



DANZIGER WIRTSCHAFTS- ZEITUNG

Mit den Beigaben:

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig.
Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger
Juristen-Zeitung

Herausgeber: Dr. Br. Heinemann :: Schriftleiter: Dr. Mau

15. Jahrgang

Nr. 11

15. März 1935

Kaufmännische Gehilfenprüfungen in Danzig	170
Der polnische Außenhandel 1934	171
Osteuropas Luftfrachtverkehr 1934/35	173
(Dr. Justus Horn, Berlin-Tempelhof)	
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer:	
Verleihung von Auszeichnungen für langjährige treue Mitarbeit	175
Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 4. 3. bis 9. 3. 1935	175
Danziger Wertpapiere	176
Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse vom 4. 3. bis 9. 3. 1935	176
Danzig:	
Verdingung	176
Sprach- und Handelskurse zu Danzig im Sommerhalbjahr 1935	176
Kohlenausfuhr über den Hafen von Danzig im Monat Januar 1935	177
Die Danziger Lebenshaltungskosten im Februar 1935	177
Ermäßigung von Paketgebühren nach Polen	177
Schifffahrt:	
Frachtraten ab Danzig	177
Der Danziger Seeverkehr im Februar 1935	179
Abkommen für die Häfen Triest, Hamburg, Danzig und Gdingen	179
Erhebliche Verkehrssteigerungen in den Nordseehäfen	180
Starke Steigerung der Ueberseeschiffahrt Schwedens	180
Die Lage des schwedischen Schiffbaus	180
Schwedische Schifffahrt fordert beschleunigte Subventionierung	180
Dänische Schifffahrtsgesellschaft erstrebt Subvention	180
Weitere Zunahme der aufgelegten norwegischen Tonnage	180
Bau eines Trockendocks in Helsingborg	180
Hilfsmaßnahmen für die lettische Schifffahrt	180
Der Schiffsverkehr Memels	181
Der Schiffsverkehr Revals	181
Direkte Verbindung Reval - Nordengland	181
Der Schiffsverkehr Lettlands	181
Zwei neue Dampfer für die Holzverschiffungen von Archangelsk	181
Schiffskäufe der Sowjetunion	181
Russisches Chartergeschäft im Januar 1935	182
Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen	182
Erhöhung der Londoner Hafengebühren	182
Unterstützung d. britischen Schifffahrt	182
Die Atlantik-Konferenz in Paris	182
Die Verluste der Welthandelsflotte im Jahre 1934	182
Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung:	
Aufhebung der Verordnung über Zollermäßigung für Südfrüchte, Kolonialwaren usw.	182
Eisenbahntarife:	
Neuausgabe von Tarifen im tschechoslowakisch - polnischen Seehafenverkehr	183
Frachtermäßigung für Erdöl im polnisch - tschechischen Seehafentarif	183
Neue Anhangsposten	183
Deutsches Reich:	
23. Deutsche Ostmesse in Königsberg im August	183
Warenhandel in den Betrieben	183
Der Arbeitseinsatz für Kaufmannsgehilfen im Monat Februar 1935	184
Was ist „Chemische Reinigung“?	184
Uebrigtes Ausland:	
Estland	184
Tschechoslowakei	184

Danziger Juristen-Zeitung Nr. 3

Kaufmännische Gehilfenprüfungen in Danzig.

Das Statut der Industrie- und Handelskammer vom 22. Dezember 1934 sieht in Abschnitt VI eine Regelung des kaufmännischen und gewerblichen Bildungs-, insbesondere Lehrlingswesens vor. Die Industrie- und Handelskammer kann u. a. Gesellenprüfungen für gewerbliche Lehrlinge sowie Gehilfenprüfungen für kaufmännische Lehrlinge veranstalten. Die Einrichtung obligatorischer Gesellen- oder Gehilfenprüfungen bedarf der Zustimmung des Senats,

Es wird beabsichtigt, obligatorische Prüfungen für den Lebensmitteleinzelhandel, Drogeneinzelhandel, Metallwaren- und Haushaltsartikelhandel, fakultative Prüfungen für den Einzelhandel mit Textilien; Schuhwaren; Photo, Optik, Mechanik; Möbeln und Kunstgegenständen; Spiel-, Papier- und Lederwaren; Uhren, Gold- und Silberwaren einzurichten. Die vorgesehene Einteilung ist eine vorläufige. Sie wird noch in den weiteren Beratungen mit den Fachkreisen überprüft und gegebenenfalls abgeändert oder erweitert werden.

Für diejenigen Industrie- und Handelszweige, für die die Industrie- und Handelskammer obligatorische Gesellen- oder Gehilfenprüfungen eingerichtet hat, ist sie verpflichtet, Lehrlingsrollen zu führen. Diejenigen Betriebe, die zu den in Frage kommenden Geschäftszweigen gehören, haben daher bei der Industrie- und Handelskammer ihre Lehrlinge anzumelden. Um diese Regelung am 1. April ds. Js. in Kraft zu setzen, hat die Industrie- und Handelskammer folgende Satzung erlassen:

Satzung

des Amtes für kaufmännisches Prüfungswesen und der Ausschüsse für Gehilfenprüfungen.

Durch die Industrie- und Handelskammer zu Danzig wird auf Grund der §§ 64 ff. des Statuts der Industrie- und Handelskammer ein

Amt für kaufmännisches Prüfungswesen zur Durchführung von kaufmännischen Gehilfenprüfungen errichtet. Für das Prüfungsamt und die von ihm zu bildenden Prüfungsausschüsse ist folgende Satzung maßgebend:

§ 1

Das Prüfungsamt ist ein Organ der Industrie- und Handelskammer. Es setzt sich zusammen aus 4 Vertretern des Einzelhandels, zwei Vertretern des Großhandels, zwei Vertretern des kaufmännischen Schulwesens und dem Sachbearbeiter der Industrie- und Handelskammer. Von den Vertretern des Einzelhandels und des Großhandels soll mindestens die Hälfte der Gefolgschaft angehören.

Der Vorsitzende und die Mitglieder des Prüfungsamtes sowie deren Stellvertreter werden von dem Präsidenten der Industrie- und Handelskammer alljährlich bestellt. Die Vertreter des kaufmännischen Schulwesens werden durch den Präsidenten auf Vorschlag des Direktors der Handels- und Höheren Handelsschule und des Direktors der Kaufmännischen Berufsschule bestellt.

Die Tätigkeit im Prüfungsamt ist ehrenamtlich. Ersatz barer Auslagen kann gewährt werden. Die Geschäftsführung liegt der Amtsstelle der Industrie- und Handelskammer ob.

§ 2

Das Prüfungsamt hat insbesondere folgende Aufgaben:

1. der Industrie- und Handelskammer die von ihr zu genehmigenden Prüfungsordnungen vorzuschlagen; diese Prüfungsordnungen sollen für einzelne Geschäftszweige oder für Gruppen von Geschäftszweigen erlassen werden;
2. die Mitglieder der Prüfungsausschüsse zu bestellen;
3. den Prüfungsausschüssen für ihre Tätigkeit Richtlinien zu geben;
4. die Tätigkeit der Prüfungsausschüsse zu überwachen; über Einsprüche gegen Nichtzulassung von Lehrlingen zur Prüfung zu entscheiden;
5. über Beanstandungen von Entscheidungen der Prüfungsausschüsse zu befinden.

Die Entscheidungen des Prüfungsamtes trifft der Vorsitzende oder sein Stellvertreter, der dem Präsidenten der Industrie- und Handelskammer gegenüber für die Tätigkeit des Prüfungsamtes verantwortlich ist.

§ 3

Die Abnahme der Prüfungen erfolgt durch die Prüfungsausschüsse. Die Prüfungsausschüsse werden für einzelne Geschäftszweige oder für Gruppen von Geschäftszweigen zusammengesetzt und bestehen aus einem sachverständigen Vorsitzenden und vier sachverständigen Beisitzern sowie einer im kaufmännischen Bildungswesen tätigen Lehrperson. Unter den Beisitzern sollen sich in der Regel zwei betriebsleitende Persönlichkeiten und mindestens zwei Handlungsgehilfen befinden.

§ 4

Die Bestellung der Mitglieder der Ausschüsse, soweit sie kaufmännischen Betrieben angehören, erfolgt nach Anhörung der in Betracht kommenden wirtschaftlichen Fachorgane durch den Vorsitzenden des Amtes für kaufmännisches Prüfungswesen. Die Bestellung der Lehrperson erfolgt auf gemeinsamen Vorschlag des Direktors der Handels- und Höheren Handelsschule und der Kaufmännischen Berufsschule durch den Präsidenten der Industrie- und Handelskammer.

§ 5

Die als Beisitzer zu bestellenden Betriebsleiter müssen mindestens 30 Jahre alt und in dem Geschäftszweige, in dessen Bereich die Prüfung stattfindet, ordnungsmäßig ausgebildet sein; sie müssen in ihrem Betrieb selbst Lehrlinge ausbilden.

Die als Beisitzer zu bestellenden Handlungsgehilfen müssen mindestens 25 Jahre alt sein und den Geschäftszweigen oder der Gruppe von Geschäftszweigen, für die der Prüfungsausschuß errichtet ist, mindestens drei Jahre als Handlungsgehilfen angehören und in einem Betrieb tätig sein, in dem Lehrlinge ausgebildet werden.

Im übrigen gelten für die Bestellung die Bestimmungen des § 8 der Verordnung zur Errichtung der Industrie- und Handelskammer (HkVO) vom 28. Juli 1934

§ 6

Die Prüfungen finden in der Regel vor dem 1. April jeden Jahres statt. Die Prüfungstermine werden von der Industrie- und Handelskammer im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden der einzelnen Prüfungsausschüsse festgesetzt. Bei Bedarf und insbesondere im Falle der Wiederholung einer Prüfung kann ein

weiterer Prüfungstermin vor dem 1. Oktober jeden Jahres festgesetzt werden.

§ 7

Das Gesuch zur Zulassung zur Prüfung ist an die Industrie- und Handelskammer zu richten. Dem Gesuch ist beizufügen:

1. ein eigenhändig geschriebener, lückenloser Lebenslauf;
2. eine Darstellung des praktischen Ausbildungsganges;
3. das Abgangszeugnis der Allgemeinbildungsschule;
4. das letzte Zeugnis der Berufs- oder Fachschule;
5. ein Zeugnis über die sonstige Berufsschulung;
6. der Lehrvertrag;
7. eine Bescheinigung des Lehrherrn über die tatsächlich verbrachte Lehrzeit, die Art und den Erfolg der Ausbildung und das sittliche Verhalten des Lehrlings;
8. polizeiliches Führungszeugnis.

Auf die Einreichung einzelner Unterlagen kann verzichtet werden.

§ 8

Ueber die Zulassung entscheidet der Vorsitzende

des für den Berufszweig des Lehrlings in Frage kommenden Prüfungsausschusses.

Gegen die Entscheidung ist Beschwerde bei dem Prüfungsamt binnen einer Woche zulässig. Der Vorsitzende des Prüfungsamtes entscheidet endgültig.

§ 9

Die Prüfung zerfällt in einen schriftlichen und einen mündlichen Teil; die mündliche Prüfung umfaßt einen praktischen und einen theoretischen Teil. Gegenstand der praktischen Prüfung sind die in der praktischen Lehre erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten.

