

Union **Actien-Gesellschaft für See- und Fluss- Versicherungen in** Stettin

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Gauger & Schünke **Stettin – Sannestrasse 12a**

Größte u. leistungsfähigste Automobil-Reparaturwerkstatt für Stettin u. Umgegend

**Vertragswerkstatt und Ersatzteillager für Hansa-Lloyd, Hansa, Goliath,
Audi und Studebaker**

**Hilfsstation des A. D. A. C. * Abschlepp-
dienst zu jeder Tages- und Nachtzeit.**

**Außerdem werden Reparaturarbeiten an Automobilen, Zugmaschinen, Boots- und
Dieselmotoren sämtlicher Fabrikate mit Spezialmaschinen gut und billig ausgeführt.**

**Anfertigung abnormaler Ersatzteile, Cylinderschleiferei
Pleuel-Spritz- und Bohr-Maschinen, Stellmacherei usw.**

Telephon Nr. 31484 und 31485.

ERÖFFNUNG

EINER NEUEN



Sie erhalten hier »Standard«-Benzin und Esso, die hochwertigen, reinen, stets gleichmäßig guten Betriebsstoffe, sowie **Standard Motor Oil**, das bewährte Autoöl. Ferner stehen hier sämtliche Einrichtungen des zeitgemäßen Autodienstes (»Standard«-Kundendienst) zu Ihrer Verfügung.

STANDARD

STATION

STETTIN, Barnimstraße



DEUTSCH-AMERIKANISCHE PETROLEUM-GESELLSCHAFT



DEUTSCHE
QUALITÄTS-ARBEIT

SINGER

HAUSHALT-
NÄHMASCHINEN

in altbewährter Güte

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT



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, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil i. V.: O. Hahn, alle in Stettin.

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-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. 21

Stettin, 1. November 1931

11. Jahrg.

Bedeutung des Außenhandels für die deutsche Volkswirtschaft.

Von Professor Dr. Franz Eulenburg, Berlin.

In manchen Kreisen ist es neuerdings üblich geworden, einer weitgehenden wirtschaftlichen Selbstständigkeit (Autarkie) Deutschlands das Wort zu reden. Man hat so mancherlei schlimme Erfahrungen durch die internationalen Verflechtungen gemacht, daß ein Loslösen aus ihnen eine Besserung zu bringen verspricht. Da ist zunächst die Landwirtschaft, die durch den außerordentlichen Fall der Weltmarktpreise für Getreide, Zucker, tierische Nahrungsmittel u. a. in größte Not geraten ist. Da sind ferner so viele Industriezweige, die sich auf den Absatz im Auslande eingestellt und nunmehr durch die Weltkrise oder fremde Konkurrenz diese Märkte verloren haben. Da ist weiter das leidige internationale Kapital, das erst zur Ausbildung der Produktion und zur Aufblähung der Ausgaben den Anstoß gab und dann durch plötzliches Zurückziehen der kurzfristigen Anlagen die letzte Bankkrise hervorgebracht hat. Da ist endlich durch die Abhängigkeit vom fremden Goldstandard eine neue Unsicherheit für die deutsche Währung entstanden, die auf die gesamte Wirtschaft nicht ohne Einfluß bleiben kann. Kurz, Umstände, die in fremden Verhältnissen ruhen, wirken durch die internationale Verflechtung auf die heimische Wirtschaft zurück und ziehen diese in Mitleidenschaft. Würden nicht eine Reihe von Störungen der Wirtschaft vermieden werden, wenn man die Bindungen wieder lösen könnte, die früher gar nicht in diesem Ausmaß vorhanden waren? Hat es nicht etwas außerordentlich Beunruhigendes, wenn ein Teil der Volkswirtschaft von fremdem Willen und fremden Erträgen abhängt oder gar auf fremdem Boden ruht? Zahlreiche Bestrebungen, vornehmlich in jüngeren Ländern, sind offensichtlich darauf gerichtet, durch Weckung der eigenen Produktivkräfte sich unabhängig vom Auslande zu machen: in Italien, den östlichen und südlichen neuen Staaten Europas, in

Indien und anderen englischen Kolonien sind solche Versuche vorhanden und scheinen nicht aussichtslos zu sein. Man kann sich dabei auf Fichte berufen, der in seinem „geschlossenen Handelsstaat“ das Ideal eines selbständigen autarken Gemeinwesens aufstellt. Sollte Deutschland dem nicht folgen?

Diese Gedankengänge sind indessen in keiner Weise haltbar. Sie verkennen über den Schattenseiten die großen Vorteile, die sich aus der Verflechtung mit der Weltwirtschaft ergeben. Ja, sie verkennen aufs stärkste die Notwendigkeit, aus der es überhaupt zu dieser gegenseitigen Bindung kommen mußte. Denn es ist nicht eine Frage des Willens und des Wunsches, sondern der Entwicklung, die zu der gegenwärtigen Abhängigkeit geführt hat: eine solche besteht und ist unabwendbar.

Jedes Land hat nur eine gewisse Fassungskraft für die Bevölkerung, die auf seinem Boden wohnen und unterhalten werden kann: man spricht seit den Tagen Friedrich Lists von einer „Bevölkerungskapazität“. Sie ist schon gegeben durch die Menge von Nahrungsmitteln, die sich auf begrenztem Raum erzeugen lassen. Sie ist andererseits aber, was ebenso wichtig ist, bestimmt durch die Art und Menge der gewerblichen Rohstoffe, die in diesem Lande gewonnen werden können. Wir brauchen das eine wie das andere. In beiden Beziehungen ist Deutschlands Lage nicht günstig. Es hat eine Bevölkerung, die sich seit einem Jahrhundert auf dem gleichen, neuerdings sogar erheblich verkleinerten Raum um das Zweieinhalbfache vermehrt hat. Eine Bevölkerung, die zugleich ihre Bedürfnisse und Lebensansprüche in ganz anderer Richtung und in stärkerem Maße entfaltet hat als ehemals. In früheren Jahrhunderten konnte die Nachfrage fast völlig innerhalb der Grenzen des

eigenen Bodens befriedigt werden; das, was vom Ausland stammte, diente nur zur Ergänzung der eigenen Wirtschaft oder für die höheren Bedürfnisse der oberen Schichten; es drang jedoch nicht in die Sphäre des täglichen Lebens ein. Die Bevölkerungskapazität war dadurch freilich nur begrenzt. Sie mußte später durch den Außenhandel in wesentlichen Stücken erweitert werden, um das Mehr an Menschen unterhalten zu können.

Es ist möglich geworden, auf dem recht karglichen deutschen Boden viel mehr Nahrungsmittel als früher zu gewinnen, indem die Landwirtschaft zu einer höchst intensiven Bodenbearbeitung überging. Sie hat es verstanden, das Dreifache von ehemals auf demselben Land herauszuwirtschaften. Gleichzeitig mußte freilich die landwirtschaftliche Produktion einen guten Teil der gewerblichen Rohstoffe, die sie bisher darauf gewann — also Wolle, Flachs, Fette, Harze —, ganz aufgeben oder doch in den Hintergrund treten lassen. Andererseits konnten Intensivierung und Umgestaltung der landwirtschaftlichen Erzeugung wie Übergang zum höheren Betriebssystem selbst wiederum nur durch dauernde Ergänzung vom Ausland durchgeführt werden. Denn es ist nicht zu übersehen, daß die Bedürfnisse an menschlicher Nahrung infolge Industrialisierung und Verstädtlichung wesentlich andere Formen angenommen haben. Sie brauchen in stärkerer Weise tierisches Eiweiß und kondensierte Kalorien; das ergibt sich aus dem Aufenthalt in geschlossenen Räumen. Zucker und Fette sind neben Fleisch und Molkereiprodukten nicht zu entbehren, wenn die Arbeit intensiviert werden soll. Daneben hat das Bedürfnis nach pflanzlichen Nahrungsmitteln, Obst und Gemüse wesentlich zugenommen; endlich ist bezüglich des Brotkonsums eine deutliche Geschmacksänderung wahrzunehmen. Dazu kommen dann noch eine Reihe von Genußmitteln, die für unentbehrlich gehalten werden. Die Gewohnheiten der oberen Schichten haben sich eben zum guten Teil auf die große Menge der Bevölkerung ausgedehnt. Diese so verschiedenartigen Nahrungs- und Genußmittel sind nicht mehr auf dem heimischen Boden zu erzeugen. Die Kapazität ist nicht gleichzeitig für Brotgetreide und Fette, für Molkereierzeugnisse und Obst, für Futtermittel und Küchengewächse ausreichend, von Kolonialprodukten ganz zu schweigen.

Das wird vor allem dann bedeutsam, wenn die Bevölkerung weiter zunimmt. Wie sich auch Intensivierung und Rationalisierung der Landwirtschaft verhalten mögen, in dem Maße einer stetigen Bevölkerungsvermehrung vermag sich in einem begrenzten Lande die Bodenkapazität nicht zu erhöhen. Das Gesetz vom abnehmenden Bodenertrag macht sich schon aus physikalisch-technischen Gründen bemerkbar. Den Gedanken einer autarken, vom Auslande unabhängigen und selbstversorgenden Landwirtschaft wird man aufgeben müssen. Er ist nicht durchführbar. Wir brauchen für die Ernährung einer Bevölkerung von 65 Millionen Menschen fremde Bodenprodukte und daher die Verflechtung mit der übrigen Welt.

Nun kann natürlich kein Zweifel sein, daß weitgehende Ausnutzung der produktiven Kräfte für ein Land von Vorteil ist. Einmal schon deswegen, weil es dadurch möglich wird, viele Menschen auf

der eigenen Scholle festzuhalten, die anderwärts nur schwer ein Fortkommen fänden. Sodann bedeutet Nicht-Voll-Ausnutzen der vorhandenen Kräfte einen Verlust, der später nur schwer wieder einzuholen ist. Dazu kommt der weitere Umstand, daß jede Einfuhr mit Ausfuhr bezahlt werden muß; diese stößt aber auf fremden Wettbewerb und auf abschließende Abwehrmaßnahmen anderer Länder. Trotzdem bleiben wir auf den Bezug einer Reihe von fremden Nahrungsmitteln unter allen Umständen angewiesen, die nun einmal nicht in unseren Klimaten gedeihen. Dazu gehören alle Kolonialwaren, einschließlich Tabak, sodann Oele und Südfrüchte, gewisse tierische Nahrungsmittel wie Fische und Fette. Aber auch Kraftfuttermittel, Küchengewächse und einiges andere sind bei uns nicht in ausreichendem Maße oder geeigneten Qualitäten herstellbar. Man darf eben nicht nur an das Brot denken, sondern auch an die übrigen Nahrungsmittel, vor allem auch an Fett, das wir in unseren Breiten besonders nötig haben. Aber selbst die Weizenproduktion wäre in ausreichendem Umfang bei uns nicht möglich. Alle diese zusätzlichen Nahrungsmittel kommen aus den Vereinigten Staaten und Argentinien, Indien und China, Holland und Italien, aus Norwegen oder dem Balkan — kurz, die ganze Welt wird eingespannt, um unsere Bevölkerung zu ernähren.

Wenn wir in den letzten Jahren durchschnittlich ein Nahrungsmitteldefizit von 3,7 Milliarden Reichsmark hatten, so dürfte davon etwa die Hälfte überhaupt nicht auf eigenem Boden herstellbar sein. Aber auch die restliche Einfuhr von Nahrungsmitteln ließe sich durch Eigenerzeugung nur teilweise verdrängen. Gleichzeitig Brotgetreide und Futtergewächse, Obst und Hülsenfrüchte, sowie die gesamte Menge der Molkereierzeugnisse bei uns selbst herzustellen, ist leider nicht möglich. Wollte man sich von der Einfuhr etwa des Weizens weitgehend freimachen, so müßte man umso mehr Futtermittel einführen. Nach alledem wird von jener angegebenen Summe doch nur ein kleiner Teil wirklich gespart werden können, wenn für ausreichende und preiswerte Ernährung unserer Bevölkerung gesorgt werden soll.

Denn das ist das Entscheidende: nicht nur ausreichend, sondern auch preiswert muß die Ernährung sein. Es hat keinen Zweck, mit aller Gewalt durch eine übertriebene Hochschutzzollgesetzgebung die eigene Nahrungsmittelversorgung zu fördern, deren Gestehungskosten dann notwendig steigen müssen. Wir haben mit der Kaufkraft der großen Masse der Bevölkerung, vor allem der ärmeren Klassen, zu rechnen; sie kann nicht ohne weiteres gesteigert werden. Die unteren Schichten geben im Durchschnitt 40—48% allein für Nahrungsmittel aus. Jede Erhöhung ihrer Preise führt entweder zu Einschränkung auf anderen Gebieten oder zu Verschlechterung der Lebenshaltung. Ebenso wenig geht es an, daß etwa die Nahrungsmittel in Deutschland sich auf die Dauer weit über denen der anderen Länder stellen. Für uns wird eine Erhöhung der Selbstversorgung nur soweit in Betracht kommen, als dies ohne wesentliche Preissteigerung möglich ist. Daher bleiben wir auf eine starke Einfuhr von fremden Nahrungsmitteln angewiesen. Das wird vornehmlich dann der Fall

sein, wenn die Bevölkerung weiter anwächst. In den letzten Jahren hat sie sich immerhin noch um 400 000 Seelen vermehrt; künftig werden wir allerdings mit einem wesentlichen Rückgang dieser Zunahme rechnen müssen. Daß in den Jahren einer schweren Depression eine Einschränkung der Lebenshaltung in weiten Schichten eintritt und die Nahrungsmiteinfuhr der Menge nach zurückgeht, darf uns über die grundlegenden Tatsachen nicht täuschen; Deutschland ist auf Gedeih und Verderb auf fremde Bezüge angewiesen und wird es bleiben. Sie dürften sich eher gegenüber den letzten beiden Jahren wiederum vermehren. Ich rechne, daß mindestens 20 v. H. unseres Nahrungsmittelbedarfes dauernd wird eingeführt werden müssen, selbst, wenn wir gewisse Produkte bei uns mehr herstellen.

Wesentlich einfacher liegt das ganze Problem der Verflechtung Deutschlands in die Weltwirtschaft bei der zweiten Gruppe der Wareneinfuhr, den gewerblichen Rohstoffen. Für sie bleibt unsere Bodengrundlage ein für allemal unzulänglich. Es sind im Grunde nur wenige Rohstoffe, über die Deutschland in ausreichendem Maße verfügt: Kohle und Kalisalze, sodann in der Hauptsache Steine und Erden und chemische Produkte. Alle anderen Materialien für das Gewerbe muß Deutschland von auswärts beziehen: sowohl die organischen Rohstoffe, also die Gesamtheit der Textilrohstoffe, Häute, Kautschuk, Holz, als auch einen großen Teil der anorganischen, wie Eisen und andere Erze, Kupfer, Blei, Zink und Mineralien. Im ganzen bezogen wir durchschnittlich für über 7 Milliarden solcher Rohstoffe aus dem Auslande. Wenn wiederum im letzten Jahr ein wesentlicher Rückgang hierin eingetreten ist, so als die Folge der schweren Depression, unter der Deutschland leidet. Für diese ganze Gruppe gibt es keinen Ersatz und keine Möglichkeit, sie im Inland zu gewinnen. Vielleicht daß die Verölung der Kohle uns vom Bezuge der Mineralöle freier machen könnte; aber im übrigen gibt der deutsche Boden an all dem anderen nichts her.

Unsere industrielle und technische Entwicklung ist mithin gänzlich auf fremder Bodengrundlage aufgebaut und muß es bleiben. Von einer Selbstversorgung hier zu sprechen, wäre geradezu lächerlich. Diese elementare Abhängigkeit von fremden Ländern, ohne die wir uns nicht einmal kleiden, keine Maschinen, keine elektrische Kraft und Beleuchtung herstellen, keine Eisenbahnen bauen könnten, bleibt immer bestehen. Textil- und Bekleidungsindustrie, Eisen- und Stahlindustrie, Maschinenbau und Elektrotechnik, Leder- und Holzbearbeitung, aber auch ein großer Teil des Nahrungsmittel- und des Baugewerbes können ohne diese fremden Bezüge nicht bestehen. Ich rechne, daß im ganzen rund 7 Millionen Erwerbstätige, d. s. mit Angehörigen fast 20% der Bevölkerung, direkt auf die Einfuhr der gewerblichen Rohstoffe angewiesen bleiben. Es ist nun einmal das Schicksal der europäischen Industrie geworden, daß sie sich auf fremden Vorkommen aufbaut. Alle Industrieländer, abgesehen von den Ver. Staaten, befinden sich in der gleichen Lage — weder England noch Frankreich, von anderen ganz zu schweigen, machen davon eine Ausnahme.

Es steht also so, daß Deutschland unter allen Umständen fremde Rohstoffe und in sehr weitgehendem Maße auch Nahrungsmittel vom Auslande beziehen muß. Wir können sogar versuchen, den Anteil beider an der eigenen Erzeugung festzustellen. Dann machte bei den Nahrungsmitteln die Einfuhr etwa 25% aus, für die Gewerbe etwa 28%.

Nun besteht aber noch ein anderer besonderer Posten, der auf der Einfuhrseite für Deutschland von größerer Bedeutung ist. Das ist die Aufnahme fremder Kapitalien, sei es in der Form langfristigen Kredites, sei es in der des kurzfristigen Geldes. Solche Kapitalabwanderungen von Land zu Land gehören in der neueren Zeit zu den selbstverständlichen Beziehungen des internationalen Wirtschaftsverkehrs. Auch vor dem Kriege haben sie zwischen den Ländern bestanden. Der Unterschied ist aber der, daß vordem Deutschland zu den Gläubigerstaaten gehörte. Ihm flossen aus den Forderungen an das Ausland Beträge von mehr als einer Milliarde jährlich zu; sie wurden in Form einer Mehreinfuhr von Waren und Dienstleistungen oder eines Aktivsaldos der Zahlungsbilanz ausgeglichen. Nur so konnten die kapitalreichen Länder im Grunde ihre Mehreinfuhr bezahlen, daß sie ausländische Produktionen finanzierten. In der Nachkriegszeit hat Deutschland dagegen beträchtliche Schulden aufnehmen müssen, so daß ihm große Verbindlichkeiten gegenüber den Gläubigerländern erwachsen. Nach den Feststellungen des Layton-Berichtes belief sich Mitte 1931 die langfristige Verschuldung auf etwa 15 Milliarden, dazu die kurzfristige auf mindestens 10 Milliarden. Ihnen standen weit geringere deutsche Guthaben im Ausland gegenüber. Es darf darauf hingewiesen werden, daß Gläubiger- und Schuldnerstaaten aufs engste miteinander verbunden sind. Die Gläubiger müssen die Bezahlung in irgendeiner Form, zumeist in der Warenform, aufnehmen; die Schuldner müssen den Saldo abtragen. Bei beiden erscheinen die gleichen Beträge, nur mit entgegengesetztem Vorzeichen.

