

Union Action-Gesellschaft für See- und Fluss- Versicherungen in Stettin

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Gauger & Schünke

Grösste Automobil-Reparatur-Anstalt Stettins

Vertragswerkstatt für Hansa-
Loyd, Hansa und Studebaker
Reparaturen an Kraftfahrzeugen aller Art

STETTIN

Sannestr. 12a (Galgwiese)

Fernsprecher Nr. 31485

Tag- und Nachtdienst ohne Unterbrechung
Bearbeiten und Ausschleifen von Zylindern
mit neuesten amerikan. Maschinen, Ventile-
schleifen nach der Black & Decker-Methode

Auto-Hilfe / Abschleppdienst

1528-FELDMÜHLE-1528
SPECIAL-BANK-POST

*Ein
charaktervolles
Papier*

von suggestiver Werbewirkung ist
**FELDMÜHLE
SPECIAL-BANK-POST**
durch seine vornehme Gediegenheit, seinen
Klang und Griff, seine Gebrauchstüchtigkeit
als Schreib- und Druckpapier.
Verlangen Sie das Angebot Ihres Papier-
Großhändlers oder Druckers.

FELDMÜHLE

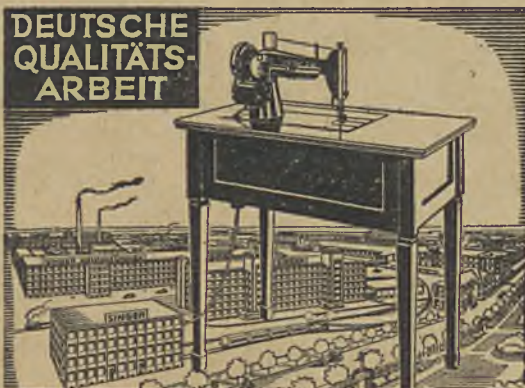
PAPIER- U. ZELLSTOFFWERKE AKT.-GES. STETTIN

Augustasträße 16
(Nahe Polizeipräsidentium)

Auto- Grote

Barnimstraße 22
(Gabelung Berlin-Pasewalk)

**DEUTSCHE
QUALITÄTS-
ARBEIT**



SINGER NÄHMASCHINEN FABRIK WITTENBERGE BEZ. POTSDAM

SINGER

Haushalt-Nähmaschinen
IN ALTBEWÄHRTER GÜTE

Weitestgehende
Zahlungserleichterungen
Mäßige Monatsraten

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESellschaft
SINGER LÄDEN ÜBERALL

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstraße 7
Barth, Lange Straße 50
Belgard (Persante), Karlstraße 27
Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
Bublitz, Poststraße 144
Bütow, Lange Straße 68
Demmin, Luisenstraße 28
Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7
Greifswald, Lange Straße 15
Köslin, Bergstraße 1
Kolberg, Kaiserplatz 6
Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57
Lauenburg i. Pom., Stolper Straße 38
Neustettin, Preußische Straße 2
Pölitz, Baustraße 7
Polzin, Brunnenstraße 17
Pyritz, Bahnerstraße 50
Rügenwalde, Lange Straße 32
Rummelsburg i. Pom., Gr. Kirchenstr. 7
Schivelbein, Steintorstraße 24
Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3
Stettin, Gießereistraße 23
Stettin, Breite Straße 58
Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
Stralsund, Apollonienmarkt 7
Swinemünde, Färberstraße 5
Treptow a. Rega, Kurze Marktstr. 5
Wolgast, Wilhelmstraße 4

Östsee-Handel

*Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland*

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin.

des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, beurlaubt, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil H. Jaeger, alle in Stettin.

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Für nicht erbetene Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Nr. 4

Stettin, 15. Februar 1931

11. Jahrg.

Zur Frage der Kraftfahrzeugsteuerreform.

Von Dr. Curt Hoffmann, Stettin.

Bei der Beratung des jetzt noch geltenden Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Dezember 1927 stimmte der Reichstag der Beibehaltung der Pauschalsteuer zwar zu, ersuchte jedoch die Regierung, „eine Denkschrift über die Ausführung und die Wirkungen des Gesetzes vorzulegen, die insbesondere Ausführungen über den finanziellen Ertrag, die Entwicklung der Automobilindustrie unter der Herrschaft des Gesetzes, seine Einwirkung auf die Wegebenutzung und die Wegeunterhaltung sowie die technischen und sonstigen Möglichkeiten eines Aufbaues der Steuer auf anderer Grundlage (Brennstoff, Reifen, zurückgelegte Wegestrecke usw.) enthalten soll“. Die Geltungsdauer des Kraftfahrzeugsteuergesetzes wurde deswegen bis zum 1. 4. 1931 befristet.

Diese Denkschrift hat der Reichsfinanzminister Mitte Dezember 1930 dem Reichstag vorgelegt und Anfang Januar 1931 den in seiner Denkschrift angekündigten „Gesetzentwurf zur Aenderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes“ dem Vorläufigen Reichswirtschaftsrat zur Begutachtung vorgelegt. Aus dem Entwurf geht hervor, daß die bisherige Form der Besteuerung, abgesehen von geringfügigen Aenderungen im Detail bestehen bleiben soll. Vorgesehen ist jedoch eine Erhöhung der Steuersätze für Lastwagen, soweit sie Anhänger mitführen, um $\frac{1}{10}$ für einen, um $\frac{1}{5}$ für zwei oder mehr Anhänger. Bei Zugmaschinen und bei elektrisch oder mit Dampf angetriebenen Fahrzeugen soll der Steuersatz von 15 auf 20 RM je 200 kg Eigengewicht erhöht werden.

Zu der Frage der Kraftfahrzeugsteuerreform hat auch die Steuerkommission des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs in einer Denkschrift Stellung genommen.

Trotz umfangreicher Diskussion ist die Frage nach dem Zweck der Besteuerung, ob also der Straßenbau aus der Automobilsteuer zu finanzieren

sei, oder ob die Wegeunterhaltung als eine allgemeine Pflicht des Staates aus der Gesamtheit der Staatseinnahmen zu finanzieren sei, noch nicht geklärt worden. Wenn auch die Denkschrift der Reichsregierung diese Frage unbeantwortet läßt und mehr die technischen Möglichkeiten einer Neuregelung der Kraftfahrzeugbesteuerung behandelt, läßt doch der Umstand, daß sie an vielen Stellen die erforderlichen Aufwendungen für Straßenbau und Straßenunterhaltung als Maßstab für das wünschenswerte Aufkommen aus der Automobilsteuer wählt, den Schluß zu, daß sie in Zukunft als Zwecksteuer gewertet werden soll. Demgegenüber spricht sich die Denkschrift des A. D. A. C. im III. Abschnitt, der sich mit den „Grundlagen der Steuerreform“ beschäftigt, grundsätzlich dahin aus, „daß ein Allgemeininteresse des Staates an der Erhaltung und dem Ausbau des Straßennetzes besteht und deshalb die hierfür aufzuwendenden Mittel grundsätzlich aus dem allgemeinen Steueraufkommen zu entnehmen sind.“ Die Denkschrift des A. D. A. C. führt ferner aus, daß angesichts der schlechten Finanzlage des Reiches eine Sonderbesteuerung der Kraftfahrzeuge nicht zu beseitigen sein wird, und bezeichnet, nachdem nun einmal die Kraftfahrzeugsteuer von der Regierung als reine Zwecksteuer zur Beschaffung von Geldmitteln für Straßenbauzwecke betrachtet wird, als einzig gerechte Steuerart die Besteuerung, die auf den Benutzungsgrad und die spezifische Straßenbeanspruchung Rücksicht nimmt. Das ist einzig und allein die Verbrauchssteuer, auch Proporzsteuer genannt. Dieser Besteuerungsform sei auch deswegen der Vorzug zu geben, weil die Beibehaltung einer Pauschalsteuer als Teilsteuer die Möglichkeit biete, gewisse, aus volkswirtschaftlichen Gründen notwendige Ausgleichs zu gewähren, so z. B. für Kleinkrafträder, Droschken, Omnibusse und Altkraftfahrzeuge.

Die Vorschläge für eine Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer laufen hauptsächlich auf Steuerarten hinaus, die die tatsächliche Automobilbenutzung als Steuermaßstab berücksichtigen. In erster Linie sind hier zu nennen die Besteuerung der Bereifung, der zurückgelegten Kilometer und der Betriebsstoffe. Die Denkschrift der Regierung lehnt die Kilometersteuer auf Grund eines auszugewiesene wiedergegebenen Berichts des Prof. Dr. Ing. Becker ab, weil es „noch kein Hilfsmittel gibt, welches die Messung der gefahrenen Strecke als Grundlage einer Kraftfahrzeugbesteuerung steuertechnisch einwandfrei und automobiltechnisch komplikationsfrei ermöglicht“. Auch die Reifensteuer ist nach der Denkschrift keine Grundlage für eine gerechte Steuer, weil der Reifenverbrauch sehr vielen Zufälligkeiten unterworfen sei. Kann man der Denkschrift hinsichtlich ihrer Stellungnahme zu der Durchführbarkeit der Kilometersteuer folgen, so wird man ihrer Ablehnung der Reifensteuer nicht ohne weiteres beipflichten können. Denn die Reifensteuer gibt die Möglichkeit, über die gefahrenen Kilometer hinaus auch die spezifische Wegebeanspruchung des Kraftfahrzeuges zu erfassen. Zuzugeben ist allerdings, daß der in einem Bezirk mit schlechten Straßen wohnhafte Kraftfahrer infolge der höheren Reifenabnutzung unbilligerweise steuerlich belastet werden würde. Bei einer zweckmäßigen Ansetzung der in der Reifensteuer gegebenen Möglichkeiten wird sich jedoch eine Erhöhung der Betriebsstoffsteuer, über die später noch zu sprechen sein wird, über das heutige Maß hinaus vermeiden und die erforderliche Senkung der Pauschalsteuer durchführen lassen. Der Forderung der Denkschrift des A. D. A. C., daß die Reifensteuer nur als Mittel anzusehen ist, um andere Steuern in erträglichen Grenzen zu halten, und nicht als Zusatzsteuer zwecks Steigerung des Gesamtaufkommens eingeführt werden darf, muß selbstverständlich zugestimmt werden.

In der Frage der Betriebsstoffbesteuerung nimmt die Denkschrift der Regierung ebenfalls einen ablehnenden Standpunkt ein, obwohl für diese Steuerform mancherlei Umstände sprechen. In erster Linie ist zu beachten, daß mit dem Betriebsstoffverbrauch die tatsächliche Wegebenutzung sehr genau erfaßt werden kann, so daß die Verpflichtung zur Entrichtung der Steuer in Wechselbeziehung zur Wegeunterhaltungspflicht gebracht wird, der Charakter einer Zwecksteuer also durchaus gewährt sein würde. Ferner zeichnet sich diese Steuerart durch ihre Unmerklichkeit aus, was bei der Pauschalsteuer trotz der erlaubten vierteljährlichen Ratenzahlungen nicht in ähnlichem Maße der Fall ist. Gegen die Betriebsstoffsteuer führt die Denkschrift der Regierung an, daß sich aus der Menge des verbrauchten Betriebsstoffes der Umfang der Benutzung eines Kraftfahrzeuges und damit die Wegeabnutzung auch nicht einwandfrei ermitteln lasse, da besondere Umstände, wie ungünstiges Gelände, schlechte Straßen etc. einen stärkeren Verbrauch bedingen und diese Art der Besteuerung bei gewissen Arten von Kraftfahrzeugen zu einer steuerlichen Benachteiligung führe, die wirtschaftlich untragbar werden könne. Dies gelte in erster Linie für die gewerblichen Kraftfahrzeuge. Weiterhin würden die Wenigfahrer, d. h. die Luxusfahrer,

von der Steuer am wenigsten betroffen. Dieses letzte Argument kann auf keinen Fall ausschlaggebend sein, da man dem Grundsatz einer im Hinblick auf die Straßenabnutzung gerechten Besteuerung des Kraftfahrzeugverkehrs nicht Rechnung tragen würde. Sinn hätte dieses Argument nur, wenn man eine Luxussteuer auf Automobile erheben wollte. Die größten Bedenken sieht die Denkschrift der Regierung jedoch auf steuertechnischem Gebiet. Die Abgrenzung der steuerbaren Stoffe sei schwierig, da die für Kraftfahrzeuge brauchbaren Betriebsstoffe auch für viele andere Zwecke verwendet werden können und selbst die einzelnen Kraftfahrzeugarten verschiedenartige Betriebsstoffe verwenden. Von einer allgemeinen Betriebsstoffsteuer würden selbst solche Kreise betroffen, die mit der Straßenabnutzung nichts zu tun haben, so daß die Einführung eines Ueberwachungsdienstes notwendig würde, der sich auf die von der Steuer frei bleibenden Betriebe zu erstrecken habe. Mit einem derartigen Ueberwachungsdienst sei ein großer Verwaltungs- und Kostenaufwand verknüpft, ohne daß eine Garantie gegen Steuerhinterziehungen gegeben sei. Diese Argumente der Regierung sind jedoch nur bedingt richtig und lassen erkennen, daß das Finanzministerium größere Schwierigkeiten sieht, als in Wirklichkeit vorhanden sein dürften. Bei einer höheren Besteuerung der Betriebsstoffe, die jedoch bei einer Verminderung der Pauschalsteuer nicht unbedingt erforderlich zu sein braucht, müßte allerdings ein Erstattungssystem eingeführt werden, bei dem der Verbraucher die Beweislast hätte, wenn er Steuerfreiheit für die nicht zu Transportzwecken verwendeten Betriebsstoffe beansprucht. Ferner ist zu beachten, daß ein Ueberwachungsdienst die Errichtung neuer Behörden nicht unbedingt notwendig macht, da die für diesen Dienst in Betracht kommenden Organe in der Verkehrspolizei, Gewerbe- polizei usw. heute bereits in durchaus genügender Form vorhanden sind.

Mit der Frage der zweckmäßigsten Besteuerungsart befaßt sich auch die Denkschrift des A. D. A. C., die in einem „Auswirkung verschiedener Steuersysteme“ überschriebenen Abschnitt durch Darstellungen rechnerischer Ergebnisse in graphischer Form die bei verschiedenen neuen Steuersystemen und -Kombinationen auftretenden Steuerquoten und Äquivalente anführt. Diesen Arbeiten wurden die Ergebnisse einer bei den A. D. A. C. Mitgliedern veranstalteten Rundfrage zugrundegelegt, durch die die Möglichkeit geschaffen wurde, an Hand umfangreichen, aus der Praxis stammenden Zahlenmaterials Durchschnittswerte zu errechnen. Als wichtigstes Ergebnis der Untersuchung dieses Abschnittes der A. D. A. C.-Denkschrift muß der Nachweis gelten, daß beim Ersatz der heutigen Hubraumsteuer durch andere Steuerarten die Kraftstoffsteuer nur in Form einer Teilststeuer herangezogen werden kann; als Höchstmaß für eine Kraftstoffsteuer, welche untragbare Belastungen einzelner Fahrzeuggattungen und -betriebe vermeiden will, kann nur ein Satz von 6 Pfg. je Liter gelten.

Eine besondere Stellung bei der Kraftfahrzeugsteuerreform nimmt das Problem der Altwagenbesteuerung ein. Die Denkschrift der Regierung lehnt den vom Reichswirtschaftsrat gemachten Vor-

schlag, die Pauschalsteuer für gebrauchte Wagen fünf Jahre nach ihrer erstmaligen Inbetriebnahme um 50 % zu ermäßigen, ab hauptsächlich mit dem Hinweis, daß das Maß der Wegeabnutzung bei neuen und gebrauchten Wagen das gleiche sei, und daß deswegen bei einer Zwecksteuer eine Staffelung der Steuersätze nicht zu empfehlen sei. Auch die Denkschrift der A.D.A.C.-Steuerkommission setzt sich mit diesem Problem auseinander und tritt, ähnlich wie der Reichswirtschaftsrat, dafür ein, daß bei Beibehaltung einer Pauschalsteuer, gleichgültig in welcher Form, eine steuerliche Schonung der Altwagen wünschenswert sei, da durch solche Steuermaßnahmen die Wirtschaft sehr leicht gefördert werden könnte. Jeder Käufer wird an Stelle eines gebrauchten Wagens, der neben vielen Reparaturen auch noch hohe Steuerunkosten verursacht, entweder einen neuen entsprechend kleineren Wagen kaufen oder aber, wie es in der Regel der Fall sein wird, gar keinen Wagen.

Das Ergebnis der A.D.A.C.-Denkschrift ist in zehn Thesen zusammengefaßt, deren erste und wichtigste grundsätzlich jede Sonderbesteuerung des Kraftverkehrs ablehnt, weil nicht der Kraftverkehr Nutznießer der Straße, sondern umgekehrt die Allgemeinheit Nutznießer des Kraftverkehrs sei. Für den Kraftverkehr wird die Fürsorge und der Schutz der Allgemeinheit in gleicher Weise wie für die Deutsche Reichsbahn gefordert. Ist eine Sonderbesteuerung der Kraftfahrt jedoch unvermeidbar, so muß die Möglichkeit gegeben sein, den Vorsprung anderer Länder einzuholen und den kulturellen und wirtschaftlichen Fortschritt des deutschen Volkes zu fördern. Alle Straßenbenutzer-Sondersteuern müssen restlos dem Straßenbau zugute kommen. Eine Sonderbesteuerung der deutschen Kraftfahrt zugunsten anderer Erwerbszweige und Volks-

teile, wie sie im Spritzwang bereits vorliegt, wird als ungerecht und unerträglich bezeichnet. Werden Sondersteuern erhoben, dann müssen auch alle Straßenbenutzer zu Sondersteuern herangezogen werden. Mit tunlicher Beschleunigung sind die bisherigen Besitzsteuern für Kraftfahrzeuge weitgehend in Verbrauchssteuern umzuwandeln. Der für das deutsche Straßenwesen jährlich erforderliche Geldbedarf muß begrenzt werden und eine finanzielle und technische Zentralisation und Rationalisierung des deutschen Straßenwesens erfolgen. Der Rechtsanspruch der Straßenbenutzer auf zweckmäßige und verkehrssichere Straßen wird betont, besonders jedoch für den Fall, wenn sie Sonderbeiträge leisten.

