert 56% höher als im Jahre 1928.

Folgende Indexziffern beleuchten die Allgemeinentwicklung der finnischen Industrie während des letzten vergangenen Konjunkturzyklus (1926 = 100):

Jahr	Volumen	Wert
1928	123	125
1931	96	80
1932	100	84
1933	115	97
1934	140	120
1935	150	127
1936	165	147
1937	179	195

Im ersten Viertel des Jahres 1938 hat noch ein weiserer Aufschwung stattgefunden, im zweiten wurde aber die günstige Entwicklung abgebrochen. Das dritte Viertel weist doch wieder eine kleine Verbesserung auf. Die Entwicklung wird von folgenden Indexziffern veranschaulicht:

	Volumen		Wert	
	1937	1938	1937	1938
III. Viertel	184	173	209	159
II. „	174	170	194	167
I. „	181	187	181	196

Die kleine Steigerung im Volumen der finnischen Industrie im dritten Viertel des Jahres 1938 ist ausschließlich auf die Verbesserung der Lage der Binnenmarktindustrie zurückzuführen. Der Volumenindex der Binnenmarktindustrie, der im dritten Viertel des Jahres 1937 die Ziffer 184 aufwies, war während der entsprechenden Periode im Jahre 1938 auf 195 gestiegen. In der Ausfuhrindustrie dagegen war der Index des Produktionsvolumens im dritten Viertel im Jahre 1938 viel niedriger — und zwar 146 — als in der entsprechenden Zeit 1937, wo der Index die hohe Ziffer 184 aufwies. Zur finnischen Ausfuhrindustrie werden in der Statistik nur die Holz- und Papierindustrien gezählt, obwohl nunmehr viele Zweige der sog. Binnenmarktindustrie auch Export betreiben. Aus den obigen Indexziffern wird ersichtlich, daß ein schwerer Rückgang die eigentliche Ausfuhrindustrie Finnlands getroffen hat. Das Produktionsvolumen war sogar 21% niedriger im dritten Viertel im Jahre 1938 als im Jahre 1937. Besonders hat die Produktion der Sägewaren gelitten, indem das Produktionsvolumen sogar um 39% gesunken ist. Auch die Preise der Sägewaren sind mehr gesunken (35%) als diejenigen der anderen Produkte der eigentlichen Ausfuhrindustrie (25%).

Die Verschlechterung auf dem internationalen Markt hat also einen nachteiligen Einfluß auf die finnische Ausfuhrindustrie ausgeübt. Die Entwicklung hat außerdem eine Einschränkung in dem finnischen Außenhandel verursacht. Die Einfuhr, die während elf Monaten des Jahres 1937 8506 Millionen Mk betrug, ist auf 7842 Millionen im Jahre 1938 gesunken. Die größte Verminderung hat in der Einfuhr der Produktionsmittel, wie Rohmaterialien, stattgefunden. Die Ausfuhr hat sich noch mehr, und zwar von 8571 Millionen auf 7654 Millionen, vermindert. Die finnische Handelsbilanz, die seit 1930 aktiv gewesen ist, wird wahrscheinlich in diesem



Helsinki: Sönnäs, Zinn- und Ölhafen

Foto: Hafeneverto, Helsinki



Sägewerk in Manttä,
Mittelfinnland

Foto: Deutsche G. R., Hielinki

Jahre eine geringe Passivität aufweisen. Die Zahlungsbilanz wird dessenungeachtet auch in diesem Jahre aktiv sein, weil die sog. unsichtbaren Posten in der Zahlungsbilanz ein Nettoeinkommen von ca. 500 Millionen einbringen dürften.

Bisher haben die Verschlechterung in der Lage der finnischen Ausführindustrie und die Einschränkung des Außenhandels keinen bemerkenswerten Einfluß auf die anderen Zweige des Wirtschaftslebens ausgeübt. Im Gegenteil haben vorläufig manche Wirtschaftsbereiche, wie z. B. die Bautätigkeit und der Binnenhandel, dauernd Fortschritte gemacht. Der Wert des Binnenhandels war im dritten Viertel im Jahre 1938 beinahe 9% höher als im Jahre 1937. Der Wert der Ernte des vorigen Sommers ist auf 8 Milliarden Mk geschätzt, welcher Betrag eine bisherige Rekordziffer darstellt.

Der starke wirtschaftliche Aufschwung, der in den Jahren 1935—1937 stattgefunden hat, und die Stagnation im Jahre 1938 werden auch aus dem Konjunkturindex des bekannten Wirtschaftsblattes „Talouselämä“ ersichtlich. Die Basis dieses, von den Saisonvariationen gereinigten Konjunkturindexes, ist das Jahr 1925. Die Indexziffern für die Jahre 1935 bis 1937 sind:

1935	80,1
1934	93,0
1935	100,0
1936	111,9
1937	136,6

Die Monatsindexe dieses Jahres weisen folgende Ziffern auf:

Januar	144,7	Juni	125,6
Februar	143,7	Juli	124,4
März	142,0	August	131,4
April	137,7	September	136,2
Mai	132,7		

In diesem Jahre weist also der Konjunkturindex von „Talouselämä“ einen fortgesetzten aber nur geringen Niedergang vom Februar bis zum Juli auf. Im August und September weist der Index wieder eine kleine Verbesserung auf. Die präliminären Angaben vom Oktober scheinen jedoch auf eine neue Stockung hinzuweisen.

Wie aus obigem hervorgeht, ist die wirtschaftliche Entwicklung in Finnland in den letztvergangenen Jahren im allgemeinen sehr vorteilhaft gewesen. Die Vorteile in der Entwicklung bestehen nicht nur in der quantitativen Steigerung des Produktionslebens, in der Vermehrung des Volkseinkommens und der Verbesserung der allgemeinen Lebenshaltung, sondern auch in der Stabilisierung der Wirtschaft. Das finnische Wirtschaftsleben ist jetzt für die internationalen wirtschaftlichen Störungen viel weniger empfindlich als früher. Die ausländischen Zahlungsbeziehungen Finnlands haben sich in einem raschen Tempo zugunsten Finnlands entwickelt. In der Getreideproduktion ist Finnland beinahe Selbstversorger geworden. Die Industrie hat sich auf eine Weise entwickelt, daß sie, im ganzen genommen, gegen die ausländischen Konjunkturschwankungen weniger empfindlich geworden ist als früher. Besonders ist zu bemerken, daß in der Ausführindustrie die Produkte der — in Bezug auf Märkte und Preisentwicklung — stabileren Erzeugnisse der Papierindustrie und sonstiger stark veredelter Produkte relativ zugenommen, wogegen Sägewaren, die größeren Schwankungen ausgesetzt sind, an Bedeutung verloren haben. Finnland kann sich jetzt mit ziemlicher Ruhe zu den gegenwärtigen Schwierigkeiten im internationalen Handel verhalten, obwohl sie momentan auf den weiteren Ausbau des finnischen Wirtschaftslebens störend einwirken.

Der deutsch-dänische Wirtschaftsverkehr / Lage und Ausblick Ende 1938

Die deutsch-dänischen Wirtschaftsverhandlungen vom Oktober und November 1938 sind am 11. November 1938 in Berlin mit der Unterzeichnung neuer Vereinbarungen über den beiderseitigen Warenverkehr abgeschlossen worden. Das neue Abkommen wird am 1. Januar 1939 in Kraft treten.

Die neuen Vereinbarungen knüpfen im wesentlichen an den mit dem vorjährigen Abkommen erreichten Stand an. Sie sehen außerdem grundsätzlich die Aufrechterhaltung des Warenaustausches zwischen Dänemark einerseits und der jetzigen deutschen Ostmark und dem Sudetengau andererseits in dem bisherigen Umfange vor.

Die Vereinbarungen gelten zunächst nur für das Jahr 1939. Es ist aber wiederum vorgesehen, daß sie auch auf das folgende Jahr, das Jahr 1940, ausgedehnt werden können, wenn bis dahin keine wesentliche Aenderung der wirtschaftlichen Verhältnisse eintritt. Durch diese Vereinbarung wird das Vertrauen in die Festigung der deutsch-dänischen Handelsbeziehungen, das in einer entsprechenden Vereinbarung in dem für das Jahr 1938 geschlossenen Abkommen zum ersten Mal Ausdruck gefunden hatte, erneut bekundet.

Dem Umfange des beiderseitigen Warenaustausches ist für das Jahr 1939 das gleiche Handelsvolumen

zugrunde gelegt worden, das dem Abkommen für das Jahr 1938 zugrunde gelegt worden war. Um dieses Ergebnis werten zu können, bedarf es eines Rückblicks auf die Entwicklung des deutsch-dänischen Außenhandels in den bisherigen Monaten des Jahres 1938.

In dem Abkommen für das Jahr 1938 war von einer gegenüber dem Jahre 1937 erwarteten weiteren Steigerung des deutsch-dänischen Warenaustausches ausgegangen worden. Die erwartete Steigerung ist zwar auf der Seite der deutschen Einfuhr aus Dänemark eingetreten, die Bezüge Dänemarks aus Deutschland haben sich bisher jedoch gegenüber dem Jahre 1937 vermindert. Der deutsch-dänische Außenhandel betrug nach der deutschen Statistik (Werte in 1000 RM.):

Zeitraum	Einfuhr aus Dänemark	Ausfuhr nach Dänemark
Jan.—Okt. 1937	123 987	172 295 (ohne Schiffslieferungen)
Jan.—Okt. 1938	138 331	166 836

Bekanntlich hat Deutschland, um Dänemark die für seine Erzeugnisse vorhandenen Absatzmöglichkeiten auf dem deutschen Markte offen zu halten, sich bereit erklärt, dänische Erzeugnisse in dem Ausmaße abzunehmen, in welchem durch Bezüge Dänemarks aus Deutschland Zahlungsmöglichkeiten sich ergeben.



Im Hafen von Kopenhagen: Langeliniekaai

Foto: Hafenerwaltung Kopenhagen



Kopenhagen: Ölshafen „Probestenshaaen“ im Bau

Foto: Hjanfen, Kopenhagen

Die Steigerung der deutschen Einfuhr aus Dänemark in den ersten 10 Monaten des Jahres 1938 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Jahres 1937 zeigt, daß es Dänemark möglich gewesen ist, die seit dem Vorjahr weiterhin gebesserten Absatzverhältnisse auf dem deutschen Markte auch in diesem Jahr sich zunutze zu machen.

Die dänischen Bezüge aus Deutschland sind leider bisher dieser Entwicklung nicht gefolgt. Der bei Gegenüberstellung der deutsch-dänischen Ein- und Ausfuhr in den ersten zehn Monaten des Jahres 1938 zugunsten Deutschlands sich ergebende Aktivsaldo von etwa RM. 28,5 Mill. ist in Wirklichkeit in dieser Höhe nicht vorhanden, da in den deutschen Ausfuhrziffern auch solche deutsche Warenausfuhr enthalten ist, deren Erlös nicht für deutsche Einfuhren aus Dänemark zur Verfügung steht und auch künftig nicht zur Verfügung stehen wird. Außer den Warenausfuhrerlösen, die vereinbarungsgemäß zur Transferierung der Zins- und Ertragnisforderungen dänischer Gläubiger und zur Speisung des Reichsverkehrskontos zu verwenden sind, gehen

von dem rein rechnerisch erscheinenden Aktivsaldo auch die sehr erheblichen Nebenkosten der deutschen Warenausfuhr nach Dänemark — Provisionen für dänische Vertreter usw. — ab. Wenn Dänemark seine Lieferungen nach Deutschland in den ersten 10 Monaten des Jahres 1938 trotz des Rückgangs seiner Bezüge aus Deutschland steigern konnte, so war dies insbesondere dadurch möglich, daß der deutsche Aktivsaldo nicht mehr wie in den Jahren 1936 und 1937 zu einem Teil auch zur Abdeckung von Zahlungsrückständen aus dänischen Mehrlieferungen früherer Jahre verwendet zu werden brauchte. Auf längere Sicht gesehen, würde jedoch ein Rückgang der deutschen Ausfuhr nach Dänemark zwangsläufig zu einem Rückgang der deutschen Bezüge aus Dänemark

führen. — Es muß deshalb als Ausdruck des Vertrauens auf eine weitere günstige Entwicklung der deutsch-dänischen Handelsbeziehungen gewertet werden, wenn dem neuen Abkommen für das Jahr 1939 ein unverändert gebliebener Umfang des beiderseitigen Warenaustausches zugrunde gelegt worden ist, obgleich noch nicht feststeht, daß seine für das Jahr 1938 erwartete Höhe erreicht worden ist.



Der Hafen von Malmö

Foto: Hafenerwaltung Malmö

Stettins Haferverkehr im Jahre 1938

Das vorläufige Ergebnis

Trotz der verkehrlichen Unterbrechungen, die gerade der letzte Abschnitt des Berichtsjahres infolge der politischen Ereignisse im Südosten Europas mit sich brachte, hat der Verkehr im Stettiner Hafen auf Grund des vorläufigen Zählergebnisses annähernd den Stand des Vorjahres erreicht. Mit Ausbruch der Krise im September trat bei der engen Verbundenheit des Stettiner Hafens mit dem Südosten eine Stockung der Verkehrsabwicklung in dieser Richtung ein, die in Anbetracht der notwendig gewordenen tariflichen Neuordnung im Verkehr des Hafens mit dem Hinterland als noch nicht ganz überwunden anzusehen ist.

Es wurden im Berichtsjahr ein- und ausgehend rd. 13 000 Seeschiffe (13 059) mit rd. 19 Mill. cbm NR. (19,5 Mill. cbm) gezählt. Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr. Danach hat der Seeschiffsverkehr einen geringen Rückgang von 3% erfahren.

Auch der Güterverkehr über See schneidet in der Summe von Ein- und Ausgang mit einem, wenn auch nur rd. 2% betragenden Rückgang ab. Es wurden im abgelaufenen Jahr rd. 8,2 Mill. t gegen 8,3 Mill. t i. J. 1937 im gesamten Wirtschaftsgebiet von Stettin umgeschlagen. Zergliedert man diesen Gesamtumschlag nach ein- und ausgehenden Mengen, so kommt man zu der Feststellung, daß trotz des Rückganges des Gesamtverkehrs das eingehende Gut sich um mehr als 200 000 t gegenüber 1937 verbesserte. Das bedeutet eine Zunahme von 5%. — Gegenüber 4,9 Mill. t im vorangegangenen Jahr wurden diesmal 5,1 Mill. t eingeführt. Dagegen ist ausgehendes Gut um etwa 10% zurückgegangen. In genannten Zahlen ausgedrückt, wurden statt 3,45 Mill. t diesmal nur 3,1 Mill. t ausgehende Güter gezählt.

Daß der Stettiner Hafen die 8 Mill. t Grenze wieder überschritten hat, spricht für den im Osten besonders stark spürbaren Konjunkturschwung, der seit 1933 ausgelöst wurde. Dabei ist zu erwarten, daß das Hinterland von Stettin durch die Gebietsverweiterung infolge der Eingliederung der Ostmark und des Sudetengaus weitere verkehrliche Verbesserungen erfahren wird. (Ein quer durch die Tschecho-Slowakei gehender Zugverkehr ohne Zoll- und Paßkontrolle bereits eingerichtet, Oder-Donau-Kanal und Autobahn in Vorbereitung.) Bei Aufstellung der gesamten in Stettin über See umgeschlagenen Warenmengen nach Güterarten ist festzustellen, daß im Eingang Kohlen, Koks, Sojabohnen, Erdöle, Rohphosphat, Heringe und Kreide zunahm, während hauptsächlich eingehendes Getreide, Papier und Holz zurückgingen. Das Nachlassen von ausgehendem Gut ist allein durch den mehr als 400 000 t betragenden Ausfall von fossilen Brennstoffen erklärt. Außer dem blieben ausgehend Zucker und Zement hinter den Mengen des Vorjahres zurück. Da andererseits im Ausgang Getreide, Kartoffelmehl und Schwefel-

kies-Abbrände sich etwas verbesserten, ist der gesamte ausgehende Verlust nur auf rd. 350 000 t zu bewerten, der im Hinblick auf den Gesamtverkehr durch die Verbesserung beim eingehenden Gut einigermmaßen ausgeglichen wird.

Die Anstrengungen der letzten Jahre, Abhilfe gegen die üblichen Versommerungen der Oder durch Staubecken und Regulierungen zu schaffen, haben die Binnenschifffahrt weiter verbessert. Es wurden insgesamt rd. 200 000 t mehr als im Vorjahr im Kahnumschlag bewegt. Dabei verteilt sich dieses Mehr etwa in gleicher Weise auf das mit dem Kahn ein- und ausgehende Gut. Ueber Wassermangel konnte nicht geklagt werden. Dagegen machte sich namentlich in der zweiten Hälfte der Berichtszeit zunehmender Kahnraumangel bemerkbar. In Erwartung weiterer Vervollkommnung der Oder wird dieser Beobachtung besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden müssen.

Ueber die hauptsächlichen Verkehrsergebnisse des Stettiner Hafens im abgelaufenen Jahr gibt die folgende, als vorläufig zu betrachtende Übersichtsübersicht Aufschluß. Zu ihrer Beurteilung sind die endgültigen Verkehrszahlen des Jahres 1913 und der Zeit nach der Machtübernahme hinzugenommen worden.

Die vorläufigen Verkehrszahlen für das Jahr 1938

I. Stettins Seeschiffsverkehr nach Zahl und Raumgehalt

Jahr	Eingang		Ausgang	
	Zahl	Ncbm	Zahl	Ncbm
1913	5 926	7 553 334	6 200	7 650 190
1933	4 282	6 194 527	4 256	6 224 527
1934	5 062	7 501 539	4 902	7 468 963
1935	5 071	7 693 481	5 027	7 709 996
1936	6 610	10 034 873	6 689	10 147 470
1937	6 513	9 750 925	6 546	9 710 862
1938	6 500	9 600 000	6 500	9 400 000

II. Stettins Güterverkehr über See

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1913	4 254 563	1 990 975	6 245 538
1933	3 083 358	1 379 312	4 462 670
1934	3 953 729	1 771 230	5 724 959
1935	3 869 719	2 196 508	6 066 227
1936	4 240 310	4 127 893	8 368 203
1937	4 872 564	3 457 580	8 330 144
1938	5 100 000	3 100 000	8 200 000

III. Stettins Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen einschließlich Durchgangsverkehr

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1913	2 313 432	2 740 265	5 053 697
1933	1 359 563	1 937 218	3 296 781
1934	1 713 420	2 353 824	4 067 244
1935	1 521 423	2 332 069	3 853 492
1936	1 798 077	2 472 063	4 270 140
1937	1 662 182	2 567 859	4 230 041
1938	1 800 000	2 600 000	4 400 000

Hafen- und Schifffahrtsnachrichten

Die Ostseefrachtenmarktlage

Infolge des plötzlich einsetzenden strengen Frostes ist in den skandinavischen Ländern ein größerer Bedarf an fossilen Brennstoffen entstanden, so daß das Angebot von Kohlen-, Koks- und Brikettladungen, namentlich nach Dänemark, wieder lebhafter geworden ist. Die sowohl von Danzig-Gdingen als auch von Stettin in dieser Richtung akzeptierten niedrigen Raten kennzeichnen die augenblicklich flau Markt-lage. Da die meisten Kohlenladungen aber infolge der bestehenden Lieferungsschwierigkeiten erst Anfang Januar und später abgeladen werden können, stand noch sehr viel prompte Tonnage zur Verfügung, die nur sehr schwer unterzubringen war. Die Abschlußfähigkeit nach dem Mittelmeer ließ gleichfalls zu wünschen übrig, und es waren deshalb viele der größeren Trampdampfer, die mit Ladung nach Ostseeplätzen bestimmt waren, gezwungen, in Ballast nach dem Kontinent oder englischen Häfen zu versegeln, um Ladungen nach dem Mittelmeer oder anderen Ueberseeerich-tungen zu bekommen. Unter den wenigen Abschlüssen von der Ostsee wären 7000 t Kohlen von Gdingen nach Buenos Aires zu 13/3 und 7500 t Kohlen Stettin/Griechenland zu 7/6 zu erwähnen. Für eine Stückgutladung von ca. 5000 t von Danzig nach dem La Plata wurden 11/— f.i.o. für die Schwerguttonne angelegt.

In den letzten 10 Tagen des Dezember ist das Verfrachtungs-geschäft so gut wie eingestellt gewesen, da infolge der Fest-tage wenig Befrachtungsaufträge vorlagen.

Trimmsätze für Kohlen und Koks in Stettin

Nach monatelangen Verhandlungen zwischen den beteiligten Kreisen der Seeschifffahrt und der Spedition ist es gelungen, eine Einigung in der Frage der Trimmsätze für Kohlen und Koks in Stettin herbeizuführen, der auch von der Hafengesellschaft zugestimmt ist und die nunmehr von der Kammer mit Wirkung vom 1. Januar 1939 für verbindlich erklärt worden ist. Damit ist die Grundlage zu einer einheitlichen Berechnung der Trimmkosten in Stettin geschaffen, nachdem bislang häufig über diese Frage Differenzen entstanden waren, die sich für den Stettiner Hafen abträglich auswirkten. Die neuen Be-stimmungen lauten wie folgt:

A. Trimmsätze.

	Kohlen	Koks
Selbsttrimmer	2	4
Leichttrimmer	3	5
Eindeckschiffe	4	7
Zwischendeckschiffe		
mit 1 Zwischendeck	5	9
mit 2 Zwischendecks	6	11
Oberbunker im Brückendeck und		
Poopdecks	7	11
	alles gold-d p. 1000 kg	
	1 gold-d = 8½ Rpf.	

In Fällen, in denen die Beladung von Schiffen besonders schwierig ist, bleiben besondere Vereinbarungen vorbehalten.