An sich brauchte eine solche Verschuldung noch nicht als ungünstig aufgefaßt zu werden. Gehört doch vor dem Kriege die U.S. zu den Schuldnerländern: sie hatten ihre intensive Landwirtschaft, ihre ganze Industrie wie auch das Verkehrswesen zum guten Teil mit fremden Geldern aufgebaut. Die Voraussetzung ist aber immer, daß die aufgenommenen Kapitalien werbend angelegt werden. M. a. W. die Anlagen müssen einen solchen Ertrag geben, daß mindestens Verzinsung und Amortisation des Kapitals herausgewirtschaftet werden. Bei vielen der deutschen Nachkriegskredite ist das freilich nicht der Fall gewesen; daher stammt die besondere Schwierigkeit unterer Auslandsverschuldung. Aber wie dem sei: auch ohne Reparationen haben wir eine jährliche Zinsenlast von mehr als 1 Milliarde RM. zu begleichen. Sie kommen zu unseren anderen Verbindlichkeiten noch hinzu. Soweit diese aus Wareneinfuhr stammen, wird sich, wie wir sahen, nur wenig sparen lassen. Wir müssen zwangsläufig in schlechten Zeiten auf eine Wareneinfuhr von 10—11 Milliarden RM., in guten auf wesentlich mehr rechnen. Wenn wegen der ungünstigen Wirtschaftslage in den letzten Jahren die

Einfuhr wertmäßig gegenüber dem Vorjahre so wesentlich zurückging, so ist das einmal auf die gedrückten Weltmarktpreise gerade für Nahrungsmittel und Rohstoffe zurückzuführen, andererseits auf die stark gesunkene deutsche Kaufkraft. Wir dürfen aber mit beiden nicht als mit dauernden Erscheinungen rechnen, sondern haben uns von neuem auf steigende Einfuhr gefaßt zu machen. Sie wird ebenso wie der Saldo der Schulden und der fremden Dienstleistungen, die wir in Anspruch nehmen, durch Ausfuhr von Waren bezahlt werden. Ein anderer Posten steht uns nur soweit zur Verfügung, als wir für das Ausland durch Fracht- und Versicherungsübernahme, Eisenbahnverkehr, Handelsvermittlung, Fremdenverkehr Dienstleistungen übernehmen. Der Gewinn aus diesen Aktivposten dürfte im Verhältnis zu den vorhandenen Verbindlichkeiten nicht erheblich sein. Nach Berechnung des Konjunkturinstituts hatten wir aus „Dienstleistungen“ einen Aktivsaldo von 2—300 Millionen Mark. Ihm stand aus den Kapitalschulden allein ein Passivsaldo von 865 Millionen gegenüber, die durch Warenausfuhr abgezahlt werden müssen. Für diese besteht also eine unentrinnbare Notwendigkeit.

Zweifellos ist gerade diese Warenausfuhr für Deutschland mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Wir haben keine Kolonien, wie England und Frankreich. Sie haben einen Markt, der gewiß nicht allein die Waren des Mutterlandes abnimmt, der sie aber schon wegen der finanziellen Verflechtung bevorzugt. Es ging in den letzten Jahren in das französische und englische Imperium aus den Mutterländern zusammen eine Ausfuhr von fast 9 Milliarden Mark, so daß sie in das übrige Ausland nur noch zwei Drittel ihres Exports auszuführen brauchten.

Andererseits fehlt uns gänzlich die Finanzierung des Auslandes; sie machte vor dem Kriege doch einen Betrag von etwa 22 Milliarden Mark aus. Durch diese reinen Kapitalbeziehungen haben alle Gläubigerländer schon eine starke Möglichkeit der Ausfuhr, da ja die Schuldnerländer dauernd Waren der Gläubigerstaaten aufnehmen können. Wir müssen uns die Auslandsmärkte nach beiden Richtungen selbst erkämpfen.

Es kommt noch ein weiterer erschwerender Umstand hinzu: das sind unsere hohen Zinssätze. Die Ausfuhr pflegte vor dem Kriege vielfach von seiten des Ausfuhrlandes kreditiert zu werden. Bei einem niedrigen Zinsfuß von 4—5% ist das auch durchführbar, wie es unsere hauptsächlichsten Konkurrenten noch gegenwärtig tun. Wenn aber der Zinsfuß so hoch ist wie in Deutschland, so ist eine solche Kreditierung kaum noch möglich. Denn man kann nicht für einen Kundenkredit selbst 10% und mehr zahlen. Dadurch wird der Wettbewerb mit anderen Ländern für uns wesentlich erschwert, wenn nicht z. T. ganz unterdrückt.

Unter diesen besonderen Umständen muß also Deutschland den Handel betreiben; wir können Einfuhr und Zinsendienst nur mit Warenausfuhr begleichen. Sehen wir uns diese Ausfuhr näher an, so ist sie durch mehrere Umstände charakterisiert. Daß alle Industriestaaten vorwiegend Fertigprodukte, also Fabrikate ausführen, versteht sich von selbst. Für Deutschland jedoch be-

stehen besondere Eigentümlichkeiten. Einmal findet eine sehr mannigfache Ausfuhr statt. Sie setzt sich aus vielerlei Posten und einzelnen Warengattungen fast sämtlicher Industriezweige zusammen; neben ihr tritt der Export von Rohstoffen, unter denen Kohle und Koks die Hauptsache ausmachen, stark zurück. Es gibt wohl kein zweites Land, dessen Ausfuhr auf so ganz verschiedenartige Erzeugnisse gerichtet ist und bei dem die Menge der Artikel so mannigfach ist. Sodann aber ist es charakteristisch, daß in unserer Ausfuhr Produktionsmittel eine so bevorzugte Rolle spielen. Es sind die große Menge von Maschinen, Apparaten, von Chemikalien, von elektrotechnischen Erzeugnissen. Gerade für diese aber ist der Absatz nach demselben Lande nicht gleichmäßig; vielmehr müssen immer verschiedene Abnehmer in vielen Ländern aufgesucht werden. Für Tuche etwa und Kohle ebenso wie Roheisen bleiben die Abnehmer jahraus jahrein die gleichen. Diese Waren gehen an Konsumenten oder weiter verarbeitende Industrien. Aber wer einmal eine elektrische Einrichtung oder bestimmte Werkzeugmaschinen braucht, wird ihrer in den nächsten Jahren nicht von neuem bedürfen. Es muß dafür ein anderer Absatzmarkt erobert werden. Gerade dadurch wird unsere Ausfuhr so schwierig und bedarf eines so großen Apparates, weil immer wieder neue Kunden aufgesucht werden müssen. In vielen Fällen nehmen wir fremde Vermittlung in Anspruch und müssen das heute mehr als vor dem Kriege, weil wir den Käufern nicht Kredit geben können.

Endlich ist die Richtung unserer Ausfuhr sehr charakteristisch. Sie findet zum großen Teil nach Industrieländern statt, nicht, wie man vielleicht vermuten müßte, nach Agrarstaaten. Der Grund liegt darin, daß Industriestaaten und städtische Bevölkerungen solcher Produktionsmittel bedürfen, in deren Ausfuhr unsere Hauptstärke liegt, Agrarstaaten weit weniger. Gerade hier findet darum eine bestimmte Arbeitsteilung zwischen den Industriestaaten selbst statt.

So kommt es, daß immer noch ein Sechstel unserer Einfuhr aus fremden Industriewaren besteht. Es handelt sich um Garne, Leinen, Baumwolle, Wolle, um gewisse feine Tücher und Pelze, um Lederwaren, Maschinen (etwa Schreibmaschinen, Registerkasse, Automobile), um gewisse Eisenerzeugnisse, dazu böhmisches Glas, Schweizer Uhren u. m. a. Oft wurde die Frage aufgeworfen: brauchen wir diese Fertigwaren? Sollten wir nicht wenigstens auf die Einfuhr solcher Erzeugnisse, die wir als fortgeschrittener Industriestaat bei uns selbst herstellen können, verzichten, wenn wir schon fremde Nahrungsmittel und Rohstoffe in weitestem Umfange nicht entbehren können? Immerhin betrug der Wert der Fertigwareneinfuhr durchschnittlich etwa 2 Milliarden RM. Sie belastet die Passivseite unserer Zahlungsbilanz und könnte scheinbar entbehrt werden. Aber auch das ist ein oft begangener Irrtum. Es besteht nun einmal zwischen vorgeschriebenen Industriestaaten eine bestimmte Arbeitsteilung und Spezifikation. Wenn gerade Industrieländer beste Abnehmer unserer Fabrikate sind, so müssen wir im Gegenverkehr auch unsererseits bestimmte Fertigwaren von ihnen abnehmen. Das eine bedingt das andere. Wir

führen etwa feinere Tücher und Garne von auswärts ein, bestimmte Glaswaren und Uhren, in denen andere Länder eine kaum zu überbietende Leistungsfähigkeit besitzen. Dafür führen wir in diese selben Länder bestimmte elektrotechnische Erzeugnisse oder Farbstoffe und andere Chemikalien oder gröbere Tücher aus. Jene Einfuhr etwa durch Zollmaßnahmen abzuhalten, hieße auch die entsprechende Ausfuhr gefährden, hieße, unsere Produktion auf eine Richtung umstellen, die für uns nicht vorteilhaft ist. Die Unterbindung der scheinbar entbehrlichsten Einfuhr wäre also die unklügste Maßnahme, die man treffen könnte. Es soll nicht gesagt werden, daß die Produktionsteilung zwischen den Ländern ein für allemal abgeschlossen wäre: das ist mit nichten der Fall. Vielmehr findet eine dauernde Umstellung und Anpassung statt. Wohl aber soll es bedeuten, daß gerade die industriellen Staaten gegenseitig die besten, zahlungsfähigsten und sichersten Abnehmer ihrer Industrieerzeugnisse bleiben.

So kommt es, daß wir nach England, Frankreich, Oesterreich, Niederlanden, Belgien, Tschechoslowakei, Schweden, also gerade nach Ländern, die eine starke industrielle Entwicklung aufweisen, in den letzten Jahren fast die Hälfte unseres Auslandsabsatzes abführten. Im ganzen macht der Export nach Europa überhaupt drei Viertel unserer Ausfuhr aus. Allerdings ist es teilweise nur Vermittlungsausfuhr. England, die Niederlande, Schweden führen die deutschen Waren ihrerseits in andere Länder aus. Diese Wiederausfuhr hat gegen die Vorkriegszeit stärker zugenommen, weil wir aus früher angegebenen Gründen die Kreditkraft jener Länder brauchen. Bei direktem Absatz würde die deutsche Ausfuhr nach außereuropäischen Erdteilen wohl größer sein.

So bleibt also das Schicksal Deutschlands allen andersgearteten Wünschen zum Trotz auf Gedeih und Verderb mit der Weltwirtschaft verflochten. Unser Außenhandel ist ein elementares Stück un-

seres ganzen Daseins. Wir können unserer Bevölkerung nur Unterhalt verschaffen, wenn wir ihr Beschäftigung geben: dafür ist die Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen unerlässlich. Diese wiederum muß durch Ausfuhr bezahlt werden. Um so mehr ist das der Fall, als unsere Kreditanspruchnahme, die wir einstweilen brauchen, wiederum nur auf dem Wege des Außenhandels beglichen werden kann.

Wenn so der Außenhandel für Deutschland eine Notwendigkeit ist, so bleibt im selben Maße freilich die Abhängigkeit von internationalen Verflechtungen bestehen: aber diese Abhängigkeit ist eine gegenseitige. Nicht nur wir brauchen die weltwirtschaftlichen Beziehungen zu anderen Ländern, sondern auch die anderen Länder brauchen sie zu Deutschland. Es ist ein zu großer und guter Käufer, als daß nicht sein Ausscheiden oder selbst nur die Schwächung seiner Kaufkraft sich allenthalben bemerkbar machen würden. Wir stehen mit rd. 10 v. H. des Welthandelsvolumens an dritter Stelle hinter England und den USA, aber noch vor Frankreich; alle anderen Länder folgen in weitem Abstände. Es leuchtet ein, daß eine Störung des deutschen Außenhandels von weitgehenden Folgen auch für die übrigen Länder sein muß. Darin besteht ein nicht geringer Vorteil unserer starken Verbundenheit gegenüber anderen Staaten. Aber diese unsere Stellung als kaufkräftiger Kunde zwingt uns im gleichen Maße auch unsere Stellung als Verkäufer zu verbessern. Dahin gehört eine weitsichtige Handelspolitik, die den deutschen Markt fremden Waren nicht verschließt, aber ebenso auch auf die Offenhaltung der fremden Märkte bedacht ist. Aufgabe der Wirtschaftspolitik und besonders der Außenhandelspolitik muß es sein, diese Beziehungen zu den fremden Märkten so vorteilhaft zu gestalten wie möglich. In der Lage, in der Deutschland sich befindet, muß es eine mehr freihändlerische Politik befolgen und kann sich nicht als isolierte Insel betrachten.

Stettin im deutschen Außenhandel.

Von Dr. E. Schoene.

Daß die deutschen Seehäfen mit die wichtigsten Träger der deutschen Ein- und Ausfuhr sind, bedarf keiner weiteren Ausführungen. In der Reihenfolge dieser Seehäfen gemäß der Dichtigkeit ihres Güterumschlages nimmt Stettin, wenn man die Ostseehäfen für sich nimmt, die erste, wenn man die großen Nordseehäfen einbezieht, nach Hamburg und Bremen die 3. Stelle ein. Vor dem Kriege hatte Stettin den Umschlag Bremens in einer stetig ansteigenden Kurve

schon fast erreicht, namentlich in der Einfuhr; in der Nachkriegszeit hat eine Reihe von widrigen Umständen zusammengewirkt, daß Stettin trotz aller emsigen Bemühungen seinen Vorkriegsumschlag in keinem Jahre wieder erreichen konnte, während dies anderen deutschen Häfen mehr oder minder gelungen ist. Die seewärtige Güter-Ein- und Ausfuhr in den wichtigsten deutschen Häfen stellte sich in den letzten Jahren im Vergleich zu 1913 wie folgt:

		Hamburg	Bremen	Stettin	Emden	Lübeck	Königsberg
1913	Eingang: to	16 548 457	4 368 296	4 254 563	1 555 690	1 446 514	921 837
	Ausgang: to	8 909 633	2 798 658	1 990 975	1 677 805	567 183	693 122
1926	Eingang: to	10 670 231	2 581 000	2 047 767	1 884 729	800 401	789 754
	Ausgang: to	10 636 220	2 750 000	3 699 205 ¹⁾	2 427 352	699 428	1 414 020
1927	Eingang: to	16 652 485	3 947 000	2 994 539	2 465 220	1 196 432	921 818
	Ausgang: to	8 125 940	1 638 000	1 051 238	1 454 267	588 372	513 584
1928	Eingang: to	17 374 099	3 989 000	3 505 961	1 473 636	1 236 142	1 065 219
	Ausgang: to	9 077 519	1 936 000	1 090 998	1 383 499	611 757	581 275
1929	Eingang: to	18 033 793	4 859 000	3 400 470	2 536 665	1 230 000	1 089 725
	Ausgang: to	8 882 362	2 615 000	1 518 820	1 647 403	577 000	636 514
1930	Eingang: to	16 040 974	4 058 000	3 029 008	2 096 309	912 000	981 643
	Ausgang: to	8 600 136	2 566 000	1 859 122	1 557 803	573 000	888 898

¹⁾ Die umfangreiche Ausfuhr des Jahres 1926 ist auf den englischen Kohlenstreik zurückzuführen.

Teilt man die vorstehenden Stettiner Gesamtzahlen nach Herkunfts- und Bestimmungsländern auf, so ergibt sich die interessante Feststellung, daß Stettin nicht nur überwiegend Ostseehandelshafen ist, daß es also nicht nur eine partielle oder lokal begrenzte Funktion im Gesamtrahmen des deutschen Außenhandels auszuüben hat; Stettin ist vielmehr am seewärtigen Außenhandel Deutschlands mit allen wirtschaftlich wichtigen Ländern Europas und der Welt beteiligt, wie die nachstehende Unterteilung des Stettiner Gesamtgüterverkehrs nach drei Gruppen, den skandinavischen und Ostseeländern, den übrigen europäischen Ländern und den anderen Erdteilen, ergibt:

Stettins Güterumschlag mit

	skandinavischen und Ostseeländern	den übrigen europäischen Ländern ²⁾	Ländern anderer Erdteile
1929 Eingang: to	1 611 399	1 301 213	487 857
Ausgang: to	871 530	611 548	31 727
1930 Eingang: to	1 405 524	1 249 949	373 539
Ausgang: to	862 291	971 120	25 705

Hieraus geht hervor, daß Stettin in den Jahren 1929 und 1930 über die Hälfte seines Umschlags nach und aus andern Ländern als den skandinavischen und baltischen Staaten versandte und bezog. Stettin ist also kein Hafen, dessen Funktionen sich lediglich auf das Ostseegebiet beschränken, vielmehr durch seinen Handel mit allen anderen Meeren ebenfalls eng verknüpft.

Innerhalb des seewärtigen Güterumschlags Stettins nach und von den Ostseeländern nimmt Schweden — man kann wohl sagen — traditionsgemäß noch immer die erste Stelle ein. Stettin ist infolge seiner es hierzu prädestinierenden geographischen Lage einer der wichtigsten Träger des deutsch-schwedischen Güterumtumschlags überhaupt. Die deutsche Ausfuhr nach Schweden betrug 1930: 1 708 650 to, die deutsche Einfuhr aus Schweden 749 555 to. Demgegenüber hatte Stettin in den beiden letzten Jahren folgende Umschlagssummen im Güterverkehr mit Schweden aufzuweisen:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
1929	877 671 to	154 906 to
1930	737 893 to	134 054 to

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß Stettin zumindest an dem seewärtigen Umschlag zwischen Deutschland und Schweden, wenn man in Rechnung zieht, daß ein großer Teil des Güterumschlags zwischen diesen beiden Ländern sich über die Fähre Saßnitz—Trälleborg abwickelt, prozentual recht erheblich beteiligt ist. Im einzelnen ist bei Betrachtung des Stettiner Güterumschlags mit Schweden nicht zu verschweigen, daß er durch die neue Grenzziehung im Osten, durch den sich immer noch verschärfenden Wettbewerb der Weichselhäfen und den dadurch vor allem bedingten Rückgang der Einfuhr schwedischer Erze, des eigentlichen Rückgrats des Stettin-schwedischen Verkehrs, empfindlich getroffen ist. Während Stettin im Jahre 1913 1 192 697 to Erze und Schlacken aus Schweden einfuhrte, betrug diese Einfuhr im Jahre 1930 nur noch 655 546 to. Trotzdem hat Schweden seine überragende Stellung im Stettiner Gesamtverkehr bis heute behaupten können.