§ 10

Die Industrie- und Handelskammer legt nähere Bestimmungen über die Zulassung zur Prüfung, über die Prüfungstermine, über die Art der Prüfung, über das Prüfungszeugnis sowie über die Prüfungsgebühren durch besondere für den Bereich der einzelnen Ausschüsse zu erlassende Prüfungsordnungen fest.

§ 11

Die Satzung tritt am 1. April des Jahres in Kraft. Danzig, den 14. März 1935.

Industrie- und Handelskammer zu Danzig.

Schnee.

Denkt am 17. März an das Eintopfgericht!

Gebt den ersparten Betrag für den Kampf gegen Hunger und Kälte!

Der polnische Außenhandel 1934.

Wenngleich die zu Beginn des Jahres 1934 in Polen verschiedentlich geäußerten Hoffnungen auf eine baldige Steigerung der polnischen Außenhandelsumsätze sich infolge der anhaltenden Krise noch nicht verwirklicht haben, zeigen doch die nunmehr vorliegenden Zahlen über die Gestaltung des polnischen Außenhandels in dem verflossenen Jahre, daß der früher unaufhaltsame Rückgang der Umsätze im Zuge der allgemeinen Stabilisierung des Welthandels wenigstens zum Stillstand gelangt ist. Während nach dem gewaltigen Sturz des Jahres 1932 (um rund $\frac{1}{3}$ gegenüber 1931) die Umsätze im Jahre 1933 mit 1787 Mill. zł. gegenüber 1932 (1946 Mill. zł.) noch um weitere 8% zurückgegangen waren, konnten sie im letzten Jahre mit 1775 Mill. zł. ungefähr auf dem Stande des Vorjahres (1787 Mill. zł.) gehalten werden.

Dabei wies die Einfuhr einen Wert von 799 Mill. zł. auf, war also gegenüber dem Vorjahre (827 Mill. zł.) noch um den geringen Satz von 3,4% gesunken; der Wert der Austuhr dagegen war mit 976 Mill. zł. gegenüber dem Jahre 1933 (960 Mill. zł.) sogar um 1,7% höher. Infolge des anhaltenden Preisrückgangs aber wies die wertmäßig um 3,4% verringerte Einfuhr mengenmäßig eine Steigerung um 8,3% auf, war

die geringe wertmäßige Steigerung der Ausfuhr um 1,7% durch eine Erhöhung der Menge um 12,1% erzielt worden.

Es ist gelungen, den Aktivsaldo der polnischen Handelsbilanz von 133 Mill. zł. im Jahre 1933 auf 177 Mill. zł. zu steigern, womit dieser, wie die folgende Tabelle zeigt, ungefähr wieder auf den Stand von 1930 — allerdings bei ungeheuer verringerten Umsätzen — gelangt ist.

	Ausfuhr:	Einfuhr:	Umsätze:	Saldo:	
1930	2433	2246	4379	187	Mill. zł
1931	1879	1468	3347	411	„ „
1932	1084	862	1946	222	„ „
1933	960	827	1787	133	„ „
1934	976	799	1775	177	„ „

Eine nähere Untersuchung der Einfuhr zeigt, daß die Politik der Regierung, die zur Erhaltung des Aktivsaldo notwendige weitere Kompression der Einfuhr durch Einschränkung der Einfuhr entbehrlicher Lebens- und Genußmittel herbeizuführen, — erfolgreich gewesen ist. Die Einfuhr von Lebens- und Genußmitteln ist durchweg gesunken; eine Ausnahme bilden Tabak, Nüsse sowie Apfelsinen und

Zitronen, bei denen die Zollsenkungen des spanischen Handelsvertrages noch im letzten Monat des Jahres eine nicht unerhebliche Steigerung der Einfuhr bewirkten. Die Einfuhr von Getreide, die im Jahre 1933 noch 43894 t im Wert von 5,7 Mill. zl. erreichte, ist auf knapp 2354 t (Wert 0,3 Mill. zl.) zurückgegangen, die Einfuhr von Kolonialwaren (Kaffee, Tee, Kakao, Gewürze) von 18565 t (Wert 30 Mill. zl.) auf 16878 t (24,2 Mill. zl.), die Einfuhr von Heringen von 42141 t (15,1 Mill. zl.) auf 39810 t (13,6 Mill. zl.). Sehr stark hat sich auch die Einfuhr von Reis vermindert (von 64200 t im Wert von 13 Mill. zl., auf 44200 t im Wert von 6,8 Mill. zl.).

Rohstoffe und Halbfabrikate haben dagegen infolge des erhöhten Bedarfs der polnischen Industrie ihre Einfuhrmengen erhalten oder gar nicht unerheblich steigern können. Zurückgegangen ist die Einfuhr vornehmlich nur bei Wolle, Oelsaaten, Ölen. Die Entwicklung der Einfuhr verschiedener wichtigerer Rohstoffe zeigt folgende Tabelle:

	1932	1933	1934	1932	1933	1934
	1000 t	1000 t	1000 t	Mill. zl.	Mill. zl.	Mill. zl.
Rohhäute	16,4	18,1	25,6	17,6	22,5	32,7
Gerbstoffe	22,5	17,0	16,7	11,4	7,0	5,7
Kautschuk	2,6	3,4	5,1	2,9	4,0	7,9
Eisenerz	114,8	198,6	209,1	4,8	7,1	6,5
Zinkerz	100,7	113,0	100,9	6,5	8,3	6,4
Eisenschrott	123,0	313,2	308	7,9	21,2	23,0
Jute und Abfälle	11,5	10,6	10,8	6,7	5,0	4,4
Baumwolle u. „	51,0	60,9	67,6	86,2	97,5	112,8
Wolle und -Abfälle	13,9	17,9	15,4	37,4	52,5	56,1
Wolle, gekämmt	4,1	3,7	2,5	28,1	26,8	20,1
Kupfer u. Erzeugnisse	5,0	7,9	11,3	8,0	10,1	10,8

Die Einfuhr der wichtigeren Waren entwickelte sich wie folgt:

	1933	1934	1933	1934
	1000 to	1000 to	Mill. zl.	Mill. zl.
Waren, deren Einfuhr gestiegen ist:				
Kopra	16,4	41,4	5,9	10,6
Apfelsinen, Zitronen	14	16,4	5,6	6,5
Nüsse	3,2	13,2	2,7	5,0
Eisenerze	198,6	209,1	7,1	6,5
Manganerze	38,3	38,3	1,5	1,5
Tabak	7,2	8,6	22,0	22,4
Gerbstoffe	15	16,7	6,5	5,7
Düngemittel	92,9	101,9	6,1	4,9
Rohhäute	18,1	25,6	22,5	32,7
Baumwolle	60,9	67,6	97,5	112,8
Jute und -abfälle	10,6	10,8	5,0	4,4
Lumpen	18,3	19,9	8,1	11,2
Kautschuk	3,4	5,1	4,0	7,9
Zellulose	7,5	8,2	3,0	2,8
Eisen und Stahl	19	27,1	5,1	7,7
Kupfer	7,9	11,3	8,5	10,8
Textilmaschinen	1,1	1,6	3,2	5,3
el. Maschinen und Gerät	2,6	3,1	23,1	22,2

Waren, deren Einfuhr gesunken ist:

	1933	1934	1933	1934
	1000 to	1000 to	Mill. zl.	Mill. zl.
Weizen	30,6	1,9	4,3	0,3
Roggen	13,3	0,5	1,3	0,0
Mais	4	2,2	0,4	0,3
Oelsaaten	65,3	59,6	17,7	13,3
Reis	64,2	44,2	13,0	6,8
Äpfel	6	3,2	3,4	1,6
Pflaumen	12,2	8,9	5,8	5,4
Kaffee	7,6	6,8	13,9	10,7
Tee	1,9	1,6	6,9	6,0
Kakao	7,4	6,7	7,1	5,1
Heringe	42,1	39,8	15,1	13,6
Zinkerze	113	100,9	8,3	6,4
Kohle, Koks	166,6	143,7	4,8	4,2
Fette, Öle	32,7	26,8	22,0	15,3

	1933	1934	1933	1934
	1000 to	1000 to	Mill. zl.	Mill. zl.
Aether-Oele	0,4	0,1	7,4	3,7
Gegerbte Häute	0,7	0,5	14,4	10,0
Pelzfelle	2,8	2,7	24,1	25,0
Seidengarne-, Gewebe	0,2	0,2	12,6	6,7
Wolle	20,7	17,7	75,9	76,1
Wollgarne	0,6	0,3	7,5	3,9
Baumwollgarne	1,3	1,2	11,4	11,2
Bauwollgewebe	0,6	0,5	8,2	7,0
Autoreifen	1,3	0,9	7,2	4,7
Bücher	1,4	1,2	8,3	7,9
Eisenschrott	313	308	20,9	23,0
Eisen-, Stahlblech	2,9	2,4	1,3	1,2
Automobile	0,5	0,3	2,8	1,3
Autochassis	1,1	0,6	5,3	2,7

Die Ausfuhr hat im vergangenen Jahre gleichfalls verschiedene Änderungen erfahren, wobei die wachsende Bedeutung der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse am wichtigsten ist. Die Werksteigerung der Gesamtausfuhr um 16 Mill. zl. war ausschließlich herbeigeführt durch landwirtschaftliche Erzeugnisse, die ihren Ausfuhrwert um 22 Mill. zl. erhöhen konnten, während der Ausfuhrwert industrieller Erzeugnisse sogar um 6 Mill. zl. zurückging. Mengenmäßig verschob sich das Verhältnis noch weiter zu Gunsten der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, da bei diesen der Rückgang der Ausfuhrpreise stärker war als bei der Industrie-Ausfuhr.

Die Industrie-Ausfuhr stieg vornehmlich auf zwei Gebieten: bei Kohle und Koks (von 9,3 Mill. t mit 172,5 Mill. zl. auf 10,2 Mill. t mit 169,1 Mill. zl.), sowie Holz (von 1,6 Mill. t mit 123,3 Mill. zl. auf 1,8 Mill. t mit 141,7 Mill. zl.), was bei der entscheidenden Bedeutung dieser beiden Ausfuhrzweige genügt, um die oben erwähnte Steigerung der Gesamtausfuhr zu bewirken. In den übrigen Zweigen der Ausfuhr blieb die Lage im wesentlichen unverändert. Der Export von Hüttenerzeugnissen stieg unwesentlich (einer Steigerung bei Eisenbahnschienen und Röhren stand ein Rückgang bei Eisen, Stahl und Blechen gegenüber). Die Ausfuhr von Textilerzeugnissen blieb unverändert mit $\frac{2}{3}$ der Menge von 1932. Während die Ausfuhr von Benzol und Benzin gesteigert werden konnte, ging die Ausfuhr von Naphta und Paraffin weiter zurück. Die Ausfuhr der Lebensmittelindustrien ging zurück, u. a. sank die Ausfuhr von Zucker von 113,900 t mit 18,7 Mill. zl. auf 100,800 t mit 12,7 Mill. zl. Wert.

Erhebliche Veränderungen zeigt die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Die erwähnte Steigerung der Gesamtausfuhr dieser Güter ist eine Folge der erhöhten Ausfuhr von Getreide, die durch Fortsetzung der Exportprämienpolitik erzielt wurde. Mit einer Steigerung von 568000 t mit 68,5 Mill. zl. auf 825000 t mit 97,7 Mill. zl. Wert bei Getreide und von 32000 to. (4,3 Mill. zl.) auf 115000 to. (16,8 Mill. zl.) bei Mehl kam diese Ausfuhr dem Höchststand des Jahres 1930 nahe und steigerte trotz starken Preisrückgangs ihren Anteil an der Gesamtausfuhr auf 18%.