B. Erläuterungen.

Schiffsarten:

- Selbsttrimmer**
sind Eindeckschiffe mit vollständig klaren Räumen und einem Gesamtabstand von nicht mehr als 10 m.
Beträgt bei einem Selbsttrimmer die Summe der Längs- und Seitenabstände einer Luke mehr als 10 m oder ein einzelner Abstand einer Luke mehr als 3,50 m, so wird der unter dieser Luke befindliche Raum nach dem Trimmssatz für Leichttrimmer abgerechnet.
- Leichttrimmer**
sind Eindeckschiffe mit einem Gesamtabstand von mehr als 10 m, aber nicht mehr als 12 m.
Beträgt bei einem Leichttrimmer die Summe der Längs- und Seitenabstände einer Luke mehr als 12 m oder ein einzelner Abstand einer Luke mehr als 3,50 m, so wird der unter dieser Luke befindliche Raum nach dem Trimmssatz für Eindeckschiffe abgerechnet.
- Eindeckschiffe**
sind alle sonstigen Schiffe mit einem einzigen Deck, die nicht Selbst- oder Leichttrimmer sind.
- Zwischendeckschiffe**
sind Schiffe, die in allen Räumen eine Unterteilung durch ein oder mehrere Zwischendecks aufweisen.
Haben Schiffe nur in einem Teil ihrer Räume Zwischen-deck (insbesondere Schiffe mit Sturmdeck, verlängerter Brücke oder verlängerter Poop), so werden die mit Zwischen-deck versehenen Räume nach den festgesetzten Trimm-sätzen, die zwischendeckfreien Räume ihren Abmessungen entsprechend gemäß Ziffer 1, 2 oder 3 berechnet.
Ist bei Zwischendeckschiffen die Anzahl der Zwischendecks in den einzelnen Räumen verschieden, so wird jeder Raum getrennt nach dem für ihn in Frage kommenden Zwischen-decksatz abgerechnet. Wird in einem mit Zwischendeck versehenen Raum nur der Unterraum beladen, so wird er nach dem Satz für Eindeckschiffe abgerechnet.
- Schiffe bis 500 tons à 1000 kg Schwergut-Ladefähigkeit (ohne Bunker) ohne Zwischen-deck**
zahlen stets mindestens die Rate für Eindeckschiffe.
- Decksladung**
wird bei Selbsttrimmern zum Selbsttrimmersatz, sonst stets nach dem Satze für Leichttrimmer abgerechnet.
- Kein Trimmen erforderlich.**
Erklärt der Kapitän eines Selbsttrimmers (für Luken, deren Räume zum Leichttrimmersatz abzurechnen wären) oder eines Leichttrimmers oder eines Eindeckschiffes vor Beginn der Beladung, daß Trimmen nicht notwendig sei, und stellt sich nach beendeter Beladung heraus, daß Trimm-arbeiten tatsächlich nicht geleistet zu werden brauchten, so wird das Schiff durchweg nach dem Selbsttrimmersatz abgerechnet.

8. Berechnungsmaßstäbe:

a) Gesamtabstand

ist die Größe, die sich ergibt, wenn man die Seiten- und Längsabstände aller Luken eines Schiffes zusammenzählt und die so erhaltene Summe durch die Zahl der Luken teilt.

b) Seitenabstände

sind die Entfernungen zwischen den Mittelpunkten der Steuerbord- und Backbordlukensülle und den Seitenwänden des Schiffes. Sie werden grundsätzlich an Deck gemessen.

c) Längsabstände

sind die Entfernungen zwischen den Mittelpunkten der vorderlichen bzw. achterlichen Lukensülle und den nächsten Querschotten. Bei Luken, deren Räume nicht durch Querschott voneinander getrennt sind, wird die Entfernung zwischen den benachbarten Luken gemessen und die Hälfte dieser Entfernung als Längsabstand einer jeden von ihnen angesehen. Die Längsabstände werden grundsätzlich an Deck gemessen; falls die Aufbauten des Schiffes es erforderlich machen, können sie auch im Raum gemessen werden.

d) Luken.

Als Luken gelten nur Oeffnungen im Schiffsdeck, die solche Abmessungen besitzen, daß die zum Laden benutzten Greifer oder Mulden ungehindert in sie heruntergefiert werden können.

Bei abgeschrägten Luken sind die Seiten- und Längsabstände wie folgt zu messen:

1. wenn der Winkel, den die Schräge mit der Verlängerung der Deckslinie bildet, 40° oder größer ist, von der Unterkante der Luken ab;
2. wenn dieser Winkel kleiner als 40° ist, von der Mitte der Schrägführung ab.

Bei abgestuften Luken wird in gleichem Sinne verfahren.

Tätigkeitsbericht der Oderstrombauverwaltung für den Monat November 1938.

Die Oderschiffahrt.

Infolge mehrmaliger vorübergehender Aufbesserungen des Wasserstandes und etwas Zuschußwasser aus den Staubecken Ottmachau und Turawa fand die Schifffahrt auf der mittleren Oder überall eine Tauchtiefe von 1,60 m vor; die im Vormonat erwähnten Versandungen sind beseitigt.

Der in der ersten Monatshälfte noch in Erscheinung tretende Wagenmangel in Coselhafen hatte sich in der zweiten Monatshälfte gebessert; die Kohlenzufuhren wurden reichlicher, so daß die Wartezeiten der Schiffer wegfielen und sogar ein fühlbarer Kahnraummangel entstand. Der Kohlenumschlag in Coselhafen erreichte an 26 Tagen 297 815 t, das sind im Mittel 9 920 t (Höchstleistung 15 250 t), gegen 194 996 t bzw. 7 500 t im Oktober. Die Mehrverladungen betragen rd. 60% des Vormonats.

Der Leerkahnbestand war am Monatsende in Coselhafen von 202 auf 81 zurückgegangen, in Breslau lagen 42 und in Maltsch 95 leere Fahrzeuge.

Verkehrsübersicht.

		Oktober ^{*)}	November ^{**)}
		t	t
Coselhafen:	Ankunft	60 534	42 965
	Abgang	203 158	324 575
	Zusammen:	263 692	367 540
Oppeln:	Ankunft	2 958	5 559
	Abgang	21 540	23 449
	Zusammen:	24 498	29 048
Breslau:	Ankunft	33 928	38 888
	Abgang	30 279	51 170
	Zusammen:	64 207	90 058
Maltsch:	Ankunft	36 055	15 041
	Abgang	54 296	48 623
	Zusammen:	90 351	63 664

Die Schleuse Ransern haben durchfahren

zu Berg (Richtung Coselhafen):

November: 662 Fahrzeuge mit 76 238 t Ladung

Oktober: 864 Fahrzeuge mit 102 104 t Ladung

zu Tal (Richtung Fürstenberg):

November: 935 Fahrzeuge mit 363 083 t Ladung

Oktober: 901 Fahrzeuge mit 342 636 t Ladung.

*) endgültige Zahlen.

**) vorläufige Zahlen.

Die Bauarbeiten.

a) Oderverlegung bei Ratibor.

Bei den Bauarbeiten der Oderverlegung bei Ratibor wurden im Bauabschnitt zwischen der Kreuzung der neuen Oder mit der Kleinbahn Gleiwitz—Ratibor und der Abzweigung der neuen Oder aus dem alten Lauf bei Ratibor-Süd rund 50 000 Kubikmeter Boden ausgehoben. Dabei wurden durchschnittlich 220 Arbeiter beschäftigt.

b) Adolf-Hitler-Kanal, Staubecken Stauwerder, Hafen Gleiwitz. Die Bauarbeiten am Adolf-Hitler-Kanal, Staubecken Stauwerder und Hafen Gleiwitz wurden im Monat November weiter gefördert.

An der Schleuse I-Klodnitz wurden im Trenndamm und in den beiden Kammern der Bodenaushub sowie die Betonarbeiten weiter fortgeführt. Am Unterhaupt wurde das nördliche Hubtor fertig zusammengebaut.

Bei der Schleuse II-Neudorf wurden die Rammarbeiten für die Betonunterhafeneitwerke fortgeführt und beendet; der Bodenaushub ging weiter. Mit dem Betonieren der Leitwerkszunge wurde begonnen.

In Los V sind die Arbeiten beendet, in Los VII und VIII (bei Bischofstal) wurden die Arbeiten planmäßig fortgeführt.

In Laband sind die Arbeiten für das Los Xa — West beendet; die Arbeiten am Speisewehr Laband, sowie in Los Xa — Ost und Los XI schreiten rüstig vorwärts.

An den Schleusen III, IV und V werden die Restarbeiten weitergeführt.

Im Hafen Gleiwitz werden die restlichen Erdarbeiten auf der Kaizunge ausgeführt.

c) Staubecken Turawa.

Im Krafthaus Turawa sind die Malerarbeiten vorgenommen worden.

Bei der Malapanebrücke in Jedlitze wurde die Schüttung der Rampen und die Herstellung der Böschungen fortgesetzt. Bei dem Schöpfwerk Jedlitze ist mit dem Rammen der Spundwände begonnen worden.

Die Deichbauarbeiten bei Los 2 werden fortgesetzt.

Bei den Umsiedlungsbauten wurden die Außenarbeiten fortgesetzt. Das Fischereigehöft wurde im Rohbau fertiggestellt und gerichtet.

d) Staubecken Berghof.

Im Monat November 1938 wurde mit dem Aushub der Grundablaßbaugrube begonnen. Die übrigen Arbeiten gingen langsam weiter. Zahl der Arbeiter: 180.
Zahl der Gesamttagewerke: 64300.

Neues Schiff in der deutschen Südamerika-Westküstenfahrt

Die Hamburg-Amerika-Linie übernahm am 9. Dezember nach erfolgreich verlaufener Probefahrt das neue Motorschiff für ihren Südamerika-Westküstendienst, das bei seinem Stapellauf auf der Werft Bremer Vulkan in Vegesack am 25. Oktober dieses Jahres den Namen „Monserrate“ erhalten hatte. Der 5600 BRT große Neubau besitzt eine Tragfähigkeit von 7700 Tonnen und verfügt über sechs Laderäume mit einem Gesamthalt von rund 12000 cbm. Seine Geschwindigkeit beträgt 14 Knoten. Die Fahrgasteinrichtungen mit ein- und zweibettigen Kabinen sowie gemütlichen Gesellschaftsräumen und offenem Schwimmbad sind für 28 Passagiere bestimmt. MS. „Monserrate“ trat am 22. Dezember in Hamburg die Jungferreise nach den Ländern der südamerikanischen Westküste an.

Neuer Liniendienst der Hamburg-Amerika-Linie nach dem Persischen Golf

Anfang des Jahres nimmt die Hamburg-Amerika-Linie den vor dem Kriege unterhaltenen Dienst nach dem Persischen Golf wieder auf. Der Liniendienst wird unterhalten von Hamburg, Bremen und Antwerpen nach Bahrein, Bushire, Bunder Shapour, Khoramshar und Basrah. Ferner werden auch Bagdad mit Umladung in Basrah sowie auch bei genügendem Ladungsangebot die Häfen Muskat, Bunder Abbas, Lingah, Sharjah und Koweit bedient werden. Verschiffungsgelegenheiten werden zunächst regelmäßig vierwöchentlich geboten. Die erste Verschiffungsgelegenheit wird mit D. „Amasis“ ab Hamburg am 12. 1., ab Bremen am 14. 1., ab Antwerpen am 17. 1. 39 geboten.

Bessere Nachfrage nach zweithändiger Tonnage

Nach einer längeren ruhigen Geschäftstätigkeit ist für gebrauchte Schiffe jetzt wieder eine entschiedene Belebung der Nachfrage festzustellen. Hierzu hat u. a. das gestiegene Interesse der internationalen Schifffahrt an dem Verkehr von und nach Spanien sowie der Ankauf von mehreren mittelgroßen gebrauchten Frachtschiffen für italienische Rechnung beigetragen. Auch die höheren Schrottpreise haben den Umsatz von zweithändiger Tonnage seit einiger Zeit wieder stärker belebt, was deshalb von besonderer Bedeutung ist, weil die Abwrackungen im Laufe der ersten neun Monate des Jahres 1938 in der Weltschifffahrt nur 230 530 BRT gegen 358 700 BRT im gleichen Zeitraum des Vorjahres betragen und demnach bedeutend geringer sind als die Zugänge aus Neubauten. Bemerkenswert ist, daß sich gerade englische Käufer in letzter Zeit in stärkerem Umfange

für Schiffe aus zweiter Hand interessieren. Es sind drei größere britische Schiffe von verschiedenen Londoner Firmen angekauft worden, darunter zwei Schiffe, die jedes 26 Jahre alt sind, während das dritte Schiff auch schon 18 Jahre zählt. Es handelt sich hier um die beiden im Jahre 1912 erbauten 9350 Tonnen großen Dampfer „Clan Graham“ und „Clan Grant“ der „Houston Line“, London, die für 17 500 bzw. 80 000 Pfd. Sterl. an andere Londoner Firmen verkauft wurden. Das dritte Schiff, der im Jahre 1920 erbaute 9410 Tonnen große Doppelschrauben-Dampfer „Clan Robertson“, der Clan Line Steamers Co., ist zu ungenanntem Preis in den Besitz der „Stanhope Steamship Company“, London, übergegangen und auf den Namen „Stanfleet“ umgetauft worden. Britische Käufer haben ferner den 1908 erbauten 9000 Tonnen großen amerikanischen Dampfer „Graham C. Woodruff“ für 17 500 Pfd. Sterl. und den im Jahre 1930 von der Deutschen Werft in Hamburg erbauten 15 080 Tonnen großen norwegischen Motortanker „Koll“ zu ungenanntem Preis erworben. Außerdem haben auch verschiedene englische Küstendampfer ihren Besitzer gewechselt. Außer den vorher genannten in britischem Besitz befindlichen Schiffen ist noch der Verkauf des 4648 BRT vermessenen griechischen Dampfers „Rita Chandri“ zu nennen, der für 30 000 Pfd. Sterl. nach dem Fernen Osten verkauft wurde. Eine norwegische Reederei in Aalesund hat den 3200 Tonnen großen holländischen Dampfer „Stad Zaandam“ für 15 000 Pfd. Sterl. erworben, während der schwedische 14 600 Tonnen große Motortanker „Nike“ von der norwegischen Reederei Anders Jahre, Sandefjord, angekauft und auf den Namen „Jaguar“ umgetauft wurde. Außerdem sind noch verschiedene kleinere Schiffe und mehrere englische Fischdampfer in belgischen Besitz übergegangen.

Neuer Rekord im Schwedischen Schiffbau

Bei den schwedischen Werften befinden sich gegenwärtig 546 000 BRT im Bau oder im Auftrag, wie einem soeben veröffentlichtem Berichte entnehmbar ist. Es ist dies das erste Mal, daß die Halbmillionengrenze erreicht und überschritten wurde und durch diese Ziffer ist ein neuer, bedeutender schwedischer Schiffbaurekord erzielt worden. Insgesamt sind 78 Schiffe bestellt und von diesen sind 44 mit zusammen 401 000 tons, oder mehr als 73% der Gesamtbestellungen, Tankmotorschiffe. Wie üblich ist der größte Teil dieses Schiffsraums von ausländischen Reedereien bestellt worden, und zwar entfallen auf diese 72% der Gesamtbestellungen, nämlich 51 Schiffe mit zusammen 394 000 t, während die restlichen 27 Schiffe mit zusammen 152 000 t für schwedische Gesellschaften im Bau bzw. bestellt sind.

Auflegungen Schwedens fast unverändert

Nach dem neuesten Ausweis des Reederverbandes Schwedens waren am 1. 12. 38 31 Schiffe von 69 270 BRT und 71 885 t d. w. aufgelegt. Gegenüber dem 1. 11. bedeutet dies eine Steigerung der Zahl der aufliegenden Fahrzeuge um 7, dagegen einen Rückgang der Tonnage um 4000 t d. w. Die Steigerung der Zahl aufliegender Schiffe erstreckt sich hauptsächlich auf kleinere Fahrzeuge und scheint mehr saisonmäßig begründet zu sein. In den größeren Schiffgruppen sind die Auflegungen mit nur 5 Schiffen relativ unbedeutend.

Neuer Stettiner Schiffsmakler für die „Svea“

Die „Stockholm's Rederiaktiebolag „Svea“, Stockholm, welche seit Jahrzehnten einen regelmäßigen Liniendienst auch von Stettin nach Stockholm und den nordschwedischen Häfen unterhält, hat mit dem 1. Januar 1939 ihre Vertretung in Stettin gewechselt. Diese, eine der größten Reedereien Schwedens hat mit ihrer Vertretung in Stettin und Swinemünde die Schiffsmaklerfirma Gustav Metzler betraut.

Vergrößerung der norwegischen Handelsflotte

Nach den Angaben von Norske Veritas setzte sich die norwegische Handelsflotte am 15. November 1938 aus insgesamt 1970 Schiffen mit 4640939 BRT zusammen gegenüber einem Bestand von 1928 Schiffen mit 4436739 BRT am 1. Januar 1938. Von dem Gesamtbestand entfielen (in 1000 BRT) auf:

	1. 1. 1938	15. 11. 1938
Dampfschiffe	1876	1852
davon Tankschiffe	234	231
Motorschiffe	2560	2788
davon Tankschiffe	1488	1587
Insgesamt	4436	4640
davon Tankschiffe	1722	1818

Während also die Dampfschiffstonnage einen geringen Rückgang erfahren hat, hat sich die seit Jahren feststellbare Vergrößerung des Anteils der Motorschiffe an der gesamten Handelsschiffstonnage weiter fortgesetzt.

Höherer Schiffbaubestand für norwegische Rechnung

Für Rechnung norwegischer Reeder befanden sich am 15. November 1938 auf norwegischen und ausländischen Werften 104 Schiffe mit insgesamt 940000 Tonnen Tragfähigkeit im Bau bzw. Auftrag gegenüber 806000 Tonnen am 1. Juli dieses Jahres und 790000 Tonnen am 1. Januar 1938. Von dem gesamten Bau- und Auftragsbestand entfielen 63 v. H. gegen 67 v. H. am 1. Juli 1938 auf Tanker. Im einzelnen verteilen sich die norwegischen Schiffbauaufträge mit 28 Schiffen und 73000 Tonnen (davon 15 Dampfschiffe mit 46460 Tonnen und 13 Motorschiffe mit 26540 Tonnen) auf norwegische Werften und mit 76 Schiffen und 866550 Tonnen (davon 42 Motortanker mit 582300 Tonnen und 34 andere Motorschiffe mit 284250 Tonnen) auf ausländische Werften.

Osloer Hafenerkehr 1937/38

Der Rechenschaftsbericht des Osloer Hafens für das Haushaltsjahr 1937/38 weist einen Einnahmerückgang von rd. 500000 Kr. auf, wovon rd. 215000 Kr. auf geringer eingegangene Warenabgaben entfallen. Die Gesamteinnahmen betragen 4319000 Kr., die Ausgaben insgesamt 4565000 Kr., so daß sich ein Unterschub von rd. 250000 Kr. ergab. Der Warenverkehr ist stark zurückgegangen: Einfuhr 1,32 Mill. (i. V. 1,5 Mill.) t, Ausfuhr 434000 (452000) t. Die Zahl der angelaufenen Schiffe ist um 1600 zurückgegangen, während die Tonnage jedoch Rekordziffern erreichte: Bruttotonnage 9506286 gegen 9,49 Mill. im Vorjahre; Nettotonnage 5,45 Mill. Tonnen, wovon 3,2 Mill. auf Schiffe in Auslandsfahrt entfallen.

Hafenerweiterungsarbeiten in Helsinki

In Helsinki werden in der nächsten Zeit bedeutende Hafenerweiterungsarbeiten durchgeführt werden. Neue Lagerräume, teilweise mit Kühlanlagen, werden im Umfange von 27000 qm angelegt, wonach die Gesamtfläche unter Lagerräumen 86000 Quadratmeter betragen wird. Es wird u. a. ein besonderer zweistöckiger Speicher von 4800 qm für Häute und Oele errichtet. Auch neue Kaianlagen werden gebaut, um ältere zu ersetzen.

Ausbau des finnischen Hafens Abo

Abo erfreut sich in den letzten Jahren eines stetig steigenden Verkehrs. Dies hat den Anlaß zu den umfangreichen Erweiterungs- und Modernisierungsplänen gegeben, die nun mit möglicher Beschleunigung zur Ausführung gelangen sollen. Ein großer Teil der Neuanlagen soll bereits im Jahre 1941 vollendet sein. Die Gesamtkosten des großzügigen Arbeitsprogramms werden auf ca. 50 Mill. Fmk. geschätzt.

Der Hafen Abo hat im Jahre 1937 einen Güterumschlag von 575000 Tonnen gehabt. Daneben ist der Holzexport über Abo im letzten Jahr auf 43000 Standard und 40000 cbm gestiegen. Die Hafeneinnahmen, die im Jahre 1937 17 Mill. Fmk. betragen haben, werden für das Jahr 1938 auf 17,5 Mill. Fmk. veranschlagt. Das Hafenausbauprojekt umfaßt zwei Abschnitte, die Umbauten und Reparaturen und die Neuanlagen. Zum ersten Abschnitt gehören die Vertiefung aller Häfen und der Umbau der am Kanal liegenden Kajen. Die Hauptzufahrt soll auf 8 m vertieft und die 1150 m lange Kaianlage am Kanal in 7 Jahren vollständig erneuert werden. Sie soll aus Beton an 8 m tiefem Wasser mit einem Kostenaufwand von ca. 15,5 Mill. Fmk. hergestellt werden. Ferner sollen die Aura As Kajen umgebaut und ein neuer Kai erbaut werden. Der zweite Abschnitt des Bauprogramms umfaßt den Bau einer 260 m langen Kaianlage im nördlichen Teil des Slottsfjords mit Lagerhäusern von ca. 3000 qm Flächenraum und vier 5-Tonnen-Kranen. Ferner sollen Eisenbahngleise vom Oelhafen zu dem neuen Kai gelegt und ein Rangierbahnhof mit 12 Weichen angelegt werden. Die Kosten für die Ausführung dieser Arbeiten werden mit etwa 20 Mill. Fmk. veranschlagt. Am Kanalufer werden neue Lagerplätze und Industriegebiete von insgesamt 20000 Quadratmeter Flächenraum geschaffen. Von den Hafenbehörden sind ferner Pläne für den Bau eines großen Zollgebäudes ausgearbeitet worden, welches ungefähr 9 Mill. Fmk. kosten wird. Außerdem soll im Hinblick auf den im Jahre 1940 anlässlich der Olympiade zu erwartenden starken Verkehr auf Anregung der Eisenbahnbehörde der Zollpavillon am Kanalufer umgebaut werden. Nach Ausführung dieser bedeutenden Verbesserungen dürfte der Hafen von Abo zweifellos auf absehbare Zeit allen an ihn herantretenden Anforderungen genügen.