Der Güterumschlag mit den übrigen skandinavischen und Ostseeländern erreichte in den beiden letzten Jahren folgende Mengen:

	Norwegen	Dänemark	Danzig	Polen	Memel-Litauen
1929 Einfuhr: to	174 861	100 827	2 333	55	5 191
Ausfuhr: to	65 459	165 477	8 880	—	10 014
1930 Einfuhr: to	124 565	56 699	20 252	885	8 791
Ausfuhr: to	68 889	277 416	10 696	295	27 728
	Lettland	Estland	Rußland ³⁾	Finnland	
1929 Einfuhr: to	38 733	17 835	82 499	200 700	
Ausfuhr: to	85 175	53 009	21 758	154 907	
1930 Einfuhr: to	41 815	16 693	121 799	148 257	
Ausfuhr: to	34 539	32 719	43 574	116 041	

Hierzu ist zu bemerken, daß sich in der Nachkriegszeit besonders erfreulich der Güterverkehr mit den Randstaaten entwickelt hat, so daß ein gewisser Ausgleich für das geschaffen werden konnte, was Stettin durch die in den ersten Nachkriegsjahren fast vollständige, heute allerdings schon wieder zurückgehende Ausschaltung Rußlands aus dem internationalen Handel verloren hat. Als Güter kommen eingehend aus Lettland, Estland und Litauen in

erster Linie Leinsaat, Flachs und Hanf, Butter und Eier, ausgehend Zucker, Superphosphat, feuerfestes Material, Zement (Litauen), sowie Eisen und Eisenwaren in Frage. Norwegen stellt für die Einfuhr vorwiegend Salzheringe, Eis, Feldspat und Schwefelkies, Dänemark Schmalz, Därme, kohlen-sauren Kalk und Alteisen, während die Ausfuhr nach Norwegen und Dänemark vorwiegend Getreide, Zucker, Kohle und Briketts, Eisen und Eisenwaren sowie Mehl aufweist. — Vor allem hat der Güteraustausch mit Finnland — teilweise durch die bedeutenden Papierholz-bezüge der großen Stettiner Papier- und Zellstoffindustrie — gegenüber der Vorkriegszeit (im Jahre 1913 betrug der Gesamtumschlag mit Finnland nur 126 114 to) eine starke und begrüßenswerte Belebung erfahren, was nicht zum wenigsten auch durch zielbewußte Arbeit der Stettiner Reederei erreicht wurde, die nach dem Kriege ihre Verbindungen mit Finnland ständig verbessert hat. Hauptgüter sind in der Einfuhr: Holz, Papier, Butter, Käse, Preiselbeeren und Islandmoos, in der Ausfuhr: Getreide und Mehl, Oelkuchen, Zwiebeln, Südfrüchte, Superphosphat und Salzsäure, Eisen und Eisenwaren und Chamottmaterial. — Es bleiben noch einige Worte über Rußland zu sagen. Der seewärtige Wareneingang in Stettin aus Rußland betrug 1913: 278 603 to, der Warenausgang 134 275 to. Diese Ziffern sind in der Nachkriegszeit auch dann bei weitem nicht erreicht worden, wenn man dem Umschlag mit dem europäischen Rußland den mit den Randstaaten hinzuzählt. Es liegt dies in der totalen wirtschaftlichen und politischen Veränderung der russischen Verhältnisse begründet; allerdings ist zuzugeben, daß sich in den letzten Jahren und namentlich auch, soweit sich bisher übersehen läßt, im Jahre 1931 der Güterverkehr im Stettiner Hafen mit Rußland in einer ständig steigenden Entwicklung bewegt hat. Im ganzen genommen ist der Rußlandhandel jedenfalls für den Stettiner Hafen als einer der größten Plus-Posten zu werten, der heute allerdings praktisch bei weitem noch nicht ganz aktiviert ist; aber es steht heute wie immer fest, daß die natürliche Lage Stettins es dazu prädestiniert, der Hafen für die Ausfuhr zumindest Mitteleuropas nach Rußland, soweit sie über See geht, und ebenso natürlich auch für die Einfuhr aus Rußland nach den mitteleuropäischen Ländern zu sein. Flachs und Hanf, Feldspat, Holz, Butter und Eier, Gummischuhe und Alteisen nehmen gegenwärtig in der Einfuhr, Zucker, Eisen, Eisenwaren und Maschinen in der Ausfuhr nach Rußland den ersten Platz ein⁴⁾.

Wenn wir uns den übrigen europäischen Ländern zuwenden, mit denen Stettin im seewärtigen Warenaustausch steht, so nimmt hier noch immer England die erste Stelle ein. Im Jahre 1913 betrug der Gesamtgüterumschlag Stettins mit Großbritannien 1 376 451 to, während er sich im Jahre 1929 auf 668 882,2 to und 1930 auf 619 988 to belief. Die Einfuhr mit 548 714,2 to und 482 804 to in den beiden Jahren 1929 und 1930 überwiegt die Ausfuhr bedeutend. Hierbei spielen Kohlen, Salzheringe und Alteisen eine erhebliche Rolle, während in der deutschen Ausfuhr nach England, soweit sie sich über den Stettiner Hafen vollzieht, Getreide und Zucker mit sehr bedeutenden Mengen im Vordergrund stehen⁵⁾.

Die Stettiner Einfuhr aus deutschen Rheinhäfen betrug in den beiden Jahren 1929 und 1930: 509 736 bzw. 474 149 to, während sich die Ausfuhr nach den Rheinhäfen in diesen beiden Jahren auf 101 506,1 bzw. 95 180 to belief. Auch in diesem Verkehr sind beträchtliche Mengen enthalten, die als deutsche Ein- bzw. Ausfuhr zu werten sind, da diejenigen Warenpartien, die — von Stettin kommend oder nach Stettin gehend — in den Rheinhäfen umgeschlagen werden, zum großen Teil nach der Schweiz und Frankreich bestimmt sind bzw. von dort her kommen⁶⁾.

Im Verhältnis zu den übrigen europäischen Ländern kommen in der Ein- und Ausfuhr Stettins folgende Gütermengen in Frage:

²⁾ Einschließlich des Güterumschlags von und nach den deutschen Rheinhäfen.

³⁾ Diese Zahlen betreffen das europäische Rußland; es ist also darin auch der Verkehr mit dem Schwarzen Meer enthalten, nicht dagegen der sich über lettische und estnische Häfen bewegende russische Transit.

⁴⁾ vgl. Schrader: Stettin—Rußland in Nr. 20, 1931 dieser Zeitschrift.

⁵⁾ vgl. Schrader: Stettin—England a. a. O. Nr. 17, 1931.

⁶⁾ vgl. Schrader: Stettin—Amsterdam—Rotterdam—Antwerpen—Rheinhäfen Nr. 11, 1930 a. a. O.

	Niederlande	Belgien	Frankreich	Spanien
1929 Eingang: to	21 919,8	133 881,1	3 116,6	17 198,7
Ausgang: to	182 120,8	80 289,7	79 147,9	369,2
1930 Eingang: to	21 672	114 187	6 676	28 269
Ausgang: to	370 266	82 037	51 551	8 952

	Portugal	Italien	Griechenland	übrige europäische Länder
1929 Eingang: to	161,8	15 572	8 866	13 670,4
Ausgang: to	2 814,7	317,5	5 487,5	222,7
1930 Eingang: to	87	25 669	29 544	12 049
Ausgang: to	1 930	2 923	2 619	1 493

Aus den vorstehenden Zahlen geht hervor, daß im Eingang Belgien, Spanien, Italien und Griechenland an erster Stelle stehen, während in der Stettiner Ausfuhr die Niederlande, Belgien und Frankreich führend sind. In der Einfuhr aus Belgien sind vor allen Dingen Thomas-Phosphat-Mehl, Formeisen und Träger, Roheisen, Alteisen hervorzuheben; es dürfte sich hier teilweise auch um Bezüge handeln, die aus Westdeutschland stammen und über belgische Häfen nach Stettin zur Beförderung gelangt sind. In der Einfuhr aus Spanien sind vor allem Wein, Apfelsinen und Schwefelkies, in der aus Italien Zitronen, Haselnüsse, Eisenerze und Schwefelkies, in der aus Griechenland Korinthen und Rosinen, Eisenerze, Nickelerze und Schwefelkies hervorzuheben. — In der Ausfuhr steht 1930 Holland mit ca. 370 000 to an erster Stelle. Auch hier dürfte es sich zum großen Teil um Warenpartien handeln, die über holländische Häfen nach Westdeutschland zur Einfuhr gelangen, teilweise aber auch den Rhein hinauf nach Frankreich und der Schweiz weiterbefördert werden. Folgende Waren sind in der Ausfuhr nach den Niederlanden mit größeren Mengen vertreten: Getreide und Müllereierzeugnisse, Bau- und Nutzholz, Sojaöl, Kartoffelmehl, Zucker, Chemikalien, Papier, Rohzink und Zinkbleche sowie Kabel. In der Ausfuhr nach Belgien nehmen Getreide, Malz, Müllereierzeugnisse, Bau- und Nutzholz, Zinkerze und Chemikalien, in der nach Frankreich Roggen, Roggen- und Weizenmehl, Telegraphenstangen, Zucker und Pflastersteine den größten Raum ein.

Wenn Stettin auch mit anderen Erdteilen nicht durch regelmäßige Dampferlinien verbunden ist, so haben sich doch auch hier gewisse Handelsbeziehungen herausgebildet, die man als regelmäßig bezeichnen kann. Es kommt hier insbesondere die Sojabohneinfuhr aus Ostasien, die Einfuhr von Phosphaten aus Afrika und Amerika, die Einfuhr von Erzen aus Afrika, ferner die Einfuhr von Schmalz aus Amerika, von Pflanzensaaten aus Afrika in Frage. Sehr bedeutend hat sich auch durch die Schaffung eines Tankhafens im Stettiner Hafen in den letzten Jahren die Einfuhr von Mineralölen aus Amerika entwickelt, die im Jahre 1930 beispielsweise 76 474 to betrug. Stettin ist heute der Umschlagsplatz für Mineralöle nicht nur für sein deutsches Hinterland, sondern auch für zahlreiche Anliegerstaaten der Ostsee. In der Stettiner Ausfuhr spielen die überseeischen Länder eine geringere Rolle. Es sind hier insbesondere gelegentliche Zuckerausfuhren nach Asien sowie die regelmäßige Ausfuhr von Papier, Pappe und Papierwaren hauptsächlich nach Amerika zu erwähnen. Insgesamt stellte sich der Stettiner Güterverkehr mit den Erdteilen Afrika, Asien und Amerika in den Jahren 1929 und 1930 wie folgt:

	Afrika	Asien	Amerika
1929 to	123 785,7	166 289,2	226 507,6
1930 to	111 705	140 407	145 959

Mit der Darstellung des seewärtigen Versandes und Empfangs Stettins ist allerdings die Bedeutung seiner Stellung im deutschen Außenhandel bei weitem noch nicht erschöpft, denn es findet von Stettin aus selbstverständlich auch regelmäßig ein sehr bedeutender Güterverkehr über die trockenen Grenzen Deutschlands statt, wobei einmal der Versand der Erzeugnisse der recht bedeutenden Stettiner Industrie, andererseits aber auch die Weiterführung seewärts aus deutschen und außerdeutschen Häfen hier eingegangener Güter nach anderen europäischen Ländern — ebenso natürlich der Verkehr in umgekehrter Richtung — in Frage kommen. Soweit Stettin am deutschen Außenhandel über die trockenen Grenzen beteiligt ist, hat allerdings seine Stellung insofern

eine empfindliche Erschwerung erfahren, als es durch die neue Grenzziehung im Osten eines wesentlichen Teils seines natürlichen Hinterlandes mehr oder minder beraubt ist. Die polnisch gewordenen Teile Preußens, das frühere Russisch-Polen und Galizien waren vor dem Kriege mit Stettin wirtschaftlich auf das engste verbunden; hier hat die neue Grenzziehung im Zusammenhang mit dem nun schon seit 1925 währenden deutsch-polnischen Handelskrieg Mauern aufgerichtet, die sich zum großen Teil als unübersteigbar erwiesen haben und die Stettin in der Ausübung seiner natürlichen Funktionen als Mittler im osteuropäischen Handel wesentlich beschränken. Parallel hiermit geht die Erstarkung Danzigs und neuerdings Gdingens, die sich durchaus auf Kosten Stettins vollzieht und deren Umschlag immer mehr Güter aufweist, die früher zum regelmäßigen Bestand des Stettiner Hafens gehörten. Ob in dieser Beziehung auch durch eine etwaige Beilegung des wirtschaftlichen Kriegszustandes zwischen Deutschland und Polen noch grundlegend Wandlung geschaffen werden kann, muß als außerordentlich fraglich bezeichnet werden, da Polen bewußt eine Politik künstlicher Verkehrshinlenkung namentlich nach Gdingen betreibt und da durch die Entwicklung der letzten sechs Jahre viele alte Verbindungen, die zwischen dem Stettiner Platz und den wirtschaftlichen Zentren seines jetzt polnischen Hinterlandes bestanden, wenn nicht schon völlig abgerissen, so doch zumindest empfindlich gestört sind. Exakte Zahlen über den augenblicklichen Stand des Güterverkehrs zwischen Stettin und Polen lassen sich schwer geben, da, soweit der Eisenbahnverkehr in Frage kommt, in der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen Stettin nicht allein, sondern zusammengefaßt mit den übrigen pommerschen Häfen aufgeführt ist, von denen die ostpommerschen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde und Kolberg am Güterverkehr mit den ehemaligen Provinzen Posen und Westpreußen immerhin bis zu einem gewissen Grade beteiligt sein dürften. Im ganzen ergibt sich für das Jahr 1930 für die pommerschen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stettin, Swinemünde, Wolgast und Stralsund folgende Güterbewegung nach polnischen Gebieten:

	Westpolen (chem. dtsh. Ge- biete ohne Ost- Oberschlesien)	Ost-Ober- schlesien	Ostpolen (ohne Galizien)	Galizien (poln. Teil)
Versand: to	3 862	14 291	3 771	513
Empfang: to	123 785	47 812	13 862	3 630

Der Empfang überwiegt also den Versand bedeutend. Beim Ausgang nach Ostoberschlesien stellt Bruch, beim Empfang aus Ost-Oberschlesien stellen Kohlen, Zink und Röhren das Hauptkontingent. Dieser Verkehr dürfte sich ausschließlich über Stettin vollziehen. Beim Empfang aus den übrigen westpolnischen, ehemals deutschen Gebieten, handelt es sich hauptsächlich um Getreide und Hülsenfrüchte (ca. 105 000 to), die im Transit über Stettin und zum Teil auch über die ostpommerschen Häfen zur Ausfuhr gebracht sein dürften. Der Verkehr mit Ostpolen und Galizien ist gegenüber der Vorkriegszeit teilweise empfindlich zurückgegangen, was auf die oben im einzelnen dargelegten Gründe zurückzuführen ist. Der Versand nach Polen betrug im Jahre 1913: 19 286 to, der Empfang 746 to, während sich für Galizien 1913 eine Versandziffer von 19 153 to, eine Empfangsziffer von 12 564 to ergab. Neben dem Eisenbahnverkehr spielt natürlich in der Güterbewegung zwischen Stettin und Polen auch die Binnenschifffahrt eine erhebliche Rolle; so empfing Stettin auf dem Binnenwasserwege aus Polen im Jahre 1929: 143 634 to, wobei Getreide, Kohlen, Grubenholz und Papierholz das Hauptkontingent stellten.

In der Erkenntnis der Hemmungen, die einer Ausbreitung des wirtschaftlichen Wechselverkehrs zwischen Stettin und Polen entgegenstehen, hat erstens in den letzten Jahren den erfolgreichen Versuch gemacht, seine traditionellen Beziehungen zu den Staaten des mittel- und osteuropäischen Raumes, insbesondere der Tschechoslowakei, Oesterreichs, Ungarns, Rumäniens und Jugoslawiens weiter auszubauen. Zahlenmäßig lassen sich über den Güteraustausch Stettins mit diesen Ländern genaue Feststellungen nicht machen, da weder die Eisenbahnstatistik, noch die Statistik über den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen, über die sich im gebrochenen Wege der Güteraustausch mit diesen Ländern vielfach vollzieht, hierüber präzise Angaben machen, mit Ausnahme des Verkehrs mit der Tschechoslowakei, von dem noch zu sprechen sein wird. Stettin hat aber im Bewußtsein seiner natürlichen Mittler-

stellung an der Vermehrung der Intensität seiner wirtschaftlichen Beziehungen zu Rumänien und Ungarn, zu Oesterreich und Jugoslawien in letzter Zeit konsequent gearbeitet, und es steht zu hoffen, daß sich der Außenhandel dieser Länder, zumindest insoweit er die Ostsee-Anliegerstaaten berührt, mehr und mehr über Stettin vollzieht.

Was den tschechoslowakischen Außenhandel betrifft, so kommen für ihn als Mittler vor allem die Seehäfen Hamburg, Bremen, Stettin und Triest in Frage. Während Hamburg und Bremen im Wettbewerb mit Triest der Vermittlung des transatlantischen, hochwertigen Stückgutverkehrs dienen, vollzieht sich über Stettin, das sich die Hebung seiner Wirtschaftsbeziehungen zur Tschechoslowakei in den letzten Jahren besonders angelegen sein ließ, eingehend seit vielen Jahrzehnten ein dichter Verkehr in Rohstoffen, insbesondere Massengütern, deren die hochentwickelte tschechoslowakische Industrie bedarf. Von den $3\frac{1}{3}$ Millionen Tonnen Gütern, die die Tschechoslowakei jährlich in beiden Richtungen durch deutsche Gebietsteile über trockene Grenzen und die Seehäfen hindurchführt, entfallen, soweit der bahnwärtige Verkehr in Frage kommt, auf die Seehäfen Hamburg, Bremen und Stettin folgende Mengen in Tonnen zu 1000 kg:

	Hamburg		Bremen		Stettin	
Jahr	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1927	238 822	185 920	94 863	19 609	173 897	33 820
1928	283 627	198 638	87 870	16 153	600 972	33 049
1929	315 771	257 686	98 880	12 842	527 903	31 030
1930	217 752	180 437	99 544	12 274	407 500	38 624

Der tschechoslowakische Außenhandel über Stettin ist also mit ca. 550 000 to im wesentlichen dem über Hamburg gleich. Mit den vorstehenden Zahlen ist aber dieser Außenhandel nicht erschöpft, da sich auf dem kombinierten Bahn-Oderweg ein weiterer erheblicher Zusatzverkehr vollzieht, der leider infolge fehlender statistischer Anschreibungen

wieder nicht exakt zu erfassen ist. Wenn man indessen berücksichtigt, daß nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in Tonnen zu 1000 kg von Oberschlesien nach der Tschechoslowakei an

	1925	1926	1927	1928
Eisenerz	521 900	425 000	334 000	9 900
Schwefelkies	52 000	57 000	34 000	57 000
Phosphate	2 200	15 500	14 950	9 800

versandt wurden und wenn man diese Zahlen mit denjenigen über den Umschlag in Cosel Oderhafen von der Wasserstraße zur Bahn verbindet, der sich wie folgt gestaltete:

	1925	1926	1927	1928
Eisenerz	661 507	486 000	436 000	90 000 to
Schwefelkies	120 000	79 000	78 000	92 000 to
Phosphate	32 000	18 000	15 000	13 000 to

so wird man unter Berücksichtigung des hinzuzurechnenden Talverkehrs aus der Tschechoslowakei den ziffernmäßigen Anteil der Tschechoslowakei am Auslandsumschlag des Stettiner Hafens auf 800 000 bis 1 000 000 Tonnen veranschlagen dürfen⁷⁾.

Die Bedeutung Stettins für den Güteraustausch mit dem mittel- und südosteuropäischen Wirtschaftsraum geht aus diesen Angaben zur Genüge hervor. Aus der Intensität dieses von Stettin ausgehenden Warenverkehrs über Deutschlands trockene Grenzen in Verbindung mit den seewärtigen Außenhandelsbeziehungen ergibt sich die besondere Stellung, die Stettin im deutschen Außenhandel einnimmt und die zu festigen und auszubauen es entgegen allen Widerständen heute mehr denn je bestrebt ist.

⁷⁾ vgl. Schrader: Stettin, Tschechoslowakei, Oesterreich und Südosteuropa a. a. O. Nr. 18, 1929; Stettin-Tschechoslowakei a. a. O. Nr. 12, 1930.

Versorgungsbetriebe und Wirtschaftskrise.

Von Dr. Ing. Xaver Mayer.