Die Ausfuhr von Erzeugnissen der Viehzucht ging weiter zurück, z. B. Bacon von 40083 t (66,6 Mill. zl.) auf 23379 t (46,7 Mill. zl.) Eier von 23505 t (33,6 Mill. zl.) auf 21230 t (23,4 Mill. zl.) Gänse von 125000 (5,4 Mill. zl.) auf 628000 Stück (3,4 Mill. zl.). Allerdings stieg die Ausfuhr von Schweinen von 107000 (12,2 Mill. zl.) auf 155000 Stück (17,5 Mill. zl.) von Butter von 1609 t (4,5 Mill. zl.) auf 4436 t (8,9 Mill. zl.).

Die Entwicklung der Ausfuhr zeigt im Einzelnen folgende Tabelle:

	1933	1934	1933	1934
	1000 t		Mill. Zl.	
Waren, deren Ausfuhr gestiegen ist:				
Weizen	41,9	79,1	8,5	14,5
Roggen	365,2	454,5	39,3	44,4
Gerste	145,4	265,2	18,4	35,9
Hafer	15,4	25,5	2,3	3,1
Wicken, Peluschken	15,3	16,2	3,1	3,1
Zuckerrübensamen	6,5	6,8	6,6	8,5
Weizenmehl	8	16,4	1,5	2,1
Roggenmehl	23,8	99	2,9	8,8
Hopfen	1,2	1,9	5,2	8,0
Schweine (1000 Stck.)	107	154,6	12,2	17,5
Geflügel	1,5	1,6	3,8	3,7
Butter	1,6	4,4	4,5	8,9
Federn, Daunen	1,3	1,5	5,8	6,3
Kohle	9098	9880,1	166,7	158,0
Koks	169	362,6	5,8	11,1
Benzol	9,6	12,3	4,6	5,4
Benzin	50,1	55,5	7,2	7,3
Naphta-Oele	59,1	61,4	6,1	6,1
Kleie, Oelkuchen	23,8	37	4,3	4,2
Ammoniumsulfat	39,2	41,2	6,0	5,2
Zinkweiß	3,1	4,4	1,9	2,4
Wollgewebe, -kleider	0,8	2	5,7	10,2
Flachs, -abfälle	6	7	3,0	5,1
Papierholz	337,4	351,6	10,2	11,3
Klötze, Langholz	232,5	371,3	11,9	19,8
Bretter, Bohlen	885,4	905,6	94,1	94,5
Eisenbahnschwellen	76,6	156,7	5,6	14,5
Furniere, Dickten	33,7	43	12,7	18,0
Bugmöbel	2,7	3,5	4,9	5,9
Roheisen	2,5	12,2	0,5	2,2
Eisenbahnschienen	43,7	62,8	9,0	13,4
Eisen- und Stahlrohre	29	35,5	15,9	22,4
Zinkblech	4,9	5	2,8	2,4
Waren, deren Ausfuhr gesunken ist:				
Erbsen	27	14,5	7,8	4,5
Bohnen	13,3	7,7	4,4	3,0
Kleesaaten	8,5	5,6	11,7	8,7
Oelsaaten	11,8	8,4	6,9	4,5
Pferde (1000 Stck.)	9,1	7	2,3	1,6
Gänse (1000 Stck.)	1250	628	5,4	3,4
Fleisch	4,2	3,7	4,2	3,5
Bacons	40	23,4	66,6	45,7
Eier	23,5	21,2	33,6	23,5
Naphta	45,4	30,7	4,2	2,9
Paraffin	22,2	18,6	12,1	10,9
Zucker	113,9	100,8	18,7	12,7
Düngemittel	83,2	81,7	10,1	10,6
Rohhäute	8,9	2,8	10,5	4,8
Wollgarne	1,4	1,1	14,4	11,1
Baumwollgarne	0,9	0,8	3,1	2,9
Baumwollgewebe	0,8	0,6	3,7	3,3
Konfektion	2,3	1,5	14,9	9,5
Grubenholz	48,3	45,2	1,5	1,6
Zellulose	8,3	4	1,4	0,6
Eisen, Stahl	146,3	93	33,7	20,6
Eisen-Stahlblech	54,1	38,6	17,3	13,7
Zink	67,6	66,1	32,2	26,7

Die Richtungen des polnischen Außenhandels, sowie die hier im Lauf des Jahres eingetretenen Veränderungen insbesondere die steigende Bedeutung der außereuropäischen Länder, sind an anderer Stelle (DWZ Nr. 8, S. 128 ff.) ausführlich erörtert worden, danach verteilte sich u. a. die polnische Ein- und Ausfuhr auf die wichtigsten Länder wie folgt:

	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	1933	1934	1933	1934	1933	1934	1933	1934
	(in Mill. Zl.)				(in %)			
Deutsches Reich	145,7	108,5	167,8	161,6	17,6	13,8	17,5	16,5
England	83,1	85,2	184,7	191,9	10,1	10,8	19,2	19,7
Oesterreich	35,2	36,7	55,6	57,2	4,3	4,6	5,8	5,9
Belgien	29,3	25,3	47,2	58,3	3,6	3,2	4,9	6,0
Tschechoslowakei	35,6	32,5	48,2	50,4	4,3	4,1	5,0	5,2
Frankreich	56,5	46,1	53,1	40,7	6,8	5,8	5,5	4,2
Schweiz	27,0	22,0	14,1	12,7	3,3	2,8	1,5	1,3
U. S. A.	109,9	121,1	15,9	22,8	13,3	15,1	1,7	2,3

Wie sich die polnische Handelsbilanz gegenüber den wichtigsten Ländern gestaltete, zeige schließlich folgende Tabelle:

	1933	1934
Gesamtsaldo	+ 133	+ 177 Mill. Zl.
gegenüber europäischer Staaten insgesamt:	+ 315	+ 339 " "
England	+ 102	+ 106 " "
Oesterreich	+ 20	+ 21 " "
Belgien	+ 18	+ 33 " "
Tschechoslowakei	+ 12	+ 18 " "
Dänemark	+ 17	+ 22 " "
Frankreich	- 3	- 5 " "
Holland	+ 26	+ 12 " "
Irland	+ 9	+ 15 " "
Deutsches Reich	+ 23	+ 53 " "
Norwegen	+ 11	+ 6 " "
Rumänien	+ 8	+ 4 " "
Schweiz	- 13	- 9 " "
Schweden	+ 31	+ 25 " "
UdSSR	+ 42	+ 8 " "
Italien	- 13	+ 3 " "
gegenüber außereuropäischen Staaten insges.:	- 182	- 162 " "
Argentinien	- 15	- 8 " "
Australien	- 23	- 23 " "
Brasilien	- 6	- 6 " "
Brit. Indien	- 19	- 17 " "
Holl. Indien	- 9	- 17 " "
Verein. Staaten	- 94	- 98 " "

Mit wenigen Ausnahmen erzielt also Polen im Verkehr mit den europäischen Staaten einen Aktivsaldo, während es gegenüber den überseeischen Ländern vor allem den Vereinigten Staaten bisher nicht gelungen ist, den Passivsaldo aus den Rohstoffbezügen durch entsprechende polnische Warenlieferungen auch nur annähernd auszugleichen.

Osteuropas Luftfrachtverkehr 1934/35.

Von Dr. Justus Horn, Berlin-Tempelhof.

Die Benutzung des Luftweges für den Frachtverkehr hat in den letzten zwölf Monaten in ganz Osteuropa Fortschritte gemacht. Wenn diese Entwicklung besonders stark für deutsch-polnischen Austauschwarenverkehr in Ansetzung zu bringen ist, so darf man hierin eine günstige Auswirkung des

deutsch-polnischen Freundschaftsvertrages vom Januar 1934 erblicken, der beispielsweise für den Lufttransport deutscher Edelmetallwaren und Schmuckartikel für die Monate Januar bis Oktober 1934 eine Zunahme von fast 108000 RM oder etwa 14 % der Gesamtbeförderungswerte aus 1933 in der

gleichen Zeitspanne ausmachte. Aber auch polnische Waren wurden im Luftfrachtverkehr nach deutschem und danziger Gebiet mit rund 8,5 % bzw. 11 % mehr für die letzten zwölf Monate als im gleichen, vorliegenden Zeitraum befördert, so daß die Gegenseitigkeit der Interessen für die weitere Entwicklung der Frachtluftfahrt gesichert worden ist. Dieser Zustand hält auch weiter an.

Wenn früher Zeitungen, Drucksachen, Wertpapiere, Dokumente und ähnliche Dinge zu den wichtigsten Artikeln gehörten, die die Lufttransportwege benutzten, so ist auch darin für den Luftverkehr im Osteuroparaum ein Umschwung eingetreten. Die Beförderungen für Blumen und Gemüse nehmen beispielsweise aus dem ostdeutschen Erzeugungsraum nach dem Osten immer mehr zu, während umgekehrt Frischfleischtransporte und Produkte diffizieller Art aus der landwirtschaftlichen Produktion des Ostens in stärkeren Mengen nach Deutschland verfrachtet wurden. So ist beispielsweise die polnische Viehzucht, was besonders die Auslandsbelieferung mit frischem Schweine-, Hammel- und Rindfleisch angeht, immer mehr auf die Versendungsart per Flugzeug aufmerksam geworden, und hier ist in der Tat gerade mit den randstaatlichen Abnahmegebieten diese Belieferungsmethode gang und gäbe für einen recht großen Teil — etwa 14 % — der Gesamtlieferungen aus Polen geworden.

Bei der randstaatlichen Konferenz im Dezember 1934, die zur Zusicherung gegenseitiger Bevorzugung in handelspolitischer Beziehung zwischen Litauen, Lettland und Estland führte, also eine Art neuen osteuropäischen Wirtschaftsblock schuf, wurde besonders eifrig auf die Notwendigkeit der Vermehrung der gegenseitigen Luftverbindungen hingewiesen. Da es sich hier kaum um die Verstärkung des heute bestehenden Passagierverkehrs handeln kann, ehe nicht die gesamte Wirtschaftslage der Randstaaten grundlegend gebessert erscheint, so muß man erwarten, daß die ersten praktischen Auswirkungen sich auch hier auf dem Gebiet der Handelsluftfahrt zeigen werden. Einen sehr richtigen Hinweis erhielten die Konferenzteilnehmer durch einen lettischen Delegierten, der darlegte, daß bei der allgemeinen Kennzeichnung der Handelslage in den Randstaaten durch Kurzkonjunktoren gerade die gegenseitige Ausfüllung dieser eilmäßig zu erledigenden Bedarfsfälle nur durch das Flugzeug in geeigneter Weise erledigt werden könnte. Denn das oberste Ziel dieser neuen, randstaatlichen Vereinbarungen ist ja das, Bestellungen bei außerrandstaatlichen Lieferanten nur in allen jenen Fällen noch vorzunehmen, in denen ein Fabrikationsmangel auf randstaatlichem Boden dazu zwingt.