Vergrößerung der finnischen Handelsflotte

Die Handelsflotte Finnlands, die am 1. Januar 1938 aus insgesamt 866 Schiffen mit 361505 NRT bestand, setzte sich Ende November desselben Jahres aus 863 Schiffen mit 374092 NRT zusammen, so daß also eine Tonnagevergrößerung um rund 12600 NRT oder 3,5 v. H. in dem bisherigen Verlauf des Jahres erfolgt ist. Unter den einzelnen Schiffskategorien weisen die Dampfschiffe bei einem Abgang von 13 Schiffen mit 4773 NRT und einem Zugang von 14 Schiffen mit 12186

NRT eine Nettozunahme um 7413 NRT auf 315 159 NRT und die Motorschiffe bei einem Abgang von 4 Schiffen mit 154 NRT und einem Zugang von 8 Schiffen mit 5781 NRT eine Nettozunahme um 5627 NRT auf 14 259 NRT auf. An Motorseglern waren insgesamt 149 Stück mit 10 844 NRT vorhanden gegen 142 mit 10 805 NRT Anfang des Jahres. Die Zahl der Segelschiffe hat sich im selben Zeitabschnitt von 120 mit 34 322 NRT auf 105 mit 33 830 NRT Ende November 1938 verringert.

Neue Schiffsbauten auf finnländischen Werften

Die finnländischen Schiffswerften arbeiten in diesem Jahre im Zeichen einer ununterbrochen guten Konjunktur. So hat allein die große Werft Crichton-Vulcan in Abo schon 8 Schiffe mit einem gesamten Tonnengehalt von 21 680 t totes Gewicht geliefert. Unter diesen befindet sich das größte bis jetzt in Finnland gebaute Schiff „Caroline Thorden“ von 6000 t totes Gewicht und dessen Schwesterschiff „Mathilda Thorden“, die beide für die transatlantische Linienschiffahrt bestimmt sind. Für die Reederei „Zegluga Polska“ wurden die Schiffe M/S „Oksywie“ und M/S „Rozewie“, auf Bestellung der sowjetrussischen Einfuhrvereinigung „Maschinimport“ die für Wladiwostok bestimmten Schlepper „Sarja“ und „Trushenik“ gebaut. Ein ganz modernes Schiff für die Linie Abo—Stockholm (Bore A/G) läuft dieser Tage vom Stapel. Ferner wurden Schiffsbauten für die Finnland-Südamerika und die Finnland-Hull-Linien ausgeführt. Die Anlagen der Werft, deren Arbeiterzahl schon 1000 übersteigt, wurden stark erweitert. Eine ähnliche Entwicklung ist bei der demselben Konzern (Värsilä) gehörenden Werft Sandvikens Skeppsdocka in Helsinki zu verzeichnen. Mit einer großen deutschen Firma wurde eine Vereinbarung zwecks Bau von Dieselmotoren getroffen.

Lettlands Schifffahrtspolitik

Der Vizedirektor des Lettischen Seedepartements Volmars äußerte sich der Presse gegenüber über die aktuellen Fragen der Schifffahrtspolitik Lettlands. Er wies zunächst darauf hin, daß die Handelsflotte Lettlands als recht überaltert anzusehen ist, da von 103 Einheiten mit insgesamt 190 000 t kein Schiff jünger als 15 Jahre ist. Die Schifffahrtspolitik Lettlands müsse sich folgende Aufgaben stellen: 1. Am Kreditmarkt sind Mittel für die Schifffahrt in größerem Maße als bisher bereitzustellen. 2. Die Qualität der Tonnage müsse durch Verjüngung der Handelsflotte verbessert werden. 3. Mehr und mehr müsse von der Trampschiffahrt auf die Linienschiffahrt übergegangen werden. Von den gegenwärtigen acht ständigen Schifffahrtlinien, die Lettlands Häfen mit dem Ausland verbinden, wird nur eine, die Linie Riga—Gdingen, von lettischen Schiffen im Gemeinschaftsdienst mit polnischen befahren. Die Linienschiffahrt bildete aber andererseits im Jahre 1937 ein Sechstel der Gesamttonnage, die Lettlands Häfen anliefe. Eine Umorientierung der lettischen Handelsschiffahrt auf den Streckendienst sei also dringend zu befürworten.

Schiffbarmachung der kurländischen Aa bis Bauske geplant

Nachdem das Flußbett der Kurländischen Aa soweit vertieft worden ist, daß kleinere Seeschiffe Mitau anlaufen können, plant das lettländische Seedepartement eine Schiffbarmachung der Kurländischen Aa bis nach Bauske. Die

Baggerarbeiten auf der Flußstrecke bis Mesoten werden das Seedepartement etwa 30 000 Lat kosten. Bedeutend schwieriger sind die Regulierungsarbeiten auf dem letzten Teilabschnitt zwischen Mesoten und Bauske. Da die Kurländische Aa auf dieser Strecke ein starkes Gefälle hat, müssen hier drei Schleusen gebaut werden, von denen jede ungefähr 300 000 Lat kosten wird. Nach der Fertigstellung der Schleusen würde die durchschnittliche Höhe des Wasserstandes 3 m betragen. Diese genügt, um den Verkehr zwischen Mitau und Bauske mit Flußdampfern aufrecht erhalten zu können. Die Flußregulierungsarbeiten sollen auf einen Zeitraum von 4 Jahren verteilt werden. Die Kosten sind mit 3 Mill. Lat veranschlagt. Nach der Fertigstellung der Bauarbeiten wird die Kurländische Aa der erste Fluß Lettlands sein, der über ein Schleusensystem verfügt.

Das lettländische Seedepartement beabsichtigt in kurzer Zeit außer einem Leuchtturm an der Dünamündung auch noch eine ständige Sendestation zu errichten, um den Schiffen auch bei undurchdringlichem Nebel die Möglichkeit zur genauen Orientierung unter Anpeilung zu geben, wie dies bereits an verschiedenen Stellen der lettländischen Küste der Fall ist. Diese Sendestation wird in den Werkstätten der staatlichen elektrotechnischen Fabrik gebaut werden.

Steigender Verkehr Lettlands mit Schweden

Angesichts der Tatsache, daß der Reiseverkehr zwischen Lettland und Schweden ständig zunimmt, sodaß zum Beispiel im vergangenen Sommer Schiffsplätze schon Wochen im voraus bestellt werden mußten, hat sich die Stockholmer Reederei A/B. „Svea“, die den regelmäßigen Seedienst zwischen Riga und Stockholm aufrecht erhält, entschlossen, die Zahl der Fahrten des Personen-Dampfers „Acolus“ ab nächsten Sommer zu verdoppeln.

Eröffnung des Schiffsverkehrs Riga-USA

Die Lettländische Vereinigte Schifffahrtsgesellschaft hat jetzt auch eine regelmäßige Schiffsverbindung mit Amerika organisiert. Die neue Linie wird einen ständigen Schiffsverkehr zwischen Riga und den Osthäfen der Vereinigten Staaten aufrechterhalten. Als erstes Schiff wird der lettländische Dampfer „Tautmila“ mit lettländischen Exportwaren ausfahren. Der Dampfer „Tautmila“ hat 3 724 Reg.To. und ist im Jahre 1915 gebaut worden.

Neuer Schiffsbauauftrag für Schichau aus Oslo

Die Firma F. Schichau in Elbĳng und Danzig konnte wiederum einen Auftrag der Osloer Reederei Wilhelm Wilhelmsen auf den Bau von zwei Motorfrachtschiffen von je 10 400 t übernehmen.

Die jetzt in Auftrag gegebenen Neubauten werden die gleichen Abmessungen wie das im Dezember 1937 vom Stapel gelaufene Motorschiff „Tiranna“ haben. Die Schiffe werden bei einer Tragfähigkeit von nahezu 12 000 t mit ihren zwei doppelt wirkenden Schichau-Sulzer-Zweitakt-Dieselmotoren von zusammen 8800 PS voll beladen eine Geschwindigkeit von über 16 Seemeilen in der Stunde erreichen. Die Länge ist mit 150 Meter, ihre Breite mit 19,20 Meter und die Seitenhöhe mit 13,08 Meter vorgesehen. Voll beladen werden sie einen Tiefgang von 8,5 Meter erreichen.

Länderberichte

Schweden

Der Außenhandel im November 1938. Die Außenhandelsbilanz Schwedens wies im November einen Einfuhrüberschuß von 26,23 (i. Okt. 38,3) Mill. Kr. auf. Der Einfuhrwert belief sich auf 198,3 (198,9) Mill. Kr., während die Ausfuhr auf 172,1 (160,6) Mill. Kr. geschätzt wurde. Die entsprechenden Zahlen im Jahre 1937 betragen 193,2 und 185,6 Mill. Kr. — In den elf Monaten v. J. hat die Einfuhr 1877,8 Mill. Kr. und die Ausfuhr 1671,7 Mill. Kr. ausgemacht. Das ergibt einen Einfuhrüberschuß von 206,1 Mill. Kr. gegen 132,1 Mill. Kr. in der gleichen Vorjahrszeit. Der verhältnismäßig günstige Ausfuhrstand im November ist nicht zuletzt auf eine Belebung des Holzgeschäfts sowie auf eine größere Ausfuhr von Transportmitteln, Waffen und Munition zurückzuführen.

Starke Steigerung der Mengenumsätze im Außenhandel. Nach Berechnungen des Kommerkollegiums haben sich die Mengenumsätze des schwedischen Außenhandels 1937 sowohl in Einfuhr wie Ausfuhr weiter stark erhöht. Die Einfuhr ist gegenüber 1936 um 14,4% oder von 13,25 Mill. t auf 15,15 Mill. t gestiegen, die Ausfuhr noch stärker um 18,2% oder von 19,84 Mill. t auf 23,45 Mill. t. Die entsprechenden Mengensteigerungen von 1935 auf 1936 beliefen sich auf 12,5% bzw. 27,4%.

Zu der fortgesetzten Einfuhrerhöhung von 1937 haben zahlreiche Warengruppen beigetragen. Ein mengenmäßiger Rückgang ergibt sich lediglich für Tiere und tierische Erzeugnisse sowie Holzwaren und Transportmittel. Unter den letzteren wiederum gingen nur Fahrzeuge sowie Eisenbahnmateriale zurück, während sich die Einfuhr von Automobilen ganz bedeutend erhöht hat. Die mengenmäßige Steigerung der Ausfuhr ist in der Hauptsache auf mineralische Erzeugnisse, Holz und Zellstoff, Motoren, Maschinen sowie Transportmittel, hier vornehmlich Schiffe, zurückzuführen.

Befriedigender Auftragsbestand der schwedischen Eisenwerke. Die Auftragsbestände der schwedischen Eisenwerke sind im großen ganzen befriedigend, besonders was Handelseisen anbetrifft, so ist dem letzten Bericht des Verbandes schwedischer Eisenwerke zu entnehmen.

Während die Ausfuhr an Eisenerz in den ersten 10 Monaten dieses Jahres um nahezu 3% zurückging, konnte die Ausfuhr an Eisen und Stahl gut behauptet werden. So ging innerhalb der ersten 10 Monate die schwedische Eisen- und Stahlausfuhr nur um 4 100 t auf 287 800 t zurück, verglichen mit dem Vorjahre. Gewisse Eisensorten hatten gesteigerte Ausfuhrziffern aufzuweisen. Roheisen stieg z. B. von 70 900 t auf 78 500 t, — die Ausfuhr von Eisenschrott von 6 900 t auf 15 000 t und warmgewalzte Sektionen und Platten von 44 500 t bzw. 3 500 t auf 52 700 t bzw. 11 600 t.

Die Einfuhr von Eisen und Stahl nach Schweden ging im Berichtszeitraum um 56% auf 337 500 t zurück, verglichen mit dem Vorjahre. Der Rückgang erstreckte sich auf alle Stahlsorten mit Ausnahme von Manganstahl. In den letzten Monaten hat die Einfuhr wieder steigende Tendenz aufgewiesen.

Steigende Umsätze im Kolonialwarenhandel. Untersuchungen des wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstituts der Stock-

holmer Handelshochschule, die 85 private schwedische Großhandelsfirmen umfassen, haben ergeben, daß sich die Umsätze dieser Gesellschaften an Kolonialwaren im dritten Quartal v. J. auf 63,4 Mill. Kr. belaufen haben gegenüber nur 58,8 Mill. Kronen im gleichen Quartal 1937. Die Steigerung der Umsätze beträgt mithin 7,8%. Die gesamten Umsätze an Kolonialwaren in den drei ersten Quartalen v. J. stellten sich bei den untersuchten Firmen auf 174,0 Mill. Kr. gegenüber nur 165,5 Mill. Kr. in der gleichen Zeit 1937. Auch bei der Kooperativa Förbundet sind die Umsätze weiter angestiegen. Sie beliefen sich im dritten Quartal 1938 auf 43,6 Mill. Kr. gegen 41,1 Mill. Kr. in der entsprechenden Vorjahrszeit und in den jeweils drei ersten Quartalen 1938 und des Vorjahres auf 122,5 Mill. Kr. gegen 115,4 Mill. Kr.

Leichte Belebung am Holzausfuhrmarkt. Nach neuesten Berichten hatte Schweden mit Mitte Dezember 1938 670 000 Stds. Holz von denjenigen Qualitäten verkauft, die der ETEC-Ausfuhrregelung unterworfen sind. Hierzu kommen außerdem ca. 60 000 Stds. Kistenbretter. In den letzten Wochen ist am Ausfuhrmarkt eine gewisse Belebung der Abschlußtätigkeit zu verzeichnen gewesen. Diese hält sich in jedem Falle auf einem für diese Jahreszeit relativ hohen Stande. Die letzten Abschlüsse galten hauptsächlich noch Lieferungen in dieser Saison; als bedeutendster Käufer ist England aufgetreten, wohin zahlreiche Abschlüsse für prompte Lieferung getätigt worden sind. Gleichzeitig haben aber auch einige Verkäufe nach den Niederlanden, Belgien und sogar wieder Frankreich stattgefunden. Für nächstjährige Lieferung sind bislang nur einige Spezialverkäufe zustande gekommen. Diese Zurückhaltung erklärt sich daraus, daß die Importeure zunächst die neuen Preise der UdSSR abwarten wollen, ehe sie neue Engagements einzugehen wünschen.

Voraussichtliche Verlängerung des Verrechnungsabkommens mit Lettland. Die für Ende November 1938 vorgesehene Aufnahme von Verhandlungen zwischen Schweden und Lettland über einen neuen Handelsvertrag, der an die Stelle des vorläufig verlängerten Verrechnungsabkommens treten soll, hat sich verzögert, da Lettland gegenwärtig mit anderen Ländern Handelsvertragsverhandlungen führt. Es wird deshalb mit Bestimmtheit angenommen, daß der laufende Verrechnungsvertrag für einige Zeit verlängert wird.

Rückgang der Papieraufuhr um 31%. Wie bereits gemeldet wurde, ist eine Belebung im Geschäftsgange in der Papierindustrie während der letzten Wochen nicht zu verzeichnen gewesen. In den ersten 10 Monaten 1938 hat sich die Papieraufuhr in mengenmäßiger Beziehung um 31,6% gegenüber der gleichen Zeit des vorigen Jahres verringert. Zum Vergleich sei angeführt, daß die Ausfuhr Norwegens um 27,7% und diejenige Finnlands seit dem vergangenen Jahre um 12,1% gefallen ist. Für Schweden entspricht der Rückgang einer Mengenverringering um rd. 150 000 t. Am stärksten hat sich die fallende Ausfuhr bei Umschlagpapier ausgewirkt, und zwar um nicht weniger als 40%.

Starkes Interesse für die Anknüpfung neuer Geschäftsverbindungen zum nationalen Spanien. Nachdem jetzt auch Schweden einen Vertreter für das nationale Spanien ernannt hat, zeigt sich ein lebhaftes Interesse für die Anknüpfung neuer Geschäftsverbindungen. Der schwedische Vertreter im na-

tionalen Spanien, Bureauchef Berencreutz, hatte zu einem Empfang in der Exportvereinigung eingeladen, zu dem sich eine große Anzahl von Kaufleuten aus allen Branchen eingefunden hatten.

Kooperativa nimmt die Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen auf. In der letzten Ausgabe ihrer Zeitschrift teilt die Kooperativa Förbundet mit, daß die Knappheit an Arbeitskräften die Landwirtschaft mehr und mehr zwingt, an die Rationalisierung und Mechanisierung des Betriebes zu denken. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Entschluß der Kooperativa zu werten, mit Beginn 1939 die Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen in der inzwischen erworbenen Skogsfors Bruks A/B aufzunehmen. Der Erwerb des Unternehmens ist im übrigen der erste Schritt der Kooperativa auf dem Wege der Versorgung der Verbraucherschicht mit bestimmten Erzeugnissen. In der Zeitschrift wird schließlich weiter mitgeteilt, daß die K. F.-Verbindungen mit großen amerikanischen Erzeugern landwirtschaftlicher Maschinen und Verkäufern von Traktoren aufgenommen hat. In Kürze dürfte damit zu rechnen sein, daß diese zu einer engen Zusammenarbeit in der Bearbeitung des schwedischen Marktes führen werden.

Fusion in der Armaturenindustrie. Nach Meldungen der Presse steht ein bemerkenswerter Zusammenschluß in der schwedischen Armaturenindustrie vor dem Abschluß. So sollen die Nordiska Armaturenfabrikerna sämtliche Aktien der Linköpings Armatur- och Metallfabriks A/B. erworben haben. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft beträgt 0,6 Mill. Kr., der Kaufpreis soll indessen zwischen 1,5 Mill. Kr. und 2,0 Mill. Kr. liegen. Der hohe Kaufpreis dürfte sich daraus erklären, daß die Linköpings Armaturen in den letzten Jahren besonders gute Ergebnisse erzielt und seit 1935 jeweils 12% Dividende ausgeschüttet haben.

Errichtung einer neuen Kalkstoffabrik. Die Stockholms Superfosfatsfabrik A/B hat beschlossen, in Njurunda bei Stockvik eine neue Kalkstickstoffabrik zu bauen. Die Baukosten werden sich auf etwas über mehr als 5 Mill. Kr. belaufen. Mit den Bauarbeiten soll in allernächster Zeit begonnen werden, so daß die Fabrik im Frühjahr 1941 in Betrieb genommen werden kann. Die Jahresleistung beträgt rd. 40 000 t.

Betriebseinstellung bei der Sulfatfabrik Vifstavarf. Mit Wirkung vom 12. 12. 38 ist der Betrieb in der Sulfatfabrik Vifstavarf auf unbestimmte Zeit stillgelegt worden. Ein Grund für die Stilllegung ist nicht angegeben worden, er kann aber nur darin zu sehen sein, daß infolge der flauen Haltung des Zellstoffmarktes zur Zeit nicht mehr genügend Aufträge vorliegen, die die Aufrechterhaltung einer rentablen Betriebsführung zulassen würden.

Schwedische Fabrik zur Herstellung von Holzkohlenbriketts. — Neuer Brennstoff für Fahrzeuge mit Generatorengas. Den Besitzern von Fahrzeugen mit Generatorenantrieb in Schweden wird durch die kürzlich stattgefundenen Errichtung einer Fabrik für die Herstellung von Holzkohlenbriketts in Voxna in Nordschweden ein neuer Brennstoff geboten. Mittelst besonderer Maschinen werden die Briketts in die erforderliche Form und Dichte zusammengepreßt; das fertige Erzeugnis, das aus „konzentrierter Holzkohle“ mit einem geringen Zusatz von Bindemittel besteht, ist sehr widerstandsfähig gegen Wasser, hinterläßt weder Schlacke noch Ruß und hat sich als sehr effektiver Brennstoff erwiesen. Während ungefähr 1 Hektoliter Holzkohle benötigt wurden, um einen Gene-

ratorgas-Kraftwagen 50 Kilometer fortzubewegen, genügt die gleiche Menge Briketts dazu, um den Wagen über die zweibis dreifache Strecke fortzubewegen. Die neue Fabrik soll anfänglich eine Jahresleistung von 5000 t Briketts haben.

Neue Reichsorganisation für die Fischerei. Nach Auffassung von Fachkreisen ist die gegenwärtige organisatorische Aufteilung im schwedischen Fischereiwesen nicht ausreichend, um sich zum Nutzen für das Gesamtgewerbe auszuwirken. In der Hauptsache hat sich in der letzten Zeit ein zunehmender Mangel in der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Organisationen vor allem im Ausfuhrgeschäft herausgestellt. In Fachkreisen wird deshalb zur Zeit der Vorschlag einer Reichsorganisation lebhaft besprochen, der mit der erforderlichen Autorität die Interessen des Fischereiwesens wahrzunehmen hätte.

Dänemark

Ausgeglichener Haushaltsplan 1939 des Kopenhagener Hafens. Der Voranschlag des Kopenhagener Hafenhaushalts für 1939 ist in Höhe von 4,6 Mill. Kr. ausgeglichen. Auf der Einnahmeseite werden die Einkünfte aus dem Schiffsverkehr mit 1,0 Mill. Kr., aus dem Güterverkehr mit fast 2 Mill. Kr. und aus Lagergeldern und anderen Einnahmequellen mit 1,2 Mill. Kronen veranschlagt. Die Gebühren für die Durchfahrt der Knippels-Brücke sind mit 40 000 Kr. gegen 55 000 Kr. im Vorjahre eingesetzt worden, da die neue Brücke das Passieren von größeren Schiffen als bisher gestattet. Das Kapital der Hafengesellschaft wird für Ende 1939 auf über 36,5 Mill. Kr. und die Reserven auf über 50 Mill. Kr. veranschlagt. Die Rücklagen werden sich voraussichtlich u. a. aus einem Reservefonds von 14,5 Mill. Kr., einem Fonds für außergewöhnliche Ausgaben von gleichfalls 14,5 Mill. Kr. und einem Pensionsfonds von 2,7 Mill. Kr. zusammensetzen.

Norwegen

Außenhandel im November 1938. Die norwegische Ausfuhr belief sich im November 1938 auf 65,4 Millionen Kr. gegen 80,1 Millionen Kr. im November 1937, die Einfuhr auf 107 Mill. Kr. gegen 132,2 Mill. Kr. Für die ersten 11 Monate 1938 stellen sich die Gesamteinfuhr mit rd. 1 Milliarde Kr. und die Gesamtausfuhr mit 700 Mill. Kronen auf annähernd dieselbe Höhe wie im Vorjahre. Den größten Einfuhrposten bildeten Maschinen und Schiffe im Gesamtbetrage von 287,8 Mill. Kr. Hiervon entfallen auf Schiffe allein 146,9 Mill. Kr. gegen 133,2 Mill. Kr. im Vorjahre.