Das sind in kurzen Worten die hauptsächlichsten Forderungen der zehn Thesen der A.D.A.C.-Steuerkommission, die stets richtunggebend bleiben werden. Die Denkschrift der A.D.A.C.-Steuerkommission ist eine großzügig angelegte Arbeit, an der man wegen ihres reichhaltigen Quellenmaterials bei der bevorstehenden Beratung über die Steuerreform nicht wird vorübergehen können. Sie bietet aber nicht nur Quellenmaterial für jegliche Steuerreform und bringt bisher nicht vorhandene zahlenmäßige Unterlagen für die Auswirkung der verschiedensten Steuersysteme, sondern sie leistet auch nicht zu unterschätzende Aufklärungsarbeit. Weiter behandelt sie mehr oder weniger eingehend auch die Probleme, von deren baldiger und befriedigender Lösung das Schicksal der deutschen Kraftfahrt abhängt. Auf diese Probleme kann leider, so interessant sie auch sein mögen, im Rahmen dieses Aufsatzes nicht eingegangen werden. Ein Teil aller dieser Probleme ist auch die Steuerreform, die so gestaltet werden muß, daß eine zum Wohle der deutschen Volkswirtschaft gedeihliche Entwicklung des deutschen Kraftfahrwesens gewährleistet ist.

Die Leipziger Messe als Förderer des Stettiner Handels- und Seeverkehrs.

Von Dr. Oskar Starke, Leipzig.

Durch seine natürliche Lage in der Mitte der deutschen Ostseeküste und seine ausgezeichneten rückwärtigen Verbindungen ist Stettin dazu bestimmt, den Ausgangspunkt für den deutschen Handel vor allem nach den um die Ostsee herum gelegenen Ländern zu bilden. Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Sowjetrußland und Danzig sind die wichtigsten Länder, nach denen von Stettin aus deutsche Waren exportiert und von denen aus über Stettin Rohstoffe, agrarische Erzeugnisse und Lebensmittel anderer Art direkt nach Deutschland eingeführt werden.

Da nach den eben genannten Ländern ungefähr ein Achtel unseres gesamten Exportes geht, ist damit die Bedeutung dieser Absatzgebiete für die hochentwickelte deutsche Industrie gegeben.

Die Statistik weist aus, daß rund drei Fünftel des gesamten Güterausfuhrverkehrs in den Ostseehäfen über Stettin gehen und zwar rund 1,52 Mill. to im Jahre 1929*) gegenüber 0,64 Mill. to über Königsberg—Pillau und 0,57 Mill. to über Lübeck. Daraus ergibt sich die Bedeutung Stettins für den deutschen Handel mit den Ostseestaaten. Stettin ist das Tor, welches die deutsche Industrie durchschreiten muß, um mit den nordischen Ländern Handelsbeziehungen anknüpfen zu können.

Da das unmittelbare Hinterland von Stettin nur schwach industrialisiert ist, sind die Liefergebiete für die Exportgüter, die über Stettin ins Ausland wandern, in größerer

Entfernung zu suchen. In Frage kommen vor allen Dingen die schlesischen, sächsischen und mitteldeutschen Industriegebiete, die durch natürliche und künstliche Wasserstraßen über gute Verbindungen zu den Stettiner Häfen verfügen.

Ungefähr in der Mitte dieses Liefergebietes liegt Leipzig, das schon seit dem Mittelalter durch enge wirtschaftliche Beziehungen mit Stettin verknüpft ist. Leipzig, das durch seine Messen seit jeher für das Ausland der Repräsentant der deutschen Industriegewirtschaft ist, hat schon seit Jahrhunderten Stettin als Ausfuhrhafen für die nordischen Länder in Anspruch genommen, und die Beziehungen zwischen Leipzig und Stettin sind stets außerordentlich eng geblieben, obgleich die wirtschaftlichen Verhältnisse im Laufe der Jahrhunderte mannigfache Veränderungen erfahren haben. Wie in früheren Jahrhunderten, so kommen auch heute noch die Einkäufer aus den Ostseeländern regelmäßig zur Leipziger Messe, um die von rund 10 000 Fabrikanten aller Branchen vorgeführten Maschinen, Werkzeuge und Fertigerzeugnisse zu studieren und, entweder direkt oder durch Vermittlung ihrer Einkaufshäuser, bei deutschen Firmen einzukaufen.

Vergleicht man bei den einzelnen Ländern die Zahlen der Einkäufer, die Leipzig besuchen, mit denen der gesamten deutschen Ausfuhr nach diesen Ländern, so ergeben sich sehr interessante Parallelen.

So zählte die Leipziger Frühjahrsmesse 1930:

1170	Besucher aus	Dänemark
1250	„	„ Schweden
440	„	„ Norwegen

*) 1,86 Mill. to im Jahre 1930.

260	Besucher aus	Lettland
240	"	"
220	"	"
210	"	"
60	"	"
		Estland.

Diese Länder erscheinen, geordnet nach dem Wert unserer Ausfuhr im Jahre 1929, fast in der gleichen Reihenfolge und zwar:

Dänemark	mit	483,3	Mill. RM.
Schweden	"	475,7	" "
Norwegen	"	226,6	" "
Finnland	"	188,2	" "
Lettland	"	94,7	" "
Danzig	"	82,0	" "
Litauen	"	56,0	" "
Estland	"	41,1	" "

Es zeigt sich also die überraschende Tatsache, daß zwischen den Besucherzahlen und unserer Ausfuhr nach den einzelnen Ländern eine sehr weitgehende Parallelität besteht, die ein Beweis dafür ist, wie stark die Leipziger Messe die Richtung und Intensität unseres Exportes beeinflußt.

Auch die Statistik der über Stettin nach den Ostseeländern gehenden Exporte zeigt ungefähr das gleiche Bild, das sich sicherlich mit den Ergebnissen der vorhin angeführten Statistiken genau decken würde, wenn man die Ausfuhr von Lebensmitteln und Halbfabrikaten, die auf der Leipziger Messe nur in geringem Umfang zur Schau gestellt werden, ausschalten würde.

Diese Statistiken und ihre nachgewiesene Parallelität sind aber fernerhin auch ein Beweis für die Bedeutung, welche der Leipziger Messe als Förderer des Handels- und Seeverkehrs in Stettin zukommt. Leipzig ist gewissermaßen der Propagandist für Stettin, der zweimal in jedem Jahr mit großer Eindringlichkeit in den Ostseeländern für die deutschen Erzeugnisse wirbt; eine Werbung, die letzten Endes Stettin in ganz besonderem Maße zugute kommt.

Die Erfolge dieser Werbung können wieder durch die Statistik belegt werden. Vergleichen wir die Frühjahrsmesse 1925 mit derjenigen 1930, so zeigt sich überall eine sehr starke Erhöhung der Zahl der Einkäufer; sie stiegen:

bei Dänemark	von	350	auf	1170
" Schweden	"	400	"	1250
" Norwegen	"	200	"	440
" Lettland	"	130	"	260
" Danzig	"	140	"	240
" Litauen	"	120	"	220
" Finnland	"	70	"	210
" Estland	"	35	"	60

Es bedarf keines Beweises, daß der deutsche Export nach den Ländern an der Ostsee umso größer wird, je mehr die Importeure fremder Länder für einen Besuch der Leipziger Messe gewonnen werden, da die unvergleichliche und alle Branchen umfassende Musterschau in Leipzig viel intensiver für die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie spricht, als eine Werbung, die auf schriftlichem Wege oder durch Reisende und Vertreter durchgeführt wird.

Nur durch die in Leipzig angewandte Methode ist es zu erklären, daß beispielsweise Deutschland der größte Maschinenlieferant für Skandinavien ist. Fast alle Maschinen, die für die skandinavischen Länder geliefert werden, werden über Stettin an ihren Bestimmungsort gebracht.

Diese engen wirtschaftlichen Beziehungen, die Leipzig und Stettin miteinander verbinden, machen es verständlich, wenn man sich in Stettin für die wirtschaftliche Propaganda, die von Leipzig aus in den Ostseeländern durchgeführt wird, sehr lebhaft interessiert, denn der Erfolg einer solchen Propaganda kommt zahlenmäßig auch im Güterverkehr des Stettiner Hafens zum Ausdruck. Wenn die Gesamt-Güterausfuhr in Stettin im Laufe von drei Jahren um mehr als 50% — und zwar von 1,048 Mill. to im Jahre 1927 auf 1,522 Mill. to im Jahre 1929 — gestiegen ist, so darf ein Teil dieses Erfolges zweifelsohne der rührigen Propaganda der Leipziger Messe für den Absatz deutscher Erzeugnisse in den um die Ostsee herum gelegenen Ländern zugute geschrieben werden. Er erklärt auch, warum Stettiner Firmen das Interesse für die Leipziger Messe durch ihren Besuch zum Ausdruck bringen, denn auch als Vermittler für den Handel nach den Ostseeländern spielt Stettin eine nicht zu unterschätzende Rolle. Der ausländische Importeur kann

Iduna-Germania

Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft

BERLIN SW 68, Charlottenstr. 82



Germania-Iduna

Lebens - Versicherungs - Aktiengesellschaft

STETTIN, Paradeplatz 16

Aktienkapital: 16 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen

rd. **58 Millionen RM.**

Vorhandene Garantiemittel

rd. **150 Millionen RM.**

Gesamtbestand in der Lebensversicherung

rd. **675 Millionen RM.**

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,

Kraftfahrzeug-,

Feuer-, Einbruchdiebstahl-,

Aufruhr-

Versicherungen

Vertretungen in allen größeren Orten.

mit Recht verlangen, daß die deutsche Firma, an die er sich wendet, sein Vertrauen dadurch rechtfertigt, daß sie ihn über die Leistungen aller maßgebenden deutschen Lieferanten eingehend orientieren kann. Diese Unterrichtung gewinnt man aber am bequemsten und billigsten auf der Leipziger Messe, an der sich alle für den Export in Frage kommenden deutschen Firmen beteiligen. Die am 1. März beginnende Leip-

ziger Frühjahrsmesse, die am 7. März für die Mustermesse und am 11. März für die Große Technische Messe und Baumesse schließt, wird, wie schon jetzt die Anmeldungen aus allen Ländern an der Ostsee zeigen, ein ganz besonderes Interesse finden, so daß wir hoffen dürfen, daß die Ausfuhrstatistik nach diesen Ländern sich in den nächsten Monaten weiterhin günstig entwickeln wird.

Der Steffiner Hafenverkehr im Januar 1931.

Im Monat Januar 1931 betrug der seewärtige Schiffs-
eingang insgesamt 241 Schiffe mit 354 216 cbm NR. Hiervon
führten 170 Schiffe die deutsche, 31 die dänische, 2 die
finnische, 6 die holländische, 4 die lettische, 4 die memeler,
7 die norwegische, 14 die schwedische, je 1 Schiff die eng-
lische, japanische und russische Flagge.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche
Häfen 70, Belgien 10, Danzig 13, Dänemark 61, England 10,
Estland 6, Finnland 5, Holland 16, Lettland 8, Memel 8,
Mittelmeerhäfen 2, Norwegen 5, Ostasien 2, Polen 4, Ruß-
land 2, Schweden 19 Schiffe.

Der seewärtige Schiffsaustritt betrug im Monat Januar
1931 237 Schiffe mit 335 491 cbm NR, von denen 158 Schiffe
die deutsche, 32 die dänische, 2 die finnische, 7 die hollän-
dische, 3 die lettische, 5 die memeler, 10 die norwegische,
17 die schwedische, je 1 Schiff die englische, japanische und
russische Flagge führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche
Häfen 66, Belgien 7, Dänemark 61, Danzig 8, England 6,

Estland 3, Finnland 9, Holland 20, Lettland 15, Memel 12,
Polen 6, Rußland 2, Schweden 22 Schiffe.

Umgeschlagen wurden im Monat Januar 1931 insgesamt
219 000 to, und zwar

a) im Eingang	83 000 to
davon entfielen auf	
Phosphate	14 000 to
Sojabohnen	14 000 to
Kohlen	9 000 to
Erze	5 000 to
Eisen	4 000 to
Heringe	3 000 to
b) im Ausgang	136 000 to
Getreide	34 000 to
Düngemittel	10 000 to
Kohlen	9 000 to
Koks	8 000 to
Zucker	4 000 to
Papier	3 000 to
Briketts	2 000 to

Polens Kampf mit den deutschen Seehäfen.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

Die Entstehung des polnischen Ostseehafens Gdingen
hat nicht nur das Kräfteverhältnis aller Ost- und Nordsee-
häfen verschoben, sondern ebenso den Konkurrenz-
kampf der einzelnen Seehäfen untereinander ganz wesentlich
verschärft. Aus dem Ausbau des Gdinger Hafens spricht
nicht allein der konsequente Willen des polnischen Staates,
sich auf diesem Wege seine Seemachtstellung zu festigen
und seinen Außenhandel von den übrigen Seehäfen zu
emanzipieren, vielmehr ist der polnischen Seehafenpolitik auch
die Absicht eigentümlich, Gdingen zu einem Welthafen erster
Ordnung zu machen, der nicht allein den Transportinteressen
der nationalen Volkswirtschaft dienstbar ist, sondern auch
im Güterverkehr der anderen, insbesondere der Balkanländer,
eine entscheidende Rolle zu spielen hat. Diese Zielsetzung
der polnischen Handelspolitik hat sich vorerst nur teilweise
verwirklichen lassen. Aber das bisher Erreichte ist umso
bemerkenswerter, als ja der polnische Hafen ein Produkt erst
der allerletzten Zeit ist. Das beweist umgekehrt nur, mit
welcher Zähigkeit und Energie Polen sein Ziel zu verwirk-
lichen sucht, sich als Seemacht möglichst rasch Geltung zu
verschaffen.

Unmittelbarer Nutznießer dieser Seemachtspolitik war
und ist z. T. auch heute noch der Danziger Hafen. Seine
Umschlagsziffer stieg beträchtlich, so lange Gdingen im Aus-
bau begriffen, der größte Teil des auswärtigen Güterver-
kehrs aber schon vom Schienen- auf den Seeweg abgeleitet
war. Mehr und mehr stellte sich indessen heraus, daß Polen
den Danziger Hafen nur als Mittel zum Zweck benutzt,
nämlich dem nationalpolnischen Seehafen Gdingen von vorn-
herein eine breite Basis zu sichern. Welche Formen in-
zwischen der Konkurrenzkampf zwischen diesen zwei, der
polnischen Volkswirtschaft dienstbaren Seehäfen angenommen
hat, braucht hier nicht erörtert zu werden, genug, daß
Gdingen schon jetzt dem Danziger Konkurrenzhafen den
Rang streitig macht.

Daß sich die Ablenkung des polnischen Güterverkehrs
nach seinen Hafenplätzen in erster Linie in den
deutschen Ost- und Nordseehäfen widerspiegeln mußte,
liegt umso näher, als die jetzt polnischen Gebietsteile
früher das Hinterland der deutschen Häfen darstellten. Im
Laufe der letzten Jahre sind nun grundsätzliche Wandlungen
eingetreten, deren Charakter hier darzulegen ist. Dabei er-
gibt sich nämlich, daß die Beteiligung der deutschen Häfen
an der seewärtigen Wareneinfuhr Polens wenigstens im
absoluten Verhältnis gesehen zunächst noch steigt, während

umgekehrt die polnische Güterausfuhr das Bestreben zeigt,
sich unter Ausschaltung der deutschen Häfen nach Danzig-
Gdingen zu orientieren. In welchem Verhältnis der see-
wärtige Außenhandel Polens zur gesamten Warenein- und
-ausfuhr steht und in welchem Maße die polnischen sowie
die deutschen Häfen an diesem Güterverkehr teilnehmen,
geht für die Jahre 1926—1929 aus folgenden Ziffern hervor:

	1926	1927	1928	1929
Polens Außenhandel in 1000 to	24 742	25 259	25 589	26 126
davon seewärts um- geschlagen:				
a) über die eigenen Häfen in 1000 to	6 715	8 793	10 443	11 124
in %	27,1	34,8	40,8	42,6
b) über die deutschen Häfen in 1000 to	5 090	1 049	1 037	?
in %	20,6	4,2	4,0	?