So ist es als ein wichtiges Zeichen anzusehen, daß die Zahl der Vollstreckenflüge von einem Randstaat zum anderen und von dort zum dritten Teilnehmer an dieser neuen Wirtschaftsunion fast verdoppelt werden konnte bis zum Februar 1935. Vorsichtige Erkundungen haben auch bereits ergeben, daß der Austausch von industriellen Erzeugnissen, die besonders aus Litauen kommen, und von landwirtschaftlichen Produkten, deren Hauptlieferanten Lettland und Estland darstellen, auf dem Luftwege in diesem osteuropäischen Wirtschaftsgebiet etwa um 8—10 % für Oktober 1934 bis Februar 1935 zugenommen hat. Es ist damit zu rechnen, daß auch nach dem Fortfall der Vergünstigungen, mit denen diese neue Einrichtung allen randstaatlichen Interessenten empfohlen wird, die Neigung für den Lufttransport schon deswegen bei den Importeuren und Exporteuren dieser Länder bestehen bleiben wird,

weil die Voraussetzungen, von denen eine zwangsläufig betriebene Verstärkung der Handelsluftfahrt ausging, von den Anregern der neuen Entwicklung wirklich richtig gesehen worden waren. Zudem haben die finnländischen Wirtschaftssachverständigen sich eifrig dafür eingesetzt, daß auch Finnland seine ausgesprochene ost- und südostwärts gerichtete Wirtschaftsorientierung dadurch korrigieren möge, daß Anschluß an den randstaatlichen und polnischen Wirtschaftsraum vor allen Dingen durch Gewinnung schnellerer Verkehrsmöglichkeiten gesucht werden solle. Damit ist auch hier eine Wendung von Bedeutung eingetreten, die ihre ersten Anzeichen schon darin ausdrückt, daß der Luftfahrplan der finnischen Luftverkehrslinien für Sommer 1935 zahlreiche neue Verbindungen über die Randstaaten nach Polen und sogar nach der Tschechoslowakei aufweist.

In der Tat sind ja auch die bestehenden Landverbindungen kärglich genug, um eine gegenseitige Handelsbegünstigung der finnischen, randstaatlichen und polnischen Wirtschaftsgebiete in der Praxis sich entwickeln zu lassen. Was für den ostdeutschen Wirtschaftsraum noch mit einiger Zuverlässigkeit bejaht werden kann, daß nämlich die kommenden Entwicklungen auf dem Landwege ausreichende Verbindungsmöglichkeiten für Eil- und Gelegenheitstransporte über weite Entfernungen auffinden werden, das kann schon für die benachbarten polnischen Gebiete, mit Ausnahme des Korridors, nicht mehr gesagt werden. Auch würde sich hier der Bau von Schienenwegen ebenso unrentabel wie technisch schwierig gestalten, zudem aber ist die Schaffung von Autobahnen noch nirgends richtig handelstechnisch begründet oder ausführungsmäßig vorbereitet. So wird der Luftverkehr schon im ersten Erfolgsfall der neuen Austauschverbindungen in diesem Wirtschaftsraum immer mehr in den Vordergrund treten und eine beherrschende Rolle in der Verkehrstechnik des osteuropäischen Handels einnehmen. Daß für gewisse Waren auch das russische Gebiet als Abnehmer für Eilkonjunktoren in Betracht kommt, die ebenfalls vorzugsweise und auf alle Fälle am besten mit dem Flugzeug erledigt werden, dürfte schon die nächste Zeit lehren.

Interessenten einer solchen Entwicklung sind vor allen Dingen auch die chemischen, pharmazeutischen und klinisch-technischen Werkstätten in den Randstaaten und in Finnland, deren Rohstoffbedarf zwar groß ist, deren Einfuhrmöglichkeiten aber sehr beschnitten für den Einzelfall sind. Man kann dort heute nicht mehr so umfassende Vorräte auf Lager einführen, daß neue Transporte mit Weile ausgeführt werden können und den üblichen Weg über Eisenbahn und Schiff benutzen werden, sondern daß gerade für diese wichtigen und in Osteuropa ausschlaggebenden Industrien ihre Materialien und Rohstoffe auf eiligen Wegen, demnach vorzugsweise über den Luftverkehr heranbringen lassen. Die chemischen Industrien in Finnland, den Randstaaten und Polen haben allein aus dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakei in den vergangenen zwölf Monaten für fast 4,8 Millionen RM Rohstoffe und Halbfertigwaren für ihre Fabrikationen zusammen auf dem Luftwege eingeführt, worüber uns spezielle statistische Berechnungen der dortigen Fachausschüsse jetzt Auskunft geben. Es ist zu erwarten, daß auch weiterhin gerade diese Industrien für die Benutzung der Luftwege eine Neigung zeigen werden.

Die Versorgung der Landgebiete im inneren Polen und den Randstaaten war zudem für Arzneimittel, Drogen, Präparate und ihre Rohstoffe in den letzten Jahren derart schlecht, daß man vielfach direkte

Bestellungen an ausländische Lieferanten richten mußte. Zwar bestehen gerade auf diesem Gebiet große Einfuhrhindernisse nach den Ostländern, aber für Einzelfälle werden bei Nachweis der Dringlichkeit stets Ausnahmelizenzen erteilt. Da nun sowohl in Polen sowie in den Randstaaten gewisse Artikel dieser Art zwar hergestellt, aber nur für den Umfang des städtischen Bedarfs fabriziert werden, wird es auch weiterhin zu einer Verstärkung des ausländischen Antransportes dieser Fabrikate an die Binnenmärkte der Ostländer kommen. Man darf erwarten, daß Ausnahmezulassungen fremder Waren, die auf dem Luftwege kommen und so als unbedingt notwendig für den Bedarf angekündigt werden, in allen Ostländern auch weiterhin in größerer Zahl und Bereitwilligkeit gegeben werden, während sonst die Erlangung von Ausnahmezulassungen nur sehr schwer zu betreiben ist. Das muß für den fremden Lieferanten auch Wink sein, welche Maßnahmen er einschlagen kann, um wenigstens einen größeren Teil der bei ihm eingehenden Bestellungen für einfuhrbeschränkte Waren über die Ostgrenzen zu bekommen.

Der starke Aufschwung der osteuropäischen Handelsluftfahrt hat auch bereits seine Auswirkungen auf den osteuropäischen Flugzeugbau selbst gehabt. Dieser ist mit fast 60 % Zunahme seiner Belegschaften für die verschiedenen Flugzeugwerften beschäftigt, da aber die wenigen Werften doch nicht

innen der notwendigen Frist genügend ausreichende und technisch vollendete Flugzeuge für die hier skizzierten Entwicklungsgänge liefern können, wird auch der fremde Flugzeugbau für diese handels-technischen Zwecke seine Spezialflugzeuge anbieten können mit der Aussicht, vermehrte Bestellungen über das ganze Jahr 1935 bis in den kommenden Winter hinein zu erlangen. Denn man muß sich vorstellen, daß die von uns hier erwähnten, ersten Entwicklungen praktischer Benutzung der Handelsluftfahrt in Osteuropa erst einen Anfang darstellen, hinter dem wahrscheinlich, wenn nicht gerade katastrophale Rückschläge in der Weltwirtschaftslage eintreten, eine gute und gesicherte Entwicklung für kommenden Jahre steht. Es ist deswegen für den wieder vertrauensvoll auf die Gesamtentwicklung der europäischen Wirtschaft im allgemeinen und der Osthandelstechnik im besonderen blickenden Fachmann eine dringende Notwendigkeit, sich im kommenden Entwicklungsabschnitt stets über die Entwicklungen im Luftfrachtverkehr Osteuropas genau zu unterrichten, denn in einem weitgehenden Maße ist dieser Luftfrachtverkehr als ein Barometer für den Stand der Wirtschaftsentwicklung in Osteuropa überhaupt anzusehen, für kundige Augen sogar als eine Art Seismograph, der die immer noch verspürbaren Erschütterungen der Weltwirtschaft hier im Osten mit allen ihren Rückwirkungen und langsamen Abnahmen sicher verzeichnet.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Verleihung von Auszeichnungen für langjährige treue Mitarbeit.

Die Industrie- und Handelskammer hat Fräulein Helene Anger und den Herren Karl Brämer und

Hans Weiß, die seit 25 Jahren bei der Firma Danziger Sleeperkontor W. Schoenberg G.m.b.H., Danzig, tätig sind, das silberne Denkzeichen am rotgelben Bande verliehen.

Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 4. bis 9. 3. 1935.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Tel. Auszahlung London		100 Zloty Ausz. Warschau		100 Zloty loko Noten		Dollar-Noten Nr. 1 von 5-100 St.		Dollar-Noten Nr. 2 von 500-1000 St.		Tel. Auszahl. New York		Tel. Auszahl. Amsterdam		Tel. Auszahl. Zürich	
	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
4. 3. 35	14,31	14,35	57,76	57,88	57,76	57,88	—	—	—	—	*3,0250	3,0310	*207,04	207,46	*99,10	99,30
5. 3. 35	14,44	14,48	57,73	57,85	57,74	57,86	—	—	—	—	*3,0200	3,0260	*207,04	207,46	99,35	99,55
6. 3. 35	14,23	14,27	57,70	57,81	57,70	57,82	*3,0195	3,0255	—	—	*3,0170	3,0230	207,09	207,51	99,37	99,57
7. 3. 35	*14,31	14,35	57,70	57,81	57,71	57,83	—	—	—	—	*3,0200	3,0260	207,29	207,71	*99,40	99,60
8. 3. 35	14,40 ^{1/2}	14,44 ^{1/2}	57,71	57,82	57,72	57,83	—	—	—	—	*3,0230	3,0290	*207,29	207,71	*99,30	99,50
9. 3. 35	*14,45	14,49	57,70	57,81	57,71	57,82	—	—	—	—	*3,0260	3,0320	207,19	207,61	*99,30	99,50

Zeit	Tel. Auszahl. Paris		Tel. Auszahl. Brüssel—Antwerpen Belg.		Tel. Auszahl. Prag		Tel. Auszahl. Kopenhagen		Tel. Auszahl. Stockholm		Tel. Auszahl. Oslo		100 Reichsmarknoten		100 Reichsmark el. Ausz. Berlin	
	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Brief	Geld	Geld	Brief
4. 3. 35	20,19	20,23	*71,58	71,72	*12,78 ^{1/2}	12,81 ^{1/2}	*63,94	64,06	*73,83	73,97	*71,73	71,87	—	—	122,88	123,10
5. 3. 35	20,18	20,22	*71,48	71,62	*12,78 ^{1/2}	12,81 ^{1/2}	*64,40	64,52	*74,33	74,47	*72,38	72,52	—	—	122,93	123,17
6. 3. 35	20,18	20,22	71,43	71,57	*12,78 ^{1/2}	12,81 ^{1/2}	*63,60	63,72	*73,43	73,57	*71,53	71,67	—	—	122,93	123,17
7. 3. 35	20,18	20,22	*71,40	71,54	*12,78 ^{1/2}	12,81 ^{1/2}	*63,94	64,06	*73,83	73,97	*72,—	72,14	—	—	122,93	123,17
8. 3. 35	20,18	20,22	71,43	71,57	*12,78	12,81	*64,40	64,52	*74,33	74,47	*72,43	72,57	—	—	122,93	123,17
9. 3. 35	20,18	20,22	*71,40	71,54	*12,78	12,81	*64,60	64,72	*74,60	74,74	*72,70	72,84	—	—	*122,98	123,32

*) Nominelle Notierungen.