Einfuhrverbot für gebrauchte Automobile beantragt. Die Landesvereinigung der norwegischen Automobilimporteure, Automobilhändler und Automobilwerkstätten hat in diesen Tagen bei den zuständigen Stellen eine Eingabe gemacht, die die Einführung eines Einfuhrverbotes für gebrauchte Automobile bzw. neue Zollbestimmungen fordert. Die gegenwärtigen Zollsätze für gebrauchte Automobile (etwa 40% unter dem Zoll für neue Wagen) seien vernichtend für die Einfuhr neuer Kraftwagen, und wenn auch die Umsätze in neuen Automobilen verhältnismäßig gut gewesen wären, so sei doch der Verdienst so gering, daß verschiedene größere Automobilfirmen zur Zeit mit Schwierigkeiten zu kämpfen hätten.

Die Lage am Holzfrachtmarkt. — Die Arbeitszeit zur See. In Kristiansand sprach Direktor Klaveness über die dem Norwegischen Reederverband gegenwärtig zur Behandlung

JOHS. FRITZEN & SOHN

vorm. W. KUNSTMANN

STETTIN UND SWINEMÜNDE

REEDEREI

Schiffsmakler · Linienagenten · Schleppschiffahrt
Bunkerkohlen · Umschlag von Massengütern

Lloyd's Agenten · SWINEMÜNDE

Drahtanschriften: „Fritzen - Stettin“ — „Fritzen - Swinemünde“
Fernsprecher: Stettin Nr. 24484 — Swinemünde Nr. 2036

In Emden: JOHS. FRITZEN & SOHN vorm. Lexzau, Scharbau & Co.

vorliegenden Aufgaben. Hierbei erörterte er in erster Linie die Lage des Holzfrachtenmarktes in der Ostsee und im Weißen Meer. Das bestehende Abkommen laufe Ende 1938 ab. Die Zusammenarbeit der Reedereien, die viele Jahre lang in verschiedenen Formen vermittels des Norwegischen Reederverbandes bestanden habe, hätte dennoch nicht zu dem erstrebten Ergebnis geführt. Gegenüber dem Vorjahre habe auf diesem Markte die norwegische Schifffahrt annähernd 50% an Frachtgut eingebüßt.

Eine Frage von allgemeiner Bedeutung bilde die Arbeitszeit zur See. Würden die dem Storting vorliegenden Vorschläge betreffs einer Verkürzung der Arbeitszeit Annahme finden, so würde dies eine große Schwächung der Schifffahrt bedeuten, da die norwegische Schifffahrt im Wettbewerb mit dem Auslande schwer zu ringen habe. Was die Frage der kleineren Schiffe anbelange, so sei von der Zentraleitung ein besonderer Ausschuß für die Behandlung dieser Angelegenheit eingesetzt worden, da den kleineren Schiffen eine wesentliche Bedeutung zukäme, zumindest soweit Norwegen in Betracht komme. Die meisten dieser Schiffe hätten eine verhältnismäßig stärkere Besatzung als die größeren Schiffe. Auch die Reparaturen kämen in weiterem Umfange heimischen Werften zugute als es bei den großen Schiffen, die vielfach im Auslande repariert werden müßten, der Fall sei. Auch die Abgaben der kleineren Schiffe spielten eine wesentliche Rolle. Dies könne auch für die Behörden Anlaß bieten, sich für die Frage einzusetzen. Würden die kleineren Schiffe verschwinden, so würde eine große Anzahl von Seeleuten ihre Arbeit verlieren. Ueberdies würde der Nachwuchs in geringem Maße Gelegenheit zur Ausbildung finden, da die großen Schiffe einen verhältnismäßig geringeren Mannschaffsbedarf hätten.

Zur Erschließung der Erzfelder in Stjörna. Die Vorarbeiten und Untersuchungen bei den Erzfeldern in Stjörna im Bezirk Trøndelag (Trøndelag mit Hauptstadt Trondheim) sollen jetzt so weit vorgeschritten sein, daß mit einem Probetrieb begonnen werden kann; allerdings müßte zuvor von staatlicher Seite ein Betrag von etwa 30 000 Kr. bewilligt werden. Ein entsprechender Antrag soll jetzt eingereicht werden. Es handelt sich um große und reiche Vorkommen, die nach den vorgenommenen Berechnungen 3 bis 4 Mill. t Eisenerz enthalten sollen; das Erz enthält 42–45% Eisenerz und 12% Schwefel. Das Erzfeld liegt, in der Luftlinie gemessen, etwa 2 km vom Meer entfernt.

Neue Schifffahrtsgesellschaft. In Kristiansand steht die Gründung einer neuen Schifffahrtsgesellschaft unter der Firma Siretank A/S durch die Reederei A. J. Langfeldt & Co., Kristiansand, bevor. Angekauft wurde für die neue Gesellschaft bereits das 1930 in Hamburg erbaute Motortankschiff „Koll“ von 15 080 t, für das jetzt 167 500 Pfd. Sterl. gezahlt wurden.

Kornsilobau endgültig beschlossen. In der schon seit längerer Zeit schwebenden Frage des Neubaus eines Kornsilos mit den modernsten Einrichtungen durch die Moss Aktien-Mühlengesellschaft ist jetzt der endgültige Beschluß gefaßt worden, das Silo mit einer Aufnahmefähigkeit für 15 000 t zu bauen, das bereits im Herbst 1939 in Benutzung genommen werden soll.

Starker Rückgang der Fischkonservenausfuhr. Wie die „Zeitschrift für Konservenindustrie“ meldet, ist die norwegische Ausfuhr von Konserven, vornehmlich Fischkonserven, im Jahre 1938 erheblich zurückgegangen; sie soll etwa 35% unter der des Vorjahres liegen.

Finland

Verlängerung der deutsch-finnischen Wirtschaftsvereinbarungen. Die deutsch-finnischen Wirtschaftsvereinbarungen sind am 21. 12. 38 in Berlin im wesentlichen unverändert für das Jahr 1939 verlängert worden. Gleichzeitig ist eine Vereinbarung über eine Aenderung des deutsch-finnischen Handelsvertrages von 1934 getroffen worden, die für die Verzollung von Motorrädern und Verbrennungsmotoren in gleicher Weise, wie dies 1936 schon für die Verzollung von Kraftfahrzeugen vereinbart wurde, gewisse Erleichterungen vorsieht. Bei den guten Ergänzungsmöglichkeiten der deutschen und der finnischen Wirtschaft ist zu hoffen, daß auch im Jahre 1939 der deutsch-finnische Warenverkehr sich auf der Grundlage der getroffenen Vereinbarung günstig entwickeln wird. Im Sommer 1939 werden die beiderseitigen Regierungsausschüsse in Helsinki zusammenkommen, um die Entwicklung des deutsch-finnischen Wirtschaftsverkehrs auf allen Gebieten zu überprüfen und etwaigen sich daraus ergebenden Möglichkeiten Rechnung zu tragen.

Neues Gesetz über die Ausfuhrkredite. In der Nummer 311 von Finnlands Verfassungsversammlung für 1938 ist das Gesetz vom 30. 9. 38 über den Staatskredit für die Ausfuhr erhalten. Durch das neue Gesetz ist die Bewilligung von Staatskrediten für die finnische Ausfuhr neu geregelt worden. Der Staatsrat oder ein von ihm ermächtigtes Ministerium kann für solche Waren, für deren Herstellung in Finnland natürliche Voraussetzungen bestehen, bei der Ausfuhr Staatsgarantien für den Eingang der Verkaufssumme wie bisher zu einer Höhe von 75% der letzteren bewilligen. Die Gesamtsumme solcher Garantien darf den Betrag von 200 Mill. Fmk. — früher 120 Mill. Fmk. — nicht übersteigen. Sie können nur gegen anerkannte Sicherheiten für höchstens 1 Jahr — früher 9 Monate — gegeben werden.

Das Gesetz sieht ferner die Bewilligung von Staatskrediten für die Ausfuhr finnischer Erzeugnisse vor, für die die Bestimmungen vom 23. 12. 25 weiterhin gelten. Die Staatskredite werden aus dem seinerzeit gebildeten Ausfuhrkreditfonds gegen Sicherheit und im Einzelfalle festzusetzende Bedingungen (Provision) gewährt, längstens aber bis Ende 1944. Der danach noch bestehende Ausfuhrkreditfonds einschließlich der Zinsen wird dem allgemeinen Staatsfonds überwiesen. — Durch das neue Gesetz werden die gleichen Gesetze vom 10. 4. 31, sowie die Aenderungen durch die Gesetze vom 2. 5. 32 und 23. 3. 34 aufgehoben.

Die finnländische Holzausfuhr wurde bis Anfang Dezember v. J. auf insgesamt 720 000 Standards geschätzt. Die Novemberverkäufe betragen rund 50 000 Standards und gingen hauptsächlich nach England.

Estland

Estlands Außenhandel in den ersten elf Monaten 1938. Im November v. J. betrug die Einfuhr Estlands 8,9 Mill. Kr. und die Ausfuhr 9,8 Mill. Kr. Somit wies die Außenhandelsbilanz im Berichtsmonat eine geringe Aktivität auf.

In den ersten elf Monaten v. J. wurden nach Estland Waren im Werte von 99,7 Mill. Kr. eingeführt gegenüber 102,7 Mill. in den Monaten Januar/November 1937, während die Ausfuhr sich auf 94,6 (96,8) Mill. Kr. stellte.

Bemerkenswert ist es, daß Deutschland als Abnehmer estländischer Erzeugnisse mit rund 42% der Gesamtausfuhr



Rud. Christ. Gribel, Steffin

Drahtanschrift: Gribel / Fernruf: Sammel-Nr. 35531 / Gegr. 1773

Reederei

Regelmäßige Frachtdampfer-Linien

zwischen **Stettin** und

Deutsche Küste	Randstaaten	Skandinavien
Bremen/Hamburg	Danzig	Stockholm/Norrköping
Kiel/Flensburg	Memel	Malmö/Göteborg
Elbing	Riga/Libau	Kristiansand/Stavanger
Königsberg	Reval	Bergen/Trondheim
Finnland	England	Rheinhäfen
Helsingfors	London	Rotterdam
Abo		Antwerpen
Kotka/Wiborg		Duisburg
		Düsseldorf/Köln

Regelmäßige Passagierdampfer-Linien

zwischen **Stettin** und

Reval	Riga
Helsingfors	
Reval	Wisby/Norrköping
Kotka/Wiborg	Stockholm
Malmö/Göteborg/Kristiansand	
Stavanger / Bergen / Trondheim	

● **Einzelfahrten und 7-, 10- und 19 tägige Rundreisen zur See auf allen obigen Linien** ●

FRANZ WITTE & CO.

G. M. B. H.

STETTIN

Salzherings-Ein- und Ausfuhr

EIGENES KÜHLHAUS

Telegr.-Adresse: Wittecomp

Fernruf-Sammel-Nr. 259 11

weitaus an erster Stelle steht. Dieses erklärt sich hauptsächlich durch größere Holzverschiffungen nach Deutschland, wo die Erlöse wesentlich höher lagen als in England.

Abflauende industrielle Konjunktur in Estland. Nach Feststellungen des Konjunkturinstituts Estlands weist die industrielle Konjunktur einen langsamen Rückgang auf. Am 1. 11. 1938 waren in der Großindustrie 48 773 Personen beschäftigt, gegen 51 076 am 1. 11. 37. Dieser Rückgang bezieht sich hauptsächlich auf die Textil- und Metallindustrie. Allerdings wird hervorgehoben, daß die Exportlage der Baumwollindustrie sich in der letzten Zeit verbessert hat. Eine deutliche Flaute herrscht in der Holzverarbeitenden Industrie, deren Aussichten insbesondere auf dem Gebiet des Zellstoffexports als wenig günstig bezeichnet werden. Auch die Glasindustrie leidet unter Absatzstokungen und arbeitet zu 50% auf Lager. Die Aussichten für den Papierexport haben sich dagegen verbessert. Auf dem Inlandsmarkt ist die Lage im allgemeinen unverändert, doch hat die Kauflust die Tendenz zum Abflauen, was sich namentlich in der Konfitürenindustrie bemerkbar macht. Die den Arbeitern im Oktober ausgezahlte Lohnsumme betrug in der Großindustrie 3,59 Mill. Kr. gegen 3,53 Mill. Kr. im Oktober 1937.

Gemeinsamer Großeinkauf von Treib- und Brennstoffen durch die 3 baltischen Staaten. Auf einer vor kurzem in Reval stattgefundenen Zusammenkunft von Großverbrauchern flüssiger Treib- und Brennstoffe aus den baltischen Staaten Lettland, Litauen und Estland wurde eine Vereinbarung über den gemeinsamen Einkauf von Petroleum, Benzin und Naphtha getroffen. In den Häfen des Schwarzen Meeres laden zurzeit bereits 3 Tankschiffe flüssige Treib- und Brennstoffe, die zum Teil in Riga und Reval gelöscht werden sollen. Durch die gemeinsame Verfrachtung ergeben sich bedeutende Ersparnisse.

Zur Besprechung über Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft. In Reval hat eine Besprechung zwischen Vertretern der drei baltischen Staaten und Finnlands über Veranstaltung von gemeinsamen Flugwettbewerben und über Gründung einer Gesellschaft stattgefunden, welche mit eigenen Flugzeugen die Verbindung zwischen Kaunas—Riga—Reval und Helsinki aufnehmen soll. Die endgültige Gründung der Gesellschaft ist von der Bereitstellung der notwendigen Mittel durch die beteiligten Staaten abhängig gemacht worden. Außerdem wurde beschlossen, im Herbst 1939 in Kaunas einen Wettbewerb von Flugzeugmodellen, Segel- und Motorflugzeugen der baltischen Staaten zu veranstalten.

Vergünstigungen für die Einfuhr von Landmaschinen. Folgende Landmaschinen und Geräte sind in das Verzeichnis der Waren aufgenommen worden, welche laut Anmerkung zu § 167 des Zolltarifs zu einem Vorzugszoll zugelassen werden: Melkmaschinen, kombinierte Erntemaschinen (Kombaine), Käsewannen, Käsepressen, Milchwannen, Milchkühler, Milchfilter, emaillierte Milchtanks, Butterformer.

Estland beabsichtigt Steigerung der Holzausfuhr. Nach Ankündigung des Leiters der Eesti Metsatööstus beabsichtigt dieser staatliche Zusammenschluß der Holzverarbeitenden Industrie, in der bis zum Herbst 1939 laufenden Saison 25 000 Standardschmittholz zu erzeugen, die hauptsächlich nach England, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und Südafrika ausgeführt werden sollen. Ferner ist in Aussicht genommen, 3000 cbm Fichtenstämmen, 50 000 cbm Grubenholz und 40 000 cbm Eisenbahnschwellen in der laufenden Saison zu exportieren. Außerdem sollen versuchsweise 10 000

cbm Holz zur Herstellung von Papiermasse ausgeführt werden. Der Gesamtwert der Holzausfuhr Estlands in der laufenden Saison wird auf 5 Mill. Est.-Kronen geschätzt gegenüber nur 3 Mill. Est.-Kronen im vergangenen Jahr.

Neue staatliche Oelfabrik. Die „Erste Estländische Brennschieferindustrie“ A/G (staatlich) hat mit den Vorarbeiten für die Errichtung einer neuen Anlage für die Verschmelzung von Brennschiefer in Kohtla-Järva begonnen. Diese Fabrik soll denselben Umfang erhalten wie die kürzlich in Betrieb genommene dritte Fabrik. Infolgedessen dürfte die Oelgewinnung der staatlichen Werke ab 1941 auf 100 000 t Rohöl im Jahr steigen. Das bisherige System der Verschmelzung soll beibehalten werden, wobei auch eine Anlage für die Verwendung des feinen Brennschiefers errichtet werden soll. Gegenwärtig ist man in den staatlichen Bergwerken mit der Mechanisierung der Brennschieferförderung beschäftigt, wofür elektrische Bohrer, Ventilatoren und elektrisch betriebene Vagonetts angeschafft werden.

Zollfreie Einfuhr von Maschinen für die estländische Leinenindustrie beantragt. Der Verband der estländischen Textilindustriellen hat sich im Interesse der Leinenindustrie an den Wirtschaftsminister mit einer Denkschrift gewandt, in der um die Wahrung der Interessen dieses für den Export arbeitenden Industriezweiges im Falle der Einführung eines Flachsmonopols nachgesucht wird. In der Denkschrift wird u. a. darauf hingewiesen, daß die Rationalisierung der Leinenindustrie gefördert werden könnte, wenn die Regierung die zollfreie Einfuhr neuer Maschinen, als Ersatz für die sehr überalterten gestatten würde. Auch habe die Leinenindustrie Schwierigkeiten durch das Clearingsystem, da sie z. B. auf die Realisierung ihrer Reichsmarkerlöse bis zu 6 Monaten warten müsse.

Okerorkommen. Im Kreise Wierland sind von einem Einwohner reiche Okerlager festgestellt worden, die nach Regelung der Konzessionsfrage abgebaut werden sollen. Eine Analyse hat ergeben, daß die Farberde bis 95% reinen Goldoker enthält.

3,5 Mill. Kr. für Modernisierung der Eisenbahnen. Das „Modernisierungskomitee“ der Eisenbahnverwaltung hat nunmehr einen konkreten Plan für die Erneuerungsarbeiten an den Eisenbahnen ausgearbeitet, wobei die Investitionssumme 3,5 Mill. Kr. beträgt. Zur Anschaffung gelangen 4 breitspurige Schnellzuglokomotiven und 3 schmalspurige, sowie 2 mit starken Motoren versehene Triebwagen mit breiter und 4 mit schmaler Spur. Ferner 2 Schienenautobusse, 4 Lokomotoren und 8 Personenwagen. Die Eisenbahnwerkstätten erhalten 450 000 Kr. zum Zweck ihrer Ausstattung mit modernen Maschinen. Die Mehrzahl der Aufträge wird im Inland vergeben werden.

Unterbrechung der estländisch-lettländischen Wirtschaftsverhandlungen. Die am 13. Dezember 1938 in Reval begonnenen lettlandisch-estländischen Wirtschaftsverhandlungen sind unterbrochen worden. Die Unterbrechung wird in den estländischen Wirtschaftskreisen dahingehend kommentiert, daß sich eine beide Seiten zufriedenstellende Grundlage für den Abschluß eines Präferenzabkommens schwer finden lassen könne, da die wirtschaftliche Struktur beider Länder zu ähnlich sei. Nach der Ausdehnung der Baltischen Klausel auf Finnland, mit welchem Estland in regem Waarenaustausch steht, seien die Möglichkeiten eines Uebereinkommens mit Lettland noch geringer geworden. Demgemäß wird angenommen, daß die Aussichten für eine Einigung auch nach Wiederaufnahme der Verhandlungen im neuen Jahr sehr gering sind.

Stettiner Herrenkleiderfabrik K.-G.

FELIX LAMPE — WILLI WOLFF
STETTIN

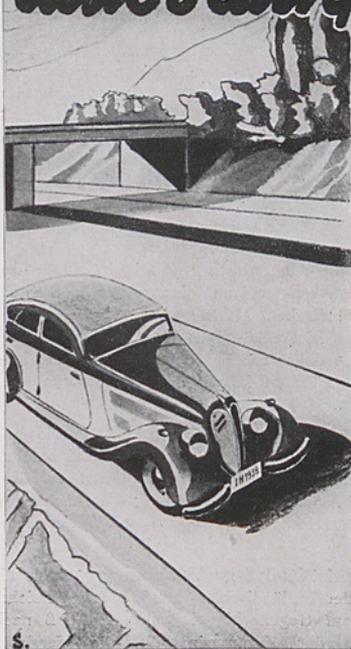
Elegante Sport- und Strassenanzüge

S P E Z I A L I T Ä T :



DIE VOLLENDETE INNENVERARBEITUNG MIT VERSTÄRKTER HOSE
ALLEINIGE HERSTELLERIN UND ANFERTIGUNG IM VEREDELUNGSVERKEHR

Autobahnfestigkeit bewiesen!



STOEWER „ARKONA“ und „SEDINA“

Stettin — Berlin — München — Salzburg — München —
Berlin — Stettin (1800 km an einem Tage)

Der

STOEWER „Arkona“

Sechszyl., 3,6 Ltr., 80 PS

bewältigte diese Strecke unter un-
günstigsten Verhältnissen in 15 Std.
40 Min. (reine Fahrzeit 14 Std. 45 Min.)
also mit einem

Fahrdurchschnitt von 122 km/std.

Der

STOEWER „Sedina“

Vierzyl. 2,4 Ltr., 55 PS

erreichte auf der gleichen Strecke
bei teilweise 15–20 cm Neuschnee
(Gesamtzeit 17 Std 40 Min. — reine
Fahrzeit 16 Std 30 Min.) einen

Fahrdurchschnitt von 109 km/std.



Höchste Dauergeschwindigkeit — Gute Straßenlage
Geringe Betriebskosten — Größte Bequemlichkeit

STOEWER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

vormals Gebrüder Stoeber, Stettin

Telefon 25491

Lettland

Der Außenhandel im November 1938. Die staatliche statistische Verwaltung veröffentlicht die nachstehenden vorläufigen Außenhandelsziffern für November 1938 (in Mill. Ls):

	November		Oktober		November	
	1938	1937	1938	1938	1937	1938
Einfuhr	20,5	20,1	17,2	205,9	209,9	
Ausfuhr	20,7	23,4	23,7	202,3	230,7	
Bilanz	+ 0,2	+ 3,3	+ 6,5	- 3,6	+ 20,8	

Hiernach ist die Einfuhr im November gegenüber dem Oktober um 3,3 Mill. Ls gestiegen, die Ausfuhr aber um 3 Mill. Ls zurückgegangen, so daß sich für den November nur ein Aktivsaldo von 0,2 Mill. Ls ergibt. Der Außenhandel in den ersten 11 Monaten 1938 beträgt 408,2 Mill. Ls, ist also um 32,4 Mill. Ls geringer als in der gleichen Zeit 1937. An diesem Rückgang ist die Einfuhr mit 4 Mill. Ls und die Ausfuhr mit 28,4 Mill. Ls beteiligt. Hierdurch ergibt sich gegenüber einem Aktivsaldo von 20,8 Mill. Ls im Januar—November 1937 für dieselben Monate 1938 ein Passivsaldo von 3,6 Mill. Ls.