Bei einer absoluten Steigerung des polnischen Außen-
handels fällt vor allen Dingen die starke Zunahme des
Warenumschlags über die eigenen Häfen Danzig-Gdingen
bei gleichzeitigem außerordentlich starken Abgleiten des
Anteils deutscher Häfen in die Augen. Was zunächst die
polnische Ausfuhr betrifft, so hat sie sich in immer stärkerem
Ausmaße von den deutschen Häfen emanzipiert, um die
Schwerkraft des Umschlagsvolumens auf die eigenen Häfen
zu verlegen. Bei Aufteilung dieser Ausfuhr auf die eigenen
und die deutschen Seehäfen würde sich folgendes charakte-
ristische Zahlenbild ergeben:

	Polens Gesamtausfuhr	davon über eigene deutsche Häfen
1926 in 1000 to	22 304	6 074
in %	100,0	27,2
1927 in 1000 to	20 356	7 269
in %	100,0	35,7
1928 in 1000 to	20 424	8 520
in %	100,0	41,7
1929 in 1000 to	21 038	9 136
in %	100,0	43,4

Obwohl sich die polnische Gesamtausfuhr des Jahres
1929 in Gegenüberstellung zu 1926 verminderte, stieg die An-
teilsquote der eigenen Seehäfen an dieser Ausfuhr von 27,2%
im Jahre 1926 auf 43,4% im Jahre 1929. Ganz anders ver-
hält es sich dagegen beim polnischen Umschlagsverkehr über

die deutschen Häfen. Der scharfe Rückgang, wie er 1927 in Erscheinung tritt, erklärt sich daraus, daß die deutschen Häfen im Jahre 1926 in hohem Maße an der polnischen Steinkohlenausfuhr (4040 Taus. to) teilnahmen, die in den darauffolgenden Jahren schon in Fortfall kam. Aber auch unabhängig davon läßt sich eine Abnahme des polnischen Umschlags über die deutschen Häfen nicht verkennen.

Einen anderen Charakter wiederum hat die seewärtige Wareneinfuhr Polens. Ganz allgemein zeigt sie einen ständigen Aufstieg, der sich naturgemäß in erster Linie im Umschlag der eigenen Häfen widerspiegelt. Beim polnischen Warenbezug haben sich jedoch die deutschen Konkurrenzhäfen nicht in so hohem Umfange ausschalten lassen wie bei der Ausfuhr. Das erklärt sich z. T. aus der überragenden Vermittlerrolle des deutschen Ueberseehandels im Verkehr der auswärtigen Exporteure mit der polnischen Industrie. Absolut gesehen nimmt also die polnische Einfuhr über die Seehäfen Deutschlands zu, im Verhältnis zur seewärtigen Gesamteinfuhr aber kommt auch hier ein fortdauernder Rückgang zum Ausdruck, was folgende Ziffern zeigen:

		Polens Gesamteinfuhr	davon über eigene Häfen	deutsche
1926	in 1000 to	2438	641	175
	in %	100,0	26,3	7,2
1927	in 1000 to	4903	1524	289
	in %	100,0	31,1	6,4
1928	in 1000 to	5165	1922	306
	in %	100,0	37,2	5,9
1929	in 1000 to	5087	1988	?
	in %	100,0	39,1	?

Nach dieser allgemeinen Charakteristik des polnischen Außenhandels wird zunächst die Frage zu prüfen sein, welche deutschen Häfen in der Hauptsache am seewärtigen Güterumschlag Polens mitwirken bzw. welche polnischen Gebietsteile nach den deutschen Seehäfen gravitieren. Auch hier wird die Ausfuhr von der Einfuhr zu trennen sein, da ja beide Positionen durchaus abweichende Tendenzen ergeben haben. Von der Ausfuhr Polens über die deutschen Häfen ausgehend läßt sich ihr Umfang durch folgende Ziffern in 1000 to charakterisieren:

Polens seewärtige Ausfuhr über:	1926	1927	1928
1. Königsberg, Pillau, Elbing	847,1	429,6	351,0
2. Stettin, Stralsund u. a.	1361,8	154,9	182,1
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	222,3	9,9	5,6
4. Hamburg, Altona u. a.	1967,0	143,2	176,6
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	517,5	14,5	21,5
6. Emshäfen u. a.	2,2	8,0	1,1

1—6 zusammen: 4918,4 760,1 737,9

Für 1929 liegen die Ziffern für die einzelnen Häfen nicht vor, die allgemeine Tendenz wird aber die Vermutung rechtfertigen, daß sich die Quote der deutschen Seehäfen am Umschlag des polnischen Exports verminderte, zumal ja die Ausfuhr über Danzig—Gdingen erheblich gestiegen ist. Wenn es nun weiter darauf ankommt, festzustellen, welche polnischen Teilgebiete mit Einschluß der dem polnischen Zollgebiet unterliegenden Freistadt Danzig und in welchem Umfange sie sich der deutschen Häfen bedienen, so läßt sich diese Frage durch folgende Zusammenstellung beantworten:

		Ausfuhr aus:			
Seewärtige Ausfuhr in 100 to über:	Danzig	West- polen	Ostober- schlesien	Kongreß- polen	Süd- polen
1926					
1. Königsberg, Pillau, Elbing	5,1	8,6	90,8	596,5	146,1
2. Stettin, Stralsund u. a.	0,7	89,5	1031,4	111,5	128,7
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	0,3	10,8	199,4	2,4	9,4
4. Hamburg, Altona u. a.	0,2	7,9	1826,0	39,2	93,7
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	0,3	2,0	492,6	15,4	7,2
6. Emshäfen u. a.	—	—	1,2	0,4	1,1
	6,6	118,8	3641,4	765,4	386,2
1927					
1. Königsberg, Elbing, Pillau	4,1	19,3	1,4	398,4	6,4
2. Stettin, Stralsund u. a.	0,7	68,3	74,4	8,7	2,8
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	0,1	1,3	7,7	0,1	0,7
4. Hamburg, Altona u. a.	0,2	11,6	50,1	20,0	61,3
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	0,3	3,0	0,7	1,0	9,4
6. Emshäfen u. a.	—	0,2	0,5	0,7	6,7
	5,4	103,7	134,8	428,9	87,3
1928					
1. Königsberg, Pillau, Elbing	4,3	11,3	2,4	322,8	10,1
2. Stettin, Stralsund u. a.	0,6	63,7	106,2	8,0	3,5
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	0,2	1,3	0,7	0,3	3,2

4. Hamburg, Altona u. a.	0,4	51,4	40,6	23,9	60,3
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	0,2	2,0	2,0	3,8	13,5
6. Emshäfen u. a.	—	0,1	—	0,1	0,9
	5,7	129,8	151,9	358,9	91,5

Das Jahr 1926 trübt insoweit den Gesamteindruck, als in dieses Jahr der Kohlenumschlag über die deutschen Häfen fiel. Immerhin ist als zweites Massengut, welches insbesondere die ostpreussischen Häfen berührt, das aus Kongreßpolen kommende Holz zu erwähnen. Mit Stettin stehen vor allen Dingen Ostoberschlesien und Posen-Pommern in Verbindung, die früher das natürliche Hinterland dieses Hafens bildeten. Die Nordseehäfen wiederum stehen mit Süd- und Westpolen sowie mit Ostoberschlesien in engem Kontakt. Aber auch Kongreßpolen spielt im Umschlagsverkehr Hamburgs und Bremens eine nicht unbeachtliche Rolle.

Wie schon oben betont wurde, hat sich die polnische Wareneinfuhr über die deutschen Seehäfen in den letzten Jahren gehoben, obwohl die polnische Seehafen- und Frachttariffpolitik in dem Bestreben gipfelt, den gesamten seewärtigen Außenhandel in Danzig—Gdingen zu konzentrieren. Wenn diese Lösung von den deutschen Seehäfen bisher nicht gelungen ist, so spielt dabei die enge Verknüpfung des deutschen Ueberseehandels mit dem Geschäft nach Polen, sodann aber auch die Frage eine entscheidende Rolle, daß die Schifflinien zwischen den polnischen und den Ueberseehäfen noch nicht ausreichend entwickelt sind. Der planmäßige Ausbau der Handelsflotte sowie der auf so gewaltige Ausmaße angelegte Gdinger Hafen gestatten aber die Folgerung, daß die deutschen Häfen ihre Stellung im polnischen Seeverkehr kaum aufrecht erhalten werden können. Davon jedoch abgesehen, wird es z. T. von der Frachttariffpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft abhängen, ob die deutschen Häfen auch künftig noch eine Rolle im polnischen Einfuhrhandel spielen werden. Was ihre gegenwärtige Stellung in diesem Warenumsatz betrifft, so läßt sie sich durch folgende Ziffern in 1000 to darstellen:

Einfuhr über:	1926	1927	1928
1. Königsberg, Pillau, Elbing	11,7	25,4	14,8
2. Stettin, Stralsund u. a.	38,1	39,6	62,5
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	1,1	1,7	1,2
4. Hamburg, Altona u. a.	70,6	146,2	160,1
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	53,7	75,7	68,7
6. Emshäfen u. a.	—	0,4	—

Hamburg, Bremen und Stettin teilen sonach unter sich das Hauptkontingent der polnischen Wareneinfuhr auf, aber auch Königsberg spielt als Hafenplatz des polnischen Hinterlandes keine unbedeutende Rolle. Teilt man auch hier wiederum die in den einzelnen Häfen umgeschlagene Tonnage auf und setzt sie mit den verschiedenen Teilgebieten in Beziehung, so ergibt sich folgendes interessante Zahlenbild:

		Einfuhr nach:			
		West-Danzig	Ostpolen	Kongreß-schlesien	Südpolen
Seewärtige Einfuhr in 1000 to über:		Danzig	polen	polen	polen
1926					
1. Königsberg, Pillau, Elbing	2,4	0,4	5,2	3,6	0,1
2. Stettin, Stralsund u. a.	0,8	9,1	22,6	2,0	3,6
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	0,3	0,1	0,4	0,2	0,1
4. Hamburg, Altona u. a.	1,3	8,5	20,6	35,9	4,3
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	0,2	36,6	3,3	13,6	—
6. Emshäfen u. a.	—	—	—	—	—
1927					
1. Königsberg, Pillau, Elbing	3,2	1,0	9,6	11,5	0,1
2. Stettin, Stralsund u. a.	1,4	13,9	15,5	4,2	4,6
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	0,2	0,6	0,6	—	0,3
4. Hamburg, Altona u. a.	1,5	22,3	32,8	82,4	7,2
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	0,2	47,1	4,7	23,7	—
6. Emshäfen u. a.	—	1,0	—	—	0,3
1928					
1. Königsberg, Pillau, Elbing	4,5	1,0	0,1	8,7	0,5
2. Stettin, Stralsund u. a.	1,2	24,2	27,9	6,7	2,5
3. Rostock, Lübeck, Kiel u. a.	0,3	0,5	0,2	0,2	—
4. Hamburg, Altona u. a.	2,0	30,6	24,3	98,2	5,0
5. Bremen, Bremerhaven u. a.	0,3	38,9	4,8	24,5	0,2
6. Emshäfen u. a.	—	—	—	—	—

Die Tabellen haben Aufschluß gegeben über die Stellung der deutschen Seehäfen sowohl im polnischen Einfuhr- wie auch im Ausfuhrhandel. Sie führen ohne weiteres zu dem Schluß, daß Polen einen erheblichen Teil seines Güterverkehrs auf den Wasserweg ablenkte und daß es ihm ferner gelang, eine Reihe von Massengütern, die früher Gegenstand des Umschlagsverkehrs der deutschen Häfen waren, nach Danzig—Gdingen zu leiten.

Dadurch haben sich nicht nur die Ziffern des allgemeinen Hafenverkehrs verschoben, sondern auch die Spanne zwischen Schiffsraum, Tonnage und Gesamtumsatz der einzelnen Häfen gestalten sich in der Nachkriegszeit nicht mehr so günstig, wie sich das noch z. B. bei Danzig beobachten läßt. Nimmt man nämlich die Zahl der auslaufenden Schiffseinheiten, ihre Tonnage und den Hafenumsatz für das Jahr 1913 = 100, so würde sich, wenn man diesen Zahlen das Jahr 1928 gegenüberstellt, für die einzelnen Häfen folgendes Bild ergeben:

	Schiffe	Tonnage	Hafenumsatz
Danzig	213	437	408
Königsberg	99	96	89
Stettin	79	83	75
Lübeck	98	96	85
Bremen	162	173	94
Hamburg	117	151	104

Der rapide Aufschwung Danzigs fällt sofort in die Augen. Wie weit sich aber der Konkurrenzkampf zwischen Danzig und Gdingen inzwischen zugespitzt hat, lassen folgende Zahlen am besten erkennen:

	1928	1929	8 Mon. 1930
Polens Gesamtausfuhr			
in 1000 to	20 423,6	21 037,9	11 927,7
davon über Danzig in 1000 to	6 748,1	6 865,4	4 677,6
Gdingen in 1000 to	1 593,0	2 402,1	1 897,2
Polens Gesamteinfuhr			
in 1000 to	5 165,4	5 087,9	2 360,4
davon über Danzig in 1000 to	1 610,4	1 561,9	522,6
Gdingen in 1000 to	114,7	218,0	210,1

Daß Danzig gegenüber Gdingen immer weiter ins Hintertreffen kommt, darüber lassen diese Ziffern nicht den mindesten Zweifel. Polen spielt seinen Hafen Gdingen nicht nur gegen die deutschen Konkurrenzhäfen, sondern mit derselben Energie auch gegen Danzig aus. Das ist nicht weiter verwunderlich, wenn man die staatsrechtliche und wirtschaftliche Gebundenheit Danzigs berücksichtigt. Der Danziger Hafenausschuß setzt sich zur Hälfte aus polnischen Delegierten zusammen, deren Einfluß naturgemäß jede Maßnahme Danzigs paralisieren kann die zu einer Stärkung

des Wettbewerbsvermögens gegenüber Gdingen beabsichtigt wäre. Ebenso lassen sich alle verkehrs- und hafentechnischen Erfahrungen Danzigs auf Gdingen anwenden, da sie den polnischen Mitgliedern des Hafenausschusses bekannt sind, abgesehen von der verkehrs- und zollpolitischen Bindung, zu welcher Danzig mit Polen kraft des Versailler Diktats gezwungen ist. Gewiß scheut der polnische Staat keine Mittel, Gdingen zur Entfaltung zu bringen. Dringt man aber in die Struktur des polnischen Warenverkehrs über die deutschen Seehäfen näher ein, dann ergibt sich die Beobachtung, daß es sich meist um solche Güter handelt, die eine besondere Hafeneinrichtung und Handelsorganisation erfordern. Natürlich wird Polen bestrebt bleiben, in kürzester Frist diese Mängel zu beheben, zumal über die deutschen Häfen hauptsächlich hochwertige Waren umgeschlagen werden, an deren Ablenkung nach Gdingen auch dem privatwirtschaftlichen Interesse des polnischen Handels sehr viel liegen wird. Daß also Handels- und Frachttariffpolitik ihr Möglichstes tun werden, um dem Ziel näher zu kommen, wird nach den bisherigen Erfahrungen nicht zu bezweifeln sein.

Umgekehrt darf allerdings nicht außer Acht gelassen werden, daß der polnische Güterverkehr mit den Seehäfen Danzig—Gdingen etwa 12—14% des polnischen Gesamtverkehrs ausmacht und 52—60% auf den Inlandverkehr entfallen, während in Deutschland auf den Verkehr mit den Seehäfen 5—8% und auf den Inlandverkehr 86—90% der gesamten Güterbewegung kommen. Im Hinblick auf die frachttarifische Gestaltung hat die reparationsbelastete Reichsbahn-Gesellschaft sonach eine viel günstigere finanzielle Basis als die polnische Staatsbahnverwaltung, da ja die Tarife des Inlandverkehrs einen höheren Ertrag abwerfen als die Außen- oder gar die Seehafentarife. Zudem übertrifft die Transportmenge der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft um ein Vielfaches die von der polnischen Staatsbahn beförderte Gewichtsmenge, so daß sich die D.R.G. viel eher zu frachttarifischen Opfern im Interesse der Seehäfen verstehen kann und muß. Nur auf diesem Wege wird sich die Schärfe der polnischen Seehafenpolitik abbiegen und eine gewisse Parität zwischen den bedrohten deutschen Seehäfen und dem künstlich großgezüchteten Gdingen aufrecht erhalten lassen.

Rußlands Außenhandel 1929/30.

Hoffnungen und Ergebnisse. — Die Handelsbilanz mit 66,2 Mill. Rbl. passiv. — Starke Zunahme der Einfuhr aus Amerika.

Rußland trat auf dem Gebiete des Außenhandels in das Wirtschaftsjahr 1929/30 mit sehr großen Hoffnungen ein. Der russische Außenhandelsplan für 1929/30 sah eine Exportsteigerung um 40% im Vergleich zum Vorjahre vor, und zwar sollte die Sowjetausfuhr 1,2 Milliarden Rbl. erreichen. Die Einfuhr wurde auf etwa 1 Milliarde Rbl. veranschlagt, so daß sich nach dem Export- und Importplan der Sowjetregierung im Wirtschaftsjahr 1929/30 eine Aktivität der russischen Handelsbilanz in Höhe von rund 200 Mill. Rbl. ergeben sollte. Diesen Aktivsaldo wollte man in erster Linie durch die Wiederaufnahme der Getreideausfuhr aus Rußland, sodann durch Forcierung des Exports der anderen russischen Ausfuhrerzeugnisse erreichen.