Unter Versorgungsbetriebe sind diejenigen Werke zu verstehen, deren Aufgabe und Zweck es ist, die Bevölkerung mit Gas, Wasser und Elektrizität zu versorgen, sowie den Verkehr, soweit er innerhalb von Städten und Kreisen unter Benutzung öffentlicher Wege vorgenommen werden muß, zu übernehmen. —

Im vorliegenden Falle sei nur auf die Stettiner Versorgungsbetriebe eingegangen, von denen drei Unternehmungen, soweit die Elektrizität in Frage kommt, die Versorgung vornehmen, nämlich die Großkraftwerk Stettin A.-G., die Stettiner Elektrizitätswerke A.-G. und die Stettiner Hafen-Elektrizitätswerk G. m. b. H., wieweil letztere nur das Stadtgebiet rechts der Oder, soweit Kleinkonsumenten in Frage kommen, versorgt. Die Kleinkonsumenten des Stadtgebietes links der Oder erhalten durch die Stettiner Elektrizitätswerke A.-G. ihren Strom, während die Großkraftwerk Stettin A.-G. die Großkonsumenten rechts und links der Oder zu versorgen hat, außerdem auch noch die Ueberlandzentrale Pommern A.-G. mit erheblichen Strommengen beliefert. —

Die Versorgung der Bevölkerung mit Gas und Wasser, und zwar für das Stadtgebiet links und rechts der Oder, wird von der Städtische Werke A.-G. vorgenommen, die eine eigene moderne Gasanlage besitzt und zum Teil auch Gasmengen von der Hütte Kraft, Stolzenhagen-Kratzwiek bezieht, während hinsichtlich der Wasserversorgung die Städtischen Werke ausschließlich sich auf eigene Wassergewinnungsanlagen stützt. —

Die Aufgaben des Verkehrs für Groß-Stettin, d. h. also nicht nur für das derzeitige Stadtgebiet, sondern auch für die nähere Umgebung, werden durch die Stettiner Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft bewältigt. —

Elektrizität ist eine noch verhältnismäßig junge Energiekraft, die aber in den wenigen Jahrzehnten, in denen sie überall Eingang gefunden hat, eine beispielelose Siegesbahn aufweisen kann. So kann man denn auch sagen, daß der spezifische Verbrauch von Elektrizität pro Kopf der Bevölkerung einen gewissen Wohlstandsindex darstellen kann. Nachzuweisen ist das leicht an Hand der diesbezüglichen Zahlen derjenigen Länder, die durch den Weltkrieg gewonnen haben oder am Weltkriege nicht beteiligt gewesen

sind. Während der spezifische Kilowattstundenverbrauch in den einzelnen Groß-Städten und dichter bevölkerten Gegenden Deutschlands zwischen 200 und 350 kWh pro Kopf der Bevölkerung schwankt, weisen viele Auslandsstädte Konsumziffern bis über 1000 kWh pro Kopf der Bevölkerung auf. —

Die Stadt Stettin steht hinsichtlich ihres spezifischen kWh-Verbrauches nicht an erster Stelle Deutschlands, wohl aber im ersten Viertel derjenigen Großstädte, die mit Stettin verglichen werden können. Die diesbezügliche Höchstziffer zeigte das Jahr vom 1. April 1929 bis 31. März 1930, in welcher Zeit der spezifische Kopfverbrauch etwa über 218 kWh betrug, der in der gleichen Zeit des Jahres 1930/1931 auf 207 kWh gefallen ist und im laufenden Geschäftsjahr voraussichtlich auch weiter fallen wird. Jeder Arbeiter verbraucht durch seine Beschäftigung, sei es in Fabriken, Werkstätten oder an anderer Stelle, wo eben gearbeitet wird, in Abhängigkeit von der Mitbenutzung der Maschinen, deren er sich bedient, 1000—3000 kWh pro Jahr. Es ist daher durchaus erklärlich, daß, je stärker die Erwerbslosigkeit wird, demnach auch die Kilowattstundenabgabe für Industrie und Gewerbe zurückgehen muß. Zeigten die Monate April bis August 1931 noch einen verhältnismäßig geringen Rückgang in der Gesamt-Stromabgabe für Haushalt, Wirtschaft und Industrie, so wies der Monat September, d. h. mit Zunahme der stärkeren Erwerbslosigkeit, auch eine erheblich stärkere Abnahme auf, die etwa in diesem Monat 11% betrug, während sie in den Vormonaten zwischen 1 und 4% schwankte. —

Am geringsten wurde bisher der Stromverbrauch in den Haushaltungen durch die Wirtschaftskrise beeinflusst, wohl auch zum Teil dadurch, daß immer wieder neue Hausanschlüsse getätigt werden, wodurch an und für sich der kWh-Verbrauch pro Kopf vergrößert wird. Seit Ende September kann man aber auch hier feststellen, daß die starke Erwerbslosigkeit, der Rückgang der Einnahmen aller erwerbstätigen Personen, sich nicht unerheblich auf den Stromkonsum auswirken wird. — Von den im Stadtgebiet links der Oder beispielsweise vorhandenen etwa 74 000 Lichtkonsumenten nehmen rd. 29 000 50 kWh und weniger pro Jahr ab, und rund 25 000 50—100 kWh pro Jahr, d. h. also

etwa 72% aller Lichtkonsumenten nehmen 100 kWh und weniger im Jahr ab. In die nächste Gruppe von 100—200 kWh fallen etwa 13 000 Abnehmer mit etwa 17½% des Konsums, woraus hervorgeht, daß heute nur ein verhältnismäßig sehr kleiner Teil von Konsumenten einen Stromverbrauch von über 200 kWh im Jahr aufweist, d. h. also einen Stromkonsum, unter Berücksichtigung der heutigen Licht- und Zählerpreise von etwa über 100 Mark pro Jahr. — Wenn trotzdem der mittlere spezifische kWh-Verbrauch etwas über 200 kWh liegt, so rührt dies davon her, daß der Konsum der Großabnehmer, d. h. derjenigen, die über 100 000 kWh im Jahr abnehmen, höher liegt als der gesamte Konsum der Abnehmer unter 100 000 kWh. — Während der Stromkonsum in der Wirtschaft und Industrie in erster Linie von der Zahl der beschäftigten Arbeiter und Angestellten abhängig ist, ist der Konsum des Kleinverbrauchers in erster Linie abhängig von seinen Einkommensverhältnissen. Es bedarf hier keiner besonderen Erwähnung, daß diese Einkommensverhältnisse dauernd im Rückgang sich befinden und es ist daher auch weiter nicht verwunderlich, daß jeder Einzelne bestrebt ist, in weitestgehendem Maße zu sparen. Noch machen sich diese Ersparnismaßnahmen nicht allzu unangenehm bemerkbar. Die Elektrizitätswerke weisen in ihren Erzeugungs- und Verteileranlagen heute eine Kapazität auf, die mehr als doppelt so groß ist, wie den heutigen Bedürfnissen entsprechen würde. Elektrizitätswerke müssen auf lange Sicht vorarbeiten, infolgedessen hat man sich vor 2 Jahren auf weiteren, stärkeren Konsum eingerichtet, der leider nicht eingetreten ist. Es ist anzunehmen, daß der derzeitige Tiefstand keine Dauererscheinung bleibt, so daß also damit gerechnet werden kann, daß die vorhandenen umfangreichen Erzeugungs- und Verteileranlagen in Zukunft wieder besser ausgenutzt werden als zurzeit und vielleicht auch noch in den nächsten Monaten. — Im Vergleich zu den Auslandszahlen sind wir jedenfalls noch weit von dem Sättigungspunkt entfernt, umso mehr als die Elektrizität auch neuerdings in immer weiteren Gebieten Eingang gefunden hat, so daß durch die Ausbreitung der Elektrizität der durch Sparmaßnahmen andererseits verlorene Konsum hoffentlich in absehbarer Zeit wieder eingeholt werden kann. —

Weniger empfindlich gegen die derzeitige Wirtschaftslage war bisher die Gas- und Wasserabgabe. Die Gasabgabe ist trotz des geringen Beschäftigungsgrades der gasverbrauchenden Industrie, die in ihrem größten Teil sogar völlig zum Erliegen gekommen ist, nicht gesunken, sondern in den ersten 9 Monaten des laufenden Kalenderjahres um etwa 2,5% gestiegen. Stettin wies bisher eine verhältnismäßig sehr ungünstige Konsumziffer an Gas pro Kopf der Bevölkerung auf. Durch diese vorerwähnte erfreuliche Feststellung kommt zum Ausdruck, daß auch das Gas neuerdings in sehr viel weitgehendem Maße für alle möglichen Verwendungszwecke Eingang gefunden, wozu die zweckmäßige Tarifgestaltung, insbesondere für die Großverbraucher, nicht unwesentlich beigetragen hat. Im gewissen Sinne ist Gas vielleicht noch mehr als Elektrizität ein unbedingt notwendiger Haushaltartikel, da Gas ja auch heute noch ganz vorwiegend für Warmwasserzwecke Verwendung findet, sofern nicht der alte Kohlen- und Holzherd für die Zubereitung der Speisen dient. —

Die Wasserabgabe in den ersten 9 Monaten des Jahres 1931 ist im Vergleich zum Vorjahr um 4,65% zurückge-

gangen. Die Gründe für diese rückläufige Entwicklung sind kaum in der ungünstigen Wirtschaftslage zu suchen, sondern sie sind wohl nur auf die naß-kalte Witterung der letzten Monate und den geringen Wasserbedarf für Straßen- und Gartenbesprengung zurückzuführen. Der Minderverbrauch ist natürlich zum Teil auch auf einschränkende Maßnahmen der Abnehmer zurückzuführen, da die Kosten der Wasserlieferung, die vor der im Februar 1930 erfolgten Wasserpreiserhöhung im Mietpreis enthalten waren, jetzt aber auf die Mieter umgelegt werden, woraus sich von selbst natürlich Einsparungen ergeben, da bei Bezahlung des Mehrwasserverbrauchs die einzelnen Mieter mit herangezogen werden.

Die vorhandenen Grund- und Oberflächen-Wasserwerke in Pommerensdorf, Schwarzow, Polchow und Nemitz sind in jeder Beziehung ausreichend. Das kleinste dieser Wasserwerke, Nemitz, konnte bei dem zurückgegangenen Wasserverbrauch sogar stillgelegt werden, wird aber betriebsfähig gehalten, um jederzeit bei stärkerem Bedarf wieder einschalten zu können.

Die bisherige Wirtschaftslage hat die Erträge der Gas- und Wasserwerke nicht wesentlich ungünstig beeinflusst, eine erfreuliche Feststellung, die hoffentlich auch weiter beibehalten werden kann.

Mehr vielleicht als Gas und Wasser, in ähnlicher Weise wie die Elektrizität, ist der Verkehr mit einer der Gradmesser des Wirtschaftslebens eines Volkes. Das Auf und Ab des Wirtschaftslebens findet ohne Zweifel seinen Niederschlag auch in der Beanspruchung der Verkehrsmittel und so kann man bei der Stettiner Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft feststellen, daß diese seit Beginn des Jahres 1930 eine ständige rückläufige Entwicklung aufweist. — Die Fahrgastziffer ist beispielsweise im 3. Vierteljahr 1930 um 6,8%, im 4. Vierteljahr um 7,5% hinter derjenigen der gleichen Zeit in 1929 zurückgeblieben und hat im 1. und 2. Vierteljahr 1931 sogar einen Ausfall von 8,8% bzw. 10,3% erlitten. Verglichen mit den entsprechenden Zahlen der gesamten deutschen Straßenbahnen, die für die ersten beiden Vierteljahre 1931 Rückgangsziffern bis zu 15,5% aufweisen, erscheinen die vorerwähnten Stettiner Ergebnisse noch verhältnismäßig günstig. Die Stettiner Zahlen, verglichen mit den Straßenbahnen von etwa gleichem Einflußgebiet (250 000 bis 500 000 Einwohner) zeigen jedoch, daß die Stettiner Zahlen doch noch etwas ungünstiger sind als das Mittel anderer, entsprechend großer Unternehmungen. Daraus kann gefolgert werden, daß sich die Verhältnisse in Stettin doch erheblich stärker verschlechtert haben, als in anderen Großstädten ähnlicher Einwohnerzahl. Die Ursache dürfte auf die besonders ungünstige Wirtschaftslage im Stadtgebiet Groß-Stettin zurückzuführen sein, die auch dadurch charakterisiert ist, daß Groß-Stettin mit eines derjenigen Städtegebiete ist, das die stärkste spezifische Erwerbslosenzahl aufweist.

Der Einnahmeausfall, der sich durch die vorerwähnte geringere Belastung ergab, wurde noch erhöht durch die zunehmende Abwanderung der Fahrgäste von den Einzelfahrscheinen zu den Fahrscheinheften und den Zeitkarten, die ja bekanntlich eine nicht unwesentliche Preisermäßigung gewähren.

Im Autobus-Betrieb ist die Entwicklung eine ähnliche gewesen, nur ging hier die Beförderungsziffer um etwa 8,7% zurück, gegen 10,3% beim Straßenbahnbetrieb.

Bereit sein ist alles.

Dies Wort gilt gegenwärtig und in absehbarer Zeit nicht zuletzt dem Altbesitz, der die Wohnungen in seinen Häusern den Neubauwohnungen gegenüber zu verteidigen hat. Hier moderne, dort vielfach überlebte Einrichtungen. Die Folgen werden in diesem Falle schwieriges Vermieten und niedrige Mietpreise sein. Beugen Sie vor. Zur modernen Wohnung gehört

modernes Gasgerät:

Gas-Herd, Gas-Warmwasserversorgung, Gas-Waschmaschine.

Wir beraten Sie kostenlos.

Städtische Werke A.-G., Stettin

Verkaufsstellen: Stettin, Kl. Domstr. 20, Tel. 31909; Jasenitzer Str. 3, Tel. 20797; Altdamm, Gollnower Str. 195, Tel. Altd. 57.

Die Unkosten eines Straßenbahnbetriebes bestehen annähernd zur Hälfte aus Löhnen und Gehältern, zur anderen Hälfte aus mehr oder weniger zwangsläufigen Ausgaben wie Steuern, Sozialversicherungen, Anleiheendienst, Verwaltungskosten und Ausgaben für den technischen Betriebsteil, die noch unter besonderer Berücksichtigung der Betriebssicherheit bedingt werden und infolgedessen nur innerhalb gewisser enger Grenzen beeinflussbar sind. Um den geringeren Einnahmen schnell und möglichst wirksam zu begegnen und den Einnahmeausfall wenigstens teilweise auszugleichen, mußten nicht unwichtige Fahrplanänderungen vorgenommen werden, hauptsächlich aber innerhalb der verkehrsarmen Tagesstunden. Ein Ausgleich der Mindereinnahmen ist aber auf diesem Wege allein nicht möglich, dennoch muß das Mittel der Fahrplanänderung als schnellstes und am beweglichsten zu handhabendes angewendet werden, wenn auch hierdurch mitunter Ueberfüllung einzelner Wagen und Unbequemlichkeiten für die Fahrgäste nicht vermieden werden können. Ein Verkehrsmittel ist immer zum großen Teil auf die wohlwollende Unterstützung der Fahrgäste angewiesen. Neben dem Hauptzweck der Gesellschaft, nämlich den Verkehr sicher und reibungslos zu bewerkstelligen, bleibt aber die Sorge des finanziellen Ausgleichs zwischen Einnahmen und Ausgaben. Noch liegen die Verhältnisse so, daß, wenn auch kein Gewinn erzielt wird, immerhin die Einnahmen die Ausgaben decken. Aufgabe des Verkehrs-Instituts muß es bleiben, durch entsprechende Maßnahmen dafür zu sorgen, daß ein solcher Zustand mindestens auch

weiter aufrecht erhalten bleibt, selbst auf die Gefahr hin, daß der Fahrplan noch weiter ungünstig verändert werden muß.

In ähnlichen Gedankengängen bewegen sich auch die Ueberlegungen der anderen deutschen Verkehrsverwaltungen, deren Aufgaben heute hauptsächlich darin bestehen, die Unternehmen unter allen Umständen aufrecht zu erhalten, damit sie auch für spätere Zeiten wieder leistungsfähig bleiben.

Aus vorstehenden Darlegungen geht jedenfalls hervor, daß die Stettiner Versorgungsbetriebe durch die gegenwärtige Wirtschaftskrise nicht unerheblich beeinflusst werden. Weitestgehende Sparmaßnahmen und Verbesserungen im Innern der Betriebe haben jedoch dafür gesorgt, daß die Leistungsfähigkeit der vorgenannten öffentlichen Unternehmungen in jeder Beziehung aufrechterhalten bleibt, wenn auch vorübergehend mit geringeren Erträgen. Letztere können ja schließlich auch nicht Endzweck sein, obschon diese Erträge ein wesentliches Rückgrat für die Finanzgebarung der Stadtgemeinde Stettin bilden. Die nächsten Monate sind auch für die Versorgungsbetriebe nicht aussichtsreich, sie hoffen aber auch in dieser schwierigen Zeit unter allen Umständen ihren Aufgaben, die eines Teils durch die Öffentlichkeit an sie gestellt werden, andererseits durch die Finanzverwaltung der Stadtgemeinde Stettin, die auch in Zukunft auf die Ueberschüsse der Betriebe sehr stark angewiesen sein wird, gerecht zu werden.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

„Krone gleich Krone“. Der Vorstand des Schwedischen Handelsagentenverbandes in Stockholm hat dieser Tage zu der Frage Stellung genommen, welchen Einfluß die Senkung der schwedischen Krone seit Aufhebung des Goldstandards auf die Erfüllung laufender Kaufverträge haben könnte. Der Verband hat sich dabei erwartungsgemäß auf den Standpunkt gestellt, daß Krone gleich Krone zu werten ist und einstimmig folgenden Beschluß gefaßt: „Ist ein Lieferungsvertrag abgeschlossen worden, so ist dieser gemäß den Bestimmungen des Vertrages zu erfüllen. Wenn die Bezahlung vertragsgemäß in einer bestimmten Valuta zu geschehen hat, so soll sie auch in dieser Valuta nach dem am Verfalltage gültigen Kurs vorgenommen werden, auch wenn der Kurs während der Zeit zwischen dem Vertragsabschluß und dem Zahltag einer Veränderung unterworfen war. Derartige Veränderungen berechtigen also weder den Käufer noch den Verkäufer zur Annullierung eingegangener Verträge.“

Propaganda zugunsten der einheimischen Produktion. Seit der Suspendierung des Goldstandards der schwedischen Krone hat eine lebhaft propagandistische Tätigkeit zugunsten der einheimischen Produktion eingesetzt. Die schwedische Regierung setzte sich selbst dadurch an die Spitze dieser Propaganda, daß der freisinnige Finanzminister Hamrin bei Gelegenheit der Motivierung des Beschlusses der Aufhebung des Goldstandards u. a. folgendes äußerte: „Von größter Bedeutung ist es, daß unsere augenblicklich stark passive Handelsbilanz eine kräftige Verbesserung erfährt. Jeder einzelne Mitbürger sollte hierzu dadurch beitragen, daß er den Verbrauch schwedischer Produkte in jeder möglichen Weise fördert.“ Die schwedische Geschäftswelt hat diese von der Regierung ausgegebene Parole sofort aufgegriffen. Einzelne Geschäftshäuser, z. B. das größte und führende schwedische Warenhaus, A/B. Nordiska Kompaniet in Stockholm, ist soweit gegangen, die einzelnen Verkaufsabteilungen dahin zu instruieren, dem kaufenden Publikum ausdrücklich schwedische Waren in größtem Umfang anzubieten. Eine entsprechende Anzeige der A/B. Nordiska Kompaniet erschien darauf in fast allen Stockholmer Tageszeitungen mit der Ueberschrift „Kauft schwedische Waren“.

Die schwedische Reichsbank hat den Diskont vom 19. Oktober d. J. ab von 7 auf 6 Proz. ermäßigt.

Die aufgelegte Tonnage. Während des September sind 30 schwedische Fahrzeuge aufgelegt worden. Im ganzen liegen jetzt 102 Schiffe in schwedischen Häfen gegen nur 39 zur gleichen Vorjahrszeit. Die Tragfähigkeit aller aufgelegten Schiffe beträgt 236 000 To. (117 000). Die größte

Anzahl aufgelegter Schiffe fällt in die Tonnagegruppe von 300 bis 3000 Bruttotonnen, nämlich 96 Schiffe mit annähernd 200 000 To. Man nimmt in Reederkreisen an, daß bis Neujahr etwa eine halbe Million aufgelegt sein werden. In obigen Ziffern sind Fahrzeuge unter 300 Bruttotonnen und zur Reparatur aufgelegte nicht enthalten.

Direkte Verbindung Berlin—Stockholm. Die deutsche Scandia-Linie, die bereits eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen errichtet hatte, beabsichtigt jetzt eine gleiche direkte Schifffahrtslinie zwischen Berlin und Stockholm einzurichten. Das erste Schiff verläßt Berlin am 20. Oktober.