Die neuen lettländischen Wirtschaftsgesetze. Vom lettländischen Ministerrat wurde eine Reihe von wichtigen Gesetzen angenommen, von denen die wichtigsten die Gesetze über die Gründung eines Rationalisierungsinstitutes und die Schaffung von Interessengemeinschaften in Handel und Industrie sind.

Das Rationalisierungsinstitut wird als eine Unterabteilung des Finanzministeriums gegründet werden, seine Aufgabe wird es sein, alle Fragen der Verbesserung der Arbeitsorganisation, der Produktionshebung in Industrie und Handwerk, Handel, Landwirtschaft und Bauwesen, sowie der Standardisierung und Verbesserung der Qualität der Erzeugnisse, der Selbstkostensenkung, der zweckmäßigen Verteilung der Arbeitskräfte usw. zu prüfen und Vorschläge auszuarbeiten, auf Grund deren eine technische und administrative Rationalisierung der Wirtschaft durchgeführt werden kann. Die nötigen Mittel zur Gründung des Instituts werden im Staatsbudget bereitgestellt werden. Das Institut ist befugt, von den einzelnen Unternehmen oder Wirtschaften verschiedene Auskünfte einzuholen. Auf Grund der vom Institut ausgearbeiteten Vorschläge kann der Finanzminister auch Verordnungen über die Rationalisierung und Standardisierung erlassen. Die Durchführung der Verordnungen und Vorschläge wird dem Handels- und Industrieministerium im Einvernehmen mit den betreffenden Wirtschaftskammern oder Interessengemeinschaften obliegen. Bei Nichteinhaltung der erwähnten Verordnungen ist der Finanzminister befugt, die schuldigen Unternehmen oder Personen mit Geldstrafen bis zu 20 000,— Lat oder im Wiederholungsfall mit dem Verbot der weiteren Tätigkeit zu bestrafen.

Wie der lettländische Finanzminister Waldmanis zu diesem Gesetz erklärte, kann eine durchgreifende Rationalisierung der Wirtschaft nur auf dem Wege weitgehender und vielfach sogar radikaler Änderungen im ganzen Produktionsprozeß verwirklicht werden. Um jedoch die richtigen Methoden zu wählen, muß man sich von einem wohlgedachten Plan leiten lassen. Dies läßt sich am besten dadurch erreichen, daß eine besondere Zentralstelle das nötige Material sammelt und bearbeitet.

Das Gesetz über die Interessengemeinschaften von Handels- und Industrieunternehmen bestimmt, daß zwecks Koordinierung der Tätigkeit von Handels- und Industrieunternehmen mit den Erfordernissen der Volkswirtschaft Lettlands, zwecks volkswirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Festigung solcher Unternehmungen, sowie zwecks Hebung der Warenqualität und Regelung der Marktverhältnisse der Finanzminister die Handels- und Industriekammer beauftragen kann, die Unternehmen des Handels und der Industrie in Gemeinschaften der einzelnen Zweige zusammenzufassen. Eine solche Zusammenfassung kann auch auf Antrag der Kaufleute und Industriellen selbst mit Zustimmung des Finanzministers durchgeführt werden. Die Teilnehmer der Interessengemeinschaften fixieren ihre gegenseitigen Verpflichtungen und Rechte in einem Gemeinschaftsvertrage, welcher unter der Leitung der lettländischen Handels- und Industriekammer ausgearbeitet wird und nach Bestätigung durch den Finanzminister in Kraft tritt. Bereits bestehende Verbände mit ähnlichen Zielen müssen solche Gemeinschaftsverträge binnen 2 Monaten abschließen. Diejenigen Teilnehmer, welche den Gemeinschaftsvertrag nicht einhalten oder den Zielen der Gemeinschaft böswillig entgegenarbeiten, können vom Finanzminister auf Vorschlag der Kammer mit Geldstrafen bis zu 20 000,— Lat oder im Wiederholungsfall mit dem Verbot industrieller oder kaufmännischer Tätigkeit bestraft werden.

Der lettländische Finanzminister Waldmanis betonte zu diesem Gesetz, daß durch die Liquidierung oder Zusammenfassung der schwachen und lebensfähigen Unternehmen, sowie die Schaffung einer Reihe neuer Großunternehmen und den Erlaß von Sanierungsgesetzen bereits große Änderungen in der gesamten Struktur des Handels und der Industrie herbeigeführt worden sind. Dieser Gesundungsprozeß muß jedoch fortgesetzt werden, was nur dann zu erreichen sei, wenn die Tätigkeit aller Unternehmen der Industrie und des Handels koordiniert und planmäßig geordnet wird.

Zur Frage des lettländischen Flachsexports. Der Vorsitzende der lettländischen Flachs- und Hanfmonopolverwaltung Loze und der Leiter der Handelsabteilung Vitins sind von einer Studienreise, die sie über Westeuropa und Skandinavien führte, zurückgekehrt. Der Vorsitzende Loze äußerte Pressevertretern gegenüber, daß er die größten Flachsverbrauchszentren in Finnland, Schweden, Frankreich, England, Belgien und Deutschland besucht habe, um die Exportmöglichkeiten Lettlands vor Beginn der neuen Saison kennenzulernen und engere Beziehungen mit Lettlands Flachsabnehmern anzuknüpfen. Am günstigsten sei die Lage der Leinenindustrie in den ost- und mitteleuropäischen Staaten, wo die größten inländischen Märkte sind. Die westeuropäischen Staaten seien viel abhängiger vom Export, und die Leinenindustrie arbeite daher mit begrenzteren Möglichkeiten. Aber auch in diesen Ländern könne eine Verbesserung der Lage erwartet werden.

Auf der Rückreise besuchte der Vorsitzende Loze die belgischen und deutschen Flachsverarbeitungs- und Leinenfabriken, um sich mit den neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der Mechanisierung der Verarbeitung der Flachfasern bekannt zu machen, welche ebenfalls in Lettland eingeführt werden müsse.

Umregistrierung der lettländischen Versicherungsgesellschaften. Der Direktor der lettländischen Zentrale der Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit teilte mit, daß nach dem neuen Gesetz der Zusammenarbeit alle Versiche-

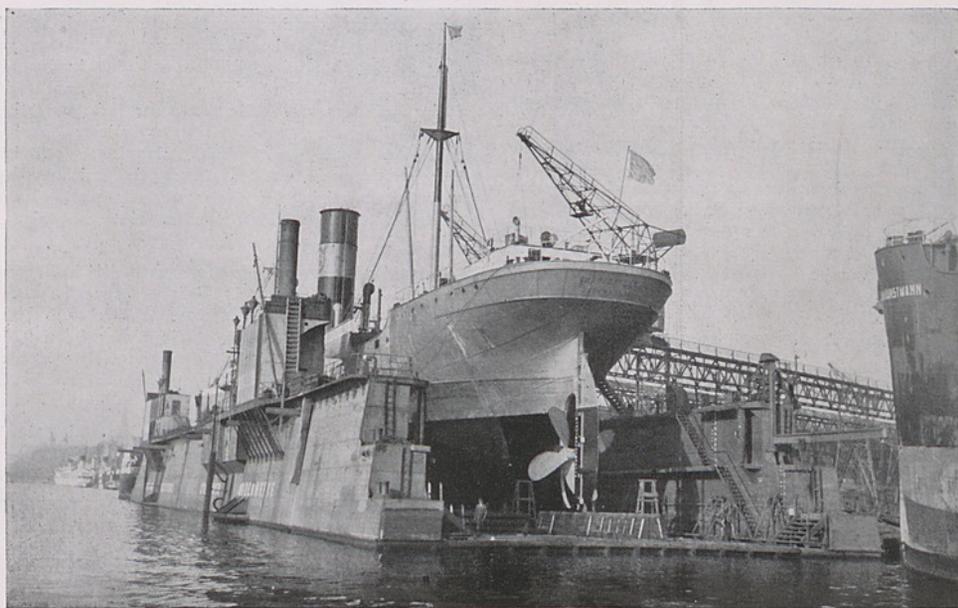
Stettiner Oderwerke

Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau
STETTIN

Postanschrift: Stettin-Grabow
Fernsprecher 25651



Drahtanschrift: Oderwerke Stettin



Schiffsreparaturen / Schwimmdocks / Maschinen-Reparaturen / Eisen- und Metallgießerei
Frachtschiffe / Fahrgastschiffe / Eisbrecher / Motorschiffe

Personen- u. Schleppdampfer **für Binnenwasserstraßen und Seen**

Schwimmbagger bis zur höchsten Leistungsfähigkeit in besonders bewährten Typen
Dampfmaschinen und -Kessel jeder Art und Leistungsfähigkeit

rungsgesellschaften bis zum Jahresschluß neue Grundstatuten einführen müßten, wobei die Leitung dieser Arbeit von der Zentrale übernommen werden wird. Bisher seien 379 Versicherungsgesellschaften auf dem Lande und 45 in den Städten umregistriert, so daß die Zahl der noch nicht umregistrierten Versicherungsgesellschaften 5% beträgt. Bis Ende 1938 sollten auch in denjenigen Gebieten Lettlands, die bisher noch keine Versicherungsgesellschaften hatten, solche gegründet und registriert werden. Es ist der Zentrale der lettländischen Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit gelungen, seit den 16 Jahren ihres Bestehens die Versicherungstarife um 60% zu senken.

Verstärkte Produktion von Personenkraftwagen der A.-G. „Vairogs“ geplant. Wie verlautet, soll in diesem Jahr die A.-G. „Vairogs“, die bisher in der Hauptsache Lastkraftwagen herstellte, die Produktion von Personenkraftwagen in verstärktem Umfang aufnehmen.

Mit einer wesentlichen Verminderung des Imports von Kraftwagen nach Lettland wird jedoch in Fachkreisen nicht gerechnet, da in den meisten der in Frage kommenden Handelsverträge Bestimmungen über die Abnahme von Kraftwagen enthalten sind. Die Kraftwageneinfuhr Lettlands stellte sich in den ersten 8 Monaten v. J. auf insgesamt 4 692 Stück gegenüber 4 962 in demselben Zeitabschnitt des Jahres 1937. Es war mithin eine Abnahme um 270 Stück oder 5,5% gegenüber den Monaten Januar–August 1937 zu verzeichnen. An erster Stelle standen in den Jahren 1938 und 1937 die Vereinigten Staaten mit 1 651 Stück gegenüber 1 909 Stück im Vorjahre; der Kraftwagenimport Lettlands aus Deutschland ist in der Berichtszeit auf 1 100 (877) Stück gestiegen, so daß Deutschland jetzt den zweiten Platz in der lettländischen Kraftwageneinfuhr einnimmt, den im Vorjahre noch Dänemark innehatte. An dritter Stelle steht die Schweiz mit 968 Kraftwagen.

Vereinbarungen über den zwischenstaatlichen Eisenbahnwarenverkehr. Vom 12. bis 20. 12. 38 fanden in Riga Besprechungen zwischen Vertretern der Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches, Litauens, Polens, Estlands und Lettlands über Fragen des direkten zwischenstaatlichen Warenverkehrs statt. Es wurde eine Einigung über verbilligte Tarife für eine Reihe von Gütern erzielt, die am 1. 3. 39 in Kraft treten.

Beteiligung Lettlands an deutschen Messen.

Ueber die Beteiligung an den Messen in Leipzig und Königsberg fand kürzlich in Riga zwischen Vertretern des Finanzministeriums und der Handels- und Industriekammer eine Besprechung statt. Der Vertreter des Ministeriums empfahl für 1939 nur eine Beteiligung an der Leipziger Messe, während sich der Vertreter der Kammer auch für die Teilnahme an der Ostmesse einsetzte. Schließlich wurde beschlossen, 1939 sowohl die Leipziger als auch die Königsberger Messe zu beschicken.

Musterausstellungen der lettischen Industrie im Jahre 1939.

Der Rigaer Fabrikanten-Verein beabsichtigt unter dem Motto: „Die Industrie im täglichen Leben“ 1939 in Riga Musterausstellungen der verschiedenen Industriezweige zu veranstalten. Die Schau der Metall- und Maschinenindustrie soll vom 1. bis 31. 3. 39, die der Textil- und Fußbekleidungsindustrie im Juni, die der Hauswirtschaftsgeräteeindustrie im September und schließlich im Dezember eine der Nahrungsmittelindustrie stattfinden.

Litauen

Neues litauisches Zollgesetz in Vorbereitung. Der litauische Finanzminister hat eine Kommission zur Ausarbeitung eines neuen Zollgesetzes eingesetzt. Das zurzeit geltende Zollgesetz ist in den ersten Jahren des Bestehens des litauischen Staates erlassen und stark veraltet. Im neuen Zollgesetz soll die neue Nomenklatur, die mit den anderen baltischen Staaten vereinbart worden ist, Aufnahme finden.

Zahl der Handels- und Industrieunternehmen in Litauen. Bis zum 1. November v. J. sind in Litauen insgesamt 24 550 Genehmigungen für Handelsunternehmen erteilt worden gegenüber 23 405 in derselben Zeit des Vorjahres. In der Hauptsache sind es Unternehmen 3. Klasse. Die Zahl der Unternehmen 1. Klasse zählt insgesamt nur 117. In der gleichen Zeit sind 15 109 Genehmigungen für Industrieunternehmen gegenüber 14 404 in der gleichen Zeit des Vorjahres erteilt worden. Davon sind nur 5 Unternehmen 1. Klasse.

Neue litauische Eisenbahnaupläne. Die litauische Eisenbahnverwaltung plant im Zusammenhang mit der bevorstehenden Aufnahme eines Waren- und Transitverkehrs aus Polen nach Memel die Errichtung einer neuen Eisenbahnlinie in Südlitauen als Verlängerung der Strecke Mariampol bis nach Georgenburg und Tauroggen. Dieser Plan wurde bereits vor einem Jahr lebhaft diskutiert, doch ist er später zurückgestellt worden. Durch die Errichtung dieser neuen Eisenbahnlinie würde der Verkehr aus Polen nach Memel um 70 km verkürzt werden. Eine endgültige Entscheidung ist darüber noch nicht gefallen.

Erhöhung der Papierproduktion in Litauen. Die in Litauen bestehende Papierfabrik hat die Absicht, die Papiererzeugung dadurch zu erweitern, daß in Zukunft auch solche Papiersorten hergestellt werden sollen, die bisher aus dem Auslande bezogen worden sind. Zu diesem Zweck sollen die Maschinenanlagen dieser Fabrik erweitert werden. Die Fabrik gehört einem schwedischen Konzern.

Bau einer Fahrradfabrik in Litauen geplant. Eine litauische Finanzgruppe hat die Genehmigung zur Errichtung einer Fahrradfabrik in Litauen erhalten. Die Fabrik soll 1939 erbaut werden. Bisher bezog Litauen etwa 10 000 Fahrräder für 1,5 Mill. Lit aus dem Auslande.

Litauens Flachsausfuhr. Bis jetzt haben die litauischen Flachs-Exporteure von der Ernte dieser Saison Flachs für etwa 3 Mill. Lit ausgeführt.

Polen

Unterzeichnung des polnisch-litauischen Handelsvertrags. In Kauen wurde der nach langen Verhandlungen abgeschlossene polnisch-litauische Handelsvertrag unterzeichnet. Von polnischer Seite unterschrieben der Gesandte in Kauen Charwat und Ministerialdirektor Wszelaki, von litauischer Seite der Außenminister Urbšchys und der Direktor des Handelsdepartements Norkaitis. Von polnischer Seite wird betont, daß man hoffe, der Vertrag werde die Fortführung guter und gesunder Beziehungen zwischen den beiden Nachbarstaaten ermöglichen. Der polnisch-litauische Handelsvertrag sieht einen Warenumsatz von jährlich 14 Mill. Lit vor, je 7 Mill. in Ein- und Ausfuhr, und enthält die Meistbegünstigungsklausel. In diesem Betrag sind auch die Kohlenlieferungen aus Polen enthalten. Bemerkenswert ist, daß keine Verrechnung, son-

Gustav Metzler, Stettin

Inh.: Konsul E. L. Wulle
gegründet 1836

Zweigniederlassung **Swinemünde** / Fernruf Nr. 2018

Schiffsmakler / Reederei-Agenturen / Stauerei

STETTIN, Fernruf: Sammel-Nr. 35571

Vertreter für:

Dampfschiffahrts-Ges. „Neptun“ Bremen
Regelmäßiger Fracht- und Passagierverkehr
Stettin—Rotterdam—Rheinhäfen

Finska Ångfartygs A.B., Helsingfors
Regelmäßiger Passagier- und Frachtverkehr
Stettin-Reval-Helsingfors

Det Forenede Dampskibs-Selskab A.S. Kopenhagen
Regelmäß. Passagier- und Frachtverkehr Stettin-
Kopenhagen - Oslo - Gothenburg - Westnorwegen

Stockholm's Rederiaktiebolaget „Svea“ Stockholm
Regelmäßiger Frachtverkehr
Stettin—Stockholm—nordschwedische Häfen

und andere weltbekannte Reedereien

Passage-Agenturen führender in- und ausländischer Reedereien

Vertreter diverser Versicherungs-Gesellschaften und Protection Clubs

National

Stettin

Ursprung

Feuer, Einbruchdiebstahl,
Transport, Kraftfahrzeug,
Koffergepäck, Unfall, Haft-
pflicht, Wasser-
leistungsschäden,
und Hausrat-
versicherungen.



Versicherung

Koßmarkt 2

1845

Lebensversicherungen jeder Art,
Berufsausbildungs- und
Aussteuerversicherungen.

Werkgemeinschafts-
versicherungen für
die Gefolgschaft.

Sicherheitsmittel 1. 1. 1938:
43,6 Millionen RM

Lebensversicherungssumme
über 100 Millionen RM

Schadenzahlungen 1924-1937:
115 Millionen RM

den nur Zahlung mit freien Devisen vereinbart wurde. Litauen hat Polen auch den Transitverkehr nach dem Memeler Hafen und das Recht der Flößerei auf der Memel gemäß Anhang 2 und 3 des Memelstatuts zugestanden. Die Litauen zustehenden Transitgebühren sollen zum Teil zum Ausgleich der Handelsbilanz durch polnische Kohlenlieferungen verrechnet werden.

Verminderung der Passivität der polnischen Handelsbilanz.

Nach den vorläufigen Berechnungen des polnischen statistischen Hauptamtes bezifferte sich die Einfuhr Polens einschließlich der Freien Stadt Danzig im Monat November v. J. auf 280 310 t, im Werte von 106,01 Mill. Zl. und die Ausfuhr auf 1 626 825 t im Werte von 115,84 Mill. Zl., so daß sich ein Saldo zugunsten Polens von 9,83 Mill. Zl. ergibt. Im Vergleich zum Oktober war der Wert der Ausfuhr um 8,32 Mill. Zl. höher und der Wert der Einfuhr um 7,95 Mill. Zl. Nach längerer Zeit war die Handelsbilanz Polens wieder aktiv, und der Aktivsaldo erhielt sich auf der Höhe des Vormonats. Bezeichnend ist, daß dieses Ergebnis bei gleichzeitiger Erhöhung der Umsätze in der Ein- und Ausfuhr erzielt werden konnte. Im Laufe der ersten 11 Monate v. J. betrug die Einfuhr 1188,42 Mill. Zl. und die Ausfuhr 1061,80 Mill. Zl. Mit Rücksicht auf die Ausfuhrüberschüsse der beiden letzten Monate hat sich der Einfuhrüberschuß verringert und betrug für die ersten 11 Monate 126,62 Mill. Zl., wobei jedoch zu beachten ist, daß der Einfuhrüberschuß im Vergleich zum vorigen Jahre um mehr als das Doppelte gestiegen ist.

Richtungen des polnischen Außenhandels. In zehn Monaten des vorigen Jahres erreichte die polnische Einfuhr einen Gesamtwert von 1 082 410 000 Zl., die polnische Ausfuhr einen Gesamtwert von 945 960 000 Zl., so daß sich ein Passivsaldo von 136 450 000 Zl. für diesen Zeitraum ergab. Die europäischen Länder partizipieren an der polnischen Einfuhr mit rund 65%, an der polnischen Ausfuhr mit rund 84% des Gesamtwertes. Der Gütertausch mit diesen Ländern ergab für Polen einen Aktivsaldo von 93,7 Mill., dagegen der Handel mit außereuropäischen Ländern einen Passivsaldo von rund 230 Mill. Im Vergleiche mit zehn Monaten des Vorjahres sind die europäischen Umsätze Polens in der Ein- und Ausfuhr gestiegen, dagegen ist der Gesamtumsatz mit außereuropäischen Ländern gesunken bei ziemlich unveränderter Höhe der polnischen Einfuhr aus diesen Ländern. Deutschland nahm in der Berichtszeit die erste Stelle im polnischen Außenhandel ein mit einem polnischen Einfuhrwert von 246,7 Mill. und einem polnischen Ausfuhrwert von 215,2 Mill. An zweiter Stelle kam England: polnischer Einfuhrwert 121,7 Mill., polnischer Ausfuhrwert 188 Mill. Zl. Der polnische Außenhandel ist in Europa aktiv vor allem mit England, Norwegen, Schweden, Finnland, Holland und Irland, passiv mit der Tschecho-Slowakei, Belgien und Sowjetrußland. Im außereuropäischen Handel Polens stehen an erster Stelle die Vereinigten Staaten N.A. Außerhalb Europas hat Polen aktiven Handelssaldo bloß mit Japan, Mandschuko, Palästina, Mexiko und Syrien.

Vom 1. Januar 1939 ab werden für die gesamte polnische Einfuhr Einfuhrbewilligungen nur noch vom Einfuhrkomitee des Außenhandelsrates in Warschau erteilt werden und nicht wie bisher durch die zuständigen Handelskammern. In dringenden Fällen ist die Genehmigung durch eine Handelskammer telefonisch einzuholen.