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	4. 3. 35	5. 3. 35	6. 3. 35	7. 3. 35	8. 3. 35	9. 3. 35
Festverzinsliche Wertpapiere:						
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)	—	—	—	—	—	—
7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (₰ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (₰ = 25 G) . .	—	—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4 % Danziger Schatzanweisungen	75½ rep. G	—	75¼ bz. G.	—	—	75½ bz. G.
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9 .	51 bz.	—	—	49¾ bz. B.	50 bz.	50 bz.
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18	—	—	—	—	50 bz.	50 bz.
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26	—	—	—	50 bz. B.	50 bz.	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34	—	51 bz.	—	50 bz. B.	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42	—	—	—	—	50 bz.	—
4 % (bisher 6 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1 . .	—	—	—	—	—	—
Aktien:						
Bank von Danzig	—	—	—	—	—	—
Danziger Privat-Aktien-Bank	100 bz.	100 bz.	100 bz.	—	—	100 bz.
Danziger Hypothekenbank	—	—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G.	—	—	—	—	—	—

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 4. bis 9. März 1935. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 100 kg frei Waggon Danzig												
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria-Erbesen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Wicken	Ackerbohnen	Blau-mohn	Gelb-senf	Pelusch.
4. 3. 35	nicht notiert												
5. 3. 35													
6. 3. 35													
7. 3. 35	128 Pfd. Konsum 9,95 bis 10,10	Export 9,75 Konsum 9,75	feine: flau 11,30 b. 11,85 mittel lt. Muster 10,70 bis 10,85 pom. 114/5 Pf. 10,15	—	8,40 bis 10,25	22,— bis 26,—	—	—	—	—	—	—	6,25 bis 6,50
8. 3. 35	nicht notiert												
9. 3. 35													
													gr. 7,— b. 7,25 Schale 7,50 bis 7,75

Danzig

Verdingung.

Die Lieferung des Bedarfs unseres Hafen- und Wasserbauamts an kiefernem Rund- und Kantholz, Bohlen, Brettern, Kreuz- und Schnittholz für das Baujahr 1935/36 soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,— G bei der Hafenaus-schuß-Hauptkasse, Danzig, Neugarten 28/29, zu beziehen.

Nur Angebote, welche mit einer Quittung der Hafenaus-schuß-Hauptkasse über die gemäß Abschnitt A der „Besonderen Bedingungen“ hinterlegte Bietungssicherheit belegt sind, werden zur Verdingungsverhandlung zugelassen.

Verdingungstermin 28. März 1935 vorm. 10 Uhr.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Danzig, den 11. März 1935.

Der Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege
von Danzig.

Gesetze und Verordnungen.

Verordnung des Senats vom 20. 2. 1935 betr. Senkung der Gewerbesteuer (St. A. Nr. 25 v. 6. 3. 1935).

Richtlinien vom 20. 2. 1935 für die Einreihung der Gewerbesteuerpflichtigen in die Gewerbemindeststeuergruppe für 1935 (St. A. Nr. 25 v. 6. 3. 1935).

Sprach- und Handelskurse zu Danzig im Sommerhalbjahr 1935.

Das Kuratorium für die Sprach- und Handelskurse zu Danzig hat am 1. März 1935 das Verzeichnis der Kurse im Sommerhalbjahr 1935 herausgegeben. Die Vorlesungen beginnen am 1. April 1935; Vorlesungsschluß ist am 28. Juni 1935.

Die Zulassung zu den Sprach- und Handelskursen ist an eine besondere Vorbildung nicht gebunden, doch wird vorausgesetzt, daß die Teilnehmer nach Alter und Schulbildung in der Lage sind, der akademischen Lehrart zu folgen.

Diese Kurse finden, wenn nicht anders vermerkt, in der Technischen Hochschule während der Abendstunden statt und beginnen immer $\frac{1}{4}$ Stunde nach der angegebenen Zeit, sofern sie nicht durch die Bemerkung „pünktlich“ gekennzeichnet sind. Die Hörsäle werden bei Beginn bekanntgegeben (Anschlag am Schwarzen Brett der Sprach- und Handelskurse, gegenüber dem Pförtnerhaus der Technischen Hochschule).

Auskunft und Anmeldungen (ab 25. März 1935): Technische Hochschule, Zimmer 125 (links, 2. Stock) bei Frau Steinert, bis auf weiteres Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag 18—19,30 Uhr; Mittwoch und Sonnabend 11—13 Uhr; zu den angegebenen Zeiten auch unter F. 42957 erreichbar;

Industrie- und Handelskammer zu Danzig, Hundegasse 10, in der Kasse, werktäglich 9—13 Uhr.

Kohlenausfuhr über den Hafen von Danzig im Monat Januar 1935.

(Ohne Bunkerkohle.)

nach:	Schiffe	mit t Ladung
Frankreich	39	92 672
Italien	10	51 281
Schweden	29	48 799
Dänemark	13	27 138
Norwegen	7	16 935
Irland	3	10 565
Algier	3	15 712
Jugoslawien	1	7 728
Gesamtausfuhr im Monat Januar 1935 .	105	270 830
im Monat Januar 1934 .	149	357 580
im Monat Dezember 1934 .	110	259 964

Die Danziger Lebenshaltungskosten im Februar 1935.

dp. Die für die Stadtgemeinde Danzig festgestellte Guldenindexziffer der Lebenshaltungskosten (Ernährung, Heizung, Beleuchtung, Wohnung, Bekleidung und sonstiger Bedarf einschl. Verkehr) im Monat Februar 1935: auf der Basis 1913=100 betrug nach einer Verlautbarung des Statistischen Landesamtes der Freien Stadt Danzig: 107,3; auf der Basis 1927=100 betrug sie 76,9 und ist

gegenüber der für den Januar 1935 ermittelten um 0,2 v. H. gestiegen.

Am Erhebungstage, dem 13. Februar 1935, waren Nahrungsmittel und Gemüse teurer, dagegen Hammelfleisch, Speck und Leberwurst billiger als am Stichtage des Vormonats.

In den ersten 2 Monaten des Jahres 1935 betrug die Indexziffer der Lebenshaltungskosten für die Stadtgemeinde Danzig im Vergleich zu den gleichen Zeitabschnitten des Vorjahres

	auf der Basis 1913 = 100	auf der Basis 1927 = 100
	1935	1934
Januar	107,1	109,1
Februar	107,3	108,9
	76,9	78,0

Ermäßigung von Paketgebühren nach Polen.

Nachdem die Landespostdirektion der Freien Stadt Danzig erst kürzlich die Paketgebühren für den Inlandsverkehr erheblich herabgesetzt hat, tritt nunmehr vom 15. März ab eine ganz bedeutende Ermäßigung der Gebühren für die bei den freistaatlichen Postanstalten ausgelieferten Pakete nach Polen ein.

Die neuen Gebühren betragen für

Pakete im Gewicht	1. Zone (bis 100 km)		2. Zone (über 100 bis 300 km)		3. Zone (über 300 bis 600 km)		4. Zone (über 600 km)	
	G	P	G	P	G	P	G	P
bis 1 kg	—	30	—	30	—	35	—	35
über 1 „ 3 „	—	40	—	45	—	70	—	80
„ 3 „ 5 „	—	50	—	70	1	—	1	30
„ 5 „ 10 „	—	70	1	30	1	65	1	95
„ 10 „ 15 „	—	95	1	65	2	50	2	80
„ 15 „ 20 „	1	10	2	10	3	20	3	90

Die übrigen Versendungsbedingungen bleiben unverändert.

Die Gebühren werden also künftig außer nach Gewichtsstufen auch nach Entfernungszonen berechnet. Sie sind bei Entfernungen bis 300 km zum Teil um mehr als die Hälfte niedriger als die bisherigen Gebühren.

Von den wichtigeren Orten in Polen liegen in der ersten Entfernungzone: Gdynia, Tczew, Wejherowo, Starogard, Grudziadz, in der zweiten Zone: Thorn, Posen, Warschau und in der dritten Zone: Kattowitz, Krakau, Lemberg.

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Mitte März 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl. skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

D. B. B.:	Holz:
Nach Boness	27/— bis 29/— pro Standard
„ Leith	27/— bis 30/— „ „
„ Grangemouth	27/— bis 30/— „ „
„ Tyne	29/— bis 30/— „ „
„ Sunderland	30/— bis 32/6 „ „

Nach WestHartlepool	28/— bis 31/— pro Standard
„ Hull	28/— bis 31/6 „ „
„ London	25/— bis 26/— „ „
„ Grimsby	28/— bis 31/6 „ „
„ Southampton	33/— bis 36/— „ „
„ Bristol	40/— bis 42/6 „ „
„ Cardiff	38/— bis 40/— „ „
„ Swansea	39/— bis 40/— „ „
„ Birkenhead	39/— bis 41/— „ „
„ Liverpool	37/— bis 39/— „ „
„ Garston	40/— bis 42/6 „ „
„ Manchester	37/— bis 39/— „ „
„ Preston	39/— bis 40/— „ „
„ Belfast	47/6 „ „
„ Dublin	47/6 bis 52/6 „ „

Nach Cork	50/—	pro Standard	Rundholz weich, bis 12 m lang:		
" Dünkirchen	22/— bis 23/—	" "	Nach Dünkirchen	7/— bis 8/—	pro cbm
" Le Havre	23/— bis 24/—	" "	" Rouen	7/— bis 8/—	" "
" Rouen	22/6 bis 24/—	" "	" Bordeaux	8/— bis 10/—	" "
" Bordeaux	27/— bis 28/—	" "	" Antwerpen	6/— bis 6/6	" "
" Antwerpen	19/— bis 20/—	" "	" Gent	6/3 bis 6/6	" "
" Gent	20/— bis 20/6	" "	" Rotterdam	Hfl. 4.15 bis 5.—	" "
" Rotterdam	Hfl. 12.—	" "	" Bremen	RM. 6.—	" "
" Amsterdam	" 12.—	" "			
" Bremen	RM. 25.—	" "			

Kiefernswellen:

Nach Boness	7/— bis 9/—	pro load
" Leith	7/— bis 9/—	" "
" Grangemouth	7/— bis 7/6	" "
" Tyne	8/6 bis 9/6	" "
" Sunderland	9/— bis 9/6	pro load
" West Hartlepool	8/— bis 9/—	" "
" Hull	8/— bis 9/6	" "
" London	10/—	" "
" Grimsby	9/— bis 9/6	" "
" Southampton	9/6 bis 9/9	" "
" Birkenhead	10/6 bis 11/—	" "
" Garston	10/6 bis 11/6	" "
" Dublin	12/—	" "
" Dünkirchen	7/—	" "
" Rouen	7/6 bis 8/—	" "
" Bordeaux	8/6 bis 10/—	" "
" Antwerpen	6/— bis 6/6	" "
" Gent	6/6	" "

Eichenschwellen:

Nach Dünkirchen	8/—	pro load
" Rouen	8/6 bis 9/—	" "
" Bordeaux	9/6 bis 11/6	" "
" Antwerpen	6/9 bis 7/—	" "
" Gent	6/9 bis 7/6	" "

Grubenholz:

Nach Boness	27/— bis 28/6	pro Fad.
" Grangemouth	27/— bis 28/6	" "
" Tyne	29/— bis 29/6	" "
" Sunderland	29/6 bis 30/—	" "
" West Hartlepool	28/— bis 29/—	" "
" Hull	28/— bis 29/—	" "
" Grimsby	28/6 bis 29/—	" "
" Cardiff	37/— bis 38/—	" "
" Dünkirchen	22/— bis 23/—	" "
" Rouen	23/— bis 23/6	" "
" Bordeaux	28/—	" "
" Antwerpen	20/—	" "
" Gent	20/6 bis 21/—	" "