Der Frachtindex von 103 auf 97 gefallen. Wie „Sydsvenska Dagbladet“ aus Stockholm erfährt, beträgt der von Svenska Handelsbanken für den Monat September festgestellte Generalfrachtenindex 97 gegen 103 im Monat zuvor. Sämtliche Frachtraten sind in erster Linie infolge des Rückgangs der englischen Valuta zurückgegangen. Im September 1930 betrug der Generalindex 101.

Norwegen.

Außenhandel. Wie aus den jetzt veröffentlichten amtlichen Ziffern erhellt, hat die Einfuhr Norwegens im vergangenen September nur noch einen Wert von 79,7 Mill. Kr. erreicht gegen 112,3 Mill. im September vorigen Jahres. Bei der Ausfuhr ist ein Rückgang von 56,9 Mill. Kr. im September 1930 auf 35,8 Mill. Kr. im Berichtsmonat zu beobachten. Der Einfuhrüberschuß hätte sich demnach also von 55,4 auf 43,9 Mill. Kr. gemindert, aber diese Besserung ist doch nur eine scheinbare, da der Einfuhrüberschuß ds. Js. nicht weniger als 38 Prozent des gesamten Handels Norwegens (115,5 Mill. Kr.) ausmacht gegen 32 Prozent im vorigen September.

Hauptwaren der Ausfuhr nach Deutschland. Die norwegischen Hauptausfuhrartikel nach Deutschland waren in den Monaten Januar bis Juli d. J.: 39 245 t. Frischhering, 611 t. getrockneter Fisch, 6678 t. Salzhering, 792 t. Konserven, 21 701 t. Herings- und Fischmehl, 863 t. Häute und Felle von zahmen Tieren, 4099 hl Dampfmedizintran, 16 467 hl anderer Tran, 317 cbm. Holz, 943 t. Zellulose, 580 t. Packpapier, 442 t. Rohaluminium, 3189 t. Ferresilizium.

Die Bank von Norwegen setzte am 18. Oktober d. J. den Diskont von 7 auf 6 Proz. herab.

Spitzbergenkohle für die schwedische Staatsbahn. Die norwegischen Kohlengruben auf Spitzbergen haben in diesem Jahre eine Rekorderzeugung von 210 000 t. erzielt. Die Kohle ist von besonders guter Qualität und die schwedische Staatsbahn, die vor zwei Jahren 6000 t. kaufte, hat kürzlich

10 000 bis 12 000 to abgeschlossen. Die Kohle ist diesen Herbst in Göteborg und Malmö lieferbar und ist in Konkurrenz mit der besten Durhamkohle verkauft worden.

Aufhebung des Verkaufsverbots von Schiffen nach dem Ausland. Durch Gesetz vom 19. Juni 1931 ist das vorläufige Gesetz über das Verbot des Verkaufs norwegischer Schiffe an das Ausland vom 21. Juli 1916 — mit Nachtrag vom 13. Juli 1917 — mit sofortiger Wirkung aufgehoben worden.

Reedereizusammenbrüche. Wie aus Oslo gemeldet wird, ist über die beiden in Haugesund beheimateten Reedereien A/S Skoglands Linje, Ltd., und Skibsaktieselskapet „Nep-tunian“ das Konkursverfahren eröffnet worden.

Dänemark.

Warnung vor Preissteigerungen infolge Aufhebung der Goldwährung. Die dänische Presse hat in letzter Zeit zu den zu erwartenden Preissteigerungen hat alle möglichen Bedarfswaren Stellung genommen. Vorher hatte Ministerpräsident Stauning im Reichstage sein Bedauern darüber ausgesprochen, daß bereits jetzt im Geschäftsleben Anzeichen für eine allgemeine Preissteigerung sich bemerkbar machten. Er warnte scharf davor, in der Bevölkerung Panik durch die Ankündigung einer Teuerungszeit hervorzurufen und bezeichnete es als wichtiger, anstatt die heimischen Produkte zu verteuern einen größeren Export von dänischen Waren nach dem Auslande anzustreben, wofür zur Zeit die beste Möglichkeit vorhanden sei. Die Presse schloß sich im allgemeinen diesen Ausführungen an. So führte „Social-Demokraten“ aus: „Es besteht absolut kein Grund zu einer Preissteigerung für dänische Waren. Gewisse Waren, die im Auslande gekauft werden, werden teurer werden, aber vielleicht kann gerade dadurch die dänische Produktion gestärkt und gefördert werden. Wenn das gegenwärtige Preisniveau im Auslande gehalten wird, bedeutet das bessere Beschäftigung, größere Produktion und mehr Kaufkraft.“ „Dagens Nyheder“ schreibt u. a.: „Die Aufgabe der dänischen Geldpolitik ist, die Schwankungen der Krone in solchen Grenzen zu halten, daß heftige Preisverschiebungen verhindert werden. Die Folge solcher Preisschwankungen würde nur sein, daß die Vorteile, die die Aufhebung des Goldstandards für das dänische Wirtschaftsleben bringen sollte, sofort verloren gingen. Man solle sich daher allseits abwartend verhalten und Preissteigerungen, die zu den internationalen Valutanotierungen in keinem Verhältnis stehen, nicht hervorrufen.“

Einfuhrzoll für Nähgarne aus Baumwolle. Nach Auskunft der dänischen Zollverwaltung ist zu verzollen: Nähgarn aus Baumwolle (auch in Aufmachungen aller Art für den Einzelverkauf): ungefärbt gemäß Tarifnummer 182 1 kg mit 10 Oere, gefärbt gemäß Tarifnummer 179 1 kg mit 25 Oere. Schachteln um Baumwollgarne werden mit zum Reingewicht gerechnet.

Schiffahrt. Im zweiten Quartal 1931 stellte sich der Schiffsverkehr auf Kopenhagen verglichen mit dem zweiten Quartal 1930 folgendermaßen:

	Anzahl der Schiffe	Nrgt.	Ladung in Tonnen
Eingang: 2. Quartal 1931	4 956	1 526 747	1 044 869
2. Quartal 1930	5 040	1 544 809	1 027 285
Ausgang: 2. Quartal 1931	5 002	1 512 356	305 954
2. Quartal 1930	5 111	1 521 011	319 59

Herabsetzung der Notendeckung. Durch eine besondere königliche Verordnung ist gestern in Dänemark der obligatorische Deckungssatz für die im Umlauf befindlichen Banknoten mit Wirkung bis 31. Juli 1932 auf 33 1/3 Prozent herabgesetzt worden.

Normaler Geschäftsverkehr bei der Kopenhagener Handelsbank. Der Verkehr bei der Handelsbank soll wieder ziemlich normal sein; die von der Nationalbank gegebene Erklärung scheint demnach die gewünschte beruhigende Wirkung gehabt zu haben. Die große Unruhe, die durch sensationelle Schilderungen einzelner deutscher Zeitungen bei der deutschen Kundschaft der Bank entstanden ist und sich in entsprechenden Dispositionen ausgedrückt hat, dürfte durch diesen Erfolg der Nationalbank-Erklärung wohl beigelegt sein.

Lettland.

Einfuhrkontingentierung in Lettland. Die Kontingente für Deutschland. Nachdem die vorige Woche eine strenge Verordnung über die Devisenbewirtschaftung gebracht hat, hat die lettländische Regierung nunmehr auf dem Verordnungswege Bestimmungen über eine teilweise

Einfuhrkontingentierung erlassen. Danach ist mit Wirkung vom 15. Oktober d. J. die Einfuhr nachstehender Auslandswaren nach Lettland für die Dauer eines Jahres nur im Rahmen eines bestimmten Kontingents gestattet:

Warenbenennung:	Jahreskontingent
Glaswaren aller Art (mit Ausnahme von weißem, halbweißem und natürlich flaschenfarbenem Glas, ohne Verzierungen, auch in Scheiben)	15 000 kg
Fette, Speisefette, Naturfette u. künstliche Fette	120 000 „
Speck, Fleisch aller Sorten und Würste	60 000 „
Rosinen und Korinthen.	250 000 „
Zement, alle Sorten	2 350 000 „
Feldsteine für Straßenbepflasterung, Bau von Häusern, Dämmen und für andere Zwecke, auch grob behauene Feldsteine	3 200 000 „
Elektrische Glühlampen	20 000 „
Verarbeitungen von Gold, Silber und Platin in fertiger und halbfertiger Form, ausgenommen in Barren, Draht, Platten, Uhren, Münzen u. a. wissenschaftlichem und technischem Zubehör	550 „
Zugeschnittenes Leder f. Schuhzeug, auch genäht	2 500 „
Radioapparate und Zubehör, ausgenommen: Radioröhren, Meßinstrumente, Ohm-Widerstände (Megomen), Ausschalter und Umschalter, Oxyd-Gleichrichter	15 200 „

In den vorstehenden Kontingenten sind nicht inbegriffen solche Kontingente, die an einzelne Staaten auf Grund von Handelsverträgen gewährt worden sind oder in Zukunft gewährt werden. Die festgesetzten Jahreskontingente werden proportional der Einfuhr des Jahres 1930 in Zeiträumen von je drei Monaten auf die einzelnen Staaten verteilt.

Die zu diesem Gesetz erlassenen Ausführungsbestimmungen bringen die Verteilung der Kontingente auf die einzelnen Länder. Danach können in den nächsten drei Monaten aus Deutschland eingeführt werden (in kg): Glaswaren aller Art 2724; Fette, Speisefette, Naturfette und künstliche Fette 518; Speck, Fleisch aller Sorten und Würste 35; Rosinen und Korinthen 1349; Zement 2100; elektrische Glühlampen 2544; Verarbeitungen von Gold, Silber und Platin 99 787; zugeschnittenes Leder für Schuhzeug 493; Radioapparate und Zubehör 2285.

Wie die lettländische Presse meldet, wird die Liste der Importkontingentierungen in den nächsten Tagen durch weitere Waren vergrößert werden.

Uebertragung eines Teils der Devisengeschäfte an die Privatbanken. Die lettländische Devisenkommission hat einen grundsätzlichen Beschluß gefaßt, wonach eine Reihe von Valutaoperationen, die auf Grund der Devisenordnung bisher ausschließlich von der Bank von Lettland ausgeführt wurden, den Privatbanken übertragen werden soll. Die Privatbanken sollen nicht nur das Recht zum Aufkauf von Valuta erhalten, sondern auch zum Verkauf von Schecks, Einlösung von Tratten usw. Dieser Beschluß wird bei der Ausarbeitung des Projekts der Abänderungen der Ausführungsbestimmungen zur Devisenverordnung praktisch verwirklicht werden. — In einer gestern im Finanzministerium abgehaltenen Konferenz mit den Vertretern der Banken, Reedereien und Versicherungsgesellschaften wurde seitens der Wirtschaftsvertreter darauf hingewiesen, daß die Bank von Lettland nicht imstande sei, sämtliche Valutaoperationen zu bewältigen, mit denen sich bisher etwa 20 Kreditinstitute beschäftigt haben, und daß ferner die Valutabeschränkungen vollkommen unhaltbare Zustände geschaffen hätten, unter denen eine ersprießliche Arbeit der Privatwirtschaft nicht denkbar sei.

Die Devisenkommission hat bestimmt, daß Personen, die nach dem Auslande reisen, Auslandsvaluta im Betrage von 50 Lat mitnehmen dürfen. Ferner wurde bestimmt, daß Einzelpersonen das Recht haben, wöchentlich 50 Lat mit der Post nach dem Auslande zu überweisen.

Der Windauer Freihafen eröffnete am 1. Oktober d. J. seine Tätigkeit. Sitz der Freihafenverwaltung ist Windau.

Betriebseinschränkung bei der A.-G. „Phönix“. Wie bekannt wird, hat sich nun auch die A.-G. „Phönix“, die seit Jahren hauptsächlich mit der Erledigung von Sowjetbestellungen auf Kühlwagen beschäftigt ist, soeben veranlaßt gesehen, vom acht- zum sechstündigen Arbeitstage überzugehen, ohne dabei jedoch Arbeiterentlassungen vorzunehmen.

Die Lage des Genossenschaftsverbandes „Konsums“. Anfang November d. J. soll eine Generalversammlung des in Zahlungsschwierigkeiten geratenen lettländischen Konsumvereinsverbandes „Konsums“ stattfinden, auf der die Möglichkeit einer Sanierung des Verbandes, eventuell durch Erhö-

hung des Grundkapitals, erörtert werden soll. Bekanntlich hat der Verband Geschäftsaufsicht beantragt.

Bei der „Rigaer Seidenindustrie A.-G.“ fand, wie die „Rig. Rundschau“ meldet, am 24. Oktober zur Befriedigung der Forderungen einer hiesigen Bank und anderer Kreditoren wieder eine größere Zwangsversteigerung statt.

Die Firma „Baltimex“, die hauptsächlich im Rußlandgeschäft tätig ist, geriet nach der „Rig. Rundschau“ in Zahlungsschwierigkeiten.

Estland.

Außenhandel. In den ersten 8 Monaten d. J. wies der Außenhandel folgende Werte auf, (in Klammern die Zahlen für 8 Monate 1930): Einfuhr 41,0 Mill. Kr. (68,2 Mill. Kr.), Ausfuhr 49,3 Mill. Kr. (68,2 Mill. Kr.), Ausfuhrüberschuß 8,3 Mill. Kr. (5 Mill. Kr. Einfuhrüberschuß).

In der Einfuhr sind Lebens- und Genußmittel um mehr als die Hälfte, Rohstoffe und Halbfabrikate und Fertigfabrikate um etwa den dritten Teil zurückgegangen. Die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte ist mengenmäßig gestiegen aber wertmäßig fast gleich geblieben, die Ausfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten ist etwas, die von Fertigwaren aber um mehr als die Hälfte zurückgegangen; die Industrie hat also unter der Krise am meisten zu leiden.

Schifffahrt. Im September zeigte der Schiffsverkehr des Revaler Hafen im Auslandsverkehr folgende Zahlen: Eingang 198 Schiffe mit 87 897 Nrgt. (Sept. 1930: 165 Schiffe mit 71 967 Nrgt.); Ausgang 208 Schiffe mit 83 869 Nrgt. (Sept. 1930: 174 Schiffe mit 76 711 Nrgt.).

Einschränkung des Devisenhandels. Nachdem die Beschränkung im Devisenhandel in Estland Anfang Oktober aufgehoben worden ist, ist der Handel mit Devisen nunmehr wieder eingeschränkt worden. Der Devisenverkauf erfolgt nur gegen Nachweis, daß sie für kommerzielle Zwecke benötigt werden.

Aus der Industrie. Von den Narvaer Fabriken hat die Kränholmer Manufaktur seit dem 28. September die Arbeit von fünf Tagen in der Woche auf vier Tage in der Woche eingeschränkt. Die Tuchmanufaktur, die eine neue größere Bestellung erhalten hat, arbeitet in einigen Abteilungen wieder in zwei Schichten.

Vom Bankhaus G. Scheel & Co. Der Vorsitzende des neugebildeten Aufsichtsrats des Bankhauses G. Scheel & Co. Claus Scheel ist ins Ausland gereist, um dort im Auftrage des Aufsichtsrats in Angelegenheiten der Bank zu verhandeln. Das Zustandekommen eines Stillhalteabkommens mit den Gläubigern des Bankhauses wäre für die Gestaltung des weiteren Schicksals der Bank von großer Bedeutung. — Sowohl das neue Direktorium des Bankhauses Scheel & Co., das aus den Herren Kurwits, Egon Koch und Kernfeldt besteht, als auch der neue Aufsichtsrat haben ihre Tätigkeit bereits aufgenommen.

Litauen

und autonomes Memelgebiet.

Außenhandel. Im August betrug der Wert der Einfuhr 25,9 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr 21,5 Mill. Lit, mithin der Einfuhrüberschuß 4,4 Mill. Lit. Im September wertete die Einfuhr mit 26,11 Mill. Lit, die Ausfuhr mit 23,80 Mill. Lit, die Handelsbilanz war also mit 2,31 Millionen passiv.

Die neuen litauischen Zollerhöhungen. Die mit Wirkung vom 15. Oktober d. J. in Litauen vorgenommenen Zollerhöhungen, durch die auch die deutschen Ausfuhrinteressen in erheblichem Maße berührt werden, erstrecken sich auf folgende Waren: Der Zoll für Bananen, Apfelsinen und Mandarinen ist von 1 Lit 20 Cent auf 3 Lit je kg erhöht worden, für Weintrauben von 2,50 auf 5 Lit. Für Zichorie, Feinzucker, Würfelzucker ist der Zoll um 10 Cent je kg erhöht worden. Der Zoll für geräucherte und getrocknete

Fische ist verdoppelt worden. Für Rauchwaren ist der Zoll von 40 auf 60 Lit je kg erhöht worden (für besonders wertvolle Rauchwaren von 125 auf 200 Lit), für Schuhwaren: a) 1 Paar (über 1 kg Gewicht) von 10 auf 12 Lit, b) von 0,6 bis 1 kg — von 12 auf 14 Lit, c) von 0,6 bis 0,4 kg — von 15 auf 17 Lit, d) unter 0,4 kg Gewicht — von 20 auf 22 Lit, für Luxuschuhe von 70 auf 140 Lit je kg. Verdoppelt wurde der Zollsatz für Porzellan, Fayencewaren, Majolikaerzeugnisse, polierte oder geschliffene Glaswaren, Mattglas sowie gefärbtes Glas. Für Goldwaren ist der Zoll von 400 auf 1000 Lit je kg erhöht worden, für Silberwaren von 75 auf 125 Lit, für Platinwaren von 400 auf 1000 Lit, für Geschirr von 0,20 bis 0,40 auf 0,80 bis 1,60 Lit, für Musikwaren und deren Teile von 3 auf 10 Lit je kg. Für Grammophone und deren Teile und Platten ist der Zollsatz verdoppelt worden. Für gewöhnliche Fahrräder ist ein Zoll von 60 Lit festgesetzt worden, für Dreiräder 75 Lit, für Vierräder 90 Lit je Stück. Der Zoll für Seiden- und Wollwaren wurde um 25—50% erhöht.

Beibehalten der Goldwährung. Wie die litauische Staatsbank mitteilt, gedenkt Litauen auch weiterhin bei der Goldwährung zu bleiben. Um etwaigen Devisenschwankungen zu begegnen, die als Valutadeckung für den Litas dienen, kauft die Litauische Staatsbank in der letzten Zeit Gold auf, um den Goldfond von jetzt 33% auf 40% zu erhöhen. Man denkt unter Umständen daran, volle Golddeckung einzuführen. Die Deckung durch Gold, Silber und Devisen (hauptsächlich amerikanische Dollar) beträgt 80%. Der Diskont ist in den letzten Tagen von 7% auf 8½% erhöht worden.

Maßnahmen gegen die Einfuhr. Die litauische Staatsbank hat ihren Kunden und den privaten Banken in einem Rundschreiben mitgeteilt, daß sie künftig nicht mehr Einfuhrgeschäfte finanzieren bzw. für derartige Geschäfte Rediskonte hereinnehmen werde. Gleichzeitig ist eine Devisenkontrolle eingeführt worden. Durch diese Maßnahmen wird der Import schwer geschädigt. Diese Maßnahmen liegen jedoch in der Richtung der im Zusammenhang mit der auch in Litauen stärkeren Auswirkung der Weltwirtschaftskrise eingeschlagenen Handelspolitik. Im Hinblick auf die gespannte Lage am litauischen Geldmarkt muß deutschen Exporteuren größte Vorsicht bei der Kreditgewährung anempfohlen werden.