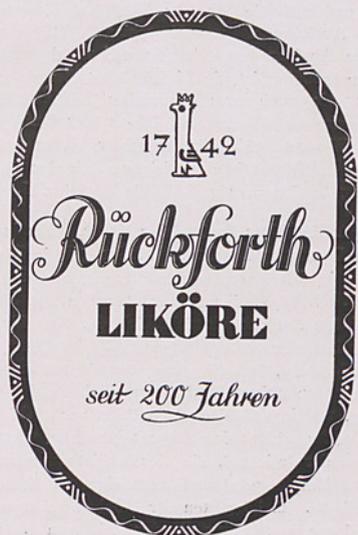
Aufteilung des deutschen Polencredits. Nachdem vor einiger Zeit deutscherseits an Polen ein 120-Millionen-Zloty-Kredit

gewährt wurde, der naturgemäß auch ein stärkeres Ansteigen der deutschen Gütertransporte nach Polen nach sich ziehen wird, ist nunmehr seitens der zuständigen Stellen soeben ein vorläufiger Beschluß gefaßt worden, in welcher Weise die Verteilung dieses Kredites vorgenommen wird. Danach ist vorgesehen, daß auf die Metallindustrie 67 Millionen, auf die Eisenhüttenindustrie 30 Millionen, auf die Industrien zur Landesverteidigung rund 20 Millionen und auf die Elektro-Industrien der Rest von 3 Millionen Zloty entfallen sollen. Unter der Bezeichnung „Metallindustrie“ ist zu verstehen, daß besonders die Motorisierung Polens verstärkt in Angriff genommen werden bzw. die dazu erforderlichen industriellen Werke erstellt werden sollen, um u. a. auch in der Einfuhr ausländischer Fahrzeuge mit der Zeit unabhängiger zu werden.

Abänderung der Ausführungsbestimmungen zum Zollgesetz.

Am 1. 1. 39 trat eine Verordnung des Finanzministers in Kraft, die eine Reihe von Ergänzungen und Aenderungen zu den Ausführungsbestimmungen zum Zollgesetz enthält und im Dziennik Ustaw Nr. 95 vom 7. 12. 38 veröffentlicht ist. Neu ist die Bestimmung betr. den Ursprung von Waren, nach der das Ursprungsland grundsätzlich auf Grund von Ursprungszeugnissen festgestellt wird. Der Finanzminister wird im Monitor Polski diejenigen Fälle bestimmen, in denen das Ursprungsland den Zollbehörden gegenüber nachgewiesen werden muß, sowie die Bedingungen festlegen, denen die Ursprungszeugnisse entsprechen müssen. Ferner kann bei der Mitnahme von kleinen Gegenständen in geringen Mengen von der Verzollung nur dann abgesehen werden, wenn diese Gegenstände von Ausländern mitgeführt werden, die ihren ständigen Wohnsitz im Auslande haben. Die Menge von Heilmitteln, die von Reisenden für den eigenen Gebrauch eingeführt werden, wird von 200 g auf 300 g erhöht. Sera und Impfstoffe, die zu Forschungszwecken von Universitätskliniken in kleineren Mengen eingeführt werden, bedürfen nicht mehr der Genehmigung des Ministeriums für Soziale Fürsorge. Besonderen Beschränkungen ist die Durchfuhr von Waffen und Munition durch Polen unterworfen. Die Vorschriften über Zollagenturen und Anmeldung zur Verzollung erhalten eine neue Formulierung und sehen u. a. vor, daß der Finanzminister die Zollbehörden ermächtigen kann, in besonderen Fällen und unter bestimmten Voraussetzungen Ursprungszeugnisse zur Erlangung von Vertragszollermäßigungen auch nach der Auslieferung der Ware in den freien Verkehr entgegenzunehmen. Eingeführte Waren mit unsichtbaren Mängeln, die erst nach längerem Gebrauch in Erscheinung treten, können mit Genehmigung des Finanzministers wieder ausgeführt werden, wobei der sich hierauf beziehende Antrag binnen drei Monaten nach Entrichtung der Zollgebühren einzureichen ist. In der Verordnung werden schließlich noch mehrere Ausführungsbestimmungen zum Zollrecht abgeändert, die die Errichtung von Zollagenturen, deren Führung, den aktiven Veredelungsverkehr, die Entrichtung von Zollgebühren betreffen. In einigen Fällen wird zur Vereinfachung verschiedener Verfahren die Zuständigkeit des Finanzministers auf Zolldirektionen übertragen.

Neues polnisches Devisenrecht. Zu der letzten polnischen Devisenverordnung über die Anmeldepflicht im Ausland befindlicher Vermögenswerte hat die Devisenkommission einen ergänzenden Runderlaß herausgegeben. Nach dem Erlaß haben physische und juristische Personen, die ihren Sitz oder Wohnsitz in Polen haben, das Recht, im Ausland gelegene Grundstücke, Industrie- oder Handelsunternehmen zu vermieten oder zu verpachten. Weiterhin sind die gleichen Per-



Die

Provinzialbank Pommern

STETTIN, Luisenstr. 13

SCHNEIDEMÜHL

Posener Straße 22

STRALSUND

Alter Markt 4

STOLP

Kaufmannswall 6

pflegt alle Zweige
eines neuzeitlichen Bankgeschäfts

Beratung in allen Vermögens- und Finanzierungs-
Angelegenheiten



Drei Vorzüge zeichnen die
Klettke-Kleidung aus

Gute Stoffe
Schöne Muster
Kleine Preise

Paul Klettke

Stettin, Breite Straße 19-21



Ein schneller, geräumiger und
wirtschaftlicher Reisewagen

- 115 km/Std. Höchstgeschwindigkeit
- 100 km/Std. Autobahn-Dauerleistung
- 8,5 Liter Kraftstoffnormverbrauch
- für 5 Personen bequem Platz
- Ganzstahlgarnitur - 32 PS 4 Zyl.-Motor

Hanomag-Automobil-Generalvertretung

Albert Löser

Bollwerk 4/5 — Tel. 372 27

sonen berechtigt, über finanzielle Erträge zu verfügen, die die oben aufgeführten Grundstücke und Unternehmen abwerfen. Das Verfügungsrecht bezieht sich lediglich auf die Deckung von Steuern, Abgaben und Ausgaben, die mit dem Besitz, der Verwaltung und Unterhaltung der genannten Grundstücke und Unternehmen zusammenhängen oder Kosten und Käufe darstellen, die in normaler Höhe mit der Wirtschaftsführung einer Landwirtschaft oder eines Unternehmens in Verbindung stehen, oder schließlich zur Deckung von Zinsen und Hypothekenschulden erforderlich sind. Außerdem können nach dem neuen Erlaß im Ausland befindliche Handelsvertreter mit dem Inkasso von Auslandsforderungen aller Titel beauftragt werden. Dagegen kann die Ueberweisung von Schecks in das Ausland zur Deckung von Steuerschulden usw. nur mit einer Spezialerlaubnis der Devisenkommission erfolgen. Der Erlaß ist mit dem 29. November 1938 in Kraft getreten.

Privilegierter polnischer Transit durch Deutschland. Zwischen Deutschland und Polen sind bekanntlich am 21. November vorigen Jahres Vereinbarungen getroffen worden über einen privilegierten polnischen Transit auf der Reichsbahnstrecke zwischen der Grenze bei Oderberg und der polnischen Grenze an der Olsa. Für den neuen Transit ergeben sich, wie die „Danziger Neuesten Nachrichten“ feststellen, Verkürzungen der Tarifentfernung bis zu 15 Kilometern, was auch für den seewärtigen Verkehr über Danzig eine gewisse Bedeutung hat.

Auslandlieferung der polnischen Hüttenindustrie. Die polnischen Eisen- und Stahlwerke haben im Oktober v. J. aus dem Auslande Bestellungen auf 43 622 t ihrer Erzeugnisse im Gesamtwert von über 12 Mill. Zl. erhalten. Gegenüber dem Vormonat bedeutet dies eine Zunahme der Auslandsaufträge um 157%. Von den Aufträgen entfielen 22% auf Deutschland, 20% auf Argentinien, 10% auf Bulgarien, 8% auf Griechenland, 5% auf Jugoslawien, 4% auf Uruguay, 3% auf Schweden und 2½% auf Norwegen.

Der Warenumschat im Hafen von Gdingen betrug im Monat November 38 insgesamt 860 053 t gegenüber 836 742 t im Oktober v. J. Von dem seewärtigen Warenumschat von 839 078 t entfielen auf die Einfuhr 141 708 t (103 442) und auf die Ausfuhr 697 370 t (721 112). Im Vergleich mit dem Monat November v. J. ist der Umschlag im Gdingener Hafen um 7,9 v. H. gestiegen. Im Zeitraum Januar bis November 1938 betrug der gesamte Warenumschat im Gdingener Hafen 8 526 919 t.

Anteil der Häfen des polnischen Zollgebietes am polnischen Außenhandel. Der Anteil der Häfen des polnischen Zollgebietes am Gesamtaußenhandel Polens betrug in der Zeit Januar bis Oktober 1938 nach Angaben des Główny Urząd Statystyczny:

	t	%
Gesamtaußenhandel	15 062 809,6	100,0
Anteil der Häfen	12 109 266,9	80,4
Danzig	4 885 901,5	32,4
Gdingen	7 223 365,4	48,0

Freie Stadt Danzig

Der Warenumschat im Danziger Hafen. Im Danziger Hafen wurden im Monat November v. J. 665 836 t Waren umgeschlagen gegenüber 548 760 t im Oktober v. J. und 650 657 t im November 1937. Gegenüber dem Vormonat beträgt dem-

nach die Zunahme 117 074 t = 20,1 v. H., gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 15 179 t = 2,3 v. H. Von dem Gesamtschlag entfielen im November v. J. auf die Einfuhr 95 467 t und auf die Ausfuhr 570 369 t. Es war dies die höchste Ausfuhrzahl im Umschlag 1938, die auf die vermehrte Ausfuhr von Getreide und Kohle zurückzuführen ist. Demgegenüber ist die Einfuhr sowohl im Vergleich zum Vormonat wie auch zum November 1937 zurückgegangen. In den ersten 11 Monaten des Jahres 1938 bezifferte sich der gesamte Warenumschat im Danziger Hafen auf 6 560 207 t gegenüber 6 508 069 t in der gleichen Zeit des Vorjahres, die Steigerung beträgt demnach 52 138 t = 0,8 v. H.

Früherer tarifmäßiger Zustand für Kohle, Koks in den Hafestationen Danzig und Gdingen wieder gültig. Die standgeldfreie Frist in den Hafestationen Danzig und Gdingen wurde ab 20. 10. 38 für Kohlen auf 108 Stunden und für Koks und Pech auf 120 Stunden einschließlich der Zeit für die Erledigung der Zollformalitäten festgesetzt. Diese Bestimmung galt mit der Maßgabe, daß die genannten Fristen in den Versandbahnhöfen vom Zeitpunkt der Bereitstellung des Wagens zur Beladung, und in den Hafenhöfen nach Ablauf von zwei Stunden nach Ankniff des Wagens gerechnet wurde, wobei es dem Absender freistand, die Gesamtfrist zwischen dem Versand- und Empfangsbahnhof nach eigenem Ermessen aufzuteilen. Ab 16. 12. 38 gelten für Kohlensendungen wieder 72 bzw. 56 laufende Stunden (in der Zeit vom 1. 10. bis 31. 3. bzw. 1. 4. bis 30. 9.) sowie für Koks- und Pechsendungen 80 laufende Stunden in den Hafenhöfen. Für die auf den Gruben und Kokereien aufgegebenen genannten Sendungen beträgt die standgeldfreie Frist wie früher wieder 72 laufende Stunden.

Aenderung der lagergeldfreien Fristen für Holz aus der Tschecho-Slowakei. Die lagergeldfreie Frist für Holz aus der Tschecho-Slowakei, das nach dem tschecho-slowakisch-polnischen Seehafentarif abgefertigt und in Danzig oder in Gdingen zu Lager genommen wurde, wird mit Gültigkeit vom 1. 1. 39 von 18 Monate auf 12 Monate herabgesetzt. Damit ist die Begünstigung des aus der Tschecho-Slowakei stammenden Holzes gegenüber dem in Polen eingeschlagenen aufgehoben worden. Holz aus der Tschecho-Slowakei muß also wie Holz aus Polen in spätestens 12 Monaten über die nasse Grenze nach außerhalb des polnischen Zollgebietes ausgeführt werden, da sonst die Vorteile der bedeutend verbilligten Frachtsätze des tschecho-slowakisch-polnischen Seehafentaris in Fortfall kommen und nachträglich eine bedeutend höhere Fracht nacherhoben wird.

Danzig plant Anschluß an die Autobahn. Die Bedeutung der Reichsautobahnen für den Kraftverkehr wird in steigendem Maße auch von den Handelsplätzen erkannt, deren Interessen bisher anderen Verkehrswegen zugewandt waren. Ein neuer Beweis hierfür sind die Pläne, mit denen sich z. Z. die Stadt Danzig beschäftigt. Danzig erwägt nämlich den Bau einer Autobahn, durch die die Reichsautobahn Königsberg—Elbing durch das Gebiet des Freistaates hindurch bis nach Pommern hin verlängert werden soll. Diese Autobahn würde nach der Planung die Stadt Danzig im Bogen umfahren und dabei die strahlenförmig herauskommenden Ausfallstraßen aufnehmen. Mit dem durch diese Autobahnen erstrebten Anschluß an das große europäische und transkontinentale Autobahnnetz erhofft man in Danzig von diesem Wege dereinst auch Zubringerdienste von neuen Gütern für den Danziger Hafen.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Einzelhandel

Die neue Winterschluß-Liste.

Nach der bekannten Anordnung des Reichswirtschaftsministers über Sonderverkäufe zur Wende eines Verbrauchsabschnittes beginnt der Winterschlußverkauf am letzten Montag im Januar. Für den bevorstehenden Winterschlußverkauf ist Eröffnungstag demnach der 30. Januar 1939. Die Dauer des Winterschlußverkaufs beträgt 12 Werktage. Soeben wird im Reichsanzeiger und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 295 vom 19. Dezember d. J. in einer Anordnung des Reichswirtschaftsministers nach dem Beispiel der Vorjahre bekanntgegeben, welche Artikel vom Winterschlußverkauf 1939 ausgenommen sind. Die Anordnung hat folgenden Wortlaut:

Anordnung des Reichswirtschaftsministers vom 16. Dezember 1938 über den Winterschlußverkauf 1939.

Auf Grund des § 9 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb in der Fassung des Gesetzes zur Aenderung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb vom 26. Februar 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 311) ordne ich hiermit an:

In den Winterschlußverkäufen des Jahres 1939 dürfen die nachstehend aufgeführten Waren des Textilfachgebietes nicht zum Verkauf gestellt werden:

Weißes Wäschestoffe jeder Art, einschließlich Rohnessel und blauer Körper,
Taschentücher jeder Art,
Handtücher jeder Art, einschließlich Frottierhandtücher, Küchenhandtücher, Küchenschirmtücher und Badetücher, Erbstlingswäsche, einschließlich Einlagen und Windeln, Bettwäsche und Inletts jeder Art, einfarbige gewirkte und gestrickte Unterwäsche aus Gespinsten, die Wolle oder Baumwolle enthalten, Hemden jeder Art, außer kunstseidenen Hemden, einfarbige und Melangestrümpfe aus Gespinsten, die Wolle oder Baumwolle enthalten, Bettfedern, Kapok und sonstiges Bettenfüllmaterial, Matratzen, Matratzenschoner, Reformunterbetten, Reformauflagen, Bettstellen, blaue Mützen jeder Art, schwarze steife Herrenhüte, Seidenhüte, Klapphüte und schwarze weiche Herrenhüte,
Berufskleidung (zugelassen sind jedoch Livreen und Chauffeuranzüge), einfarbige Arbeitsmittel,
Schürzen aus Gespinsten, die Wolle oder Baumwolle enthalten,
Pelze, pelzgefütterte Mäntel,
Teppiche, Brücken und Verbindungsstücke jeder Art, einschließlich Läufer und Vorlagen,
Fahnen und Fahnenstoffe jeder Art,
Herrenstöcke und Schirme jeder Art.

Bessere Leistungen trotz Lehrzeitverkürzung.

Unter Leitung des Beauftragten für die Berufsförderungsfragen, Kaufmann Brauerhoch, Gera, traten in Weimar die Berufswarte und Bezirksreferenten für Berufsförderung der Wirtschaftsgruppe Einzel-

handel zusammen, um die Durchführung des Ministerialerlasses vom 22. 10. 1938 über die Verkürzung der Lehrzeit zu besprechen und ein Arbeitsverfahren festzulegen. Bekanntlich verkürzt sich die Lehrzeit nur bei den Lehrlingen, die sich im letzten Lehrjahr befinden und die Kaufmannsgehilfenprüfung zu den vorverlegten Terminen auch bestehen. Die Anforderungen der Prüfung bleiben dabei unverändert. Jeder Lehrherr hat nun zu prüfen, ob der Lehrling bereits den Ausbildungsstand erreicht hat, den die Ausbildungsrichtlinien des Einzelhandels für die letzte Zeit vor der Abschlußprüfung vorsehen. Etwaige Lücken müssen beschleunigt und planmäßig ausgefüllt werden. Jede Arbeit, die nicht unmittelbar der Ausbildung dient, ist, wie der Erlaß bereits betont, zurückzustellen.

Kaufmann Brauerhoch forderte seine Mitarbeiter auf, die Lehrherren und Ausbildungsleiter anzuhalten, sich der Ausbildung der Lehrlinge jetzt besonders sorgfältig anzunehmen. Die in Ausbildungsfragen erfahrenen Berufswarte stehen den Lehrbetrieben dabei beratend zur Verfügung. Von den Gliederungen der Wirtschaftsgruppe werden, soweit notwendig, Lehrgänge und sonstige Sondermaßnahmen zur beruflichen Unterweisung vorbereitet, wofür die Unterabteilungen Einzelhandel der zuständigen Wirtschaftskammern Auskunft geben.

Im Anschluß an die Weimarer Arbeitsbesprechung sollen die mit Berufsausbildungsfragen betrauten Amtsträger bezirksweise zusammengefaßt werden, um sie gleichfalls mit den durch den Erlaß notwendig werdenden Sondermaßnahmen vertraut zu machen. Dazu gehört z. B. eine verstärkte Betreuung der Lehrbetriebe durch Besuche der Berufswarte, eine Durchsicht des Lehrheftes darauf hin, ob der Stand der Ausbildung bereits ein erfolgreiches Ablegen der Kaufmannsgehilfenprüfung erwarten läßt. Ferner ist eine Zusammenkunft der Ausbildungsleiter aus den Filialbetrieben, Versandgeschäften usw. vorgesehen, damit dort entsprechende Maßnahmen getroffen werden können. Trotz verkürzter Lehrzeit muß das Ausbildungsziel des Einzelhandels erreicht werden, wobei es darum geht, die Leistungen auf dem erforderlichen Stand nicht nur zu halten, sondern noch zu verbessern.

Einschaltung der Arbeitsämter in das Einzelhandelsschutzverfahren.

Der Reichswirtschaftsminister hat durch Erlaß vom 12. 12. 1938 eine Einschaltung der Arbeitsämter in das Einzelhandelsschutzverfahren angeordnet. Um die für den Arbeits-einsatz erforderlichen Kräfte sicherzustellen, sollen die Arbeitsämter in denjenigen Fällen in das Genehmigungsverfahren eingeschaltet werden, in denen der Antragsteller eine ordnungsmäßige kaufmännische Ausbildung und praktische Tätigkeit nicht nachweisen kann — also nicht gelernter Einzelhandelskaufmann ist —, sondern sich zum Nachweis seiner Sachkunde einer besonderen Sachkundeprüfung vor der Industrie- und Handelskammer unterziehen muß.

Die nach dem Einzelhandelsschutzgesetz zuständigen Zulassungsbehörden sollen deshalb in den genannten Fällen die Anträge vor Prüfung dem Arbeitsamt zur Entscheidung dar-

über übersenden, ob der Antragsteller für den Arbeitseinsatz benötigt wird. Wird der Antragsteller für den Arbeitseinsatz nicht in Anspruch genommen, so ist sein Antrag nach Eingang der Antwort des Arbeitsamtes weiter zu behandeln. Anderenfalls ruht der Einzelhandelsantrag, bis der Antragsteller vom Arbeitseinsatz freigestellt wird. Dem Antragsteller ist dies mitzuteilen.

Die vorstehende Regelung gilt jedoch nicht für Handwerker, die eine besondere Sachkundeprüfung nach dem Einzelhandelschutzgesetz abgelegt haben.

Mit diesem Erlaß ist einer Anregung Rechnung getragen worden, die vom Einzelhandel selbst vorgebracht wurde. Die Neuregelung geht davon aus, daß sich der Einzelhandel in erster Linie aus dem Nachwuchs ergänzen soll, der eine ordnungsmäßige kaufmännische Ausbildung und bereits eine praktische Tätigkeit hinter sich hat. Hier wird an dem bisherigen Verfahren der Zulassung zum Einzelhandelsberuf daher auch nichts geändert. Dagegen setzt eine Ueoeprüfung der Einsatzfähigkeit für andere Tätigkeiten dann ein, wenn der Antragsteller nicht gelernter Einzelhandelskaufmann ist und deshalb auch erst ein besonderes „Examen“ ablegen muß, um seine Sachkunde in dem gewählten Einzelhandelsfach nachzuweisen. In diesen Fällen, bei denen es sich ja meistens um einen Berufswechsel des Antragstellers handeln dürfte, liegt diese durch Einschaltung der Arbeitsämter ermöglichte Vorprüfung im Interesse einer Arbeitspolitik, die „jedem seinen Arbeitsplatz“ sichern will.

Devisenbewirtschaftung

Neues Devisenrecht.

Der Reichswirtschaftsminister hat auf Grund der ihm im zweiten Gesetz über die Aenderung des Gesetzes über die Devisenbewirtschaftung vom 9. 4. 38 erteilten Ermächtigungen das Gesetz über die Devisenbewirtschaftung in neuer Fassung bekanntgemacht. Das neue Devisengesetz, das durch RE Nr. 155/38 D. St. 81/38 Ue. St. vom 13. 12. 38 veröffentlicht wird, tritt am 1. 1. 39 im gesamten Gebiet des Großdeutschen Reiches in Kraft und ersetzt auch das im Lande Oesterreich noch geltende Landesdevisenrecht. Exemplare des RE mit dem Text des neuen Devisenrechts sind zum Preise von 0,70 RM. zuzüglich 8 Pfg. Versandspesen von der Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G. m. b. H., Berlin W 8, Potsdamer Straße 24, zu beziehen.

Verkehrswesen

Neue Umrechnungskurse der Reichsbahn.