Rundholz hart, bis 12 m lang:

Nach Dünkirchen	7/— bis 8/—	pro cbm
" Rouen	7/6 bis 8/—	" "
" Bordeaux	8/6 bis 10/—	" "
" Antwerpen	6/6	" "
" Gent	6/6 bis 6/9	" "
" Rotterdam	Hfl. 4.50 bis 5.50	" "
" Bremen	RM. 7 —	" "

Eichene Stäbe:

Nach Dünkirchen	8/— bis 9/—	pro t
" Rouen	8/— bis 10/—	" "
" Bordeaux	10/— bis 12/—	" "
" Antwerpen	6/— bis 6/9	" "
" Gent	6/6 bis 7/—	" "
" Rotterdam	Hfl. 4.25 bis 5.—	" "
" Bremen	RM. 13.50	" "

Kohle nach:

	pro t	(10/1500)	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Oslofjord	—	5/—	4/6	4/3	—	—
Göteborg	4/9	4/6	4/—	3/9	—	—
Helsingborg	4/3	4/6	4/—	—	—	—
Malmö . . .	4/6	4/3	—	—	—	—
Karlskrona .	4/6	4/3	—	—	—	—
Norrköping	4/9	4/6	4/—	—	—	—
Oxelösund .	—	—	—	—	—	—
Stockholm .	4/10 ¹ / ₂	4/7 ¹ / ₂	4/1 ¹ / ₂	3/10 ¹ / ₂	—	—
Västerås . .	5/6 b. 5/9	5/3 b. 5/6	—	—	—	—
Skutskär . .	5/6	5/3	—	—	—	—
Gefle . . .	5/6	5/3	4/9	4/3	—	—
Norrundet .	—	—	—	—	—	—
Hernösand .	—	—	—	—	—	—
Pitea . . .	—	—	—	—	—	—
Stugsund . .	—	—	—	—	—	—
Swanö . . .	—	—	—	—	—	—
Wiborg . . .	5/3	4/9	4/3	4/—	—	—
Kotka . . .	5/—	4/6	4/—	3/10 ¹ / ₂	—	—
Helsingfors	5/—	4/6	4/—	3/10 ¹ / ₂	—	—
Ekenäs . . .	5/6	5/3	—	—	—	—
Pargas . . .	5/6	5/3	—	—	—	—
Lovisa . . .	—	—	—	—	—	—
Abo	—	—	—	—	—	—
Mäntyluoto .	—	—	—	—	—	—
Windau . . .	—	—	—	—	—	—
Memel . . .	—	—	—	—	—	—
dän. Häfen	4/9	4/3	3/9 b. 4/—	3/9	—	—
holl. Häfen	—	5/6	4/9 b. 5/—	4/9	—	—
belg. Häfen	—	4/3	3/9 b. 4/—	3/6 b. 3/9	—	—
Dieppe . . .	—	—	—	—	—	—
Fécamp . . .	—	—	—	—	—	—
Le Havre . .	25,— frs.	23.50 frs.	21.50 frs.	—	—	—
Rouen . . .	26,— frs.	24.50 frs.	22.50 frs.	21.50 frs.	—	—
Caën	25,— frs.	—	—	—	—	—
Bordeaux . .	—	27,— frs.	26.50 frs.	—	—	—
Bayonne . .	—	28,— frs.	26.50 frs.	—	—	—
West-Italien	—	—	—	8/6	8/— b. 8/3	—
Ost-Italien .	—	—	—	9/6	9/— b. 9/3	—
Zucker:	(10/1500)	15/2000	2/3000	3/4000	5000)	
Riga	5/6	5/3	5/—	—	—	—
Reval	5/6	5/3	5/—	—	—	—
London . . .	7/—	6/6	6/3	—	—	—
Hull	7/—	6/6	6/3	—	—	—

Ferdinand Prowe, G. m. b. H., Danzig

Telegramm-Adr.: Prowe

Gegründet 1853

Telephon-Sammel-Nr. 28051

Intern. Spedition

Schiffsbefrachtungen

Lagerhäuser in Danzig-Stadt, Kaiserhafen, Schellmühl und Neufahrwasser

2 Getreide-Elevatorspeicher im Kaiserhafen und Neufahrwasser

Holzspedition, Holzlagerplatz 75000 qm im Kaiserhafen

Getreide:

Gerste nach:	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Amsterdam	Hfl. 2,60	Hfl. 2,50	Hfl. 2,40	Hfl. 2,30	Hfl. 2,20
Rotterdam	2,50	2,40	2,30	2,20	2,10
London	7/— b. 7/6	6/6 b. 7/3	6 3/4 b. 7/—	—	—
Riga	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval	5/6	5/3	5/—	—	—
Dänemark	Kr. 5 50	5.—	—	—	—

Hafer nach:

London	8/— b. 8/3	7/6 b. 8/—	7/— b. 7/9	—	—
Riga	6/6	6/3	6/—	—	—
Reval	6/6	6/3	6/—	—	—

Hülsenfrüchte pro to.

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Nantes	12/6 b. 13/—	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Leith	16/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4,50	—	—	—	—

Saaten:**Klee nach:** pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Nantes	12/6 b. 13/—	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Leith	27/6	—	—	—	—
Grangemouth	27/6	—	—	—	—
Amsterdam	9. 6/—	—	—	—	—

Timotee nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Nantes	12/6 b. 13/—	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 6/—	—	—	—	—

Seradella nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen	8/6	—	—	—	—
Bordeaux	12/—	—	—	—	—
Nantes	12/6 b. 13/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 5,50	—	—	—	—

Esparssette nach: pro to

Dünkirchen	14/—	—	—	—	—
Rouen	14/—	—	—	—	—
Bordeaux	16/—	—	—	—	—
Nantes	16/— b. 17/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 10,—	—	—	—	—

Holztee (in Fässern):

Dünkirchen	19/— b. 9/6	Deckverladung vorbehalten	—	—	—
Rouen	10/— b. 11/—		—	—	—
Nantes	14/— b. 16/—		—	—	—
Bordeaux	14/—		—	—	—
Leith	22/—		—	—	—
Grangemouth	22/—		—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4,25		—	—	—

Paraffin (in Säcken):

Dünkirchen	pro to 11/9 b. 12/9	—	—	—	—
Rouen	12/9	—	—	—	—
Nantes	14/9	—	—	—	—
Bordeaux	14/9	—	—	—	—

Der Danziger Seeverkehr im Februar 1935.

Beträchtlicher Rückgang gegenüber Februar 1934.

dp. Im Februar d. Js. sind in den Danziger Hafen insgesamt 276 Schiffe von zusammen 175181 NRT. eingelaufen, in der gleichen Zeit sind 282 Schiffe von zusammen 180520 NRT. aus dem Danziger Hafen ausgelaufen. Von den eingekommenen Schiffen waren 132 von insgesamt 83483 NRT. beladen, von den ausgegangenen Schiffen hatten 260 Schiffe von insgesamt 169195 NRT. Ladung.

Im Schiffseingang stand der Tonnage nach im Februar d. Js. das Deutsche Reich mit 46687 NRT.

an erster Stelle. Es folgten: Schweden mit 28951 NRT., Dänemark mit 25636 NRT., Norwegen mit 18191 NRT., Finnland mit 16186 NRT., England mit 14121 NRT., Polen mit 9024 NRT., Italien mit 5325 NRT., Holland mit 3209 NRT., Griechenland mit 2710 NRT., Frankreich mit 2627 NRT., Estland mit 1346 NRT., Danzig mit 776 NRT. und Litauen mit 392 NRT.

Im Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahres bedeutet das Ergebnis des Danziger Seehafenverkehrs im Berichtsmonat einen Rückgang, der beim Hafeneingang 62 Schiffe von zusammen 39503 NRT., beim Hafenausgang 52 Schiffe von zusammen 18588 NRT. beträgt.

In den beiden ersten Monaten 1935 ist im Vergleich zum selben Zeitabschnitt des Vorjahres der Schiffseingang um 106 Fahrzeuge von zusammen 80625 NRT., der Schiffsaustritt um 90 Fahrzeuge von zusammen 52661 NRT. geringer gewesen.

Abkommen für die Häfen Triest, Hamburg, Danzig und Gdingen?

Der in den letzten Monaten immer heftiger gewordene Wettbewerbskampf zwischen den Häfen Triest, Hamburg, Danzig und Gdingen hat dazu geführt, daß man in Polen stärker für den Gedanken eines Hafenabkommens eintritt. Man wünscht polnischerseits die Einberufung einer Konferenz der interessierten Eisenbahnverwaltungen zum Zweck einer Aufteilung ihres Einflußgebietes. Dem Hamburger Hafen soll Deutschland und die Zone nördlich und westlich der Donau, bis zur Linie Wien—Brünn zugeteilt werden, die Triester Einflußzone soll das Gebiet im Süden der Donau umfassen, für die Häfen Gdingen und Danzig soll das

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S., Kopenhagen

Agent in Danzig: F. G. Reinhold

Regelmäßige Frachtdampferverbindungen nach
Manchester, Liverpool, Swansea und zurück

D. „Taarnholm“ ladebereit ca. 16. d. Mts.

D. „Brynhild“ ladebereit ca. 16. d. Mts.

**Dünkirchen, Le Havre, La Rochelle-Pallice
Bordeaux und zurück, auch Reval und Riga**

D. „Magnus“ ladebereit ca. 18. d. Mts.

Kopenhagen und zurück

Fracht- und Passagierdampfer

D. „Tiber“

Ladebeginn in Danzig: jeden Donnerstag

Abgang von Danzig: jeden Sonnabend

Abgang von Kopenhagen: jeden Dienstag

Annahme von **Durchgangsgütern** nach sämtlichen
**dänischen Provinzhäfen, Faroer-Inseln, Island,
Schweden, Norwegen, Nordafrika, West-Italien,
Süd-Frankreich und New York.**

Auskunft und Güteranmeldungen
bei der hiesigen Agentur **F. G. Reinhold**

BEHNKE & SIEG

**Schiffsmakler und Reeder
DANZIG, Langer Markt 20**

Telephon: Sammelnummer 23541 Tel.-Adr.: Behnsieg
Zweigniederlassung: Neufahrwasser, Olivaer Straße 33a
**Befrachtungen u. regelmäßige Dampferlinien
nach allen Welthandelsplätzen**

Gebiet im Osten der Linie Wien—Brünn und der deutsch-polnischen Grenze, also der Ostteil der Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und Rußland vorbehalten bleiben.

Nach Wiener Meldungen sollen die Bestrebungen, den österreichischen Handel über den Triester Hafen auszudehnen, praktisch den Erfolg gehabt haben, daß sich die österreichische Ausfuhr über den Triester Hafen in den Monaten Januar bis November 1934 um 100 000 dz und die Einfuhr nach Oesterreich über Triest um 300 000 dz. erhöht hat.

Erhebliche Verkehrssteigerungen in den Nordseehäfen.

Der seewärtige Warenverkehr in den großen festländischen Nordseehäfen im Jahre 1934 zeigt bei allen Häfen erhebliche Zunahmen, die in unmittelbarer Beziehung zu der Belebung des deutschen Binnenmarktes stehen. So betrug die Zunahme des gesamten Warenverkehrs gegenüber dem Vorjahre in Bremen 1,4 Mill. t oder 29,9%, in Rotterdam 3,7 Mill. t oder 16,8%, in Antwerpen 1,5 Mill. t oder 8,5%, und in Hamburg 0,7 Mill. t oder 3,7%. Damit hat der Warenverkehr in Hamburg und Rotterdam wieder 71%, in Antwerpen 77%, und in Bremen sogar 95% des bisher höchsten Umschlages im Jahre 1929 erreicht.