Wechselproteste. Im August wurden 13 699 Wechsel mit zusammen 4,5 Mill. Lit protestiert gegen 13 755 Wechsel mit 4,5 Mill. Lit im Juli. Die Lage ist also unverändert; aber im August 1930 kamen bloß 9178 Wechsel mit 2,7 Mill. Lit zum Protest.

Freie Stadt Danzig.

Außenhandel. Im September betrug die seewärtige Einfuhr über Danzig 79 435,3 to, die seewärtige Ausfuhr 645 953 to. —

In den ersten 9 Monaten d. J. hat der seewärtige Warenverkehr im Vergleich zur gleichen Zeit 1930 folgende Entwicklung genommen:

Januar/September	Einfuhr	Ausfuhr
1931	581 516	5 600 476
1930	840 870	5 128 658

Die Einfuhr hat demnach einen Rückgang von 30,8 Proz., die Ausfuhr eine Zunahme von (471 818 to oder) 9,2 Proz. erfahren.

Die Ausfuhr von Kohle ist in den ersten 9 Monaten 1931 auf 4 233 485 to gestiegen, was eine Zunahme von 455 121 to gegenüber den ersten 9 Monaten 1930 bedeutet. Auch die Ausfuhr von Holz konnte von 638 248 to auf 805 152 to steigen. Einen Rückgang von rund 200 000 to hatten Lebens- und Genußmittel zu verzeichnen und zwar nicht bloß Getreide sondern auch Butter, Eier, Schinken, Bacon. Die Einfuhr von Erzen und Schwefelkies ging in den ersten 9 Monaten von 397 980 to (1930) auf 321 965 to zurück,



Selbstfahrer-Gesellschaft m. b. H., Hamburg

Niederlassung Stettin
Alleinige Vertrags-Gesellschaft der

Selbstfahrer Union
Deutschlands e.V. (S.U.D.)

Einzige Organisation über ganz Deutschland zur Gestellung von Automobilen ohne und mit Fahrer
STETTIN, Augustastraße 16 — Fernsprecher Nr. 32909

20 Niederlassungen

Schrott ging von 28 920 to auf 6 323 to zurück, Düngemittel fielen auf 72 995 to, Chilesalpeter auf 342 to (von 27 161 to), Salzheringe auf 35 753 to (8 095 to weniger).

Neue Russenaufträge. Die Sowjetregierung hat der Danziger Firma Paul Neubäcker, Kupferschmiede- und Apparatebauanstalt, einen Auftrag auf verschiedene Maschinen für eine Lederfabrik in der Sowjetunion im Werte von 10 000 Dollar erteilt. Ein bedeutender Auftrag, der sich auf Lieferung von Armaturen bezog, wurde von der genannten Firma bereits vor einigen Jahren für die Sowjetregierung ausgeführt.

Die Schichau-Werft hat jetzt wieder einen russischen Auftrag erhalten. Es handelt sich um zwei große Eimerbagger, die bis Mai 1932 zu liefern sind. Der Rumpf wird in Danzig auf Stapel gelegt, während Elbing die Maschinen liefert. Die Bagger werden eine Leistungsfähigkeit von etwa 600 cbm Baggerschlick in der Stunde besitzen.

Russische Oelkuchen. In den letzten Tagen sind umfangreiche Sendungen von Oelkuchen aus der Sowjetunion an Danziger Firmen geliefert worden. Es sind durch die Sowjethandelsvertretung in Danzig bis jetzt insgesamt 1 600 to Oelkuchen an Danziger Händler verkauft worden.

Polen.

Außenhandel. Im September belief sich der Wert der polnischen Ausfuhr auf 171,5 (August: 150,1) Mill. Zl., der der Einfuhr dagegen auf nur 113,3 (109,1) Mill. Zl., so daß sich ein Ausfuhrüberschuß von 58,2 (41,0) Mill. Zl. ergab. Die Ausfuhr von Lebensmitteln erhöhte ihren Wert um 14,7 Mill. Zl. (Eier 3,6, Speck 3,7, Gerste 3,3, Roggen 2,1 Mill. Zloty), die von Textilwaren um 3,9 (Konfektion 1,8) Mill. Zl. Dagegen erniedrigte sich der Wert der Ausfuhr von Balken und Brettern gegenüber dem Vormonat um 1,6 Mill. Zl.

Devisenverlust der Bank Polski. Der Ausweis der Bank Polski für die erste Oktoberdekade weist einen neuerlichen Rückgang des Bestandes an deckungsfähigen Devisen um 16,8 Mill. Zl. auf nur noch 99 Mill. Zl. aus. Der Goldbestand stieg von 568 auf 576 Mill. Zl. Die Golddeckung des Notenumlaufes und der sofort fälligen Verbindlichkeiten betrug am 10. Oktober 41,44 Proz. (gesetzliche Deckung 30 Proz.).

Von der Lodzer Baumwollindustrie. Im Zusammenhang mit dem Beginn der Wintersaison läßt sich eine gewisse Verstärkung der Nachfrage nach Baumwollgarn auf dem Lodzer Markt beobachten, die in einer festeren Tendenz ihren Ausdruck findet. Die Preise sind bei fast allen Nummern um nahezu 1 Cent je kg gestiegen. Verkäufe werden im allgemeinen nur gegen Barzahlung getätigt. — Für Baumwollgewebe wird mit der Möglichkeit einer Preisermäßigung von seiten einer Reihe führender Fabriken gerechnet, nachdem die Großfirmen Scheibler & Grohman und I. K. Poznanski A. G. ihre Preise für Baumwollwaren um 5—7 Proz. herabgesetzt haben. Die genannten Firmen verpflichten sich zugleich ihren Abnehmern gegenüber für die Dauer von 30 Tagen zu Rückvergütungen für den Fall, daß eine weitere Preissenkung inzwischen eingetreten sein sollte.

Reglementierung des Devisenverkehrs in Polen? Wie der „Kurjer Poznanski“ mitteilt, wird im polnischen Finanzministerium die Einführung einer Reglementierung des Devisenverkehrs erwogen, um den Schwierigkeiten aus dem seit längerer Zeit andauernden Devisenabfluß begegnen zu können. In den polnischen Wirtschaftskreisen habe dieser Plan mit Rücksicht auf die früheren ungünstigen Erfahrungen dieser Art Widerspruch hervorgerufen.

Gummifabrik „Pepege“ in Graudenz. Eine außerordentliche Generalversammlung der unter Geschäftsaufsicht stehenden Gummifabrik „Pepege“ hat einen neuen Aufsichtsrat gewählt, dem u. a. Senator Gliwic als Vorsitzender und Prof. Ludwig Noe angehören. Die Gläubiger sollen, wie verlautet, 70 Proz. der Forderungen erhalten.

Konkurs. Gegen die Vakuum Oil Co. A. G. in Czechowice hat das Burggericht in Dirschau das Konkursverfahren eröffnet.

Berichtigung. In der Nr. 18 des „O.-H.“ sind unter Polen die für Danzig und Gdingen genannten Zahlen im Kohlenexport versehentlich vertauscht, was wir hiermit zu berichtigen.

Rußland.

Amerikaner verlangen Barzahlung. Die russische Handelsgesellschaft in New York Amtorg Trading Corp. veröffentlicht eine bemerkenswerte Erklärung zu dem starken Rückgang der Sowjetbestellungen in Amerika. Aus dieser Erklärung geht hervor, daß die Amerikaner neuerdings bei allen Lieferungen nach Rußland Barzahlung verlangen. Dadurch würde der russisch-amerikanische Handel völlig lahmgelegt. Rußland brauche zwar amerikanische Maschinen, doch könne es diese Anlagen auch in anderen kapitalistischen Ländern kaufen. Den in der Presse umlaufenden Gerüchten von Zahlungsschwierigkeiten wird von der Sowjetregierung widersprochen.

Die Tscherwoneznotenemission in der ersten Oktoberhälfte. Aus dem soeben veröffentlichten Emissionsausweis der Russischen Staatsbank zum 16. Oktober d. J. geht hervor, daß sich der Tscherwoneznotenenumlauf auf 2 587,6 Mill. Rbl. stellt gegenüber 2 527,1 Mill. am 1. Oktober d. J. Mithin sind in der ersten Oktoberhälfte wiederum Tscherwoneznoten im Betrage von 60,5 Mill. Rbl. emittiert worden. Im Monat September ist der Tscherwoneznotenlauf bekanntlich um 123,6 Mill. Rbl. gestiegen.

Chilesalpeter für Naphtha. Die chilenische Regierung hat ihren Gesandten in Paris beauftragt, mit Sowjetvertretern Verhandlungen aufzunehmen. Es handelt sich bei diesen Verhandlungen um die geplanten Lieferungen von Chilesalpeter nach Rußland im Austausch gegen Sowjetnaphtha.

Inbetriebsetzung einer Automobilfabrik in Moskau. Am 1. Oktober wurde in Moskau die umgebaute und erweiterte Automobilfabrik „AMO“ in Betrieb gesetzt. Im Jahre 1932 soll die Fabrik 25 000 Lastautos bauen.

Der Flugverkehr auf der Linie Berlin—Riga—Reval—Leningrad ist am 15. Oktober eingestellt worden, während die Flugverbindung zwischen Reval und Helsingfors fürs erste noch andauert.

Der wilde Streik deutscher Matrosen in russischen Häfen wird liquidiert. Eine größere Anzahl deutscher Schiffe lief bereits am 18. Oktober aus dem Hafen Leningrad aus. In Holtenau ist ein Schnellschöffengericht zusammengetreten, dem die von der Schiffsleitung benannten Glieder der Besatzung ungesäumt vorgeführt werden. Einige Verurteilungen wegen Meuterei fanden bereits statt.

In Odessa meuterte die Mannschaft der „Askania“, der Kapitän wurde durch vier Schüsse verwundet. Beim Auslaufen dreier deutscher Schiffe blieben 34 Mann der Besatzung in Rußland zurück.

Spiele mit Geist bei Geist!

**LOTTERIE-
GESCHÄFT**
Geist

Staatl. Lotterie-Einnehmer, Stettin 45

Grüne Schanze 14 Fernsprecher 37000
Postscheck-Konto Stettin 11000

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

Finnland

Außenhandel. Im September entwickelte sich die Handelsbilanz sehr günstig. Der Wert der Einfuhr betrug 334,8 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 441,1 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 106,3 Mill. Fmk. Im September 1930 gab es einen Einfuhrüberschuß von 6,0 Mill. Fmk. In den ersten 9 Monaten d. J. betrug der Wert der Einfuhr 2495,0 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 3171,7 Mill. Fmk., der Ausfuhrüberschuß 676,7 Mill. Fmk. In der gleichen Zeit 1930 betrug der Ausfuhrüberschuß bloß 292,0 Mill. Fmk. und in den ersten 9 Monaten 1929 war gar ein Einfuhrüberschuß von 588,4 Mill. Fmk. zu verzeichnen.

Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Finnland und Estland vom 11. April 1931 ist nach Austausch der Ratifikationsurkunden am 23. September 1931 in Kraft getreten.

Währungspläne. Wie verlautet, bereitet man in Finnland den Anschluß an das skandinavische Währungssystem in der Form vor, daß 10 Fmk. einer schwedischen Krone gleichgesetzt werden. Der Goldparikurs von 1925 war bekanntlich 10,64 Fmk. = 1 Krone. Zu einer praktischen Verwirklichung dieser Maßnahme soll jedoch erst geschritten werden, nachdem der Pfundkurs und der Kurs der Schwedenkrone als stabilisiert betrachtet werden können.

Zolltarifänderungen. Der Finanzminister erklärte, daß die am 20. Oktober 1931 dem Reichstage zugehende Zollvorlage nur einige wenige unwichtige Aenderungsvorschläge enthalte. Gegen eine anlässlich der Markentwertung gefaßte Resolution der Agrarier, daß man zur Beschränkung der Einfuhr neue Zollerhöhungen vornehmen solle, spreche die Tatsache, daß die Markentwertung allein schon genügenden Zollschatz gegen jede Luxuswareneinfuhr biete. Ähnlich sprechen sich verschiedene Verbände und Zeitungen aus. Lediglich Finanzzollerhöhungen kämen in Frage, wenn es gar nicht anders möglich sei, den Staatshaushalt ins Gleichgewicht zu bringen, aber die Finanzzölle seien schon an der Höchstgrenze angelangt. Ihre nochmalige Erhöhung könne leicht Einfuhr- und Zolleinnahmeverminderung bringen.

Die Folgen der Aufhebung der Goldparität der Finnmark. Inflationsfurcht der Bevölkerung. — Flucht in die Sachwerte. Die Aufhebung der Goldparität der Finnmark am 12. Oktober hat Inflationsbefürchtungen bei der Bevölkerung hervorgerufen und eine Flucht in die Sachwerte zur Folge gehabt. Besonders die Käufe von Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen haben einen gewaltigen Umfang angenommen. Unter dem Druck der großen Nachfrage hat der finnländische Zuckerkonzern die Zuckerpreise um 10—12% erhöht. Auch die Kaffeepreise

zeigen eine steigende Tendenz. — Die Helsingforser Börse stand am 13. Oktober im Zeichen einer starken Haubebewegung. Industrieaktien hatten Kurssteigerungen bis zu 60%, Bankaktien bis zu 20% zu verzeichnen, während Obligationen schwach lagen. Am 14. Oktober konnte jedoch bereits ein bedeutender Rückgang der Kurse festgestellt werden, wozu zweifellos die eingetretene Verbesserung des Finnmarkkurses sowie die Erhöhung des Diskontsatzes beigetragen hat. — Der finnländische Grossistenverband hat angesichts der neuen Währungslage beschlossen, keine Verträge mit Goldklausel abzuschließen. Die Zahlung ist jeweils in derjenigen Währung, in der sie vertraglich vereinbart worden ist, zu leisten, unabhängig von den Goldparitäten. Mit diesen für den finnländischen Importhandel wichtigen Beschlüssen hat sich der finnländische Grossistenverband der Stellungnahme der Großhändler der anderen nordischen Länder angeschlossen.

Förderung des Absatzes von einheimischem Getreide. Der finnländische Reichstag hat unterm 30. September 1931 ein Gesetz zur Förderung des Absatzes von einheimischem Getreide erlassen. Durch einen Staatsratsbeschluß vom gleichen Tage erfolgte die Feststellung des Vermahlungsprozentsatzes für einheimischen Roggen, des Verbrauchsprozentsatzes für einheimischen Grützenhafer, sowie des Beimengungsprozentsatzes für einheimisches Roggenmehl.

Nach diesen neuen Bestimmungen haben die Mühlen bei der Vermahlung von ausländischem Roggen und bei der Herstellung von Grütze aus ausländischem Hafer auch einheimischen Roggen (Vermahlungsprozentsatz 30% der Gesamtmenge) und einheimischen Hafer (Verbrauchsprozentsatz 70% der Gesamtmenge) zu verarbeiten.

Aus dem Auslande eingeführtes Roggenmehl ist in finnländischen Mühlenbetrieben unter Zollaufsicht mit aus einheimischem Roggen hergestelltem Mehl (Beimengungsprozentsatz 30% der Gesamtmenge) zu vermengen. Für die damit verbundene Arbeit steht den Mühlen eine Entschädigung von 8 Penni für das Kilogramm der Gesamtmenge zu, die der Eigentümer der Ware zu tragen hat.

Bei der Einfuhr von Hafergrütze hat der Importeur den Nachweis zu erbringen, daß er von einer Mühle aus einheimischem Hafer hergestellte Grütze in einer Menge gekauft hat, die der eingeführten Menge gegenüber dem für einheimischen Grützenhafer festgesetzten Verbrauchsprozentsatz entspricht. Diese Bestimmungen bleiben bis zum 1. Januar 1936 in Kraft.

Das erste Ueberseemotortankschiff wurde für Rechnung der Rederi A/B Suomi in Helsingfors von der Eriksbergs

Versicherungen aller Art

Gebäude- u. Inventar-Feuer-
versicherung, Helmschutzver-
sicherung, Automobil-Unfall-,
Haftpflichtversicherungen,
Transport-, Reisegepäckver-
sicherung, Krankenversiche-
rung, Lebensversicherung,
Sterbegeld-, Pensionszuschuß-
Töchterversorgungsversiche-
rung

POMM. FEUERSOZietät * PROV.-LEBENSVERS.-ANSTALT

STETTIN, Pölitzer Straße 1 — Fernruf 25441

Werkstatt in Gothenburg fertiggestellt. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 9765 To. und ist eisverstärkt.

Verschärfung der Bankkrise. Die finnische Bankkrise hat eine Verschärfung erfahren. Es hat die Etelä Pohjanmaan Pankki O/Y ihre Zahlungen eingestellt. Die Bank hat in der letzten Woche versucht, Anschluß an eine größere Bank zu finden, jedoch sind die diesbezüglichen Verhandlungen erfolglos geblieben. Als einzige Bank außerhalb des Bankenvereins hat die Etelä Pohjanmaan Pankki recht isoliert dagestanden. U. a. hatte die Bank auch das Zinsabkommen der finnischen Banken nicht unterzeichnet. Generaldirektor der Etelä Pohjanmaan Pankki ist H. Hertzberg, der frühere Direktor der Södra Finlands Bank, die bekanntlich vor einigen Jahren von der finnischen Bankinspektion geschlossen und später von der Unionbank übernommen wurde. — Was die Fusion der beiden Großbanken Kansallis Osake Pankki und Maakuntain Pankki anbetrifft, so sind die näheren Bedingungen der Fusion noch nicht festgelegt. Die Notierung der Aktien der Maakuntain Pankki an der Börse ist eingestellt worden.

Die von der Zentralkreditanstalt der genossenschaftlichen Kassen geplante inländische Obligationsanleihe in Höhe von 50 Mill. Fmk. wird nicht aufgelegt werden. Dagegen wird die finnländische Hypothekenbank eine Obligationsanleihe in dieser Höhe emittieren, die mit 6½ Proz. verzinst werden soll.

Die Erhöhung der Gebühren für Auslandstelegramme. Die finnländischen Telegramm- und Telefongebühren im Auslandsverkehr sind anlässlich der Aufgabe der Goldparität der Finnmark erhöht worden, indem der Wert eines Goldfranc von 8 auf 10 Fmk. heraufgesetzt worden ist. Ueber diese Maßnahmen der finnländischen Postverwaltung, die getroffen wurden, noch ehe sich der Kursrückgang der Finnmark

voll überblicken läßt, herrscht in den Geschäftskreisen Unzufriedenheit. Die Postverwaltung hat auch eine Erhöhung der Postgebühren in entsprechendem Maße vorgeschlagen.

Wechselproteste. Im September wurden nach der „Mercator-Statistik“ im ganzen Lande 2034 Wechsel mit einer Gesamtsumme von 15,9 Mill. Fmk. protestiert, im August kamen 2002 Wechsel mit 12,5 Mill. Fmk. zum Protest.

Das Ansteigen der Wechselproteste setzt sich immer noch fort, wie solches auch folgende Tabelle zeigt:

Januar—September

Anzahl der Wechsel	Gesamtwechselsumme in Mill. Fmk.
1927	5757
1928	4732
1929	11156
1930	14905
1931	18830
	28,8
	25,2
	66,3
	100,3
	120,7

Inserieren muß jeder, der seinen Absatz fördern will!