Die Deutsche Reichsbahn gibt mit Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 130 vom 19. 12. 38 die im Verkehr mit Dänemark und Schweden bereits mit 15. 12. 38 neu festgesetzten Umrechnungskurse bekannt. Danach beträgt der Umrechnungskurs nunmehr im Verkehr mit Dänemark 1 Kr. = 52 Rpf., 1 RM. = 1,93 Kronen, im Verkehr mit Schweden 1 Kr. = 60 Rpf., 1 RM. = 1,67 Kronen.

Eisenbahn-Güterverkehr

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1939 erscheint der Nachtrag I. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Fußanmerkung zu § 55 EVO., der Anlage II und der Anlage C zur EVO.

Zum alphabetischen Verzeichnis der Stoffe und Gegenstände der Anlage C zur EVO. wird zum gleichen Zeitpunkt der Nachtrag I herausgegeben.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 3 (Verkehr deutsche Seehäfen—Salzburg und Kufstein und umgekehrt). Die Geltungsdauer vorgenannten Tarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1939 verlängert.

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

Der Ausnahmetarif 24 B 8 (bestimmte Rohstoffe zur Herstellung von Zellwolle; Zellwolle) wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1939 herausgegeben. Die Ausnahmetarife 13 B 5, 21 B 5, 21 A 1, 24 B 16 bis 24 B 27 werden gleichzeitig aufgehoben und zum vorgenannten einheitlichen Ausnahmetarif „für bestimmte Rohstoffe zur Herstellung von Zellwolle sowie für Zellwolle zur textilen Weiterverarbeitung und zur Ausfuhr“ zusammengefaßt.

Im Ausnahmetarif 18 S 1 (Bier) wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 31. Mai 1939,

in den Ausnahmetarifen

1 B 72 (Holzschliff)

2 B 67 (Kreidestein)

14 B 19 (Stanzöl usw.)

15 B 4 (Fischeier und Besatzfische)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 31. Dezember 1939 und im Ausnahmetarif 2 B 7 (Bimskies und Bimssand) wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 31. Januar 1940 verlängert.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif), Anhang 4. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1938 wurde der Nachtrag 1 herausgegeben.

b) Verbandstarife.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr.

Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Tarif 10 für Ton. Mit Ablauf des 5. Januar 1939 tritt vorgenannter Tarif außer Kraft.

c) Ausländische Tarife.

Jugoslawische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1939 wird der Anhang (Frachtbegünstigungen) zum Gütertarif der Jugoslawischen Staatsbahnen unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe neu herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsnamen wurden bzw. werden wie folgt geändert:

von:	auf:	am:
Althaldensleben	Haldensleben Alt	1. 1. 1939
Köllme	Koellme	15. 12. 1938
Neuhaldensleben Hafen	Haldensleben Hafen	1. 1. 1939
Neuhaldenslebener Werke	Haldenslebener Werke	1. 1. 1939
Neuhaldensleben	Haldensleben	1. 1. 1939
Völpke (Kr. Neuhaldensleben)	Völpke (Kr. Haldensleben)	1. 1. 1939.

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

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
-------------	------------------	----------------------------

ab 8. Dezember 1938

Dänemark	1 Kr. = 53 Rpf.	1 RM. = 1,91 Kr.
England	1 engl. Pfd. = 1172 Rpf.	1 RM. = 0,085 engl. Pfd.
Schweden	1 Kr. = 61 Rpf.	1 RM. = 1,66 Kr.

ab 15. Dezember 1938

Dänemark	1 Kr. = 52 Rpf.	1 RM. = 1,93 Kr.
Schweden	1 Kr. = 60 Rpf.	1 RM. = 1,67 Kr.

BANK

DER DEUTSCHEN ARBEIT

A. G.



Aktienkapital und Rücklagen RM. 34100000.—

Hauptsitz: Berlin C 2, Wallstraße 61—65, Märkisches Ufer 26—34

Niederlassung Stettin, Paradeplatz 37, Ruf: 25807

Gustav Sehl G. m.
b. H.

STETTIN

Fernspr. 32611/12

Bunkerkohlen

Industriekohlen / Koks / Briketts

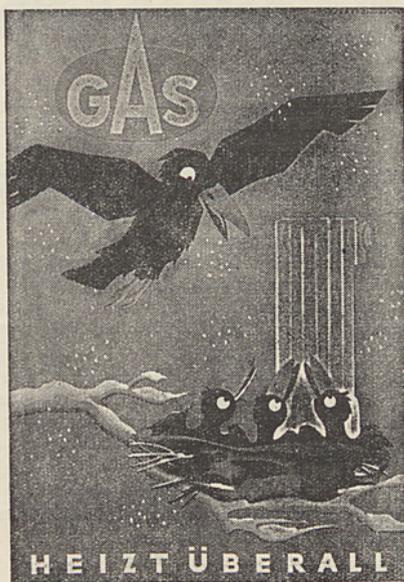
Ich bin am 29. Juli 1936 von Herrn Reichswirtschaftsminister als Wirtschaftsprüfer öffentlich bestellt worden und habe mich nach vieljähriger Tätigkeit im Wirtschaftsprüferberuf in Stettin als Wirtschaftsprüfer niedergelassen.

Walter Noack

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftstruhänder N.S.R.B

Stettin, Friedrich-Karl-Str. 9 / Fernruf 31978



Besichtigen Sie bitte unsere Ausstellungsräume

Unverbindliche fachmännische Beratung jederzeit durch die Mitglieder der

Gasgemeinschaft

Stettin, Kleine Domstr. 20, Ruf 31909

Installateurmeister

Fachhandel

Gaswerk

Große Wollweberstraße 60/61, Ruf 30788; Jasenitzer Straße 3, Ruf 20797. **Altdamm**, Gollnower Straße 195, Ruf Altdamm 657. **Finkenwalde**, Adolf-Hitler-Straße 80, Ruf Altdamm 270. **Greifenhagen**, Fischerstraße 33, Ruf Greifenhagen 416. **Stolzenhagen**, Hermann-Göring-Str. 44, Ruf Stolzenhagen 43.

Wiederaufnahme des Stückgutverkehrs mit der Tschecho-Slowakei.

Am 15. 12. 38 wurde der Frachtstückgutverkehr zwischen Großdeutschland und der Tschecho-Slowakei wieder aufgenommen. Für Eil- und beschleunigte Eilstückgutsendungen bleibt die Verkehrssperre jedoch noch weiterhin bestehen. Für die Wiederaufnahme des Frachtstückgutverkehrs Deutschland—Tschecho-Slowakei hat die Reichsbahn folgende Richtlinien aufgestellt: Die Sendungen müssen mit internationalem Frachtbrief aufgegeben werden.

Die Frachtberechnung erfolgt ausschließlich nach den folgenden Tarifen:

1. Verkehr Sudetendeutschland—Tschecho-Slowakei Binnentarif der Tschecho-Slowakischen Staatsbahnen mit Durchrechnung der Fracht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof.

2. Verkehr Land Oesterreich—Tschecho-Slowakei Binnentarife der Deutschen Reichsbahn und der Tschecho-Slowakischen Staatsbahnen mit Frachtberechnung bis und ab der neuen deutsch-tschecho-slowakischen Grenze.

3. Verkehr übriges Reich—Tschecho-Slowakei Deutsch-tschecho-slowakische Verbandsgütertarife. Es werden nur Sendungen in den Verkehrsbeziehungen angenommen, für die in diesen Tarifen Frachtsätze vorgesehen sind.

Sendungen, bei denen der Absender im Frachtbriefe die Zollabfertigungen auf einem bestimmten Bahnhof vorgeschrieben hat, werden nicht zur Beförderung angenommen. Im Verkehr mit Prag werden nur Sendungen nach dem Bahnhof Prag—Zizkov zur Beförderung angenommen. Im Verkehr Oesterreich—Tschecho-Slowakei ist die Vorschrift des deutsch-tschecho-slowakischen Grenzübergangsbahnhofes im Frachtbrief zulässig.

Post

Drucksachen zu ermäßigter Gebühr nach Schweden.

Die ermäßigte Drucksachengebühr von 5 Rpf. für je 100 g gilt fortan nach Schweden für in Deutschland herausgegebene Zeitungen und Zeitschriften, die unmittelbar von den Verlegern oder deren Beauftragten versandt werden.

Brieftelegreame nach Spanien.

Vom 1. Januar 1939 an sind Brieftelegreame auch nach Spanien (einschl. Kanarische Inseln und Marokko, spanische Zone) zu den üblichen Bedingungen — Hälfte der gewöhnlichen Wortgebühr, Mindestsatz für 25 Wörter — zugelassen. Gleichzeitig tritt allgemein — nicht nur für Spanien, sondern innerhalb des ganzen europäischen Bereichs — eine wesentliche Beschleunigung in der Zustellung Brieftelegreame ein; sie dürfen schon am Tage der Aufgabe, frühestens jedoch 6 Stunden nach dieser, an den Empfänger ausgehändigt werden.

Wertpakete nach USA.

Nach einem Abkommen zwischen der Deutschen Reichspost und der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika wird am 2. Januar 1939 der Wertpaketdienst zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika nebst ihren Besitzungen eingeführt. Der Höchstbetrag der Wertangabe ist auf 800 RM. festgesetzt worden. Der zwischen Deutschland und den bezeichneten Ländern bestehende Einschreibepaketdienst fällt vom gleichen Zeitpunkt an weg.

Postverbindungen für Pakete von Stettin nach fremden Ländern. Monat Januar 1939

Bestimmungsland	Leitweg gemäß Paketpostbuch	Postschluß bei der deutschen Grenzübergangspost-Anst.	der Schiffe			Überfahrtsdauer		
			Abgang von	am	Name	Schiffsgesellschaft	bis	Tag
Estland	Stettin 1	letzter Anschluß mit Zg D 27, an Stettin 10,14	Stettin	6. 1.	Saar	1)	Tallinn	2
				7. 1.	Nordland	1)		
				13. 1.	Ruhr	1)		
				14. 1.	Ilmatar	2)		
				20. 1.	Saar	1)		
				21. 1.	Nordland	1)		
				27. 1.	Ruhr	1)		
				28. 1.	Ilmatar	2)		
Finnland)	Stettin 1	dto. Für dringende Pakete mit Zg 595, an Stettin 13,52	Stettin	7. 1.	Nordland	1)	Helsingfors	2
				14. 1.	Ilmatar	2)		
				21. 1.	Nordland	1)		
				28. 1.	Ilmatar	2)		
Lettland **)	Stettin 1	letzter Anschluß mit Zg D 27, an Stettin 10,14	Stettin	3. 1.	Regina	1)	Riga	2
				7. 1.	Kolberg	1)		
				14. 1.	Henny	1)		
				21. 1.	Kolberg	1)		
				28. 1.	Henny	1)		

Anmerkung:

1) Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin. Änderungen vorbehalten.

2) Finnische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Helsingfors.

*) Ab Helsingfors für Abo, Tammerfors, Wiborg und Kotka geschlossene Paketposten mit der Eisenbahn.

***) Ab Riga für Libau geschlossene Paketposten mit der Eisenbahn.

Angleichung des Postdienstes im sudetendeutschen Gebiet.

Vom 16. Januar 1939 an werden die Gebühren für Pakete und Postgüter innerhalb des sudetendeutschen Gebiets sowie zwischen diesem Gebiet und dem übrigen Reichsgebiet (einschließlich Land Oesterreich) nach den innerdeutschen Vorschriften berechnet. Die Bestimmungen über die vorläufige Berechnung der Gebühren für Pakete und Postgüter treten gleichzeitig außer Kraft.

Außerdem wird am 16. Januar 1939 der Wertbrief- und Wertpaketdienst im sudetendeutschen Gebiet sowie zwischen diesem Gebiet und dem übrigen Reichsgebiet (einschl. Land Oesterreich) nach den innerdeutschen Vorschriften aufgenommen. Hierzu rechnen auch die unversiegelten Wertpakete und Wertpostgüter mit einer Wertangabe bis zu 500 RM.

Die an diesem Dienst vorerst teilnehmenden Aemter und Amtsstellen sind bei den Paketannahmestellen zu erfragen. Die Ausdehnung auf die übrigen Postorte des sudetendeutschen Gebiets wird vorbereitet und rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Postnachnahmedienst in den Sudetendeutschen Gebieten.

Am 5. Dezember wird der Postnachnahmedienst auf Brief- und Paketsendungen in den Sudetendeutschen Gebieten und im Verkehr mit dem übrigen Reichsgebiet nach den innerdeutschen Vorschriften aufgenommen.

Emil Grauert

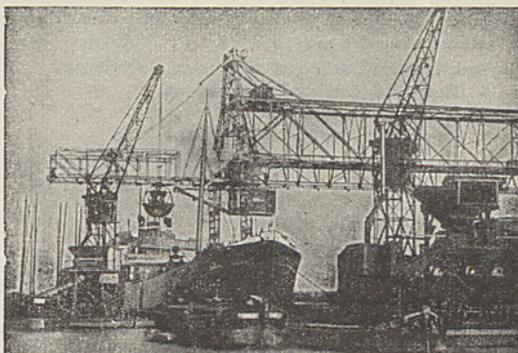
Hoch- und
Tiefbaugeschäft

B e t o n b a u

Stettin

Mackensenstraße 44
Telefon 31085

HUGO STINNES
GM BH
STETTIN SASSNITZ
Tel.-Adr.: Stinnesugo



• Eig. Umschlagstelle in Stettin
**In- und ausländische Industrie-
u. Bunkerkohlen • • Betriebsstoffe
Schmieröle • •**

Stettin

 ist der älteste und größte Umschlagplatz
für gesalzene Heringe in Deutschland!

Die untenstehenden Firmen unterhalten ständig ausreichende Läger in

allen Sorten Salzheringen

deutscher und ausländischer Herkunft

Bolma Heringshandels-

Ges. m. b. H.

E. F. Dahlke

Hußla & Pauly

Paul Körner

Müller & Neemüller

Nommer & Thomsen Kg. a. A.

Wm. Reid

Julius Rohleder

Theod. Hellm. Schröder

Schulz & Boye

Willy Treffelt

Emil Wichmann

Franz Witte & Co. G. m. b. H.

Prüfungsweesen

Geschäftsstenographenprüfung in Stralsund.

Am 26. November v. J. fand vor dem Prüfungsausschuß des stenographischen Prüfungsamtes bei der Geschäftsstelle Stralsund der Industrie- und Handelskammer zu Stettin die 21. Geschäftsstenographen-Prüfung statt, der sich 18 Teilnehmer unterzogen, und zwar 4 in 180 Silben, 8 in 150 Silben, 6 in 120 Silben. Von den 18 Prüflingen bestanden 16 die Prüfung; 2 Prüflinge bestanden nicht.

Mit dem Prädikat „Sehr gut“ bestanden die Prüflinge

Irene Gau, Stralsund (180 Silben),
Ursula Löhn, Stralsund (180 Silben),
Ingeborg Loewe, Stralsund (180 Silben),
Ilse Breu, Greifswald (150 Silben),
Ursula Henkel, Greifswald (150 Silben),
Ursula Kloock, Stralsund (150 Silben),
Marie Roeseler, Stralsund (150 Silben);

mit dem Prädikat „Gut“ bestand der Prüfling
Elsbeth Ahrens, Stralsund (180 Silben);

ohne Prädikat bestanden die Prüflinge

Karl-Heinz Lange, Greifswald (150 Silben),
Gerta Böttcher, Stralsund (150 Silben),
Edith Abs, Stralsund (120 Silben),
Annemarie Borup, Stralsund (120 Silben),
Elisabeth Castendyk, Stralsund (120 Silben),
Ursula Hautt, Stralsund (120 Silben),
Walter Jahn, Stralsund (120 Silben),
Liselotte Koos, Stralsund (120 Silben).

Berufsausbildung

Merkblatt über die Einstellung und Ausbildung von Lehrlingen.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat kürzlich ein Merkblatt herausgegeben, in dem die wichtigsten Vorschriften über die Rechte und Pflichten des Lehrherrn bei der Einstellung und Ausbildung von Lehrlingen niedergelegt sind. Dieses Merkblatt wird unentgeltlich von der Lehrlingsrolle der Kammer abgegeben.

Anerkennung von industriellen Lehrberufen.

Nachstehende industriellen Lehrberufe sind nunmehr anerkannt:

Natursteinschleifer (Marmor und Granit)
Strumpffärber
Bernsteindrechler.

Messen und Ausstellungen

Auskunftsstellen der deutschen Wirtschaft 1939 auch auf Frankreichs großer Messe in Lyon, auf den Messen in Helsinki und Belgrad.

Internationale Messen des Auslandes eignen sich besonders dazu, das deutsche Angebot dem anderer Länder gegenüberzustellen und zur Geltung zu bringen. Dabei haben sich zwei besondere Formen der deutschen Exportförderung mit Hilfe der Auslandsmessen herausgebildet: Die amtlichen deutschen Abteilungen des Werberates der deutschen Wirtschaft und die

Auskunftsstellen der deutschen Wirtschaft, die als Gemeinschaftswerbung der exportierenden Industrie vom Ausstellungs- und Messe-Ausschuß der Deutschen Wirtschaft — in der Regel angegliedert an die amtliche deutsche Abteilung — errichtet werden.

Der Ausstellungs- und Messe-Ausschuß der Deutschen Wirtschaft begnügt sich 1939 nicht mit der Wiederholung der im Frühjahr 1938 eingerichteten Auskunftsstellen auf den Messen in Tripolis, Brüssel, Utrecht, Zagreb, Plovdiv, Mailand und Posen, sondern bezieht zum ersten Male eine französische und eine finnische Messe in sein Arbeitsgebiet mit ein. Auf beiden Messen — Lyon sowie Helsinki — wird der Auskunftsdiens in der amtlichen deutschen Abteilung durchgeführt. Nachdem die Herbstmesse in Belgrad schon zweimal einen deutschen Auskunftsstand beherbergt hatte, wird nun auch die Frühjahrsmesse beschickt werden.

Während sich die als Auskunftsstellen mit Prospektverteilung in Erscheinung tretende Gemeinschaftswerbung bisher mit Lemberg und Belgrad, Bari, Thessaloniki und Utrecht auf europäische Messen beschränkte, erstreckt sich die Arbeit im kommenden Jahre zum ersten Male auch auf Asien — Jzmir (Smyrna) —, eine Messe, die den großen deutschen Exportfirmen nicht unbekannt geblieben ist und die sich in stetigem Ausbau befindet.

Besondere Bedeutung hat der jugoslawische Markt. Deshalb erhalten wie im Frühjahr so auch im Herbst die beiden Messen Belgrad und Zagreb deutsche Auskunftsstellen.

Die Tatsache, daß die Errichtung einer Auskunftsstelle technische Schwierigkeiten von Belang kaum mit sich bringt, sichert dem Auskunftsdiens seine große Beweglichkeit und Einsatzfähigkeit. Die Vielseitigkeit des sachlichen Kundendienstes läßt die deutschen Auskunftsstellen unter dem Messepublikum rasch bekannt werden. Die niedrigen Beteiligungskosten für diese gemeinschaftliche Werbung machen auch den exportierenden mittleren und kleinen Firmen ein Beteiligung an dieser Form der Exportwerbung möglich.

Deutsches Reich — Fünf deutsche Messen.

Wie verlautet, hat der Werberat der deutschen Wirtschaft als die verantwortliche Stelle für die deutsche Messepolitik verfügt, daß die Reichenberger Messe als solche in Zukunft wegfällt. An Stelle des Vereins „Reichenberger Messe“ wird eine „Ausstellungsgesellschaft“ ins Leben gerufen, der fortan die Durchführung von Ausstellungen und ähnlichen Veranstaltungen in Reichenberg obliegt. Die gleiche Regelung ist auch für Graz und Innsbruck getroffen worden. Es bleibt also in Deutschland bei den 5 Messen mit ihrem genau abgestimmten Wirkungskreis, es sind dies: Die Leipziger Weltmesse, die Breslauer Südostmesse, die Königsberger Messe, die Kölner Messe und die Wiener Messe.

Buchbesprechungen

„Rußlands Griff um Nordeuropa“. Von Vitalis Pantenburg. Schwarzhäupter-Verlag, Leipzig 1938.

Das Buch schildert in eindringlicher Weise den auch dem heutigen Rußland innewohnenden Drang zum Weltmeer zur Gewinnung eisfreier Häfen für den eurasischen Riesenraum und stellt den offenbar schon weit vorgetriebenen Aufbau einer Offensivbasis im Gebiet der Murmanküste jenseits der finnischen Grenze dar. Es wird die Frage aufgeworfen, ob nicht noch heute gerade Finnlands und Norwegens Nordgebiete den Anreiz geringstmöglichen Widerstandes gegenüber den Absichten der Sowjet-Union bieten, diese Gebiete, die große, teilweise noch ganz unerschlossene Reichtümer in

Stettiner Spediteure

F. H. Bertling, Stettin Gegründet 1865		LÜBECK	HAMBURG
Spedition / Flußschiffahrt / Lagerung / Reederei / Befrachtung / Schiffsmakler			
Meyer H. Berliner Nachf., Stettin Gegr. 1857 Spediteure der Hauptzollämter Stettins Telefon: 30006—30007 Telegr.-Adr.: Berliner Spedition / Lagerung / Assekuranz. Spezialität: Metalltransporte		Fr. Meyer's Sohn, Große Lastadie 43 Spedition — Lagerung — Fernautoverkehr Tel. 37105, 37115	
Karl Bresemann, Altdammer Str. 41 / Ruf 33141/42 Auto-Fern-Spedition, Sammelladungsverkehre		Spedition, Lagerung Befrachtung CARL RIOR Bollwerk 17 / Tel. 36487/88	
Leopold Ewald, Gr. Lastadie 57, Ruf 30916/17, 31776 Gegr. 1854 Spedition und Großlagerei		AUTO-SPEDITION E. THUR Stettin, Sellhausbollwerk Nr. 3 — Anruf: 36052 täglich 7 Uhr vorm. bis 6 Uhr nachm. nach Stargard.	
Hermann Gehrke Nachfolger Wilhelm Jordan Kommanditgesellschaft — Internationale Transporte - Lagerung - Massengutumschlag Gründungsjahr 1906 — Fernruf S. N. 35301 — Drahtanschrift: Hagehrke		Wieler & Co., Beutlerstr. 10-12, Fernruf 23344/45 Spedition v. Massengut. Versicherungen. Commissionen.	
Hautz & Schmidt Spedition — Lagerung — Versicherung Stammhaus: STETTIN, Hansahaus Zweigniederlassungen: Hamburg 1, Sprinkenhof, P. 2 Berlin NW 21, Bundesratufer 1		Richard Wildt Nachfl. gegründet 1883 Spedition — Sammelladungen Stettin, Hansahaus, Fernspr. 30935	
Auto-Spedition Paul Kochanke, Wallstr. 43 Sammelladungen / Telefon 20633 und 20663			
Controll-Co. m. b. H., Zweigniederlassung, Stettin Telefon 34958, 34959, 34938 — Stammhaus: Hamburg, Thomashaus Spedition / Kontrolle / Lagerei / Versicherung / Treuhand / Inkasso Zweign.: Emden, Bremen, Berlin, Danzig, Königsberg, Rostock			

Hugo Witt Nachf.