Diese Hoffnungen sind nicht in Erfüllung gegangen. Bekanntlich mußte die Sowjetregierung sehr bald die Ausfuhr der bis dahin in großen Mengen zum Export gelangenden Lebensmittel einstellen, und zwar mit Rücksicht auf die sich immer mehr zuspitzende Ernährungslage in Rußland selbst. Dadurch ergab sich von vornherein ein größerer Ausfall im Sowjetexport. Die Getreideausfuhr, die zunächst auf rund 3 Mill. to veranschlagt wurde, mußte ebenfalls nach anfänglichen Erfolgen eingestellt werden. Es erwies sich dabei, daß die russische Getreideausfuhr keineswegs nur eine Wirtschaftsfrage darstellt, sondern auch ein innen- und außenpolitisches Problem und daß das Vorhandensein von Exportüberschüssen noch keine Exportmöglichkeit, genauer Absatzmöglichkeit bedeutet. Die von Frankreich und zum Teil von Amerika, sowie von anderen Ländern, wie Belgien, Rumänien usw., ergriffenen Maßnahmen gegen die Sowjeteinfuhr, die im Zeichen des Kampfes gegen das Sowjetdumping standen, haben ebenfalls die Gestaltung des russischen Exports im Wirtschaftsjahr 1929/30 ungünstig beeinflusst. Die großen russischen Holzabschlüsse mit England und die neuen Naphthaverträge werden sich erst im Jahre 1931 auf dem Gebiete des Außenhandels auswirken.

Alle diese Faktoren haben nicht nur einen Aktivsaldo der russischen Handelsbilanz vereitelt, sondern sogar darüber hinaus die Handelsbilanz der Sowjetunion im Wirtschaftsjahr 1929/30 ausgesprochen passiv gestaltet. Im Berichtsjahr stellte sich der russische Außenhandel im Vergleich zum Wirtschaftsjahr 1928/29 wie folgt dar (in Mill. Rbl.):

	1929/30	1928/29
Ausfuhr	1 001,5	877,5
Einfuhr	1 067,7	836,3
Gesamtumsatz	2 069,2	1 713,8
Handelsbilanz	— 66,2	+ 41,2

Der Gesamtbetrag des russischen Außenhandels wies somit 1929/30 eine Steigerung um 20,8% gegenüber 1928/29 auf. Trotz dieser Steigerung erreichte der Gesamtbetrag des russischen Außenhandels im Berichtsjahr nur etwas über 60% des Gesamtumsatzes des letzten Friedensjahres 1913. Die Ausfuhr verzeichnete 1929/30 eine Steigerung um nur 14,2%, während der Voranschlag, wie bereits oben erwähnt, eine Exportsteigerung um 40% im Vergleich zum Vorjahre vorgesehen hatte. Die Einfuhr dagegen nahm um 27,8% zu, überstieg somit die im Voranschlag vorgesehene Importsteigerung.

Sehr interessant gestaltete sich die Gliederung des russischen Außenhandels nach den einzelnen Ländern. Während in den ersten fünf Monaten 1929/30 Deutschland nach wie vor die erste Stelle in der russischen Einfuhr einnahm, rückten bereits im ersten Halbjahr 1929/30 die Vereinigten Staaten auf den ersten Platz. Diese Entwicklung setzte sich auch im zweiten Halbjahr 1929/30 fort, und Amerika hat im ganzen Wirtschaftsjahr 1929/30 Deutschland in der Sowjeteinfuhr weit überflügelt. Nach den wichtigsten Ländern gliederte sich die russische Ausfuhr und Einfuhr im Wirtschaftsjahr 1929/30 im Vergleich zu 1928/29 wie folgt (in 1000 Rbl.):

	1929/30			1928/29		
	Ausfuhr	Einfuhr	Gesamtumsatz	Ausfuhr	Einfuhr	Gesamtumsatz
Deutschland	214 254	234 389	448 643	208 537	188 465	397 002
U.S.A.	44 579	380 360	324 939	38 469	152 925	191 394
England	338 158	160 000	398 158	192 503	44 338	236 841
Frankreich	44 705	33 956	78 661	43 139	30 425	73 564
Italien	47 236	10 305	57 368	30 156	8 225	38 381

Mithin war im Wirtschaftsjahr 1929/30 eine Zunahme der russischen Einfuhr aus Amerika um 83,3% bzw. 127,4 Mill. Rbl. zu verzeichnen, während die russische Einfuhr aus Deutschland im Berichtsjahr nur um 24,4% bzw. 45,9 Mill. Rbl. gestiegen ist. Sehr stark gestiegen ist auch die russische Einfuhr aus England, und zwar um 116,7 Mill. Rbl., eine Folge der Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen zwischen den beiden Ländern, die sofort zu großen russischen Aufträgen, vor allem auf

Werkzeugmaschinen, in England führte. Die Zunahme der russischen Einfuhr aus Italien geht auf den russisch-italienischen Wirtschafts- und Kreditvertrag zurück. Die Auswirkungen dieses Vertrages machen sich in bezug auf die Sowjetbestellungen in Italien noch stärker bemerkbar: im Wirtschaftsjahr 1929/30 stellten sich die russischen Bestellungen in Italien auf insgesamt 13,4 Mill. Rbl. gegenüber 8 Mill. Rbl. im Wirtschaftsjahr 1928/29. Mithin war eine Steigerung der Bestellungen um 67,5% zu verzeichnen. Es ist anzunehmen, daß im neuen Jahr 1931 Italien eine noch größere Rolle in der Sowjeteinfuhr spielen wird, da der russisch-italienische Kreditvertrag zweifellos große Erleichterungen für die Sowjetbestellungen in Italien bietet. Darüber hinaus dürfte die Sowjetregierung einen großen Teil ihrer zunächst für Frankreich bestimmten Aufträge im Zusammenhang mit dem Dumpingkonflikt in Italien vergeben. Entsprechende Verhandlungen sollen bereits eingeleitet worden sein.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Außenhandel. Der Außenhandel Schwedens im Jahre 1930 ergab einen Importüberschuß von 103 Mill. Kr. gegen einen Exportüberschuß von 29 Mill. Kr. im Vorjahre. Der Gesamtumsatz während des ganzen Jahres betrug 3193 Mill. Kronen und lag mit 11 v. H. unter dem Umsatz des Vorjahres, das in bezug auf den Export ein Rekordjahr war. Die Ausfuhr erreichte im Jahre 1930 den Wert von 1545 Mill. Kronen und lag mit 14,7 v. H. unter dem Ausfuhrwert des Vorjahres. Der Rückgang wurde sowohl durch die geringere Ausfuhr von Eisenerz, Holz, mechanischer Holzmasse, Druckpapier, Eisen und Stahl als auch durch den Preissturz auf den meisten Auslandsmärkten hervorgerufen.

Die Holzverkäufe im Jahre 1930 erreichten etwa 975 000 Standards oder rund 200 000 Standards weniger als 1929. Laut Vereinbarung der Sägewerke Schwedens und Finnlands soll 1931 20% weniger Holz aufgearbeitet werden, als 1929 verschifft wurde; infolge der geringen Nachfrage nach Holz dürfte die tatsächliche Einschränkung noch größer als 20% sein, so daß Schweden wohl nicht mehr als 925 000 Standards 1931 zur Verschiffung bringen wird und Finnland höchstens 825 000 Standards, oder beide Staaten zusammen 600 000 Standards weniger als 1929.

Von der Lieferung für 1931 hat Schweden einstweilen bloß etwa 35 000 Standards untergebracht, wovon das meiste nach Dänemark laut dauernder Abmachung geht. Der Holzmarkt trägt ein sehr passives Gepräge sowohl bei Käufern wie Verkäufern, man wartet noch ab, zu welchen Preisen das in Rußland aufgekaufte Holz in England zum Weiterverkauf kommt.

Norwegen.

Ausfuhr nach Deutschland. Die norwegischen Hauptausfuhrartikel nach Deutschland waren im Jahre 1930: 66 213 to Frischhering, 2613 to getrockneter Hering, 11 600 to Salzhering, 3064 to Konserven, 53 168 to Herings- und Fischmehl, 2030 to Häute und Felle von zahmen Tieren, 10 061 hl Medizintran, 52 681 hl anderer Tran, 365 cbm Holz, 7724 to Zellulose, 4300 to Packpapier, 848 to Rohaluminium, 9726 to Ferrosilizium.

A/S Moss Mekaniske Verksted, Moss. Die A/S Moss Mekaniske Verksted, Moss, hat beschlossen, ihr Aktienkapital von 1 Mill. Kr. auf 200 000 Kr. ohne Rückzahlung herabzusetzen.

Produktionserweiterung bei der Tinfos Papirfabrik, Notodden. Die Tinfos Papirfabrik, Notodden, hat beschlossen, ihre Produktion von Holzmasse von 30 000 to auf 40 000 to zu erweitern.

Dänemark.

Außenhandel 1930. Ueber das Ergebnis des dänischen Außenhandels im vorigen Jahre, verglichen mit dem Jahre 1929, entnehmen wir den Veröffentlichungen des Statistischen Amtes in Kopenhagen folgende Zahlen:

(in Mill. Kr.)	1929	1930
Gesamte Einfuhr	1794	1727
Ausfuhr einheimischer Waren	1616	1518
Ausfuhr ausländischer Waren	97	92
Mehreinfuhr	81	117

Gewaltige Zunahme der Auflegungen. Das außerordentliche Anwachsen der Zahl der aufgelegten dänischen Schiffe, das seit Neujahr zu beobachten gewesen ist und besonders in der Woche vom 13. bis 20. Januar mit 59 aus dem Verkehr gezogenen Schiffen von zusammen 131 229 Bruttotonnen bzw. 216 720 Tonnen Ladefähigkeit in Erscheinung trat, hat in der folgenden Woche eine weitere Steigerung erfahren. Nach den vom Dänischen Dampfschiffreederverband am 27. Januar veröffentlichten Feststellungen waren nämlich an diesem Tage bereits 72 Dampfer und größere Motorschiffe von zusammen 157 780 Bruttotonnen bzw. 260 256 Tonnen Ladefähigkeit aufgelegt. Hierzu kommen noch verschiedene Schiffe von Reedereien, welche dem Verbands nicht angehören. Wie in dem Bericht besonders betont wird, befindet sich eine Anzahl von Schiffen auf der Heimreise, auf die ebenfalls das Schicksal der Untätigkeit harret. Man werde, so heißt es weiter, wohl in kurzer Zeit dieselbe hohe Anzahl aufgelegter Schiffe erreicht haben, wie in dem Jahre 1925, das in dieser Beziehung eine traurige Berühmtheit erlangt hatte. Gegenwärtig sind etwas über 15 Prozent der gesamten Transportschiff-Flotte aufgelegt.

Lettland.

Schifffahrt. Der Schiffsverkehr in den Häfen Lettlands war 1930 lebhafter als im Jahre 1929, es liefen 1930 ein 4028 Schiffe mit 1 951 848 Nettortgt., aus 4058 Schiffe mit 1 969 968 Nettortgt. —

In den drei Haupthäfen zeigte sich folgendes Bild:

	Eingang				Ausgang			
	1930		1929		1930		1929	
	Schiffe	Nrzt.	Schiffe	Nrzt.	Schiffe	Nrzt.	Schiffe	Nrzt.
Riga	2556	1328208	2316	1192489	2580	1350204	2302	1173100
Libau	779	339916	850	365193	778	332463	848	365701
Windau	581	245762	568	277600	589	249392	568	288862

Die Tonnagezunahme entfällt allein auf den Hafen Riga, während Windau wohl eine Zunahme in der Zahl der Schiffe, aber einen Rückgang in der Tonnage hat.

Ein Entwurf zur Erhöhung der Einfuhrsteuern ging dem Landtage von der lettländischen Regierung zu. Die einheimische Industrie soll durch Schutzzölle lebensfähig werden. Im Parlament stieß die Vorlage auf starken Widerstand; schließlich wurde der Antrag, die Vorlage an die Kommission zu überweisen, in geheimer Abstimmung mit 50 gegen 42 abgelehnt.

Gültigkeitsdauer der lettländischen Rubelnoten. Gemäß früher erlassenen Gesetzen läuft am 1. April 1931 der Termin ab für die Umwechslung von Rubelnoten. Dieselben können bis zu diesem Termin noch in der Zentrale der Lettlandbank in Riga zur Umwechslung vorgestellt werden.

Estland.

Außenhandel. 1930. Der Wert der Einfuhr betrug i. J. 1930: 98,37 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 96,40 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 1,97 Mill. Kr. Im Jahre 1929 lauteten die entsprechenden Zahlen: Einfuhr 122,3 Mill. Kr., Ausfuhr 117,5 Mill. Kr. und der Einfuhrüberschuß 4,8 Mill. Kr. Der Gesamtumsatz ist 1930 zurückgegangen, aber auch der Einfuhrüberschuß.

Die Eiausfuhr steigt. Im Jahre 1930 wurden 24,86 Mill. Eier ausgeführt gegen 22,51 Mill. im Jahre vorher.

Transit russischer Waren. Die russische Handelsvertretung hat in Reval Lagerräume der ehem. Waggonfabrik Dwigatel gepachtet, um Transitwaren, Hafer, Salz usw. dort einzulagern. Es werden zunächst 1000 Waggons Hafer und 30 Waggons Salz erwartet.

Schiffahrt. Im Jahre 1930 hat sich der Schiffsverkehr mit dem Auslande im Revaler Hafen trotz der ungünstigen Konjunktur belebt, wie aus folgender Tabelle hervorgeht.

	1930		1929	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
Eingang	1722	871 726	1593	775 707
Ausgang	1671	846 791	1528	747 363

Ein provisorischer Handelsvertrag mit Litauen ist endlich zustande gekommen, er gründet sich auf der Meistbegünstigung; außerdem erhält Estland 50% Zollnachlaß für Brennschieferöle und auch für Textilwaren, Litauen erhält Zollnachlaß für Weizen und etliche Eisenwaren.

Handelsvertrag mit Finnland. Bei den estländisch-finnländischen Verhandlungen über die Revision des Handelsvertrages ist eine Einigung erzielt worden. Die Liste der Waren, deren Einfuhr zu bevorzugten Zollsätzen stattfinden soll, ist sehr umfangreich. Estland soll, wie verlautet, Vergünstigungen bei der Einfuhr von Glas, Papier, einigen Metallwaren, Brennschiefererzeugnissen usw. nach Finnland genießen.

Konkurs der Vereinigten Schuh- und Lederwerke in Reval. Die Geschäftsaufsicht, die vor sechs Wochen über die Vereinigten Schuh- und Lederwerke in Reval eingesetzt wurde, hat nunmehr für das Unternehmen den Konkurs angemeldet. Eine Sanierung des Unternehmens, dessen Verluste 1,8 Mill. Kr. betragen, erscheint ausgeschlossen. Der ausländische Hauptgläubiger des Unternehmens, die holländische Großfirma Kaufmann, die sich zunächst an der Sanierung beteiligen wollte, hat sich nunmehr zurückgezogen. Zu den Großgläubigern der Vereinigten Schuh- und Lederwerke gehören u. a. die Ostdeutsche Bank, sowie eine Reihe deutscher Firmen.

Staatsgarantie für die Revaler Kreditbank. Infolge des Zusammenbruches der Diskontobank und der Kommerzbank in Reval fand ein Ansturm der Einleger auch auf die große solide Revaler Kreditbank statt; um das Publikum zu beruhigen erklärte die Regierung, daß die Staatsbank für langfristige Kredite die volle Garantie für alle Verpflichtungen der Kreditbank übernehme.

Litauen.

Außenhandel 1930. Nach den soeben veröffentlichten endgültigen amtlichen Angaben stellte sich der Gesamtbetrag des litauischen Außenhandels im Jahre 1930 auf 646,1 Mill. Lit gegenüber 636,2 Mill. Lit 1929 und 548,7 Mill. Lit 1928. Die Ausfuhr erreichte im Berichtsjahr 333,7 Mill. Lit gegenüber 329,8 Mill. im Vorjahre, die Einfuhr 312,4 Mill. Lit (306,4 Mill.). Mithin war die litauische Handelsbilanz im Berichtsjahr mit 21,3 Mill. Lit aktiv gegenüber einer Aktivität in Höhe von 23,4 Mill. Lit im Jahre 1929 und einer Passivität von 34,3 Mill. im Jahre 1928.

Freie Stadt Danzig.

Außenhandel. Im Jahre 1930 betrug der seewärtige Warenverkehr Danzigs im Eingang 1 090 631 to und im Ausgang 7 122 461 to; der Gesamtumschlag betrug somit 8 213 692 to, im Vergleich zum Jahre 1929 bedeutet das

einen Rückgang von 346 558 to; dabei hat die Einfuhr um 702 320 to abgenommen, während die Ausfuhr um 355 762 to zunahm.

Polen.

Der Seeverkehr über Gdingen 1930 zeigte folgendes Bild: Eingang und Ausgang 4457 Schiffe mit 4 044 121 Nettortg. (gegen 3142 Schiffe mit 2 887 872 Nettortg. 1929). Die Zunahme beträgt mithin 1315 Schiffe mit 1 156 229 Nettortg. Der Warenverkehr umfaßte 1930 in der Einfuhr 504 117,3 to und in der Ausfuhr 3 121 628,6 to; gegenüber dem Vorjahre ist der gesamte Warenverkehr um 803 244,2 to auf 3 625 745,9 to gestiegen.

Tschechoslowakei.