Starke Steigerung der Ueberseeschifffahrt Schwedens.

Schwedens Schifffahrtsverkehr hat sich im Jahre 1934 ganz bedeutend erhöht. So stieg die eingehende Tonnage auf 18,2 Mill. NRT. gegen 16,3 Mill. NRT. im Vorjahre, und die ausgehende Tonnage auf 18,7 Mill. NRT. gegen 16,7 Mill. NRT. Schwedens Ueberseeschifffahrt hat damit wieder den Stand des besonders günstigen Jahres 1929 erreicht. Die Erhöhung beruht auf der besseren Wirtschaftslage. Nach vorläufigen Berechnungen hat sich die Einfuhr mengenmäßig um 12% gegen das Jahr 1933 erhöht, die Ausfuhr dagegen um 39%. Der gesamte Warenverkehr mit dem Auslande stieg um 27%.

Die Lage des schwedischen Schiffbaus.

Zur Zeit sind 16 Fahrzeuge von insgesamt 74 200 t im Bau. Außer diesen Fahrzeugen sind 14 Neubauten von insgesamt 73 600 t bestellt. Die in Auftrag gegebene Gesamttonnage beläuft sich somit auf 30 Fahrzeuge mit 147 800 t. Von den unter Bau befindlichen oder bestellten Schiffen sind 16 mit 39 900 BRT. für schwedische Reedereien und 14 mit 107 900 BRT. für ausländische Besteller vorgesehen.

Die Zahl der im Bau befindlichen oder bestellten Tankschiffe beträgt 11 mit insgesamt 80 000 BRT. oder 54% der in Auftrag gegebenen Tonnage. Von diesen sind nur 2 kleinere Fahrzeuge von rund 400 BRT. jedes für schwedische Reeder, die übrigen alle für ausländische Besteller bestimmt.

Von der Gesamttonnage sind nicht weniger als 85% für Klassierung in Lloyd's Register vorgesehen.

Schwedische Schifffahrt fordert beschleunigte Subventionierung.

Die schwedische Reedervereinigung und die allgemeine schwedische Seefahrtvereinigung sind bemüht, die vom Reichstag geplante Untersuchung der Lage der Schifffahrt und die erwarteten Stützungsmaßnahmen für die Schifffahrt möglichst zu beschleunigen. Zwar sei durch die günstigere Konjunktur der letzten Monate eine bessere Beschäftigung der Reedereien eingetreten, diese sei jedoch bisher in keiner Weise auch von einer Besserung der wirtschaftlichen Ergebnisse begleitet gewesen, so daß es notwendig sei, etwaige Maßnahmen beschleunigt einzuführen.

Dänische Schifffahrtsgesellschaft erstrebt Subvention.

Die größte dänische Schifffahrtsgesellschaft „Det Forenede Dampskibs-Selskab“ hat den Reingewinn des Jahres 1934 in Höhe von 5,02 Mill. Kronen fast ganz für Abschreibungen verwandt. Die Gesellschaft unterhält u. a. mit zwei Dampfern eine regelmäßige Verbindung Kopenhagen—Amerika, die unrentabel ist und jedes Jahr erhebliche Zuschüsse erfordert. Diese beiden Schiffe sollen nun von einer neu zu gründenden Gesellschaft übernommen werden, an der sich der Staat beteiligen soll. Dieser Plan läuft in der Praxis darauf hinaus, die Verluste der Linie auf den Staat abzuwälzen. Bei der bisher scharfen Ablehnung jeder Staatssubvention seitens dänischer Schifffahrtskreise ist dieser Plan immerhin bemerkenswert.

Weitere Zunahme der aufgelegten norwegischen Tonnage.

Die Anzahl der aufgelegten norwegischen Schiffe betrug am 1. 3. 1935 insgesamt 162 mit 591 733 t dw gegen 135 Schiffe mit 497 734 t dw am 1. 2. 1935. Nicht mitgerechnet sind Walfangschiffe und in Reparatur befindliche Schiffe. Unter den am 1. 3. 1935 aufgelegten Schiffen befinden sich 25 Tankschiffe mit 247 000 t dw gegen 26 Tankschiffe mit 256 794 t dw am 1. 2. 35. Die Durchschnittsgröße betrug bei der aufgelegten Tonnage am 1. 3. 1935 3650 t dw gegen 3680 t dw am 1. 2. 1935.

Bau eines Trockendocks in Helsingborg.

Mit der Stockholmer Firma A/B Armator ist kürzlich der Vertrag über die Anlage eines großen neuen Trockendocks für den Helsingborger Hafen unterzeichnet worden. Die Neuanlage wird etwa 1,0 Mill. Kr. kosten. Das Dock wird Fahrzeuge bis zu 7000 t aufnehmen können; mit den Arbeiten hierfür soll unmittelbar begonnen werden.

Hilfsmaßnahmen für die lettische Schifffahrt.

Die Regierung hat der Staatlichen Hypothekbank vorgeschrieben, die Darlehnstilgung und Zinsbegleichung den Schiffseignern um ein weiteres Jahr zu verlängern, nachdem früher schon eine zweijährige Stundung eingeräumt worden war. Ferner liegt ein Ministerratsbeschluß vor, wonach die Libauer Kriegshafenwerkstätten gehalten sind, Schiffe zum Selbstkostenpreis zu überholen. Dadurch, daß Instandsetzungen mit keinen Gewinnzwecken verbunden sind, sollen die Reeder veranlaßt werden, ihre Schiffe möglichst nur im eigenen Lande überholen zu lassen.

Der Schiffsverkehr Memels.

Im Memeler Hafen stellte sich der Schiffsverkehr im Dezember wie folgt:

	1934		1933	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Eingang	71	75 100	59	46 300
Ausgang	78	85 900	60	48 600

Für des gesamte Jahr 1934 ergeben sich im Vergleich zu 1933 folgende Ziffern:

	1934		1933	
	Zahl	BRT.	Zahl	BRT.
Eingang	1030	1 095 200	1069	1 068 600
Ausgang	1039	1 094 800	1088	1 071 200

Trotz des äußerst lebhaften Schiffsverkehrs im Dezember 1934 bleibt das Endresultat des verfloßenen Jahres etwas hinter 1933 zurück, und zwar suchten 1934 39 Schiffe weniger als 1933 den Memeler Hafen auf.

Der Schiffsverkehr Revals.

Im Januar war die Anzahl der ein- und auslaufenden Schiffe um 15,5 % und die Tonnage um 12,45 % größer als im Januar 1934. In der Heimfahrt blieb die Anzahl der Schiffe unverändert, während die Tonnage um 55,58 % anstieg. Die absoluten Zahlen lauten:

	Eingang:			
	Jan. 1935		Jan. 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Auslandfahrt	81	53 633	70	46 769
Heimfahrt	3	508	4	335
Zusammen	84	54 141	74	47 104

	Ausgang:			
	Jan. 1935		Jan. 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Auslandfahrt	68	48 343	59	43 995
Heimfahrt	4	522	3	327
Zusammen	72	48 865	62	44 322

Die Gesamtzahl der Schiffe ist gegenüber dem Vorjahr um 14,7 % und die Gesamttonnage um 12,66 % gestiegen.

Direkte Verbindung Reval—Nordengland.

Die Butterexporteure Estlands haben mit der Finnischen Dampfschiffgesellschaft ein Abkommen geschlossen, auf Grund dessen die Dampfer der Gesellschaft ab Mai 1935 aus Helsingfors kommend Reval anlaufen werden, um hier Butter und Eier für Nordengland zu laden. Dadurch wird die Dauer des Transports von Butter und Eiern nach Nordengland von 10 auf 4 Tage verkürzt. Die Dampfer sind mit Kühlvorrichtungen versehen und die Butterexporteure hoffen, ihre Ware fortan auf dem nordenglischen Markt direkt an Einzelhandelsfirmen zu günstigeren Preisen als bisher über London absetzen zu können.

Der Schiffsverkehr Lettlands

mit dem Ausland war im ersten Monat d. Js. etwas lebhafter als im Januar 1934, hauptsächlich im Libauer Hafen. Insgesamt liefen 151 Schiffe mit einem Raumgehalt von 111 522 NRT. in die lettischen Häfen ein, während im Ausgang 149 Einheiten mit 93 313 NRT. Rauminhalt registriert wurden. Im Januar 1934 betrug die Zahl der eingelaufenen Schiffe 139 mit einer Tonnage von 100 289 NRT., während 141 Schiffe mit 86 619 NRT. ausliefen.

Den Anteil der Haupthäfen am Januar-Verkehr zeigt nachstehende Aufstellung:

Eingang:

	Januar 1935		Januar 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	67	60 844	70	58 454
Libau	46	32 541	33	21 685
Windau	38	18 137	36	20 150

Ausgang:

	Januar 1935		Januar 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	77	55 616	70	53 380
Libau	35	19 072	35	16 171
Windau	37	18 625	36	17 068

Ueberseeverkehr.

Nach eingetretener Steigerung des Transitverkehrs im letzten Monat des abgelaufenen Jahres auf 31 000 t gegen 18 278 t im Vormonat stellte sich der Transitverkehr des ganzen Jahres 1934, verglichen mit zwei Vorjahren, wie folgt:

	1932	1933	1934
Gesamttransit	443 000 t	290 000 t	268 000 t
Davon aus und nach:			
Sowjetrußland	371 000 t	252 000 t	228 060 t
Polen und Danzig	27 000 t	14 000 t	16 090 t

Küstenschiffahrt.

Im Dezember wurden in der Küstenschiffahrt 5082 t Waren befördert gegen 3387 t im gleichen Monat des Vorjahres, so daß eine Steigerung um 50 % vorliegt. Im Verlauf des ganzen Jahres 1934 erreichte die im Küstenverkehr umgeschlagene Warenmenge 104 294 t gegen 87 051 t im Vorjahr, was einer Zunahme um rund 20 % entspricht.

Zwei neue Dampfer für die Holzverschiffungen von Archangelsk.

Auf der Baltischen Werft in Leningrad liefen am 25. 1. 35 zwei Dampfer von je 3100 t Ladefähigkeit vom Stapel. Die Fahrzeuge wurden auf die Namen „Waga“ und „Wytschegda“ getauft und sollen für den Holztransport zwischen Archangelsk, Murmansk und den Sibirischen Häfen Verwendung finden. Als künftiger Heimathafen der beiden Dampfer wird Archangelsk angegeben.

Schiffskäufe der Sowjetunion.

Die Sowjetregierung hat in Deutschland von einer Hamburger Firma vier daselbst beheimatete Dampfer ankaufen lassen, die voraussichtlich im Frachtdienst zwischen Leningrad und den westeuropäischen Häfen Verwendung finden werden. Es handelt sich um folgende Dampfer: Curslack 1433 BRT., Jersbek 1440,3 BRT., Goldbek 1438,4 BRT., Reinbek 1432,1 BRT.