GEGRÜNDET 1879

STETTINI

Fernsprecher 30441/42

Tel.-Adr.: „Vorwärts“

Internationale Spedition
Lagerung, Versicherung

NORD-OSTSEE

STETTIN

AM KÖNIGTOR Nr. 6

RUF 28696

TELEGRAMM-ADR:

NORDOSTSEE



SCHIFFAHRTS- u.
TRANSPORT-GES. M.B.H.

Befrachtung-Spedition-Klarierung
Übernahme sämtl. See- u. Binnentransporte

Franz L. Nimfz

STETTIN, Bollwerk 1

Tel.: Sammelnummer 35081

Bunkerkohlen, Klarierungen

Reederei



DRESDNER BANK

Filiale Stettin

Rossmarkt 5

Depositenkasse Gr. Lastadie

Pladrinstrasse 21

sich bergen. Wenn der Verfasser sagt, daß es anscheinend den Menschen im Norden schwer falle, sich mit dem Gedanken reiner Aggressivabsichten der Sowjet-Union gegen den fennoskandinavischen Raum vertraut zu machen, so muß dies besonders unterstrichen werden. Tatsächlich ist, von dem wehrhaften Finnland abgesehen, in den skandinavischen Ländern bis heute noch nicht viel geschehen, um die territoriale Unversehrtheit dieser Länder gegenüber einem etwaigen Stoß aus dem Osten zu gewährleisten. Daß aber ein solcher Stoß erfolgen kann, liegt in der jahrhundertlangen, auf die Gewinnung eisunbehinderter, am freien Weltmeer liegender Seehäfen gerichteten Ueberlieferung der russischen Geschichte, die sich auch der Sowjetstaat zu eigen gemacht hat. Von einzelnen Abschnitten des Buches sei besonders die Frage der Alandsinseln mit ihrer Bedeutung für die Ostseeschifffahrt genannt, ferner der über den planmäßigen Ausbau der sowjet-russischen Kohlengruben auf Spitzbergen und die sich hieraus ergebenden Folgerungen, schließlich der ganze Komplex der mit den hochwertigen Lappländerzinen und ihren Beförderungswegen zusammenhängenden Fragen.

Das Buch verdient nicht nur von jedem, der an der Entwicklung des Ostseeraumes Anteil nimmt, gelesen zu werden; vielmehr wird es insbesondere auch für den Kaufmann, der an der Ostseewirtschaft und an der Ostseeschifffahrt Interesse hat, eine Fülle von Anregungen bieten.

S.
„Heimat Industrieland“. Ein Bilderbuch der Arbeitersiedlung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Verlag Lühse & Co., Leipzig.

Dieses Siedlungsbilderbuch, das von August Küster, Düsseldorf, herausgegeben und dessen Bildausstattung von Rud. vom Endt, Düsseldorf, ausgeführt worden ist, stellt eine besonders wirksame Werbung für den Siedlungsgedanken dar. Die Schrift gibt nicht nur einen Querschnitt durch die im Westen geleistete Arbeit, sondern auch die wichtigsten Gesichtspunkte, unter denen Siedlungswillige an die Durchführung einer eigenen Siedlung gehen müssen. Vom Standpunkt einer weiteren planmäßigen Werbung für den Siedlungsgedanken ist das Erscheinen dieser Druckschrift lebhaft zu begrüßen. Der Preis der Schrift beträgt RM. 1,90.

Mitteleuropa im neuen Kartenbild.

Die Ereignisse der letzten Zeit, besonders die Vereinigung der sudetendeutschen Gebiete mit dem Reich, haben das Kartenbild Mitteleuropas entscheidend verändert. Zwei neue Karten, Verlag Velhagen & Klasing in Bielefeld-Leipzig geben ein anschauliches Bild dieser Veränderungen:

Das neue politische Gesicht Mitteleuropas, Maßstab 1:200 000, Größe 90:100 cm, gefalzt im Umschlag RM. 1,50, und die

Karte der Sudetenländer mit den endgültigen Grenzen vom 20. November 1938 und einem Namenverzeichnis von etwa 1400 sudetendeutschen Orten, Maßstab 1:750 000, Größe 70:80 cm. Preis RM. 1,50.

Während sich die Mitteleuropa-Karte ganz allgemein an jeden am politischen Leben Interessierten wendet, ist die „Karte der Sudetenländer“ besonders für Unternehmungen von Handel und Industrie sowie für Banken und Behörden aller Art ein wertvolles Hilfsmittel. Denn überall dort, wo das neue Gebiet erfaßt werden soll und es darauf ankommt, eindeutig festzustellen, ob dieser oder jener Ort deutsch geworden ist, kommt man ohne eine genaue Karte und ein ausführliches Namenverzeichnis gar nicht aus.

Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften.

Von dem bereits in Nr. 9 des „Ostseehandel“, 18. Jahrgang, angekündigten Werk „Handbuch der Deutschen Aktiengesell-

schaften 1938“, Verlag von Hoppenstedt & Co., Berlin W 8, ist inzwischen der 6. Band des 43. Jahrganges erschienen. Der einzelne Band kostet RM. 50,—.

Verschiedenes

Wege zur Förderung des Kleinkredits.

Den Bestrebungen, die Gewährung von Personalkrediten und Kleinkrediten an mittlere und kleine Betriebe zu verbreitern, ist auf Seiten des Kreditgewerbes oft zweierlei entgegengehalten worden: fehlende Uebersicht über die geschäftlichen Verhältnisse des Antragstellers infolge mangelnder Buchführung — unverhältnismäßig hohe Kosten gerade für die Bearbeitung von Kleinkrediten. Der erste Einwand kann schon heute weitgehend als entkräftet gelten, denn die im Handwerk bereits bestehende, im Einzelhandel ab 1939 geltende Buchführungspflicht soll jedem, auch dem Inhaber eines mittleren und kleineren Geschäftes, zu einer Buchführung verhelfen, die ihm jederzeit eine Klarlegung seiner geschäftlichen Verhältnisse ermöglicht.

Einen interessanten Beitrag zu dem anderen Einwand bringt die „Deutsche Sparkassen-Zeitung“ vom 3. Dezember. An Erfahrungen der Sparkasse Bremen mit der Ablösung von Lieferantenkrediten wird dargelegt, daß dieses Problem auch über den Weg der Kleinkredite gelöst werden könne. Zwar denkt man hier zum Teil daran, durch Kleinkredite an Lohn- und Gehaltsempfänger die Barzahlung zu fördern und damit dem Gewerbetreibenden seinerseits die Aufnahme von Kredit zu ersparen. Hier soll aber weniger diese Seite des Problems als die andere Frage wiedergegeben werden, wie sich in technischer Beziehung besondere Maßnahmen treffen lassen, um den mit jeder Kreditgewährung verbundenen Arbeitsaufwand auch bei derartigen Kleinkrediten wirtschaftlich vertretbar erscheinen zu lassen. Die Zeitschrift berichtet darüber folgendes:

„Zu diesem Zweck werden bei der Sparkasse in Bremen alle Kreditbeträge bis zu RM. 600,— in einer besonderen Abteilung für Kleinkredite bearbeitet, die seit ihrem Bestehen in der Zeit vom 1. März 1937 bis 30. September 1938 über 10 000 Anträge bearbeitet hat, von denen als genehmigt in diesem Zeitraum 7646 Kleinkredite mit RM. 1 166 370,— zur Auszahlung kamen. Aus der hohen Zahl dieser Kleinkredite ergibt sich, daß der Durchschnittsbetrag bei RM. 152,— liegt. Tatsächlich entfallen von den zur Auszahlung gekommenen Kleinkrediten

1085 Kleinkredite	= 14%	auf Beträge zu RM.	50,—
3049 „	= 40%	„ „ „	100,—
3512 „	= 46%	„ „ „	150,— bis 600,—

7646 Kleinkredite, und zwar

4784 Kleinkredite	= 63%	an Lohnempfänger
1829 „	= 24%	„ Angestellte
452 „	= 6%	„ Beamte
581 „	= 7%	„ Freie Berufe und Sonstige

7646 Kleinkredite.

Die Kleinkredite werden mit einer Staffelung von je RM. 50,— nach festen Tarifen mit monatlichen Rückzahlungsraten von 6, 12 und 18 Monaten gegeben. Von den zur Auszahlung gekommenen Kleinkrediten sind in dem genannten Zeitraum bereits RM. 674 349,— zurückgezahlt worden, so daß sich am 30. September d. J. ein Bestand von 4959 Kleinkrediten mit einem Betrage von RM. 492 000,— ergab.

Wo Sie kaufen:

Bandagen Orthopädie

Otto Keil
Stettin, Gr. Domstr. 12
Gegr. 1905, Ruf 366 31

Beleuchtungskörper

Stettiner
Elektrotechnische Werke
Mönchenstr. 29/30 / Pölitzer Str. 98

Berufsbekleidung

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

Ausrüstungshaus
„Roter Sand“, Stettin,
Bollwerk, a.d. Hansabrücke

„Rekord“
E. Vorsatz
Stettin, Bollwerk 12

Betten

Betten=Lubs
Stettin, Paradeplatz 11

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

Büromaschinen

Büro-Maschinen-Zentrale
Wilhelm Müller
Stettin, Am Königstor 1
Ruf 216 63/64

Max Genseburg
Schulzenstr. 33/34 — Ruf 271 74/75
Hauptvertrieb
der Continental-Büromaschinen

Damenkleidung

Bernhard Goede
Stettin, Schulzenstr. 20

Damenkleidung

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

Damen-Mäntel

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

E. Pfeiffer
Stettin, Schulzenstraße 30/31

Drucksachen

Erich Mascow
Stettin, Große Lastadie 76
Ruf 373 60/61

Otto Pielsch
Stettin, Grabower Str. 32
Ruf 338 38

Elektromotoren

Elmaran
Elekt. Masch.-Rep.-Anst.
Stettin, König-Albert-Str. 22
Ruf 366 12

Gardinen

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

A. Steckner
Stettin, Kl. Domstr. 11-12
Ruf 312 69

Gasstiftenbedarf

Albert Dettmann
Stettin, Heumarkt 7
Ruf: 329 18

Gold / Silberwaren

Rudi Genth
Juweller
Stettin, Breite Straße 53/54
Fernruf 361 27

Herren- u. Jünglings- Bekleidung

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

Herren- Ausstattungen

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

Edmund Kühn
Stettin, Kl. Domstraße

Hüte und Mützen

Hut-Scheye
Stettin, Breite Straße 6

Kunsthandlung

Rich. Schaedel
Inh. Max Böhlke
Stettin, Am Kohlmarkt

Lacke / Farben

Kurt Bennert
Stettin, Schuhstr. 18
Ruf 332 77

E. Stoltenburg
Stettin, Falkenwalder Str. 9
Pölitzer Str. 58 Ruf 312 83

Malerarbeiten

S. Poppe
Stettin, Langestr. 90
Ruf 335 35

Möbel

Möbel Schmidt
Stettin, Frauenstr. 32

Möbel

W. Ortmann
Züllchow, Adolf Hitler-Straße 38/39

Möbelstoffe / Decken

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

A. Steckner
Stettin, Kl. Domstr. 11-12
Ruf 312 69

Nähmaschinen

M. Clauss
Inh. P. Reinsch
Stettin, Gr. Wollweberstr. 45

N.S.-Ausrüstung

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

A. Romeike
Stettin, Kl. Domstr. 21. II
Ruf 362 91

Karl Wuth
Stettin, Kohlmarkt 14
Fernspr. 213 34

Porzellan und Glas

Paul Schlegel
Stettin, Luisenstr. 9

Schuhe

Gebrüder Horst
Stettin, Paradeplatz

Franz Thiel
Stettin, Paradeplatz 8

Aus diesen Zahlen ist der schnelle Umschlag dieser Kleinkredite zu erkennen, wofür insbesondere die Erfahrungen über die Innehaltung der vorgesehenen Tilgungsraten interessieren dürften. Es hat sich gezeigt, daß durch einen geeigneten Hinweis bei der Auszahlung des Kleinkredites auf die pünktliche Erfüllung der übernommenen Rückzahlungsverpflichtungen und eine straffe Mahnkontrolle die besondere Kosten verursachende Bearbeitung von Rückständen auf ein geringes Maß beschränkt werden kann. Nach den durchgeführten Erhebungen waren in den letzten Monaten von 4359 Kleinkrediten nur 2,5 v. H. der Schuldner mit der monatlichen Tilgungsrate rückständig. Die bisherigen Ausfälle und Rückzahlungen betragen etwa 0,25 v. H. der gewährten Kleinkredite und zeigen das geringe Risiko derselben, wenn die Auswahl der Schuldner vorsichtig erfolgt und das Mahnwesen straff gehandhabt wird. Die Erfahrung hat gezeigt, daß besonders die pünktliche Mahnkontrolle außerordentlich dazu beiträgt, den Arbeitsaufwand für diese Kleinkredite in tragbarem Rahmen zu halten. Sofern zu den vereinbarten Fälligkeitstagen die monatliche Rate nicht beglichen ist, wird noch am Abend des gleichen Tages eine gebührenpflichtige Mahnung abgesandt, welcher bei Erfolglosigkeit nach drei Werktagen eine zweite Mahnung folgt.“

Daneben wurde die rentabilitätsmäßige Seite für die Gewährung der Kleinkredite so geregelt, daß die Abteilung keine besonderen Gewinne erzielen soll, jedoch die damit verbundenen Aufwendungen durch die Kreditkosten mindestens einen Ausgleich zu finden haben. Leider kann auf weitere Einzelheiten hier nicht eingegangen werden.

Auch wenn nur ein geringer Prozentsatz der aufgeführten Kredite an Gewerbetreibende gegeben wurde, bleibt für alle Fälle als Ergebnis der Darlegungen beachtenswert, daß

sich mit geeigneten betriebsorganisatorischen Maßnahmen auch bei Kleinkrediten „Aufwand und Ertrag“ in ein angemessenes wirtschaftliches Verhältnis bringen lassen und daß auch die Befürchtung zu großer Ausfälle offenbar nicht zutreffen braucht. Wenn man auch diesen Punkt z. T. mit dem großen Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger in der obigen Aufstellung erklären wollte, so sei zur Ergänzung auf die guten Erfahrungen z. B. des Förderungsdienstes des Fischeinzelhandels hingewiesen, der bei seinen Darlehen für die Errichtung neuer Fischgeschäfte oder Fischabteilungen nur ganz unwesentliche Verzögerungen in der Rückzahlung festzustellen hatte.

Was zu den Bestrebungen der Sparkassenorganisation, den gewerblichen Personalkredit und die sogenannten Verselbständigungskredite zu fördern, schon bei anderer Gelegenheit gesagt wurde, mag hier wiederholt werden: daß diese Maßnahmen nämlich ein Beispiel darstellen, wie man sich heute diesem Problem gegenüber sehr viel „offener“ einstellen kann, zumal von den kreditsuchenden Wirtschaftszweigen inzwischen wichtige betriebswirtschaftliche Maßnahmen zur Hebung und Verbesserung der Kreditwürdigkeit der einzelnen Betriebe durchgeführt worden sind.

Hauptschriftleiter und verantwortlich für den Auslandsteil: Dr. Walter Treichel (zur Zeit verreist).

Schriftleiter und verantwortlich für den Inlandsteil: Dr. Elmar Schoene (Hauptschriftleiter i. V.).

Anzeigenleiter: Willy Winkelmann.

Sämtlich Stettin, Haus der Wirtschaft, Tel.: 35341.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H. Stettin.

Druck: Fischer & Schmidt, Stettin.

Auflage dieser Ausgabe 5000. Anzeigenpreisliste Nr. 5 e.



BUCHDRUCKEREI · STEINDRUCKEREI · BUCHBINDEREI

FISCHER & SCHMIDT / STETTIN

STETTIN, GR. WOLLWEBERSTRASSE 13 · FERNRUF NR. 21665/66

Wo Sie kaufen:

Schokoladen

Erich Kilian

Geschäfte in allen
Stadtteilen Stettins und vielen
Städten Pommerns

Erich Brinkmann

Stettin, Gr. Wollweberstr. 32
Königsplatz 1

Segel und Planen

Alb. Detert

Inh. Joh. Bülow
Stettin - Silberwiese
Ruf 37330

Sport-Geräte und Bekleidungen

Gebrüder Horst

Stettin, Paradeplatz

Stoffe

Gebrüder Horst

Stettin, Paradeplatz

Strümpfe

Gebrüder Horst

Stettin, Paradeplatz

Tapeten, Linoleum

A. Dottke Nachf.

Meier & Kappelt
Stettin, Mönchenstr. 20/21

Josef Schmidt Gegr.
1815
vorm. Adolf Dittmer, Stettin,
Paradeplatz 32 | Ruf 21645

Teppiche

Gebrüder Horst

Stettin, Paradeplatz

A. Steckner

Stettin, Kl. Domstr. 11-12
Ruf 31269

Wäfdenausstattungen

C. Drucker

Stettin, Roßmarkt 4

Gebrüder Horst

Stettin, Paradeplatz

Weine und Liköre

F. Kistenmacher

Falkenwalder Str. 5
Moltkestr. 2

Werkzeuge / Maschinen

Johannes Brause

Stettin, Gr. Wollweberstr. 7
seit 1850 :: Ruf 30334

Hier fehlt
Ihre Anzeige

Hier fehlt
Ihre Anzeige


Karl Dreiling
Stettin, Augustahaus

Fernsprecher 29306 u. 36946

Grosshandel

in

Braunkohlenbriketts, Steinkohlen
Hüttenkoks, Schmiedekohlen, Grudekoks
Baumaterialien

Richard Löhcke

Stettin, Kohlmarkt 3 - Telefon 27617

General-Vertretung der **Rheinmetall** Addier-, Rechen-,
Schreib- und Fakturiermaschinen

Rückforth Weinstuben
Vorzügliche Küche
Delikatessen der Saison

STETTIN
Kaiser-Wilhelm-Denkmal
Kleine u.
große
Gedecke
Inhaber: Erich Lunow

ALBERT HESS

Parkett, Stabfußboden, Linoleum

Turnerstr. 43 **STETTIN** Fernruf 23510

Gegründet 1898

Lebrecht Weigel & Entz

STETTIN

Gegründet 1892

Grosshandlung

Alle Artikel der Toilette-Waren-Industrie
Parfümerien und Seifen

Steuertermin- u. Wirtschaftskalender für den Monat Januar 1939

(Ohne Gewähr)

1. Januar:

1. Inkrafttreten des Arbeitszeit- und Jugendschutzgesetzes.
2. Einführung des Kontenrahmens und der Buchführungsvorschriften im Einzel- und Großhandel.
3. Inkrafttreten des neuen Devisengesetzes.

5. Januar:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im Monat Dezember 1938 einbehaltene Lohnabzug ist, soweit er nicht bereits abgeführt ist, unter gleichzeitiger Einreichung der Lohnsteueranmeldung an das zuständige Finanzamt abzuführen.
2. Wehrsteuer für Lohnsteuerpflichtige. Desgl. wie vor an das zuständige Finanzamt abzuführen.
3. Bürgersteuer für Lohnsteuerpflichtige. Der im Monat Dezember 1938 einbehaltene Abzug ist an die zuständige Gemeinde abzuführen.
3. Meldepflicht der Ausfuhrgeschäfte im Dezember 1938 bei den Prüfungsstellen.

6. Januar:

Einreichung der Aufstellung über die im Monat Dezember 1938 getätigten Devisengeschäfte.

9. Januar:

Vergnügungssteuer (Pauschsteuer), und zwar für Steuerpflichtige, die für fortlaufende Veranstaltungen veranlagt sind (Stettin).

10. Januar:

1. Umsatzsteuervorauszahlung und Abgabe der Voranmeldung für Dezember bzw. für das 4. Vierteljahr 1938.
2. Beförderungssteuer für den Personenverkehr mit Kraftwagen für Dezember 1938 sowie Einreichung der Abrechnungsnachweisungen.
3. Getränkesteuer für Dezember 1938 unter gleichzeitiger Einreichung der Monatserklärung (Stettin).
4. Hundesteuer für Januar 1939 (Stettin).
5. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

16. Januar:

1. Grundsteuer
2. Hauszinssteuer
Entrichtung beider Steuern für den Monat Januar 1939.
3. Lohnsummensteuer für den Monat Dezember 1938 unter gleichzeitiger Einreichung der Monatserklärung.

20. Januar:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Die in der Zeit vom 1. bis 15. 1. 1939 einbehaltenen Beträge sind, falls sie mehr als 200,— RM. betragen, an das zuständige Finanzamt abzuführen, sonst erst am 6. Februar 1939.
2. Wehrsteuer für Lohnsteuerpflichtige. Desgl. wie vor an das zuständige Finanzamt abzuführen.
3. Beförderungssteuer für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen für den Monat Dezember 1938 sowie Einreichung der Abrechnungsnachweisungen.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

31. Januar:

Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

Außerdem sind von den in Betracht kommenden Betrieben anzumelden bzw. zu entrichten:

5. 1. Anmeldung der steuerpflichtigen Salzmenzen Dezember 1938.
10. 1. Anmeldung der steuerpflichtigen Fettmenzen Dezember 1938.
14. 1. Entrichtung der Werbeabgabe für Werbeeinnahmen Dezember 1938.
16. 1. Entrichtung der Börsenumsatzsteuer Dezember 1938.
23. 1. Entrichtung der Fettsteuer (außer Margarine) für November 1938.
25. 1. Entrichtung der Fettsteuer (für Margarine) für Dezember 1938.
25. 1. Entrichtung der Biersteuer für November 1938.
27. 1. Entrichtung der Salzsteuer für Dezember 1938.
31. 1. Entrichtung der Zuckersteuer für Dezember 1938.