Kredite zur Linderung der Wirtschaftskrise. Durch Gesetz vom 19. Dezember, das zu Neujahr in Kraft trat, bewilligte das tschechoslowakische Parlament der Regierung zur Linderung der gegenwärtigen Wirtschaftskrise für die Rechnungsjahre 1930 und 1931 die Aufnahme eines außerordentlichen Kredits bis zur Höhe von 150 Millionen Kronen. Eine nähere Zweckbestimmung dieser Summe ist weder in dem Motivenbericht, noch in den Berichten der parlamentarischen Ausschüsse enthalten. Alle Minister sind mit der Durchführung beauftragt. Der Verband der mährischen Industriellen hat sich bereits gegen jede Art der Subventionierung der Industrie ausgesprochen. Höchstens könne man die Folgen der Arbeitslosigkeit mildern. Ferner sollte Sicherheit hinsichtlich der Höhe der Umsatzsteuer geschaffen werden.

Errichtung einer Reisschälerei in der Tschechoslowakei? Auf Anregung einiger Interessenten und auf Intervention des Verbandes der Lebensmittelindustrie hat das Handelsministerium Erhebungen über die Möglichkeit der Voraussetzungen zur Errichtung einer tschechoslowakischen Reisschälerei als neuen Produktionszweig anstellen lassen.

Rußland.

Schwere Besorgnis in Moskau um den Finanzplan. Die offiziellen „Iswestija“ geben in einem Leitartikel ihrer schweren Besorgnis um die Durchführung des Finanzplanes für das 1. Quartal 1931 Ausdruck. Das Blatt weist darauf hin, daß der Finanzplan für das Jahr 1931, das „entscheidende Jahr des Fünfjahresplanes“, nicht nur eine normale Finanzierung der Volkswirtschaft bezwecke, sondern auch die Bildung einer Reserve in Höhe von 1,5 Milliarden Rbl. Dabei müsse berücksichtigt werden, daß eine reibungslose Finanzierung der Volkswirtschaft erst unter der Voraussetzung möglich sei, daß diese Reserve bereits in den ersten Monaten des neuen Jahres angesammelt werde. Indessen sei im Januar auf allen wichtigsten Gebieten des Finanzplanes ein überaus starkes Zurückbleiben hinter dem Voranschlag zu verzeichnen gewesen. Die Mobilisierung der Mittel der Bevölkerung sei durchaus unbefriedigend verlaufen. In den ersten 20 Januartagen sei auf diesem Gebiet der Monatsvoranschlag nur zu 30% durchgeführt worden, darunter im Dorfe nur zu 22,5%.

Die Produktion von Zeitungspapier in Rußland. Das Produktionsprogramm der Bundesvereinigung der russischen Papierindustrie „Ssojustomaga“ sieht für das Jahr 1931 die Produktion von 597 000 to Papier vor. Mithin ist eine Steigerung der Papiererzeugung um 105 000 to im Vergleich zum Vorjahre vorgesehen. Die Produktion von Zeitungspapier soll um 46% gesteigert werden.

Finnland

Außenhandel. Im Jahre 1930 betrug der Wert der Gesamteinfuhr 5247,9 Mill. Fmk., der Wert der Gesamtausfuhr 5398,3 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 150,4 Mill. Fmk. Ein durchaus erfreuliches Ergebnis, wenn man erwägt, daß 1929 der Einfuhrüberschuß 571,7 Mill. Fmk. betrug (im Jahr 1928 sogar 1767,6 Mill. Fmk.). Im Jahre 1930 erfolgte eine Einschränkung sowohl der Einfuhr wie der Ausfuhr. Der Gesamtumsatz betrug 1930 bloß 10 646,2 Mill. Fmk. gegen 13 431,1 Mill. Fmk. im Jahre 1929. Die Preise für die Importwaren sanken stärker als die für die Exportwaren.

Von Interesse dürfte es sein, aus folgender Tabelle, die wir dem „Mercator“ entnehmen, zu ersehen, wie die Einfuhr

bezw. Ausfuhr mengenmäßig in den Hauptwarengruppen sich in den beiden letzten Jahren entwickelte:

	1929	1930
Einfuhr	Tonnen	
Roggen, ungemahlen	185 759	95 871
Roggenmehl	15 173	3 003
Weizenmehl und Gries	136 863	105 496
Reis und Reisgries	16 990	15 141
Kaffee	17 873	22 111
Zucker	91 931	121 927
Tabak	3 510	4 666
Baumwolle	7 726	7 096
Wolle	1 145	940

Eisen	18 614	12 656
Petroleum	36 333	37 881
Steinkohlen und Koks	1 171 112	1 079 623
Landw. Maschinen	5 322	1 750
Oelkuchen	22 820	13 574
Kleie	72 744	65 169
Zement	24 969	24 227

Was speziell den Import von Automobilen anlangt, so wurden 1930 solche bloß für 160,6 Mill. Fmk. importiert (gegen 328,6 Mill. i. J. 1929).

	1929	1930
Ausfuhr		
Butter	16 606	17 112
Käse	2 194	2 124
Holzmasse	160 870	157 442
Zellulose	484 143	475 728
Pappe	522 19	46 881
Zeitungspapier	173 680	187 813
Papier anderer Art	70 182	71 825
Unbearb. Häute	5 370	5 146
Garnrollen	5 823	4 829
Fournier	98 601	82 199
Streichhölzer	4 215	2 359
Ungesägte Holzwaren in 1000 cbm	3 159	2 710
Gesägte „ „ 1000 „	5 638	4 277

Eine Ausführsteigerung zeigen somit bloß Butter, Zeitungspapier und Papier anderer Art. Die fallenden Preise haben aber bewirkt, daß der Erlös auch bei diesen Waren geringer war als im Vorjahre; so erbrachte Butter 1930 nicht mehr als 441,2 Mill. Fmk. gegen 537,3 Mill. Fmk. im Jahre 1929 und die oben genannten Papierwaren etwa 6 Mill. Fmk. weniger als im Jahre vorher. —

Was den Warenaustausch Finnlands mit den einzelnen Ländern i. J. 1930 anlangt, so gibt folgende Uebersicht darüber Auskunft (in Mill. Fmk.):

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1929	1930	1929	1930
Rußland	119.1	131.8	211.2	243.1
Estland	56.5	36.1	28.4	29.0
Lettland	25.9	16.8	17.4	20.6
Polen	117.6	115.9	4.1	3.8
Danzig	35.0	24.5	2.7	0.7
Schweden	539.9	389.9	126.1	141.4
Norwegen	56.3	54.2	25.0	34.8
Dänemark	133.3	195.4	150.1	171.2
Deutschland	2,683.0	1,936.7	924.9	671.2
Niederland	328.2	227.9	446.3	316.5
Belgien	197.6	160.5	505.4	305.7
Großbritannien und Irland	911.9	714.6	2,441.2	2,103.1
Frankreich	189.6	120.3	417.9	381.0
Spanien	27.8	21.8	119.5	70.9
Italien	52.0	39.9	56.6	37.9
Schweiz	39.2	37.4	2.1	3.4
Tschechoslowakei	99.5	79.1	0.7	1.3
Vereinigte Staaten	873.4	638.4	452.7	412.1
Brasilien	112.4	99.0	58.7	48.6
Argentinien	59.3	22.3	63.9	62.4
Andere Länder	143.8	185.2	374.8	339.5
Zusammen Mill. Fmk.	7,001.4	5,247.9	6,429.7	5,398.3

Aus- und Einfuhr von Fischen. Der Fischexport stellte sich 1930 auf 11,5 Mill. Fmk., wovon 3,5 Mill. auf frischen Lachs entfielen. Die Heringseinfuhr erreichte 5,5 Mill. kg im Werte von 16 Mill. Fmk.

Starker Rückgang der Holzverkäufe. Ultimo Januar stellten sich die Holzverkäufe auf 70 000 Stds., somit erreichten sie die gleiche Menge wie die schwedischen Holzverkäufe. Um dieselbe Zeit des Vorjahres betrugen die Holzverkäufe Finnlands 300 000 Stds.

Der Bau des Naphthahafens in Abo. Der Bau des Naphthaimporthafens in Abo wird forciert. Die Stadt Abo hat für den Bau von Zufahrtstraßen und Hafengeleisen 8,6 Mill. Fmk. bewilligt. Mit den finnischen Naphthaimporturen Finska Shell A.-B., Nobel Standard und Finska Oljefabriken E. Grönblom sind Verträge abgeschlossen worden, wonach diese Gesellschaften im Laufe eines Jahres mehrere Oelzisternen und Rohrleitungen einrichten. Die Tiefe des Naphthahafens, der westlich des alten Hafengebiets gelegen ist, beträgt 8,3 Meter. Die gesamten Baukosten werden auf 100 Mill. Fmk. veranschlagt.

Schließung von Häfen. Die Häfen Mäntyluoto und Raumo sind am 5. Februar wegen Eisganges geschlossen worden. Der Schiffsverkehr konzentriert sich auf Abo und Hangö, am 9. auch Helsingfors.

Zolltarif für das Jahr 1931. Der für das Jahr 1931 gültige finnische Ein- und Ausfuhrzolltarif ist im Verlage der Staatsratdruckerei in Helsingfors erschienen. Eine Ausgabe davon in schwedischer Sprache kann dort zum Preise von 20 finnischen Mark mit dem Titel: Finlands Tulltarif för Ar 1931, Helsingfors 1931, Statsradets Tryckeri bezogen werden.

Schiffahrt. Im Jahre 1930 liefen in finnländische Häfen ein 6774 Schiffe mit 4 421 935 Rgt. und gingen aus 6831 Schiffe mit 4 376 106 Rgt. Die entsprechenden Zahlen für 1929 lauteten: Eingang 7228 Schiffe mit 4 724 662 Rgt. und Ausgang 7340 Schiffe mit 4 672 308 Rgt. — Wie man sieht, ist 1930 sowohl die Anzahl der Schiffe wie auch der Umfang der Tonnage zurückgegangen.

Protestierte Wechsel. Im Jahre 1930 wurden in ganz Finnland 19 719 Wechsel auf eine Gesamtsumme von Fmk. 122 095 906 protestiert, gegen 101 991 559 Fmk. auf 16 827 Wechseln im Jahre 1929. In den Vorjahren waren die Be-

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	4. Febr.	5. Febr.	6. Febr.	7. Febr.
New-York	39.70	39.70	39.70	39.70
London	193.05	193.05	193.05	193.15
Stockholm	1064.00	1064.00	1064.00	1064.50
Berlin	945.00	945.25	945.25	945.50
Paris	155.80	155.80	155.85	155.85
Brüssel	544.50	544.50	544.50	544.50
Amsterdam	1597.50	1596.75	1596.50	1596.00
Basel	767.75	767.50	767.75	767.80
Oslo	1062.75	1063.00	1063.00	1063.50
Kopenhagen	1063.00	1063.25	1063.00	1063.50
Prag	118.00	118.00	118.00	118.00
Rom	208.50	208.50	208.50	208.50
Reval	1059.00	1059.00	1059.00	1059.00
Riga	766.00	766.00	766.00	766.00
Madrid	406.00	404.00	402.00	409.00
Warschan	446.00	446.00	446.00	446.00

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

	Gemacht	5. Febr.		6. Febr.		7. Febr.	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Newyork	—	3.7475	3.7575	3.7475	3.7575	3.7465	3.7565
London	—	18.21	18.26	18.21	18.26	18.21	18.26
Berlin	—	89.15	89.75	89.15	89.75	89.15	89.75
Helsingfors	—	9.43	9.48	9.43	9.48	9.43	9.48
Stockholm	—	100.85	100.95	100.85	100.95	100.85	100.95
Kopenhagen	—	100.25	100.85	100.25	100.85	100.25	100.85
Oslo	—	100.25	100.85	100.25	100.85	100.25	100.85
Paris	—	14.50	14.95	14.70	14.95	14.70	14.95
Amsterdam	—	150.55	151.85	150.55	151.35	150.45	151.25
Riga	—	72.15	72.65	72.15	72.65	72.15	72.65
Zürich	—	72.35	72.95	72.40	73.00	72.40	73.00
Brüssel	—	52.25	52.75	52.30	52.80	52.30	52.80
Mailand	—	19.60	20.00	19.60	20.00	19.60	20.00
Prag	—	11.10	11.30	11.10	11.30	11.10	11.30
Wien	—	52.70	53.30	52.65	53.25	52.65	53.25
Budapest	—	65.55	66.25	65.55	66.25	65.55	66.25
Warschau	—	41.90	42.70	41.90	42.70	41.90	42.70
Kowno	—	37.05	37.65	37.05	37.65	37.05	37.65
Moskau (Scheck)	—	193.00	194.50	193.00	194.50	193.00	194.50
Danzig	—	72.85	73.45	72.85	73.45	72.85	73.45

Kurse.

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	5. Febr.		6. Febr.		7. Febr.	
	Käuf	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.182	5.192	5.182	5.192	5.181	5.191
1 Pfund Sterling	25.195	25.245	25.195	25.245	25.20	25.25
100 franz. Francs	20.28	20.43	20.28	20.43	20.28	20.43
100 belg. Belga	72.15	72.70	72.15	72.70	72.15	72.70
100 schweizer Francs	99.90	100.65	99.95	100.70	99.95	100.70
100 italienische Lire	27.08	27.20	27.00	27.30	27.08	27.29
100 schwed. Kronen	138.70	139.40	138.70	139.40	138.70	139.40
100 norweg. Kronen	138.55	139.25	138.55	139.25	138.55	139.25
100 dänische Kronen	138.55	139.25	138.55	139.25	138.55	139.25
100 österr. Schilling	72.85	73.55	72.85	73.55	72.85	73.55
100 tschecho-slowac. Kr.	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden	208.10	209.15	208.05	209.10	207.95	209.00
100 deutsche Mark	123.15	123.80	123.15	123.80	123.15	123.80
100 finnland. Mark	12.97	13.09	12.97	13.09	12.97	13.09
100 estland. Kronen	137.85	138.55	137.85	138.55	137.85	138.55
100 poln. Zloty	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits	51.45	52.15	51.45	52.15	51.45	52.15
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—

träge bedeutend geringer und betrugen z. B. noch für 1928 7334 Wechsel mit 42 410 871 Mill. Fmk.

Uebergang einer deutschen Fabrik in finnländische Hände. Die größte Fleischkonservenfabrik Finnlands Säilyketehdas Mensa O/Y in Tawastehus, die im Jahre 1926 von einem Deutschen gegründet wurde, ist durch

den Verkauf der Aktienmajorität in finnländische Hände übergegangen. Die Fabrik, die bisher ausschließlich für die Heeresverwaltung arbeitete, wird demnächst auch mit der Herstellung von Fleischkonserven für Exportzwecke beginnen. Die im Bau befindliche Großschlachtereier der Stadt Tawastehus wird in der unmittelbaren Nähe der Konservenfabrik errichtet.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif SD 1 (Holzverkehr Polen, Tschechoslowakei — deutsche Seehäfen).

Durchfuhr-Ausnahmetarif SD 3 (Holzverkehr Oesterreich und darüber hinausgelegene Länder bzw. Donaumschlagstellen — deutsche Seehäfen).

Durchfuhr-Ausnahmetarif SD 4 (Verkehr deutsche Seehäfen — Oesterreich oder Donaumschlagstellen und umgekehrt).

Durchfuhr-Ausnahmetarif SD 6 (Verkehr deutsche Seehäfen — deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt).

Die Gültigkeitsdauer der vorstehend genannten Tarife und der Bestimmung 10 im Abschnitt B I des Durchfuhr-Ausnahmetarifs SD 4 wird bis zum 31. März 1931 einschließlich verlängert.

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

Der Ausnahmetarif 169 a (Notstandstarif aus Anlaß des Windbruchschadens) für Schnittholz der Ziffer 44 der Stelle „Holz und Holzwaren“ der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern wurde mit Gültigkeit vom 5. Februar 1931 ab von den im Windbruchgebiete Niederschlesiens gelegenen Versandbahnhöfen nach den deutschen Seehäfen und den deutsch-niederländischen und deutsch-belgischen Grenzübergangspunkten eingeführt.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1931 wurde gleichzeitig mit der Neuausgabe des Heftes D der Nachtrag 1 herausgegeben. Er ent-

hält alle Aenderungen und Ergänzungen, die während des Druckes eingetreten sind und in der Neuausgabe nicht mehr berücksichtigt werden konnten.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1931 erscheint zum Teil V, Heft A, vorgenannten Tarifs der Nachtrag 1.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1931 treten zum Verbandsgütertarif, Teil I Abt. B Nachtrag 2; zum Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1 a Nachtrag 2; zum Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1 b Nachtrag 3 und zum Verbandstiertarif Nachtrag 4 in Kraft. —

Die Nachträge zum Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif enthalten Aenderungen und Ergänzungen, die in den deutschen und niederländischen Binnentarifen durchgeführt wurden.

In dem Nachtrag 4 zum Verbandstiertarif sind die neuen Frachtsätze des deutschen Tiertarifs durchgeführt, die in der Hauptsache Ermäßigungen, in einzelnen Fällen jedoch kleinere Erhöhungen bringen.

Deutsch-Polnisch-Sowjetischer Verbandtarif, Teil III.

Zum 1. März 1931 erscheint Nachtrag 5 zum direkten deutsch-polnisch-sowjetischen Gütertarif, Teil III. Durch den Nachtrag wird ein neuer Ausnahmetarif 5 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse sowie ein neuer Frachtsatzzeiger zum Ausnahmetarif 2 für frische Kartoffeln eingeführt.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Binnenschifffahrt.

Schiffshebewerk Niederfinow. Wie der Reichsverkehrsminister der Industrie- und Handelskammer in den letzten Tagen mitgeteilt hat, sind nach dem Haushaltsentwurf des Reichsverkehrsministeriums für 1931, der die Zustimmung des Reichshaushaltsausschusses gefunden hat, für die Fortsetzung des Baues eines Schiffshebewerks bei Niederfinow 4 500 000 Rm. vorgesehen. Dieser Betrag reicht aus, um den Bau planmäßig zu fördern.