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

	Gemacht	22. Okt.		23. Okt.		24. Okt.	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	3,7280	3,7580	3,7280	3,7580	3,7280	3,7580
London . . .	—	14,75	15,00	14,70	14,95	14,60	14,85
Berlin . . .	—	87,00	89,30	87,00	89,30	87,00	89,30
Helsingfors . .	—	7,30	7,80	7,30	7,80	7,30	7,80
Stockholm . . .	—	87,50	91,50	87,50	91,50	87,00	91,00
Kopenhagen . .	—	82,50	87,50	82,00	87,00	82,00	87,00
Oslo . . .	—	82,50	87,50	82,00	87,00	82,00	87,00
Paris . . .	—	14,65	14,95	14,65	14,95	14,65	14,95
Amsterdam . .	—	152,75	154,75	152,75	154,75	152,75	154,75
Riga . . .	—	72,00	72,45	72,00	72,45	72,00	72,45
Zürich . . .	—	73,90	74,90	73,90	74,90	73,90	74,90
Brüssel . . .	—	52,35	53,15	52,45	53,25	52,45	53,25
Mailand . . .	—	19,50	20,15	19,50	20,15	19,50	20,15
Prag . . .	—	11,20	11,55	11,20	11,55	11,20	11,55
Wien . . .	—	—	52,00	—	52,00	—	52,00
Budapest . . .	—	—	65,80	—	65,80	—	65,80
Warschau . . .	—	40,00	43,00	40,00	43,00	40,00	43,00
Kowno . . .	—	37,00	37,60	37,00	37,60	37,00	37,60
Moskau (Scheck)	—	—	193,75	—	193,75	—	193,75
Danzig . . .	—	—	73,15	—	73,15	—	73,15

Kurse.

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	22. Okt.		23. Okt.		24. Okt.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5,183	5,19	5,183	5,193	5,183	5,193
1 Pfund Sterling . . .	20,60	21,00	20,60	21,00	20,60	21,00
100 franz. Francs . . .	20,36	20,56	20,36	20,56	20,36	20,56
100 belg. Belga . . .	72,50	73,25	72,40	73,15	72,35	73,10
100 schweizer Francs . .	101,80	102,85	101,70	102,75	101,70	102,75
100 italienische Lire . .	26,87	27,15	26,92	27,20	26,92	27,20
100 schwed. Kronen . . .	122,00	123,00	122,00	123,00	122,00	123,00
100 norweg. Kronen . . .	114,50	116,00	114,50	116,00	114,50	116,00
100 dänische Kronen . .	114,50	116,00	114,50	116,00	114,50	116,00
100 österr. Schilling . . .	—	—	71,50	73,00	71,50	73,00
100 tschecho-slowac. Kr. .	15,32	15,55	15,32	15,55	15,32	15,55
100 holländ. Gulden . . .	210,30	211,90	210,30	211,90	210,30	211,90
100 deutsche Mark . . .	122,60	123,40	122,60	123,40	122,60	123,40
100 finnland. Mark . . .	—	—	10,30	10,70	10,30	10,70
100 estländ. Kronen . . .	138,05	138,75	138,05	138,75	138,05	138,75
100 poln. Zloty . . .	57,50	58,70	57,50	58,70	57,50	58,70
100 litauische Lits . . .	51,45	52,15	51,45	52,15	51,45	52,15

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 tritt der Nachtrag IX in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Anlage C sowie Aenderungen der Anlagen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 tritt der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses.

Tarifierhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten mit dem gleichen Zeitpunkte in Kraft.

Durch den Nachtrag VI zum Teil I Abt. B. werden die Allgemeinen Tarifvorschriften neu herausgegeben. Aenderungen von sachlicher Bedeutung sind durch das Zeichen +

kenntlich gemacht. Als besonders wesentlich ist die Aufhebung der Klasse A und die Einstufung ihrer Güter zusammen mit den Gütern der bisherigen Klasse B in eine neue Tarifklasse A/B, die in ihrer Frachthöhe noch unter derjenigen der bisherigen Klasse B liegt, hervorzuheben. Damit entfällt gleichzeitig die namentliche Aufführung der früheren Güter der Klasse B in der Gütereinteilung.

Die durch die tarifmäßige Bindung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs eintretenden Tarifiermäßigungen treten an dem Tage wieder außer Kraft, an dem die Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. Oktober 1931 oder der mit dieser Verordnung eingeführte Kraftwagentarif aufgehoben oder abgeändert wird.

Ferner ist die Neuregelung der Frachtberechnungsvorschriften hervorzuheben, wonach künftig für Wagenladungen unter 5000 kg sowie für die vom Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn als Stückgut selbst verladene Sendungen

grundsätzlich die hierfür billigere Stückgut- oder Wagenladungsfracht erhoben wird; für die am Güterschuppen aufgelieferten Stückgüter wird jedoch nach wie vor ohne Rücksicht auf das Gewicht der Sendung künftig die Stückgutfracht berechnet.

Wegen sonstiger Aenderungen und Ergänzungen in den Allgemeinen Tarifvorschriften gegenüber den bisherigen Bestimmungen wird auf die dem Nachtrag beigegebene Einführungsverfügung noch besonders hingewiesen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 2. November 1931 ist in Abteilung 1 in die Reihe der ausgeschlossenen Güter auch frisches Obst einzubeziehen. Am Schluß der Abteilung 1 ist vor dem Punkt einzufügen „und des frischen Obstes“. In Abteilung 4¹⁾ und 6¹⁾ ist hinter „Obst, frisches, sonst nicht genannt“ und hinter „Äpfel und Birnen, frische“ folgender Zusatz anzubringen „nur in der Richtung von den deutschen Seehäfen“.

Mit Wirkung vom gleichen Tage werden im S. D. 2 folgende neue Abteilungen aufgenommen:

„Abteilung 40: Äpfel und Birnen, frische, nur in der Richtung nach den deutschen Seehäfen“

und

„Abteilung 41: Aprikosen, frische, nur in der Richtung nach den deutschen Seehäfen“.

K-Ausnahmetarife. Mit Ablauf des 31. Oktober 1931 wurden alle bisherigen K-Tarife aufgehoben.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 tritt der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen in den einzelnen Tarifabschnitten.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger). Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wird der Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger) unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1930 neu herausgegeben. In der Neuausgabe ist die von der Ständigen Tarifkommission in der 163. Sitzung beschlossene Senkung der Klassen A—C und der Nebenklassenzuschläge durchgeführt.

Diese Tarifiermäßigungen treten an dem Tage wieder außer Kraft, an dem die Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. Oktober 1931 oder der mit dieser Verordnung eingeführte Kraftwagentarif aufgehoben oder abgeändert wird.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ic (Oertliche Gebühren). Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wird aus Anlaß der Aenderungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B, der Nachtrag 3 herausgegeben.

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

Die Ausnahmetarife 1aa, 1b, 1c, 1ee, 1f, 1g, 1i, 1k, 1m, 1o, 1r, 1s, 1z, 2o, 3, 3c, 4b, 5f, 5s, 7e, 8, 8b, 8c, 9, 9a, 9c, 10a, 10b, 10c, 10e, 10f, 10g, 11b, 11i, 11l, 11p, 12, 13a, 13f, 13g, 13i, 14a, 14c, 14d, 14e, 14i, 14k, 15, 16c, 16e, 16h, 17, 17c, 18, 18f, 19, 21, 21a, 22a, 23, 24, 31, 32, 33a, 35, 35a, 35c, 35i, 37, 38, 41, 41a, 44, 44b, 44c, 44d, 49, 52, 53, 56, 61, 62, 69, 73, 81, 85, 87, 96, 99, 101, 106, 122, 123, 135, 138, 141, 143, 146, 147, 159, 160, 161, 165, 166, 167, 168, 169c, 173, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 185a, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195 und 200 werden mit Gültigkeit vom 1. November 1931 aus Anlaß der gesetzlichen Tarifbindung des Kraftwagenverkehrs neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 143a (frische Äpfel und Birnen)** wurde mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1931 eingeführt. Er gilt für frische Äpfel und Birnen bei Aufgabe in Wagenladungen als Frachtgut oder Eilgut von allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn zur Ausfuhr nach England, Dänemark, Schweden und Norwegen.

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1931 wurde u. a. im Abschnitt „Geltungsbereich“ des Tarifs „Stettin“ als Empfangsbahnhof nachgetragen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif). Am 15. Oktober 1931 wurde der nach Stettin Gb. abgezweigte Teilverkehr — Eilstückgutversand — zur Eilgutabfertigung Stettin Hbf. zurückverlegt. Stettin Hbf. kommt demnach für Eilstückgut, ausgenommen Eilgut, zu dessen Ver- oder Entladung eine Kopframpe oder Kran erforderlich ist, und Stettin Gb. für Frachtgut und für Eilgut nur: a) Versand und Empfang von Eilgut in Wagenladungen, b) Eilgut, zu

dessen Ver- oder Entladung eine Kopframpe oder Kran erforderlich ist, in Frage.

Reichsbahn-Tiertarif (Anhang), Tierfrachtzeiger. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wird der Tierfrachtzeiger unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausgabe vom 1. Februar 1931 neu herausgegeben. Der neue Tierfrachtzeiger bringt zwischen den Stufen 16 und 80 Frachtermäßigungen, deren Höhe bei der Stufe 40 etwa 12 v. H. beträgt und sich nach den niedrigeren und höheren Stufen hin allmählich verringert.

Diese Tarifiermäßigungen treten an dem Tage wieder außer Kraft, an dem die Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. Oktober 1931 oder der mit dieser Verordnung eingeführte Kraftwagentarif aufgehoben oder abgeändert wird.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1931 wurde zum Teil V, Heft A, der Nachtrag 4 herausgegeben.

Deutsch-Jugoslavischer Gütertarif, Heft 4. Der Artikel-tarif 34 (Walnüsse) tritt mit Ablauf des 4. November 1931 außer Kraft.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenbahnhöfen), Heft 8. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wurde in der „Besondere Frachtermäßigung für Güter des Tarifs Nr. 21“ unter III der Frachtsatz der Klasse 49 für Ferromangan von Svinov-Vitkovice nach Stettin von 879 hc auf 854 hc ermäßigt.

c) Ausländische Tarife.

Polnische Staatsbahnen. Voraussichtlich wird der Gütertarif, Teil I Abt. A, am 1. Dezember 1931 neu herausgegeben. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1931 wurde zum Stationsverzeichnis und Kilometerzeiger (Teil III des Gütertarifs) Nachtrag I herausgegeben.

Tschechoslowakisch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. November 1931 wird zum Heft 1, zum Heft 3, zum Heft 5 und zur Verkehrsleitungsvorschrift je ein Nachtrag I herausgegeben.

Heft 2 M (ungarischer Schnitt) wird zum gleichen Zeitpunkt neu herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Güterverkehr nach Oesterreich. Ab 16. Oktober 1931 dürfen mit Nachnahmen nach Eingang belastete Eilgut-, Frachtgut- und Expreßgutsendungen nach in Oesterreich gelegenen Bestimmungsbahnhöfen bis auf weiteres nicht mehr angenommen werden. Auch ist die Auflage von Nachnahmen durch nachträgliche Verfügung nicht zulässig.

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

Verkehr mit:	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
	ab 12. Oktober 1931	
Oesterreich	1 Schill. = 51 Rpf.	1 RM. = 1,98 Schill.
Dänemark	1 Kr. = 95 Rpf.	1 RM. = 1,07 Kr.
Italien	1 Lira = 21,6 Rpf.	1 RM. = 4,63 Lire
	ab 15. Oktober 1931	
Oesterreich	1 Schill. = 52 Rpf.	1 RM. = 1,93 Schill.
Dänemark	1 Kr. = 94 Rpf.	1 RM. = 1,08 Kr.
	ab 19. Oktober 1931	
Oesterreich	1 Schill. = 56 Rpf.	1 RM. = 1,80 Schill.
Schweden	1 Kr. = 99 Rpf.	1 RM. = 1,02 Kr.
	ab 22. Oktober 1931	
Oesterreich	1 Schill. = 58 Rpf.	1 RM. = 1,75 Schill.
	ab 26. Oktober 1931	
Oesterreich	1 Schill. = 59 Rpf.	1 RM. = 1,71 Schill.
Italien	1 Lira = 21,9 Rpf.	1 RM. = 4,58 Lire.

Prüfung für Kurzschrift u. Maschinenschreiben

am Sonntag, d. 8. Nov., 10 Uhr, Elisabethstr. 48. Schriftl. Anmeldung bis Mittwoch, d. 4. Nov. an den Vorsitzenden, Elisabethstr. 48.

Prüfungsamt f. Kurzschrift u. Maschinenschreiben. Industrie- u. Handelskammer zu Stettin. Magistrat Stettin.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Ermäßigung der Wiegegebühr für Getreide im Stettiner Hafen. Die Stettiner Hafengesellschaft m. b. H. hat am 23. Oktober folgende Bekanntmachung erlassen, durch die die Wiegegebühr für Getreide von 4 Pfg. auf 2 Pfg. pro 100 kg ermäßigt ist:

„Für das erstmalige Verwiegen von Getreide, das binnenwärts in Säcken ankommt und lose seewärts weitergeht, wird für die Zeit bis 31. Dezember 1931 die Wiegegebühr auf 2 Pfg./100 kg ermäßigt.“

Außenhandel.

Veröffentlichung über Grundlagen der deutsch-französischen Wirtschaftsbeziehungen. Eine in der Deutschen Wirtschafts-Zeitung, dem amtlichen Organ des Deutschen Industrie- und Handelstages, erschienene Aufsatzfolge über die Grundlagen der deutsch-französischen Wirtschaftsbeziehungen und ein vorausgegangener einleitender Aufsatz von Geheimen Regierungsrat Demuth werden demnächst im Carl Heymanns Verlag im Druck erscheinen. Die Veröffentlichung dürfte im Hinblick auf die wieder demnächst zu erwartenden eingehenden wirtschaftlichen Erörterungen zwischen Deutschland und Frankreich von besonderem Interesse sein. Der Buchhandelspreis beträgt voraussichtlich RM. 1.80. Bestellungen nimmt die Industrie- und Handelskammer entgegen.

Vertretung der Interessen deutscher Firmen in Frankreich. Herr Geheimer Justizrat Dr. Robert Marx, Paris, 2 Rue Huysmans, der seit einigen Jahren als deutscher Staatsvertreter bei den Gemischten Schiedsgerichtshöfen in Paris tätig ist, beabsichtigt, sich künftig mit der Wahrnehmung von Interessen deutscher Firmen für Frankreich zu befassen. Unternehmen rechtlich zu beraten und sich als Vertrauensperson für Verhandlungen zwischen deutschen und französischen Firmen zur Verfügung zu stellen. Hierfür kommen ihm seine reichen Erfahrungen und viele persönliche Beziehungen zustatten. Firmen des Kammerbezirks, die eine Vertretung ihrer rechtlichen Interessen in Frankreich benötigen, werden hiermit auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht, sich der Vermittlung des Herrn Geheimrat Marx zu bedienen.

Verkehrswesen.

Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. Im fünften Teil Kapitel V der Notverordnung vom 6. Oktober, § 34 Abs. 2 ist bestimmt, daß Unternehmern, die bei Inkrafttreten dieses Kapitels bereits Güterfernverkehr betreiben, die Genehmigung erteilt werden muß, wenn sie binnen 3 Monaten nach Inkrafttreten dieses Kapitels beantragt wird.

Es sind Zweifel entstanden, ob diese Bestimmung so aufzufassen ist, daß bereits bestehende Güterfernverkehre die in der Notverordnung vorgeschriebene Genehmigung innerhalb dreier Monate nach dem 1. November nur nachholen oder ob sie ausdrücklich einen neuen Antrag auf Genehmigung stellen müssen, vor dessen Entscheidung sie keinen genehmigungspflichtigen Fernverkehr betreiben dürfen. Auf eine Rückfrage des Deutschen Industrie- und Handelstages an zuständiger Stelle konnte diese Frage bisher noch nicht eindeutig beantwortet werden. Feststehen dürfte aber, daß jedenfalls ab 1. November genehmigungspflichtige Güterfernverkehre nur noch im Rahmen der Bestimmungen der Notverordnung, d. h. insbesondere unter Bindung an den neuen Reichskraftwagentarif ausgeführt werden dürfen. Zweifelhaft ist, ob bereits bestehende Betriebe ihren Verkehr über den 1. November hinaus weiter betreiben dürfen, auch wenn von ihnen noch kein Antrag auf Neugenehmigung gestellt oder wenn auf einen von ihnen gestellten Antrag noch keine Entscheidung ergangen ist. Bei dieser Sachlage erscheint es auf alle Fälle zweckmäßig, daß derartige Betriebe bis zum 1. November ihren Antrag auf Genehmigung bei der zuständigen Behörde einreichen, um damit nachweisen zu können, daß ihrerseits alles geschehen ist, um ihren Betrieb auch formell der neuen Regelung rechtzeitig unterzuordnen.

Im übrigen wird mitgeteilt, daß die preußischen Ausführungsbestimmungen zu diesem Teil der Notverordnung erst Mitte November veröffentlicht werden sollen. Bis dahin sollen die bisherigen Ausführungsbestimmungen zum Kraftfahrlineiengesetz sinngemäß angewandt werden.

Post, Telegraphie.

Uebersicht

der Postpaketverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern.

(Monat November 1931).

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffs-gesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland	Am Tage des Abganges der Dampfer, letzter Anschluß mit 24 D 3 um 10 ³¹ , für dringende Pkt. mit 24 595, an Stettin 13 ³¹	Stettin	7.11.15 ¹ / ₄	Ostsee	1) 2)	Riga	46
			14.11. „	Regina	Rud. Christ.	„	40
			21.11. „	Ostsee	Gribel	„	46
			28.11. „	Regina	Stettin	„	40
Estland		„	6.11.15 ¹ / ₄	Wartburg	1) 2)	Reval	50
			7.11.16 ⁰⁰	Wellamo	3)	„	42
			13.11.15 ¹ / ₄	Straßburg	1) 2)	„	50
			14.11.16 ⁰⁰	Nordland	1) 2)	„	42
			20.11.15 ¹ / ₄	Wartburg	1) 2)	„	50
			21.11.16 ⁰⁰	Wellamo	3)	„	42
			27.11.15 ¹ / ₄	Straßburg	1) 2)	„	50
			28.11.16 ⁰⁰	Nordland	1) 2)	„	42
Finnland		„	4.11.15 ¹ / ₄	Henny	1) 2)	Abo	55
			6.11. „	Wartburg	1) 2)	Wiborg/Kotka	72
			7.11.16 ⁰⁰	Wellamo	3)	Helsingfors	48
			11.11.15 ¹ / ₄	Ruth	1) 2)	Abo	55
			13.11. „	Straßburg	1) 2)	Wiborg/Kotka	72
			14.11.16 ⁰⁰	Nordland		Helsingfors	46
			18.11.15 ¹ / ₄	Greif	1) 2)	Abo	55
			20.11. „	Wartburg	1) 2)	Wiborg/Kotka	72
			21.11.16 ⁰⁰	Wellamo	3)	Helsingfors	48
			25.11.15 ¹ / ₄	Henny	1) 2)	Abo	55
			27.11. „	Straßburg	1) 2)	Wiborg/Kotka	72
			28.11.16 ⁰⁰	Nordland	1) 2)	Helsingfors	46

Anmerkung:

1) Änderungen bleiben vorbehalten.

2) Eigentümer der Schiffe: Rud. Christ. Gribel, Stettin.

3) Eigentümer der Schiffe: Finnische Dampfsch.-Gesellschaft in Helsingfors.

Postschließfächer. Die Oberpostdirektion in Stettin teilt mit, daß sie in den letzten Jahren bei einer Reihe weiterer Stettiner Stadt-Postämter Schließfächeranlagen eingerichtet und damit für die Postkunden eine besonders günstige Gelegenheit zur zeitigen und bequemen Empfangnahme der Postsendungen geschaffen hat. Leider werden diese Anlagen noch nicht in dem erwünschten Umfang ausgenutzt. Trotz der erheblichen Vorteile der Schließfachabholung für die Postkunden (früherer und gegebenenfalls häufigerer Postempfang als bei der Zustellung, Abholungsmöglichkeit auch außerhalb der Schalterstunden) und trotz der geringen Gebühr (monatlich 75 Rpfg. für ein gewöhnliches, 1,— RM. für ein großes Fach) ist noch eine größere Zahl von Postschließfächern frei bei den Postämtern

Stettin 1 (Grüne Schanze),
Stettin 2 (Gr. Lastadie),
Stettin 4 (Greifenstr.),
Stettin 9 (Verbindungsstr.),
Stettin 10 (Kreckower Str.),
Stettin-Neutorney (Friedrich-Ebert-Str.),
Stettin-Grabow (Poststr.),
Stettin-Bredow (Vulkanstr.).