Außenhandel.

Uebersetzungsdienst der Deutsch-Polnischen Handelskammer in Breslau. Die Deutsch-Polnische Handelskammer teilt mit, daß sie im Interesse ihrer Mitglieder eine Einrichtung getroffen hat, wonach die Uebertragung jeder Art von Schriftstücken ins Polnische und umgekehrt von einer besonderen Uebersetzungsabteilung der Deutsch-Polnischen Handelskammer übernommen wird. Diese Abteilung fertigt auch Uebersetzungen von Texten technischen und juristischen Inhalts, wie Katalogen, Prospekten, Schriftsätzen, Dokumenten etc. an. Interessenten werden auf diese Einrichtung verwiesen.

Neue Wege der Exportförderung. Wiederholt hat das Deutsche Ausstellungs- und Messeamt im Laufe der letzten Jahre auf ausländischen Messen und Ausstellungen, so auf der Weltausstellung Barcelona 1929 und der Mailänder Mustermesse, Auskunftsstellen in Form von Informationsbüros eröffnet, auf denen die deutschen Firmen Gelegenheit hatten, durch Auslage von Prospekten und Katalogen sowie Einordnung in eine besondere Auskunftsstelle entweder als Ergänzung ihrer ausstellungsmäßigen Beteili-

gung oder anstelle dieser in Erscheinung zu treten und mit ausländischen Interessenten Verbindung anzuknüpfen. Da dieser Weg sich geschäftlich recht gut ausgewirkt hat, hat sich das Deutsche Ausstellungs- und Messeamt entschlossen, in Verbindung mit dem Reichsverband der Deutschen Industrie und dem Verein Deutscher Maschinenbau-Anstalten sowohl auf der Frühjahrsmesse in Utrecht vom 10. bis 19. März 1931 wie auf der Mailänder Mustermesse vom 12. bis 27. April 1931 Auskunftsstellen in der gleichen Weise wie in den vergangenen Jahren einzurichten. Interessierte Firmen wenden sich zweckmäßigerweise direkt an die Geschäftsstelle des Deutschen Ausstellungs- und Messeamtes, Berlin W. 10, Königin-Augusta-Straße 28, um die näheren Einzelheiten zu erfahren.

Konsulats- und Mustervorschriften, herausgegeben von der Handelskammer Hamburg. Zu der von der Zoll-Auskunftsabteilung der Handelskammer Hamburg bearbeiteten Zusammenstellung der Konsulats- und Mustervorschriften ist der siebente Nachtrag (zweite Nachtragsfolge) nach dem Stande vom 1. Februar d. Js. erschienen. Der Preis des Nachtrages einschließlich der bereits erschienenen und des am 1. Mai d. Js. erscheinenden weiteren Nachtrages beträgt RM. 2,—. Bestellungen sind an die Handelskammer Hamburg, Hamburg 11, Börse, zu richten, unter gleichzeitiger Einzahlung des Betrages auf das Postscheckkonto der Handelskammer, Hamburg Nr. 598 86. Bei dieser Gelegenheit sei nochmals darauf hingewiesen, daß die „Konsulats- und Mustervorschriften“ in erschöpfender und übersichtlicher Form die Bestimmungen für den Warenversand nach allen Teilen der Welt enthalten. Der Preis des Buches, einschließlich Porto und Verpackung, beträgt RM. 4,—.

Post.

Verzeichnis der festen und Landfunkstellen. Wie vom Postamt I Stettin mitgeteilt wird, bereitet das Berner Büro des Welpostvereins die Herausgabe einer neuen Auflage des Verzeichnisses der festen und Landfunkstellen vor. Das Verzeichnis wird in folgenden Sprachen erscheinen: deutsch, französisch, englisch, spanisch, holländisch, italienisch. In jeder Sprachenausgabe werden zwei Arten des Verzeichnisses geliefert. 1. broschiierte Ausgabe, 2. kartonierte Ausgabe auf starkem Papier. Der Preis für beide Ausgaben ist der gleiche. Die Kosten für ein Stück des Verzeichnisses in deutscher Sprache einschließlich der Nachträge werden sich auf etwa 6,— RM., für ein Stück des Verzeichnisses in einer der anderen Sprachen einschließlich der Nachträge auf etwa 5,35 RM. stellen. Gegen Kostenerstattung kann das Werk an Eigentümer von Funkanlagen, Reedereien und sonstige Beteiligte abgegeben werden. Etwaige Bestellungen auf das Verzeichnis sind an das Postamt I Stettin, Grüne Schanze 20, Stelle Az 4, zu richten.

Kreditschutz.

Beendete Vergleichsverfahren.

Frau Frieda Bielefeld, Damenmodeatelier, Zinnowitz, gegenüber der Post (10. 1. 1931).

Möbelhändler Otto Moderhack, Stettin, Gabelsbergerstr. 11 (3. 2. 1931).

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Richard Hensel, Schuhhaus	Gollnow, Gr. Bollwerkstr. 2	27. 1. 31	Bücherrevisor Gallwitz, Gollnow
Baumaterialien- und Brennstoff-Handels-gesellschaft Gaecks & Gohrbandt	Stettin, Langebrückstr. 4	29. 1. 31	Kaufmann Arthur Herms, Stettin, Pionierstr. 62
Kaufmann Ernst Jürgens	Demmin i. Pom., Bergstraße	29. 1. 31	Bücherrevisor Wiedemann, Demmin
Offene Handelsgesellschaft Friedrich Koplin, Ein- u. Verkauf von Getreide, Sämereien, Futter- und Düngemitteln, Kolonialwaren, Baumaterialien und Kohlen	Colbitzow, Kreis Randow	3. 2. 31	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstr. 7
Kaufmann Aribert Stange, Inh. der Firma Aribert Stange & Co., Herrenkleiderfabrik	Stettin, Falkenwalderstr. 20	3. 2. 31	Kaufmann Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 50
Kaufmann Willy Lewin, Inh. d. Firma Süßkind & Lewin, Herrenkonfektion en gros	Stettin, Heiligegeiststr. 7a	3. 2. 31	Kaufmann Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 50

Beendete Konkursverfahren.

Kaufmann Walter Schuppenhauer, Inhaber der Firma R. C. Schuppenhauer, Möbelfabrik, Stettin, Gr. Domstraße 22 (14. 1. 1931).

Kaufmann Erich Hamburger, Stettin, Scharlastr. 2, mechanische Gurtenweberei in Pölitz (23. 1. 1931).

Kaufmann Franz Jahnke, Greifenhagen, Wieckstraße 51 (27. 11. 1930).

Verzeichnis der bei der Industrie- und Handelskammer eingegangenen wirtschaftlichen Auslandsberichte.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Schweiz	13898.	Berlin, 3. 1. 31.	Ergebnis der Automobilstatistik November 1930.
"	13.	Berlin, 5. 1. 31.	Versuche des Pariser Warenhauses Galeries Lafayette, westschweizerische Kaufhäuser zu übernehmen.
"	243.	Berlin, 9. 1. 31.	Die Kunstseidenfabrik Novaseta A.-G.,
"	19.	Berlin, 13. 1. 31.	Liquidation der Gesellschaft für Bandfabrikation in Basel.
"	1047.	Berlin, 31. 1. 31.	Beanstandung deutschen Steingutgeschirrs durch die Gesundheitsbehörden.
Italien	13898.	Berlin, 5. 1. 31.	Probefahrt des Tank-schiffs Mowinkel.
"	14934.	Berlin, 9. 1. 31.	Zollermäßigung f. schwere Personenkraftwagen.
"	379.	Berlin, 12. 1. 31.	Eisen- und Stahlwerke in Novi Ligure
"	487.	Berlin, 17. 1. 31.	Auswirkungen des neuen italienischen Subventionsgesetzes für die Handelsmarine.
Lettland	14481.	Berlin, 7. 1. 31.	Wirtschaftlicher Wochenbericht.
Japan	40.	Berlin, 5. 1. 31.	Ergänzungsbericht über den Besuch der engl. Wirtschaftskommission in Osaka.
"	14937.	Berlin, 5. 1. 31.	Die Holzspulenindustrie.
"	151.	Berlin, 7. 1. 31.	Produktion und Einfuhr pharmazeutischer Chemikalien im Jahre 1929.
"	88.	Berlin, 12. 1. 31.	Die kanadische Handelsmission in Japan.
"	486.	Berlin, 17. 1. 31.	Die Entwicklung der Emaillewaren-Industrie.
"	962.	Berlin, 28. 1. 31.	Der Stand der Rationalisierungsbestrebungen in der Eisen- und Stahlwarenindustrie.
"	1156.	Berlin, 31. 1. 31.	Verkauf einer japanischen Lizenz nach England.
Rumänien	165.	Berlin, 6. 1. 31.	Geschäftsprinzipien.
"	305.	Berlin, 7. 1. 31.	Der Aufenthalt Reichsdeutscher in Rumänien.
Tschechoslowakei	118.	Berlin, 3. 1. 31.	Abbruch der Handelsvertrags-Verhandlungen zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn.
Norwegen	3.	Berlin, 3. 1. 31.	Die Fischerei vom 14. bis 20. 12. 1930.
"	433.	Berlin, 15. 1. 31.	Die Fischerei vom 28. 12. bis 3. 1. 1931.
"	679.	Berlin, 21. 1. 31.	Die Fischerei vom 4. bis 10. 1. 1931.
"	1120.	Berlin, 29. 1. 31.	Die Fischerei vom 11. bis 17. 1. 1931.
Ceylon	250.	Berlin, 10. 1. 31.	Gewinnung von Helium aus Monazitsand.
Aegypten	246.	Berlin, 9. 1. 31.	Wirtschaftsbericht und Marktlage.
Niederl. Indien	216.	Berlin, 8. 1. 31.	Versicherungsgeschäfte.
"	392.	Berlin, 26. 1. 31.	Handelsbewegungen 1929/1930.
Holland	514.	Berlin, 14. 1. 31.	Die Hochseefischerei im 3. Quartal 1930.
"	954.	Berlin, 27. 1. 31.	Die Hochseefischerei im Jahre 1930.
Litauen	14624.	Berlin, 30. 12. 30.	Zedierung von Forderungen deutscher Gläubiger geg. litauische Schuldner.
Estland	32.	Berlin, 13. 1. 31.	Wirtschaftsbericht vom 1. bis 15. Dez. 1930.
Persien	239.	Berlin, 9. 1. 31.	Bildung einer persischen Gesellschaft für den Handel mit Rußland.

Les den Ostsee-Handel

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Polen	67. Berlin	8. 1. 31.	Spinnerkartell in Lodz.
"	674. Berlin,	22. 1. 31.	Entwicklungsmöglichkeiten der Kaliindustrie und der Kampf mit dem Syndikat.
"	928. Berlin,	24. 1. 31.	Vorarbeiten am neuen Zolltarif.
"	609. Berlin,	20. 1. 31.	Die Produktion von künstlichen Düngemitteln der Oswag A.-G.
"	1135. Berlin,	30. 1. 31.	Die Reisschälindustrie.
Indochina	180. Berlin,	8. 1. 31.	Einfuhr von Farbstoffen. Nachfrage nach deutschen Waren.
China	1110. Berlin,	29. 1. 31.	Die wirtschaftliche Lage 1930.
"	1127. Berlin	30. 1. 31.	Eisenbahnfrachtverkehr Harbin—Europa.
Brasilien	253. Berlin,	10. 1. 31.	Die wirtschaftliche Orientierung der neuen Regierung.
Canada	223. Berlin,	12. 1. 31.	Rückkehr des Premierministers von der Reichskonferenz und die von ihm vorgefundene politische Lage.
"	14909. Berlin,	9. 1. 31.	Die gegenwärtige Lage des Weizenpools.
Ver. Staaten	149. Berlin,	14. 1. 31.	Konjunkturbericht über das 4. Quartal 1930.
"	14924. Berlin,	16. 1. 31.	Verschmelzung der Interstate Trust & Banking Co und New Orleans Bank & Trust Co.
"	489. Berlin,	19. 1. 31.	Beleihungen von Lebensversicherungslicenzen als Gradmesser für die gegenwärtige wirtschaftliche Lage der amerikanischen Bevölkerung.
"	764. Berlin,	23. 1. 31.	Der Hafen von Seattle im Oktober 1930.
"	601. Berlin,	26. 1. 31.	Automobilausstellung.
"	459. Berlin,	17. 1. 31.	American International Chamber of Commerce Baltimore.
"	639. Berlin,	20. 1. 31.	Die Arbeitsverhältnisse in der Thüringer Christbaumschmuck- und Spielwarenindustrie.
Peru	362. Berlin,	13. 1. 31.	Steuerpflicht deutscher Vertreter.
Mexiko	431. Berlin,	17. 1. 31.	Bericht über die Jantha Plantation Company.
Philippinen	585. Berlin,	19. 1. 31.	Das Einfuhrgeschäft 1929.
England	14357. Berlin,	20. 1. 31.	Frage des Mehrstuhlsyst. in der Lancashire Baumwollindustrie.
"	791. Berlin,	22. 1. 31.	Werke für rostfreien Stahl in und um Sheffield.
Irak	474. Berlin,	26. 1. 31.	Allgemeiner Wirtschaftsbericht.
Belg.Kongo	14482. Berlin,	13. 1. 31.	Unschädlichmachung unzuverlässiger Firmen.
Jugoslawien	564. Berlin,	16. 1. 31.	Durchfuhr von Sprengmitteln oder deren Grundstoffen durch Jugoslawien nach Bulgarien.
"	852. Berlin,	27. 1. 31.	Frage der Gründung einer Fabrik f. Lastkraftwagen.
Schweden	271. Berlin,	12. 1. 31.	Lage der Holz- und Sägewerksindustrie
Rußland	412. Berlin,	13. 1. 31.	Verkauf von Standardtüren nach England.
"	14467. Berlin,	15. 1. 31.	Wöchentl. Wirtschaftsbericht.
"	396. Berlin,	17. 1. 31.	Zustände auf dem Roten Putilow in Leningrad.
"	538. Berlin,	26. 1. 31.	Herstellung des Stahls Serebrjanka (Silberstahl) in der UDSSR.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Türkei	430. Berlin,	14. 1. 31.	Schreibweise fremder Eigennamen im Türkischen.
Griechenld.	610. Berlin,	20. 1. 31.	Deutscher Schiffsverkehr in Candia.
"	690. Berlin,	22. 1. 31.	Deutscher Schiffsverkehr in Samos-Vathy im Jahre 1930.
Bulgarien	755. Berlin,	21. 1. 31.	Falsche Moratoriumsgerüchte über Bulgarien.
"	327. Berlin,	9. 1. 31.	Schriftverkehr deutscher Firmen mit Bulgarien.
Ungarn	667. Berlin,	21. 1. 31.	Erweiterung des Radionetzes.
Luxemburg	929. Berlin	24. 1. 31.	Erschwerung der Einfuhr von Vieh und Fleisch.

Innere Angelegenheiten.

Liste der im Monat Januar 1931 erworbenen Bücher.

Titel des Buches		Signatur	Art der Erwerbung
Bismarck, Otto Fürst von , Gedanken und Erinnerungen. Bd. 3. 1922.		S 260	Kauf
Blum , Eisenbahn und Kraftwagen. 1930.		I 14 786	Geschenk
Jahresbericht 1930 der Industrie- und Handelskammern Görlitz, Breslau, Hirschberg, Liegnitz, Sagan und Schweidnitz.		O 5 455	"
Jahresbericht 1930 der Handelskammer Hamburg.		O 5 900	"
Jahresbericht 1930 der Industrie- und Handelskammer Berlin.		O 5 315	"
Jahresbericht 1930 der Industrie- und Handelskammer Hannover.		O 5 940	"
Behala , Hafenanlagen und Wasserstraßen. 1930.		I 12 040	"
Deutschlands wirtschaftliche Lage an der Jahreswende 1930/31.		G 337	"
Enquête-Ausschuß . I.U.A. 2. Arb. Gr. 2. Bd. Die innere Verflechtung der deutschen Wirtschaft. 1930.			
V.U.A. Der Bankkredit. 1930.			
I.U.A. 3. Arb. Gr. IV. T. 1. Absch. Allgemeine Wirtschaftsstruktur. 1930.		G 340	Kauf
Popitz, Joh. , Der Finanzausgleich. 1930.		M 6 415	"
Verhandlungsbericht 1930 des I. deutschen Handelsschultages in Hannover.		R 1 400	"
Jahresbericht 1929 des Reichsausschusses zur Förderung des Milchverbrauchs.		O 10 680	Geschenk
Jahresbericht 1930 des Nieder rheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel.		O 5 630	"
Jahresbericht 1930 der Handelskammer Bremen.		O 5 400	"
Jahresbericht 1930 der Industrie- und Handelskammer für Oberfranken in Bayreuth.		O 5 300	"
May , Die Reichsverdingungsordnung in ihrer Anwendung. 1929.		G 4 720	Kauf
Die Einfuhrscheinordnung vom 1. April 1930.		H 5 015	"
Trumpler, Hans , Zur Neuordnung des Haushaltsrechts in den preußischen Großstädten. 1930.		M 6 680	"
Gustowski, Leszek , Danzig und Gdynia. 1930.		I 3 375	"
Die Zukunft des deutschen Mietrechts. Denkschrift des Zentralverbandes deutscher Haus- und Grundbesitzervereine. 1930.		B 5 165	Geschenk
Oeffentliche Kundgebung gegen die Zerschlagung der höheren Schule am 26. Nov. 1930 in Berlin.		R 150	"

Titel des Buches	Signatur	Art der Erwerbung
41. Geschäftsbericht der Deutschen Treuhandgesellschaft für das Jahr 1930.	O 9 160	Geschenk
Der Personenzugdienst. 1930.	I 15 150	"
Nelböck, Friedr.ch, Kleine Beiträge zum Kampf um Völkerbund, Paneuropa, Mitteleuropa. 1930.	S 6 200	"
Das Buch der alten Firmen der Stadt Nürnberg im Jahre 1930.	G 7 690	"
Geschäftsbericht 1930 der Industrie- und Handelskammer zu Köln.	O 6 060	"
Rückblick des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer Leipzig auf das Jahr 1930.	G 335	"
Adreßbuch der Adreßbücher. 1930.	A 950	"
Schmitt, Julius, Die Teekanne. 1930.	G 600	"
Protest der deutschen Wirtschaft gegen den Raub von Deutsch-Ostafrika. 1930.	S 5 180	"
Reichert, J. W., Young-Plan, Finanzen und Wirtschaft. 1930.	S 9 180	"
Tätigkeitsbericht 1930 des Zweckverbandes der Industrie- und Handelskammern Bochum Dortmund, Essen und Münster.	O 5 100	"
Jahresbericht 1930 der Hessen-Nassauischen Industrie- und Handelskammer Frankfurt a. M. — Hanau.	O 5 720	"
Messehäuser und -Hallen der Leipziger Messe. 1930.	L 8 550	"
Die Geschäftsergebnisse der Privatversicherung im Deutschen Reich im Jahre 1929. Herausg. 1931.	P 450	Kaul
Gaffney, John, Breaking the Silence. 1930.	S 10 000	"
Svenk Exportkalender 1930.	—	Geschenk
Daniel, H. A., Neues geographisches Handbuch. 85. voll. umgearb. Aufl. 1929.	T 90	Eigentum des Baltischen Verlages
Plaut, Th., Deutsche Handelspolitik. 1929.	H 160	"
Schaeffer, C., Allgemeine Volkswirtschaftslehre. 1931.	F 820	"

Verschiedenes.

Das Eichwesen und die Durchführung der Eichgesetze.

Von der Eichungs-Direktion für die Provinz Pommern und die Grenzmark Posen-Westpreußen in Stettin gingen der Kammer einige Ausführungen aufklärender Art über das Eichwesen und die Durchführung der Eichgesetze zu, die wie folgt lauten:

„Die Pflicht zur Eichung beruht auf den gesetzlichen Bestimmungen der Maß- und Gewichtsordnung vom 30. 5. 08 (Reichsgesetzblatt Seite 349). Der § 6 sagt: „Zum Messen und Wägen im öffentlichen Verkehre, sofern dadurch der Umfang der Leistungen bestimmt werden soll, dürfen nur geeichte Maße, Gewichte und Waagen angewendet und bereitgehalten werden. Zum öffentlichen Verkehre gehört der Handelsverkehr auch dann, wenn er nicht in offenen Verkaufsstellen stattfindet. . . .“ Der Umfang von Leistungen der einen Partei an die andere wird in weitestem Maße in allen möglichen Betrieben, Werkstätten und Haushaltungen mit Hilfe von Meßgeräten gemessen oder gewogen. In der Mehrzahl der Fälle leistet der eine eine Geldzahlung, der andere liefert Ware, deren Ausdehnung oder Menge mit Meßgeräten festgelegt wird. Betont wird, daß nach dem Gesetze nicht nur die im eichpflichtigen Verkehre benutzten, sondern auch die bereit gehaltenen Meßgeräte der Eichpflicht unterliegen, also auch die „bereit gestellten“ und „bereit gehaltenen“ Meßgeräte müssen geeicht sein. Einer etwaigen Schutzangabe des Eichpflichtigen, er benutze die Meßgeräte nicht, ist damit vorgebeugt.

Die hauptsächlichsten Personen und Betriebe, welche der Eichpflicht unterliegen, sind:

- Kaufleute mit oder ohne offenen Laden, die gewerbsmäßig Waren nach Maß und Gewicht kaufen oder verkaufen, einschließlich derjenigen, die auf Messen und Märkten verkehren und im Umherziehen Waren feilbieten.
- Fabriken, Groß- und Versandgeschäfte wie zu a).
- Handwerker, die den Preis ihrer Arbeitsleistungen nach Maß oder Gewicht berechnen; fast alle Kategorien von Handwerkern gehören hierzu.
- Genossenschaften und Konsumvereine, auch insoweit ihr Geschäftsbetrieb sich auf die Mitglieder beschränkt.
- fast sämtliche Land- und Forstwirte, sowie Personen, welche aus einem Zweige der Landwirtschaft, wie Geflügel-, Bienenzucht, Fischerei, Obst- und Gemüsebau usw. einen Erwerb ziehen.
- Staatliche oder halbstaatliche Behörden. Hierzu gehören sämtliche Waagen, Gleis- und Güterwaagen der Eisenbahn, die Waagen der Reichspost, der Steuerbehörde.
- die Kommunalbehörden mit ihren öffentlichen Waagen.
- Apotheken.
- Bierbrauereien, Zuckerfabriken, Gasanstalten usw.

Fast unser gesamtes bewegliches Nationalvermögen geht nicht einmal, sondern vielmals über die Waage oder wird sonst gemessen. Die Erzeugnisse der Landwirtschaft z. B. werden im eichpflichtigen Verkehr wiederholt gemessen oder gewogen. Das Verwägen in großen Gebinden auf großen Fuhrwerks- oder Gleiswaagen macht den Anfang, bis endlich die Hausfrau die ländlichen Erzeugnisse in kleinsten Mengen beim Kleinhändler auf Kleinwaagen abwiegen läßt. Ähnlich ist es bei den Fabrikserzeugnissen, den Erzeugnissen des Waldbaues, der Kohlenförderung usw. Die Erzeugnisse gehen im Handel von einer Hand in die andere, müssen dabei stets mit geeichten Geräten gemessen werden. Dabei ist zu beachten, daß nicht nur alle Meßgeräte zur Quantitäts-, sondern auch die zur Qualitätsbestimmung geeicht sein müssen.

Die hauptsächlichsten Meßgeräte sind: Längenmaße, Flüssigkeitsmaße, Meßwerkzeuge für Flüssigkeiten, Fässer, Hohlmaße, Gewichte, Waagen, Getreideprober, Gasmesser.

Die im eichpflichtigen Verkehr benutzten Geräte müssen erstmalig vor ihrer Aufstellung neu geeicht sein; dann aber müssen sie in ihrer großen Mehrzahl gemäß § 11 des Gesetzes in bestimmten Fristen nachgeeicht werden, d. h. die Eichung muß wiederholt werden. Die Nacheichung muß bei den meisten Geräten in jedem zweiten, bei einigen Meßgeräten, z. B. bei den großen Waagen, in jedem dritten Jahre erfolgen. Wird die Eichung versäumt, so tritt Bestrafung ein, die in einer Geldstrafe für den Eichpflichtigen und Beschlagnahme bzw. Unbrauchbarmachung des Meßgeräts besteht. Die Kontrolle über sämtliche Meßgeräte wird von der Eichverwaltung mit Hilfe der Polizeiorgane streng gehandhabt, um Gesetzesübertretungen auszuschließen oder, wo sie doch vorkommen, zu ahnden.

Die Eichungen werden durch die zuständigen staatlichen Eichämter ausgeführt; jedem Eichamt ist eine Anzahl von Kreisen der Umgegend zugeteilt. Die sämtlichen Eichämter der Provinz unterstehen der Eichungsdirektion in der Provinzhauptstadt. Die Interessenten können jederzeit ihre Meßgeräte an das nächste Eichamt zur Eichung einsenden, oder an den Öffnungstagen (meist Sonnabends) dem Eichamt vorführen. Die Eichbeamten machen außerdem große Rundreisen über das ganze Jahr, um Eichungen an festgesetzten Eichorten zu erledigen. Die Rundreisepäne werden in den amtlichen Blättern veröffentlicht und außerdem ortsüblich bekannt gemacht. Die Orte des Bezirks werden in jedem zweiten Jahre besucht. Auf besonderen Antrag machen die Eichbeamten Einzelreisen, um größere Meßgeräte, z. B. Gleiswaagen der Eisenbahn, Fuhrwerkswaagen, Tankanlagen usw. zu prüfen.

Es kann nur jedem Eichpflichtigen dringend geraten werden, sich um die Eichung seiner Meßgeräte sorgfältig zu kümmern, er dient damit vor allem seinem eigenen Interesse, aber auch denen der Allgemeinheit. Handel und Wandel müssen durch Benutzung richtiger, d. h. geeichter Meßgeräte auf eine gesunde Basis gestellt werden.“

Protest gegen die beabsichtigte Einverleibung Deutsch-Ostafrikas. Vom Deutschen Industrie- und Handelstag wurde der Kammer eine von der Kolonialen Reichsarbeitsgemeinschaft herausgegebene Druckschrift über die vor kurzem von führenden Männern der deutschen Wirtschaft abgehaltene Protestkundgebung gegen die drohende Einverleibung Deutsch-Ostafrikas übersandt. Die Schrift kann auf dem Büro der Kammer von Interessenten eingesehen werden.

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

Ferienreisen 1931 der Schiller-Akademie. Auf Grund des Beifalls, den die Schiller-Akademie mit ihren seit Jahren veranstalteten, allgemein zugänglichen Studienreisen gefunden hat, bringt sie im Rahmen ihrer kulturellen Arbeit auch 1931 wieder eine Reihe solcher Fahrten unter bester wissenschaftlicher Leitung und Führung mit günstig gelegenen Ausgangspunkten. Neben den Heimatfahrten verdienen besonders Interesse eine Osterfahrt nach Sizilien und Sommerurlaubsfahrten nach Dalmatien, Oesterreich, Ungarn, England, Frankreich, Norwegen, Schweden und Dänemark sowie zwei Studienreisen im Herbst nach Spanien, mit Ausflug nach Marokko, und nach Athen-Konstantinopel zu überaus günstigen Bedingungen. Die Verwaltung der Schiller-Akademie, München-Grünwald, versendet gegen 15 Pfennig Porto ausführliche Beschreibung dieser ebenso interessanten wie billigen, allseits unterstützten Fahrten.

Messen und Ausstellungen.

Die Leipziger Messe, ihre geschichtliche Entwicklung und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Am 7. Februar hielt auf Einladung der Industrie- und Handelskammer der Redakteur im Leipziger Meßamt, Herr Dr. Oskar Starke, im Großen Börsensaal einen Vortrag über das obige Thema, dessen Inhalt nachfolgend kurz angegeben sei:

In den beiden letzten Jahrzehnten sind in vielen Industrieländern neue Messen gegründet worden, eine Folge der fortschreitenden Industrialisierung und des sich daraus ergebenden Kampfes um die Absatzmärkte. Manche von ihnen sind inzwischen wieder verschwunden, und für Deutschland hat nur noch die seit mehr als 700 Jahren bestehende Leipziger Messe Bedeutung. Sie ist gleichzeitig die älteste und größte internationale Messe. Nach einem kurzen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Leipziger Messe, wobei die Umwandlung der alten Warenmesse in die moderne Mustermesse besondere Berücksichtigung fand, schilderte der Redner eingehend die heutige Organisation der Messe, den Umkreis ihres Arbeitsgebietes und die Mittel, deren sie sich zur Durchführung ihrer Aufgaben bedient. Dabei wurde besonders hervorgehoben, daß die Leipziger Messe ihr wichtigstes Ziel in der Förderung der deutschen Ausfuhr sieht, weil Deutschland nur durch erhöhten Export in der Lage sein wird, seinen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Gerade die kleinen und mittleren Industrien sind an der Leipziger Messe in erster Linie interessiert, weil sie sich nicht im Auslande eigene Vertretungen schaffen können.

Zur Durchführung dieser Exportpropaganda hat das Leipziger Meßamt, das seit dem Jahre 1917 als Selbstverwaltungsorgan der Aussteller und Einkäufer besteht, eine Auslandsorganisation geschaffen, die fast ausschließlich durch die von den Ausstellern und Einkäufern zur Verfügung gestellten Mitteln finanziert wird, da das Reich nur einmal im Jahre 1928/29 einen Zuschuß zur Verfügung gestellt hat. Heute verfügt die Auslandsorganisation des Leipziger Meßamts in Deutschland über drei eigene Geschäftsstellen, 159 ehrenamtliche Vertretungen, 20 technische Vertrauensleute und im Auslande über 11 eigene Geschäftsstellen und 203 ehrenamtliche Vertretungen in insgesamt 86 Ländern.

Der Redner schilderte dann die Planung und Durchführung der Propaganda, die weit über den Rahmen einer eigentlichen Besucherwerbung hinausgeht, weil man dem zu gewinnenden Interessenten erst einmal sagen müsse, warum sie Deutschland und die Leipziger Messe besuchen müßten. Nach einer eingehenden Darstellung der Zusammenarbeit zwischen dem Meßamt, seinen ausländischen Vertretungen und den für jede Branche bestehenden Fachausschüssen der Zentralstelle für die Interessenten der Leipziger Messe E.V., die Aussteller und Einkäufer zusammenfaßt, erläuterte der Redner, welche Propagandamaßnahmen hauptsächlich Verwendung finden, wobei diese Werbung für jedes Land entsprechend den psychologischen Voraussetzungen durchgeführt wird. Als Hilfsmittel wurden u. a. verwendet Inserate, redaktionelle Artikel, Prospekte, Einladungsbriefe, Vorträge, Lichtbilder, Filme, Lichtreklame und Plakate.

Ueber die Bedeutung der Leipziger Messe für unsere deutsche Wirtschaft wurden einige interessante Zahlen genannt. So stieg die Zahl der Aussteller von 4253 im Frühjahr 1914 auf 9570 im Frühjahr 1930. In der gleichen Zeit erhöhte sich die Zahl der Einkäufer von 20 000 auf 185 000. Für den deutschen Export ist am wichtigsten die Zahl der ausländischen Einkäufer. Sie erhöhte sich von 13 500 zur Frühjahrsmesse 1924 auf 32 420 zur Frühjahrsmesse 1930.

Zu der Frage, wie groß die Umsätze auf der Leipziger Messe seien, führte der Redner aus, daß es nahezu unmöglich sei die Abschlüsse genau zu erfassen, weil es keine Mittel gibt, um die Aussteller zur Bekanntgabe der Höhe ihrer Verkäufe zu veranlassen, und weil auf der Messe oft nur die erste Fühlung zwischen Aussteller und Einkäufer stattfindet, die zu Probeaufträgen führt, denen die endgültigen Bestellungen erst später folgen. Das Institut für Konjunkturforschung habe nach komplizierten Methoden im Jahre 1929 einen Umsatz von einer Milliarde errechnet, der je zur Hälfte auf den Inlands- und auf den Auslandsabsatz falle. Jedenfalls geht aus diesen Berechnungen hervor, daß heute die Leipziger Messe nicht nur für den Absatz deutscher Erzeugnisse auf dem Inlandsmarkte, sondern auch für die Förderung unserer Ausfuhr eine sehr wichtige Rolle spielt. Ihre volkswirtschaftliche Bedeutung kommt auch darin zum Ausdruck, daß in den Betrieben der in Leipzig ausstellenden Fabrikanten über zwei Millionen Arbeiter und Angestellte beschäftigt werden, also rund 25% der in der Industrie Beschäftigten.

Zum Schluß seiner Ausführungen wies der Redner auf die Bestrebungen der Leipziger Messe hin, das deutsche Handwerk zu fördern. Bisher habe man auf der Technischen Messe eine Musterwerkstatt für Tischler und eine solche für Schlosser vorgeführt, um zu zeigen, wie das Handwerk moderne Arbeit, Material und Zeit sparende Maschinen verwenden könne. Bei diesen Bestrebungen sei es in weitgehendem Maße von den handwerklichen Organisationen unterstützt worden, und der über alle Erwartung große Erfolg habe Veranlassung gegeben, in dieser Richtung weiter zu arbeiten. So werden auf der am 1. März beginnenden Leipziger Frühjahrsmesse, die für die Mustermesse am 7. März und für die Große Technisch Messe am 11. März schließt, schweißtechnische Vorführungen stattfinden, die auch dem Handwerk zeigen sollen, wie man heute zweckmäßig die modernen Verfahren der Schweißtechnik anwendet. Diese auf dem Ausstellungsgelände der Technischen Messe stattfindende Vorführung wird vom 1. bis 11. März geöffnet sein.

Buchbesprechungen.