Die in Stettin ansässigen Firmen werden hiermit auf die großen Vorteile der Schließfachabholung hingewiesen und ihnen die Anmietung von Postschließfächern empfohlen.

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma und Geschäftszweig	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Gastwirt Albert Kluge	Anklam, Baustraße 48/49	28. 9. 31	Bücherrevisor Richard Mohr, Greifswald, Langestr. 84

Firma und Geschäftsweig:	Sitz:	Tag der Anordnung	Vertrauensperson:
Hermann Hehmke, Dachdeckerei und Baumaterialien	Anklam, Stettiner Straße 20	8. 10. 31	Bücherrevisor E. Bollmann, Stralsund, Barther Str. 6
Käte Göbel, Installationsgeschäft	Anklam	10. 10. 31	—
Erste Stettiner Damenblusenfabrik Otto Brotzen, Inh. Wilhelm Eisenstaedt und Frau Olga Eisenstaedt geb. Jacob verw. Brotzen	Stettin, Moltkestraße 10	14. 10. 31	Kaufmann Julius Scherk Stettin, Augustaplatz 1
Paul Selm, Dampf-molkerei	Augustwalde, Kreis Naugard	im 3. Quart. 1931	—

Beendete Vergleiche.

Krüger & Wolff, Tuchgroßhandlung, Stettin, Augustastr. 44 (15. 10. 1931).

Oberamtmann Gotthilf Boitzel, Mössin (im 3. Quartal 1931).

Kaufmann Hans Schüttenberg, Gärtnereiartikel, Stettin, Bugenhagenstr. 15 (beendet am 23. 10. 1931).

Eröffnete Konkurse.

Firma u. Geschäftsweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
„Berolina“ G.m.b.H.	Gartz a. O.	3. 7. 31	Dr. Saare, Gartz a. O.
Kaufmann Moritz Purwin (Felle, Alt-eisen, Rohprodukte)	Labes i. Pom	3. 8. 31	—
Schlossermeister und Installateur Arnold Kath	Wangerin	15. 9. 31	—
Kaufmann Max Dauß, Inh. d. Fa. Max Dauß, Mehl- und Hülsenfrüchte, Warengroßhandlung	Stettin, Falken-walder Str. 2	9. 10. 31	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstr. 7
Kaufmann Otto Ehrke, Feinkosthaus	Swinemünde, Friedrichstr. 19	10. 10. 31	Diplom-Kaufmann Jordan, Swinemünde, Ludenstraße
Gastwirt Emil Robe	Gollnow, Große Bollwerkstr. 4	14. 10. 31	Kaufmann Johannes Eckert, Gollnow
Kaufmann Eduard Wambold, Inh. d. Fa. Adolf Florin, Nachf. Ed. Wambold, Beleuchtungsartikel	Stettin, Roßmarkt-straße 17	16. 10. 31	Kaufmann Georg C. Brock, Stettin, Arndtstr. 7
Kaufmann Waldemar Seeck	Seebad Heringsdorf	17. 10. 31	Kaufmann Johs. Srocka, Swinemünde
Kaufmann Hermann Gentz	Swinemünde, Bollwerk 14	19. 10. 31	Kaufmann Johs. Srocka, Swinemünde
Tischlermeister Albert Fritz	Stettin, Königs-Albert-Str. 22	17. 10. 31	Kaufmann Erich Hammerstein, Stettin, Königsplatz 14

Firma und Geschäftsweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Niedermeyer & Götz G. m. b. H., Tiefbau-, Installations-, Heizungs- und Eisenbahnanlagen	Stettin, Schuhstr. 4	22. 10. 31	Bücherrevisor Paul C. Jankowski, Stettin, Moltkestr. 14

Beendete Konkurse.

Kaufmann Alexander Rosenberg, Inh. d. Fa. Alexander Rosenberg, Kurz- und Wollwaren engros, Beutlerstraße 2/3 (17. 9. 1931).

Textilwarenhändler Mendel Brill, Züllchow, Anstaltstr. 34 (9. 10. 1931).

Max Friedrich, Inh. Kaufmann Max Friedrich, Pasewalk (2. 10. 1931).

Frau Marie Bischof, geb. Bütow, Greifenberg i. Pom., Königsstr. 26/27 (17. 10. 1931).

Kaufmann Karl Rolfs, Inh. d. Fa. Erich Hamburger Nachf. Karl Rolfs, Sack- und Planfabrik, Stettin, Große Lastadie 37 (20. 10. 1931).

Gastwirt Paul Dumke, Buchholz (5. 8. 1931).

Verschiedenes.

Prüfung für Kurzschrift u. Maschinenschreiben.

Das Prüfungsamt für Kurzschrift und Maschinenschreiben, eingerichtet von der Industrie- und Handelskammer und dem Magistrat der Stadt Stettin veranstaltet am 8. November d. Js. die Herbstprüfung. Anmeldungen an den 2. Vorsitzenden Dr. Redell, Elisabethstr. 48.

Buchbesprechung.

Der Seehafenspediteur in der deutschen Verkehrswirtschaft von Dr. Wolfhart Schlichting. Industrie-verlag Spaeth & Linde, Berlin W. 10 / Wien I, Serie II Heft 57 der von Professor Dr. F. Schmidt, Frankfurt a. M. herausgegebenen Betriebs- und Finanzwirtschaftlichen Forschungen.

Staatssekretär z. D. Professor Dr. Julius Hirsch, Berlin, sagt in einem dieser gründlichen Arbeit vorausgeschickten Vorworte u. a.: „Der hier dargestellte Ausschnitt aus dem großen Verkehrsmechanismus stellt den Uebergang von Landtransport zum Seetransport und umgekehrt dar und zwar, wie es sich für eine betriebswirtschaftliche Arbeit gebührt, bis ins Einzelne der Durchführung der Kostengestaltung. Sie zeigt die Arbeitsweise des Seehafenspediteurs im Norden und Nordosten Mitteleuropas, die Höhe der Werte und die demgegenüber geringen Kosten des Umschlages.“ Dr. Schlichting sagt: „Ich habe versucht, das Wirken des Seehafenspediteurs als des vielseitigen Mittlers im internationalen Verkehr zu zeigen und die wichtigsten betriebswirtschaftlichen Probleme in diesem Gewerbe zu behandeln.“ Der Verfasser entrollt ein lebendiges Bild von der vielseitigen Tätigkeit des Seehafenspediteurs zur Erleichterung und Verbesserung des Güteraustausches im internationalen Verkehr und läßt uns die Bedeutung des Seehafenspediteurs als Mittelperson im Außenhandel erkennen. Wir wünschen dieser fleißigen Arbeit weiteste Verbreitung, da sie uns durchaus geeignet erscheint, aufklärend über die vielseitige Tätigkeit dieses Gewerbebezuges zu dienen und zur weiteren Bearbeitung der berührten Fragen anzuregen. —

Schluß des redaktionellen Teils.

Auch im sechsten Jahr ihres Bestehens nahm die konzernfreie Firma

Walther Landgraf, Stettin

lebhaften Aufschwung und konnte ihren Betrieb erheblich vergrößern. Besonders die Abteilung für Exportspedition

wurde durch günstige Vereinbarungen mit bedeutenden Firmen in den nordischen Ländern ausgebaut, während die Importspeditionsabteilung der Kundschaft durch günstige Tarifverträge mit der Reichsbahn bedeutende Vorteile verschaffen konnte. Auch die Geschäftsstellen in Bremen, Hamburg und Lübeck erfreuen sich zunehmender Beliebtheit.

Wir bitten unsere Abonnenten, den

Abonnementsbetrag für das 4. Vierteljahr 1931 unter Benutzung der beiliegenden Zahlkarte auf unser Postscheckkonto Stettin 10464 zu

überweisen !

Verzeichnis der für Steffin zuständigen Konsulate.

(Abkürzungen: G.-K. = Generalkonsul, K. = Konsul, V.-K. = Vizekonsul.)

Land	Sitz des Konsulats	Name des Konsuls	Dienstzeit und Telefonanschluß	
Abessinien	Berlin W. 35 Blumes Hof 17	G.-K.: Hans Steffen	10-12	T.: Kurfürst 9037-9039
Aegypten s. Egypten				
Argentinien	Stettin Augustastr. 44	K.: Carlos Glaeser	10-13	T.: 316 88
Belgien	Stettin Kaiser-Wilhelm-Str. 31	K.: Ernst Werner	10-13, 16-18 (Sbd. 10-13)	T.: 246 10
Bolivien	Berlin NW. 7 Pariser Platz 7	K.: Heinrich Mendelsohn	11-13	T.: B 1 Kurfürst 7716
Brasilien	Berlin W. 15 Kurfürstendamm 169	G.-K.: Dr. Bento Carvalho do Paço K.: Idelfonso Falcao	10-13	T.: J 2 Oliva 38
Bulgarien	—	—	Die Ausstellung von Pässen und die Erteilung von Passvisa erfolgt durch die Kgl. Bulgarische Gesandtschaft, Berlin W. 62, Budapester Str. 28, Dienstzeit 11-13, T.: B 5 Barbarossa 3335.	
Chile	Berlin W. 10 Tiergartenstraße 34	K.: Miguel Cruchaga Ossa	11-13	T.: B 5 Barbarossa 6153
China	Berlin SW. 19 Beuthstraße 1	K.: Alfred Kohlberg	11-13	T.: A 6 Merkur 2403
Columbien	Hamburg Rothenbaumchaussee 34	G.-K.: Luis Suárez Castillo	9-13	T.: Hansa 5215
Costa Rica	Berlin-Charlottenburg Uhlandstraße 178, II	G.-K.: Kurt Lachner V.-K.: Rudolf Rütgers	10-13	T.: J 1 Bismarck 3442
Cuba	Hamburg Uhlenhorster Weg 23	G.-K.: Luis Rodriguez Embil	9-16	T.: Elbe 1347
Dänemark	Stettin Prutzstraße 9	K.: Dr. h. c. Willy Ahrens m. d. Charakter als G.-K. V.-K.: Birger Høstmark	10-13, 16-18	T.: 255 01
Danzig	—	—	Die Wahrnehmung der Danziger Interessen erfolgt durch Danziger Vertreter bei den polnischen Konsularbehörden (s. unter Polen)	
Dominikanische Republik	Hamburg Ferdinandstraße 67	Heinrich Freih. v. Richthofen, dominikanischer Legationsrat vorläufig Verweser des Generalkonsulats	10-15	T.: Bismarck 6123
Ecuador	Berlin-Charlottenburg Hardenbergstraße 43	K.: M. Tama Paz V.-K.: Sigmund Hirsch	10-14	T.: C 1 Steinplatz 0014
Egypten	Berlin W. 10 Tiergartenstraße 18 b	K.: Iskandar El-Wahaby Effendi	9½-13½	T.: B 2 Lützow 3937
Estland	Stettin Bollwerk 2	K.: Otto Daentzer	10-13	T.: 239 60
Ethiopien s. Abessinien				
Finnland	Stettin Königsstr. 4-5	K.: Rudolf Meyer	8-13, 15-18	T.: 355 71
Frankreich	Berlin W 10 Matthäikirchstraße 3b	K.: René Binet	10-12, 15-17 (Sbd. 10-12)	T.: B 2 Lützow 9863
Griechenland	Stettin Große Oderstraße 1	V.-K.: Walter Manasse	10-13, 16-18	T.: 305 32, 302 05
Großbritannien	Stettin Platz der Republik 2	V.-K.: A. Th. H. Evans	10-15 (Sbd. 10-12)	T.: 218 57
Guatemala	Stettin	z. Zt. unbesetzt	Die Geschäfte werden von der Gesandtschaft der Republik Guatemala, Berlin W. 15, Kurfürstendamm 171, Dienstzeit 10-13, Telefon J 2 Oliva 1061, wahrgenommen.	
Haiti	Stettin 10 Bromberger Straße 6	K.: Reinhold Schmoldt	10-11	T.: 298 55

Land	Sitz des Konsulats	Name des Konsuls	Dienstzeit und Telefonanschluß	
Honduras	Stettin Bollwerk 4-5	K.: Paul Borchert	16-18	T.: 304 65
Italien	Stettin Augustastr. 11	Richard Stobbe, Verweser der Konsularagentur	10-13	T.: 210 74
Japan	Stettin Bollwerk 1	K.: Arthur Kunstmann	9-14	T.: 256 01
Jugoslawien	Berlin W 10 Regentenstr. 17	Konsulatsabteilung der Jugoslawischen Gesandtschaft	11-13	T.: B 1 Kurfürst 288
Lettland	Stettin Gr. Lastadie 56	K.: Eduard Gribel	9-13, 16-18	T.: 355 31
Liberia	Berlin S 42 Ritterstr. 23	K.: Max Boas.	15-17	T.: F 1 Moritzplatz 3524
Litauen	Stettin	K.: Eugen Michaelis	10-13, 17-18 *)	T.: 211 49, 211 50.
Luxemburg	—	—	Mit der Wahrnehmung der luxemburgischen Interessen ist der Kgl. Belgische Konsular- vertreter betraut. Für die Ausstellung von Pässen ist die Großh. Luxemburgische Ge- sandtschaft in Berlin W 8, Unter den Linden 31, Dienstzeit 10-13, 15-17, T.: A 1 Jäger 3798, zuständig.	
Mexiko	Berlin W 62 Landgrafenstr. 13	K.: Alfonso Guerra	9-15 (Sbd. 9-13)	T.: B 5 Barbarossa 8984
Nicaragua	Berlin W 30 Nollendorfstr. 21	G.-K.: Dr. Bernardo Asenjo Garcia	11-14	T.: B 7 Pallas 2194
Niederlande	Stettin Gr. Lastadie 56	K.: Eduard Gribel	9-12, 16-18 (Sbd. 9-13)	T.: 355 31, 364 43
Norwegen	Stettin Bollwerk 1a	K.: Emil Retzlaff	9-13, 15-18 (Sbd. 9-13)	T.: 278 92, 230 01
Oesterreich	Stettin Gr. Lastadie 90/92	K.: Fritz Günther	9-12	T.: 301 45
Panama	Stettin Kaiser-Wilhelm-Str. 51	K.: Fritz Bartholdt	9-13, 15-18	T.: 211 07
Paraguay	Stettin Berliner Tor 6	K.: Karl Otto Wolff	8-13	T.: 200 51
Persien	Berlin W 10 Tiergartenstr. 35		10-14	T.: B 5 Barbarossa 1245
Peru	Stettin Bollwerk 1	K.: Arthur Kunstmann	9-14	T.: 244 82
Polen	Stettin Friedrich-Karl-Str. 9	K.: Heliodor Sztark	10-12	T.: 213 29
	Hamburg Mittelweg 14	Oberregierungsrat Dr. Bött- cher, dem Poln. Konsulat in Hamburg zugeteilt für die An- gelegenheiten der Staatsange- hörig. der Freien Stadt Danzig.	T.: Hansa 9797	
Portugal	Stettin	z. Z. unbesetzt	Die Geschäfte werden vorläufig vom Gene- ralkonsulat in Hamburg, An der Alster 56 Dienstzeit 9-16, T.: Merkur 7649, wahrge- nommen.	
Rumänien	Stettin Elisabethstr. 59	K.: Johannes Finkbeiner	9-13	T.: 362 70
Russland s. Union der So- zialistischen Sow- jet-Republiken				
Salvador	Hamburg Moorweidenstr. 34	G.-K.: Dr. Federico Yudice K.: David Mugdan	9-13	T.: Alster 6937
Schweden	Stettin Bollwerk 4-5	K.: A. af Kullberg V.-K.: Georg Manasse	9-14	T.: 213 98
Schweiz	Berlin NW. 40 Fürst Bismarckstr. 4	Schweizerische Gesandtschaft	10-13	T.: C 6 Moabit 9494/96

*) Änderungen vorbehalten.

Land	Sitz des Konsulats	Name des Konsuls	Dienstzeit und Telefonanschluß
Siam	Berlin C. 2 Neuer Markt 8—12, II	K.: Otto Hagedorn	9—12, außer Sonnabends T.: F. E. 2 Kupfergraben 5736
Spanien	Stettin Bollwerk 1	V.-K.: Arthur Kunstmann	9—15 T.: 244 83
Tschechoslowakai	Stettin Oberwiek 5	K.: Geh. Kommerzienrat Rudolf Müller	10—12, 16—18 T.: 352 81 Dem Konsulat ist zugewiesen: a) die Handels- agenda, b) die Legalisierungen und Visum- agenda, soweit sie nicht dem Generalkonsu- lat in Berlin vorbehalten ist.
Türkei	Berlin NW. 23 Klopstockstraße 35	K.: Fuat Bey K.; David Schnur	9—12, 14—17 T.: C 5 Hansa 758
Ungarn	Berlin W. 10 Corneliusstraße 8	Kgl. Ungarische Gesandtschaft	9—13 T.: B 5 Barbarossa 5580
Union der Soz. Sowjet-Republik.	Stettin Birkenallee 19	K.: Wassili Kotschenoff	10—13 T.: 207 93
Uruguay	Hamburg Binderstraße 27	G.-K.: Florenzio Rivas	9—15 T.: Hansa 1205
Vereinigte Staaten von Nord-Amerika	Berlin W. 9 Bellevuestraße 5	G.-K.: George S. Messersmith	9—16½ (Sbd. 9—13) T.: B 3 Kurfürst 6018/19

Für Swinemünde zuständig:

Dänemark	Swinemünde Kleine Kirchenstraße 4	V.-K.; Arthur Klaembt	8—19 T.: 2054
Niederlande	Swinemünde Bollwerk 8	V.-K.: Eduard Rose	9—12, 15—18 T.: 2026, 2206
Norwegen	Swinemünde Große Kirchenstraße 83	V.-K.: Julius Müller	9—12, 16—18 T.: 2021, 2029
Schweden	Swinemünde Bollwerk 8	V.-K.: Eduard Rose	9—12, 15—18 T.: 2026, 2206

Alle übrigen Länder siehe Stettin!

Die nachstehend benannten, von der

Industrie- und Handelskammer zu Stettin öffentlich bestellen und beeidigten Bücherrevisoren,

Mitglieder des Verbandes Deutscher Bücherrevisoren (VDB), übernehmen die Erledigung aller einschlägigen Arbeiten, auch die Vorarbeiten, sowie die Durchführung von Vergleichs- und Konkursangelegenheiten:

Rudolf Altmann, Stettin, Birkenallee 36, Tel. 225 16	Hugo Romer, Stettin, Linsingenstr. 36, Tel. 246 68
Herbert Hodemacher, Stettin, Friedrich-Karl-Str. 22 Tel. 233 69	Edmund Zander, Stettin, Gr. Domstr. 24, Tel. 331 86
Paul C. Jankowski, Stettin, Moltkestr. 14, Tel. 215 15	Arthur Grabow, Swinemünde, Lindenstr. 8, Tel. 298 5
Kurt Jonas, Stettin, Frauenstraße Nr. 50, Tel. 213 59	Otto Wiedemann, Demmin, Anklamer Str. 3, Tel. 336

Ein rationeller Betrieb

benutzt die kostenlose und schnelle Gemeinnützige Angestelltenvermittlung des G.D.A.
Stettin, Luisenstr. 25, II — Fernruf 20207/08

G. D. A. Geschäftsstellen an allen größeren Plätzen

Gustav Brandt

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 50, Tel. 34572

übernimmt

Vorarbeiten sowie die Durchführung von
Vergleichs- und Konkursangelegenheiten