Meier's Adreßbuch der Exporteure und Importeure, 1931. 28. Jahrgang. In Zeiten wirtschaftlicher Depression werden von allen Seiten erhöhte Anstrengungen gemacht, den bisherigen Umsatz nicht allein zu behaupten, sondern diesen, wenn irgend möglich, noch zu heben. Es ist daher zu begrüßen, daß der 28. Jahrgang des hervorragenden Hilfs-

**üchtiges
kaufmännisches
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.
Stettin, Schillerstr. 13, Fernruf 36685—86

Stralsund, Mönchstr. 51, Fernr. 2116 — Stolp, Präsidentenstr. 48/49, Fernr. 472

Kaufmännische Lehrstellenanwärter mit Volksschul- u. Mittelschulbildung sind zum Ostertermin 1931 vorgemerkt

mittels Meier's Adreßbuch der Exporteure 1931 soeben in vollkommen neuer Bearbeitung erschienen ist. Es erübrigt sich, auf den Wert dieses Nachschlagewerkes besonders hinzuweisen, da es in der Handelswelt schon seit Jahrzehnten zwecks Erweiterung des Kundenkreises benutzt wird. Für diejenigen aber, welchen dasselbe noch nicht bekannt sein sollte, möge erwähnt werden, daß das Werk ca. 60 000 überseeische Importeure und Handelshäuser namhaft macht sowie die Waren, welche sie kaufen. Ferner werden etwa 8000 Exporthandelshäuser und Einkäufer an den hauptsächlichsten Plätzen Europas angeführt unter gleichzeitiger Angabe der Waren, welche sie exportieren und der Länder, wohin sie ausführen. Außerdem ist der neuen Auflage noch ein Bezugsquellen-Register von über 3500 Exportartikeln angefügt. Es kann allen Interessenten nur empfohlen werden, sich das Werk zu beschaffen. Die neue Auflage kann vom Verlag von Meier's Adreßbuch der Exporteure Rudolf Dudy, Hamburg 1, Alsterdamm 8, zum Preise von RM. 20,— bezogen werden.

Mehr verdienen durch Postversand. Anweisungen zur erfolgreichen Führung von Versandgeschäften und Versandabteilungen, Edwin Gross, 200 Seiten, 55 Abbildungen, RM. 6,80. Verlag Organisator A.G., Zürich.

Einen stattlichen Band von 200 Seiten legt der Zürcher Verlag hier vor, der ein vielumstrittenes Thema behandelt. Das vorliegende Buch wendet sich hauptsächlich an Kaufleute und will sie anleiten, ihrem Geschäft eine Versandabteilung anzugliedern und damit „mehr zu verdienen“. Das Buch behandelt in 17 Kapiteln die Reklame, Organisation und die ganze Einrichtung eines solchen Geschäftes und zeigt an 55 Abbildungen, was gut und was schlecht ist. Immer wieder aber weist der Verfasser darauf hin, wie viel Ueberlegung und Geschick nötig ist, wenn man wirklich einen Erfolg erzielen will. Die Einrichtung einer Versandabteilung ist ein Erfordernis moderner Geschäftsführung, mit der das Geschäft seinen Kundenkreis erweitern und so in Zeiten der Depression besser rentieren kann. Sie dient aber auch manchem tüchtigen Kaufmann dazu, sich in seiner Branche selbständig zu machen. Der hohe Wert richtigen Inserierens wird in der Broschüre besonders hervorgehoben. „Das Inserat ist die billigste Werbemöglichkeit für das Versandgeschäft.“

Angebote und Nachfragen.

- 12691 Mainz sucht für Stettin und weitere Umgebung Vertreter für den Vertrieb von Schwämmen und Fensterleder.
- 12700 Budapest sucht für Stettin Vertreter für den Vertrieb von Vegetabilien.

- 12703 Ljubljana (Jugoslawien) sucht Geschäftsverbindung mit Großhandlungen von Werkzeug- Metall- und Holzbearbeitungsmaschinen, auch für chemische und elektrotechnische Zwecke, für Bekleidungsbranchen usw.
- 12741 Zirovnice (Tschechoslowakei) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Vertreterfirmen, die für den Verkauf von Prager Schinken und Fleischwaren Interesse haben.
- 12863 Meran sucht Geschäftsverbindungen mit hiesigen Fischgroßhandlungen.
- 12800 Almeria (Spanien) wünscht Geschäftsverbindung mit hiesigen Firmen, die Interesse an dem Bezuge von Rostschutzfarben haben.
- 12930 Tripoli/Syrien sucht Verbindung mit hiesigen Fruchtemaklern sowie mit Getreidemaklern für den Absatz von syrischem Getreide.
- 12973 Brombach i. B. sucht für den Kammerbezirk Vertreter für den Absatz eines Badepulvers.
- 13021 Buenos-Aires (Argentinien) möchte Vertretung deutscher Firmen, gleich welcher Branche, übernehmen.
- 13096 Chemnitz sucht für den Verkauf von kunstseidener Damenwäsche einen bei Kaufhäusern und Modewaren-Detailgeschäften gut eingeführten Vertreter.
- 13293 Berlin sucht für den Verkauf von Zitronensäften und Orangeade an Großabnehmer geeigneten Vertreter, der evtl. ein Lager übernehmen will.
- 13319 Berlin sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Firmen, die Schaufenster- und Dekorationsartikel (Preis-karten und Plakate) als Wiederverkäufer führen.
- 13323 Für den Verkauf von Petroleum- und Spirituskochern wird in Stettin bzw. im Kammerbezirk geeigneter Vertreter gesucht.
- 13329 Wien wünscht Geschäftsverbindung mit Firmen des Bezirks, die sich mit dem Graphithandel auf eigene Rechnung befassen und möglichst über eigenes Lager verfügen.
- 13330 Piraeus (Griechenland) sucht Vertreter, die für den Verkauf von getrockneten Früchten, wie Kalamata, Feigen, Mandeln und Korinthen, Interesse haben.

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

Mitteilungen des Großhandelsverbandes Steffin e. V.

Muß ein Postprotestbeamter Teilbeträge der Wechselsumme auch entgegennehmen, wenn der Bezogene nicht persönlich anwesend ist?

In dem Postamtsbezirk B. wurde ein Wechsel durch einen Postbeamten vorgezeigt. Da nicht gezahlt werden konnte, wurde Frist verlangt. Bei der zweiten Vorzeigung war der Akzeptant nicht anwesend, die Ehefrau bot dem Postbeamten nur einen Teilbetrag an. Die Annahme dieser Zahlung wurde mit der Begründung verweigert, daß die Ehefrau nicht als gesetzlicher Vertreter angesehen würde, es müßte also Protest erhoben werden. Der Akzeptant protestierte gegen diese Regelung, da einmal erhebliche Protestkosten entstehen, außerdem der zu leistende Geldbetrag unnötig lange zurückgehalten wird.

Wir hatten gegenüber der Oberpostdirektion Frankfurt a. d. O. die Meinung vertreten, daß die Weigerung des Postbeamten, den ihm angebotenen Wechselbetrag in Empfang zu nehmen, keine Stütze in den in Frage kommenden Artikeln 89 a, 88 und 39 der Wechselordnung finde. Nach dem bekannten Kommentar von Staub erklärt der Artikel 89 a den Protestbeamten für berechtigt und verpflichtet, die ihm vom Protestanten angebotene Geldzahlung anzunehmen, ohne daß diese Befugnis des Protestbeamten ausgeschlossen werden darf. Recht und Pflicht zur Annahme von Teilzahlungen sind zu folgern aus Artikel 38 der Wechselordnung. Was für den Inhaber des Wechsels gilt, trifft auch zu für den in dieser Beziehung bevollmächtigten Protestbeamten. Bei Teilzahlungen hat der Protestbeamte gemäß

der Vorschrift des Artikels 39 Satz 2 Abschreibung auf dem Wechsel vorzunehmen und Quittung zu leisten. Da der Wechselakzeptant durch geschäftliche Tätigkeit außer dem Hause in Anspruch genommen werden kann, muß er natürlich Familienangehörige oder Angestellte mit der Zahlung oder Teilzahlung beauftragen können. Eine andere Regelung wäre widersinnig und unpraktisch.

Die Oberpostdirektion Frankfurt a. d. O. teilt uns mit, daß die von uns vertretene Ansicht zutreffend ist. Es wird also in Zukunft darauf zu achten sein, ob die entsprechenden Vorschriften auch anderswo falsch ausgelegt werden, woraus erhebliche Nachteile entstehen können.

Neugestaltung des § 7 UStG.

Durch die Notverordnung des Reichspräsidenten vom 1. 12. 1930 ist der § 7 UStG. bekanntlich eingeschränkt worden. Voraussetzung der Anwendbarkeit des § 7 ist:

1. daß die Lieferung im Großhandel erfolgt,
2. der buchmäßige Nachweis dieser Lieferung.

Der Reichsverband des Deutschen Groß- und Ueberseehandels E. V. Berlin schreibt uns dazu folgendes:

„1. Der Begriff „Umsatz im Großhandel“ (§ 37 a) entspricht der bisherigen Definition in den Durchführungsbestimmungen zur erhöhten Umsatzsteuer. Als Umsatz im Großhandel ist jede Lieferung an einen Abnehmer anzusehen, der die Gegenstände zur gewerblichen Weiterveräußerung (gegebenenfalls nach vorheriger Bearbeitung) oder zur gewerblichen Herstellung anderer Gegenstände oder zur Bewirkung gewerblicher oder beruflicher Leistungen erwirbt.“

Gewisse Auslegungs-Schwierigkeiten, die sich in der Anwendung dieser Definition bei der erhöhten Umsatzsteuer bereits ergeben haben, werden also wieder auftauchen. Nach unseren Beobachtungen und Erfahrungen jedoch haben sich bisher im Großhandel kaum nennenswerte Differenzen ergeben.

2. Zu den Bestimmungen über die Buchführungspflicht ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß das Musterformular nach § 37 b der DurchfBest. zum Umsatzsteuergesetz lediglich als Anleitung für die zur Inanspruchnahme der Steuerfreiheit erforderlichen Angaben in der Buchführung dienen soll. Es wird also nicht etwa die Einrichtung eines besonderen „Umsatzsteuerbuches“ gefordert, sondern lediglich verlangt, daß aus der Buchführung bzw. sonstigen Materialien (Kladde, Kartothek usw.) die geforderten Angaben ersichtlich gemacht werden können. Nach unseren Erfahrungen reichen die in den einzelnen Großhandelszweigen üblichen Buchführungsmaßnahmen zum großen Teil für die vom Reichsfinanzministerium vorgesehenen Angaben aus und dürften im allgemeinen nur in wenigem ergänzt zu werden brauchen.“

Schluß des redaktionellen Teils.

Auto-Stoewer und Morris Commercial Cars Ltd., Europas größter Autokonzern, in Interessengemeinschaft.

Die Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vormals Gebrüder Stoewer in Stettin haben die Öffentlichkeit vor kurzem mit der Neukonstruktion eines mittleren Personenwagens überrascht, die in allen Fach- und interessierenden Kreisen ein ganz außergewöhnliches Interesse findet. Es handelt sich hier um den Vorderradantriebswagen mit Schwingachsen und einzeln abgefederten Rädern, über den wir ja schon berichtet haben. Jetzt erfahren wir, daß die Stoewer-Werke mit der Morris Commercial Cars Ltd., Birmingham, der Lastwagenfabrik der Morris-Gruppe, des größten europäischen Automobil-Konzerns, eine Interessengemeinschaft für den Lastwagenbau vereinbart haben. Die Stoewer-Werke, die selbst seit 1899 Lastwagen von 2—5 to Nutzlast gebaut haben, haben die Herstellungsrechte der Morris-Commercial-Lastwagen erworben, und zwar wird zunächst das ver-

Brelle Straße 6
Ruf 26020



Für den Herrn am Steuer!
Der raue Huf • Die elegante Mütze
Mützen für Chauffeur
 Auch Anfertigung aus gelieferten Stoffen

breiteste Modell, ein 1½—2-to-Lastwagen, von den Stoewer-Werken in Lizenz gebaut und erstmalig auf der Berliner Automobil-Ausstellung gezeigt. Diese Interessengemeinschaft gewinnt noch an Bedeutung, da, wie uns berichtet wird, die Morris-Gruppe großes Interesse an der Konstruktion des neuen Stoewer-Wagens mit Vorderradantrieb und Schwingachsen zeigt, ein Beweis dafür, welche Bedeutung man dieser, geradezu eine Umwälzung im Automobilbau bedeutenden Neukonstruktion beimißt.

Diese Interessengemeinschaft ist ein Projekt, das sicher in Deutschland großes Interesse finden wird, weil sie der erste Schritt für eine europäische Gemeinschaftsarbeit zwischen einer deutschen und englischen Automobilfabrik ist, ein Lichtblick in der heutigen schweren Wirtschaftskrise.

Die Freie Schleppvereingung Stettin E. V.

Die Freie Schleppvereingung Stettin E. V. hielt am 30. Januar 1931 ihre diesjährige erste Hauptversammlung ab, zu der sowohl die Stettiner wie auch die auswärtigen Mitglieder vollzählig erschienen waren. Vom geschäftsführenden ersten Vorsitzenden, Herrn Kapitän P. Davidsen, wurde der Hauptversammlung ein ausführlicher Jahresbericht erstattet, wobei insbesondere der Zweck des Zusammenschlusses sowie die Tätigkeit und Leistung der Schleppvereingung in ihrem ersten Geschäftsjahr behandelt wurde. Namentlich wurde hervorgehoben, daß die Gründung der Freien Schleppvereingung nicht nur von den maßgebenden Stettiner Befrachterkreisen, sondern auch von auswärtigen Interessenten und Kahnbesitzern sehr begrüßt worden ist, da bisher eine nennenswerte Konkurrenz auf der Strecke Stettin—Berlin nicht in Erscheinung getreten war. Seitens des geschäftsführenden Vorsitzenden wurde dankbar anerkannt, daß die

Unterstützung, die der Vereinigung von hiesigen und auswärtigen Auftraggebern zuteil geworden sei, wesentlich zum Aufbau der Schleppvereingung beigetragen hat.

Es wurde weiter davon Mitteilung gemacht, daß die Geschäftsstellen der Vereinigung in Plötzensee und Niederfinow zufriedenstellend gearbeitet haben, und daß hierdurch die lückenlose Durchführung der Transporte mitgewährleistet worden ist. Insgesamt wurden abgeschleppt in der Richtung Stettin—Berlin 1189 Kähne mit 354 000 tons, in der Richtung Berlin—Stettin 695 Kähne leer und beladen.

Nachdem der 1. Vorsitzende den Kassenbericht vorgelegt hatte, wurde die Entlastung erteilt. Die Hauptversammlung klang in dem Wunsch aus, daß es der jungen Vereinigung gelingen möge, bei engster Zusammenarbeit ihrer Mitglieder mit der Geschäftsführung das Unternehmen in ruhiger und sachlicher Art weiter auszubauen.

Immer noch große Bewerberbewegung auf dem kaufmännischen Stellenmarkt.

Nach den Beobachtungen der Kaufmännischen Stellenvermittlung des DHV, hielt der Bewerberzug auch im Januar 1931 an. Trotzdem erst im Februar die Kündigungen zum Quartalstermin zu erwarten sind, überstieg die Zahl des Bewerberzuges bereits im Januar die des Vormonats. Stärker beteiligt sind das Baugewerbe, die Metall- und die Textilindustrie. Die aus Anlaß der neuen Tabaksteuererhöhung zunächst vorsorglich ausgesprochenen Kündigungen führten im Januar in zahlreichen Fällen zu Entlassungen. Die Einstellung von Aushilfen für die Inventurausverkäufe und Jahresabschlußarbeiten war gering. Eine große Beunruhigung des kaufmännischen Stellenmarktes verursachen immer noch die zum Zwecke der Abänderung der Anstellungsbedingungen ausgesprochenen Massen- und Einzelkündigungen. Sie führten, entgegen den ursprünglich ge-

troffenen Vereinbarungen, angesichts der unklaren Wirtschaftslage oft zu Entlassungen. Nach Lage der Verhältnisse darf es als kleiner Lichtblick gelten, daß wenigstens die Zahl der erteilten Besetzungsaufträge und erzielten Vermittlungen seit etwa drei Monaten nicht weiter zurückgegangen ist. Im Januar ist sogar eine geringfügige Besserung eingetreten. In ihrer Relativität ist sie aber zu unbedeutend, um aus ihr erste Anzeichen beginnender Besserung deuten zu können.

Die schwierige Lage des kaufmännischen Stellenmarktes kennzeichnet die von der Kaufmännischen Stellenvermittlung des DHV. errechnete Andrangsziffer (Bewerber auf eine neu gemeldete Stelle): 34,7 im Januar 1931 gegenüber 39,6 im Dezember und 13,5 im Januar 1930.



National-Versicherungs-Konzern

Garantiemittel
am 1. 1. 1930 :
RM. 32 000 000,—

Stettin

Schadenzahlungen
1924—1929 :
RM. 45 000 000,—

Ursprung 1845.

Feuer-, Transport-, Unfall-, Haft-
pflicht-, Kraftfahrzeug-, Einbruch-
diebstahl-, Wasserleitungs- und
Aufruhrschäden-Versicherung

Todesfall-, Erlebensfall-,
Kinder-, Aussteuer-,
Studiengeld-, Teil-
haber- und Erb-
schaftssteuer-
Versiche-
rung



**DRUCKE
NUR BEI**



**FISCHER
&
SCHMIDT**

**BUCHDRUCKEREI
STETTIN**

GR. WOLLWEBERSTR. Nr. 13
FERNSPRECHER Nr. 21666



Gothaer

Lebensversicherungsbank a. G.

Versicherung zum Selbstkostenpreise

Versicherten-Dividende 1931

nach den Tarifen A, B und a:
38,5% auf den Jahresbeitrag
und 4,3% auf das Deckungskapital

nach Tarif b:
18,5% auf den Jahresbeitrag
und 4,3% auf das Deckungskapital

Auskunft und Prospekte durch die Vertreter:

Dr. A. Bartels, Augustastr. 44

C. Proch, Pestalozzistraße 21

H. Schumacher, Kl. Domstr. 1