Von der Firma Robert M. Slomann jr. in Hamburg hat die Sowjetregierung den dort beheimateten, in Danzig 1920 erbauten Dampfer „Neapel“ 1347,6 BRT. käuflich erworben. Ferner sind von ihr in Großbritannien angekauft worden die Dampfer „David P. Thompson“ (7612 t) und „Age“ (4718 t), von denen der erste 1907 in Ecorse (Mich.), der zweite 1923 in Sunderland erbaut worden ist.

Der Dampfer „Tiba“ der Gesellschaft Vrachtvaart zu Rotterdam, der im Jahre 1929 erbaut wurde und 2900 BRT. faßt, ist nach Rußland verkauft worden, wo er zu Holzverschiffungen benutzt werden wird. — Ferner ist der im Rotterdamer Hafen liegende finnische Dampfer „Gull“ gleichfalls von Sowjet-Rußland erworben worden.

„Artus“

Danziger Reederei- und Handels-Aktiengesellschaft

Telegr.-Adr.: Artus

DANZIG

Fernsprecher: 21541

Schiffsmaklerei Spedition tauerei Bunkerbetrieb Kohlenumschlag Lieferung von Bunkerkohlen

Russisches Chartergeschäft im Januar.

Im Januar 1935 sind am Londoner Chartermarkt 26 Schiffe für russische Rechnung verpflichtet worden, gegen 19 Schiffe im entsprechenden Monat 1934; hiervon waren 15 (8) englisch. Ausgenommen der Zeitcharterverträge bedeutete dies eine Tonnage von 187 655 BRT., wovon 107 705 BRT. auf britische Fahrzeuge entfielen. An Frachten wurden 0,19 Mill. £ (i. Vorj. 86 752 £) verausgabt wovon der englischen Handelsschifffahrt 0,14 Mill. £ (i. Vorj. 44 151 £) zuflossen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Im Laufe des Monats Februar 1935 sind im Hafen von Antwerpen 759 Schiffe mit einem Tonnagehalt von 1 528 417 Tonnen eingelaufen gegenüber 750 Schiffen und 1 533 312 Tonnen im gleichen Monat des Vorjahres.

Nachstehend bezeichnete Staaten waren im Flaggenbild vertreten:

England 228, Deutsches Reich 157, Holland 102, Norwegen 51, Belgien 43, Dänemark 43, Frankreich 41, Schweden 31, Amerika 10, Rußland 8, Italien 6, Portugal 7, Finnland 6, Griechenland 5, Jugoslawien 3, Japan 3, Brasilien 3, Lettland 2, Polen 2, Freie Stadt Danzig 1, Panama 1, Spanien 1, Tunis 1 und Oesterreich 1 Dampfer.

Erhöhung der Londoner Hafengebühren.

Aus Anlaß der den Hafenarbeitern seit 17. 12. 34 gewährten Lohnerhöhungen hat die Londoner Hafenbehörde gewisse Hafengebühren mit Wirkung vom 1. 4. 35 geändert. Der 10%ige Nachlaß auf Löschgebühren in den Dockanlagen wird auf 7½% gesenkt. Die Gebühren für Benutzung hydraulischer und elektrischer Kräne werden wesentlich erhöht.

Der bei Einfuhrgut auf Dockgebühren (ausgenommen Lagermiete) gewährte Nachlaß von 10% beträgt fortan nur 7½%. Die Umschlaggebühren für Weichholz werden um 2½% hinaufgesetzt. Der bisherige Nachlaß von 7½% auf Hafengebühren auf Ein- und Ausfuhrgut von bzw. nach fremden Bestimmungen wird nicht mehr gewährt.

Da die neuen Lohnsätze in sämtlichen britischen Häfen gelten, ist auch außerhalb Londons mit steigenden Hafengebühren zu rechnen.

Unterstützung der britischen Schifffahrt.

Durch Erlaß des Handelsamts tritt der 2. Teil des Gesetzes über die Handelsschifffahrt am 18. 3. 35 in Kraft. Diesem Gesetz zufolge werden der Handelsschifffahrt 10 Mill. £ zur Verfügung gestellt, die es dem Reeder ermöglichen sollen, neue Schiffe auf Kiel zu legen und alte umzubauen.

Die Atlantik-Konferenz in Paris.

Die Arnold Bernstein-Linie in Hamburg und die von Bernstein erworbenen „Red Star Line“ sind der Nordatlantik-Konferenz beigetreten. Die Passagier-

preise für alle Klassen bleiben unverändert; die Passagepreise der Bernsteinlinie werden eine leichte Abänderung erfahren, um sie mit den Sätzen der übrigen Gesellschaften in Einklang zu bringen.

Durch den Erwerb der Red-Star-Line wird die Bernstein-Gesellschaft eine erhebliche Bedeutung für den Nordatlantikverkehr erlangen. Mit 5 Schiffen in Dienst kann ein wöchentlicher Verkehr aufgenommen werden. Nach den Mitteilungen der Bernstein-Linie sollen die beiden neuerworbenen Schiffe „Westernland“ und „Penland“ völlig überholt werden. Die Gesellschaft will vom Frühjahr ab außer Antwerpen auch Le Havre anlaufen.

Die Verluste der Welthandelsflotte im Jahre 1934.

Nach Angaben des „Germanischen Lloyd“ sind im Jahre 1934 insgesamt 199 Dampfschiffe mit einer Tonnage von 312 795 BRT., 31 Motorschiffe mit einer Tonnage von 31 750 BRT., 27 Motorsegelschiffe von insgesamt 5458 BRT. und 67 andere Schiffe von insgesamt 26 270 BRT. verloren gegangen. Die Gesamtverluste der Welthandelsflotte im Jahre 1934 betragen demnach 324 Schiffe von insgesamt 376 273 BRT. gegen 360 Schiffe mit 361 080 BRT. im Jahre 1933.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Aufhebung der Verordnung über Zollermäßigung für Südfrüchte, Kolonialwaren usw.

Verordnung

des Finanzministers vom 5. 3. 1935, erlassen im Einvernehmen mit dem Industrie- und Handelsminister betreffend Aenderung der Verordnung vom 29. 10. 1934 über die Bedingungen der Erlangung von Genehmigungen zur Anwendung von Zollsenkungen bei der Einfuhr von Südfrüchten, Kolonialwaren und Pflanzenölen.

Im Zusammenhang mit der Verordnung des Finanzministers vom 25. 10. 1934 im Einvernehmen mit dem Industrie- und Handels- sowie Landwirtschafts- und Agrarreformminister über Zollsenkung für Südfrüchte, Kolonialwaren und Pflanzenöle (Dz. Ust. Nr. 96 Pos. 878) wird folgendes verordnet:

§ 1. In der Verordnung des Finanzministers vom 29. 10. 1934, erlassen im Einvernehmen mit dem Industrie- und Handelsminister, über die Bedingungen der Erlangung von Genehmigungen zur Anwendung von Zollsenkungen bei der Einfuhr von Südfrüchten, Kolonialwaren und pflanzlichen Ölen (Mon. Polski Nr. 252 Pos. 325) wird § 14 sowie der Satz 2 in § 15 aufgehoben.

§ 2. Diese Verordnung tritt in Kraft mit dem Tage der Verkündung.

Verordnung

des Finanzministers vom 9. 3. 1935 im Einvernehmen mit dem Industrie- und Handelsminister betr. Auf-

hebung der Verordnung vom 29. 10. 1934 über die Bedingungen der Erlangung von Genehmigungen zur Anwendung von Zollsensungen bei der Einfuhr von Südfrüchten, Kolonialwaren und Pflanzenölen.

In Verbindung mit der Verordnung des Finanzministers vom 25. 10. 1934, erlassen im Einvernehmen mit dem Industrie- und Handels- sowie Landwirtschaftsminister betreffend Zollsensungen für Südfrüchte, Kolonialwaren und Pflanzenöle (Dz. Ust. Nr. 96 Pos. 878) verfüge ich folgendes:

§ 1. Die Verordnung des Finanzministers vom 29. 10. 1934, erlassen im Einvernehmen mit dem Industrie- und Handelsminister über die Bedingungen der Erlangung von Genehmigungen zur Anwendung von Zollermäßigungen bei der Einfuhr von Südfrüchten, Kolonialwaren und Pflanzenölen (Mon. Polski Nr. 252 Pos. 325) in der Fassung gemäß Verordnung vom 5. 3. 1935 (Mon. Polski Nr. 57 Pos. 76) wird aufgehoben.

§ 2. Diese Verordnung trifft in Kraft am 14. 3. 1935.

Eisenbahntarife

Neuausgabe von Tarifen im tschechoslowakisch-polnischen Seehafenverkehr.

E.D. Die am tschechoslowakisch-polnischen Seehafenverkehr interessierten Eisenbahnverwaltungen haben mit Gültigkeit vom 1. 3. 35 einen neuen Teil II, Heft 4, herausgegeben, welcher die bisherigen Artikeltarife Nr. 17 (früher Nr. 11), Nr. 102, Nr. 129, Nr. 130, Nr. 162 und Nr. 202 enthält. Die Frachtsätze dieser Tarife wurden gegenüber den bis zum 28. 2. 35 gültig gewesenen in kleinerem und größerem Ausmaß teils ermäßigt und teils erhöht, was auf die Einrechnung der neuen tschechischen Exportfrachten einerseits und der Valorisierung andererseits zurückzuführen sein dürfte.

Außerdem sind folgende Erweiterungen der Warenverzeichnisse bzw. der Geltungsbereiche der Tarife eingetreten:

Der Artikeltarif Nr. 17 für Holzstoff und Holz Zellstoff, welcher bisher nur beschränkt für den Verkehr von und nach den Seehäfen Danzig und Gdingen galt, wird nunmehr allgemein freigegeben. Als Versandstationen kommen Hostinne, Lovosice, Ruzomberok, Sandhybl-Supikovice, Senica nad Myjavou, Truciansky Sv-Martin, Vratimov, Zilina und die Grenzübergänge Helemba und Linhartovec in Frage.

Der Artikeltarif Nr. 129 für Holzwaren gilt nunmehr auch für Sperrholzplatten (Abteilung F) und erhält Frachtsätze von den Uebergängen Cerny Ardov, Devinska Nova Ves, Kehnec und Slovenke Nove Mesto.

Der Artikeltarif Nr. 130 für Möbel wird auf andere Holz Möbel als gebogene ausgedehnt und im Geltungsbereich mit Frachtsätzen von den Uebergängen Breclav, Cerny Ardov, Denivska Nove Ves, Helemba, Kehnec, Linhartovec und Slovenke Nove Mesto versehen.

Der Artikeltarif Nr. 162 für Korbwaren erhält gleichfalls Frachtsätze von den unter Nr. 130 genannten Versandstationen.

Der Artikeltarif Nr. 202 für überseeisches Holz wird durch Aufnahme einer neuen Abteilung B für rohe Friesen erweitert und mit Frachtsätzen von den Seehäfen nach den

Uebergängen Cerny Ardov, Devinska Nove Mesto, Helemba, Kehnec, Linhartovec und Slovenske Nove Mesto versehen.

Frachtermäßigung für Erdöl im polnisch-tschechischen Seehafentarif — Neue Anhangsposten.

E.D. Mit Gültigkeit vom 2. 3. 35 ist im Rahmen des tschechoslowakisch-polnischen Eisenbahnverbandes für den Seehafenverkehr als Ersatz für die mit Gültigkeit vom 28. 2. 35 erloschene Anhangspost für Mineralöl eine neue Anhangspost Nr. 16 für rohes Erdöl eingeführt worden. Der Frachtsatz beträgt 10,60 tschech. Kr. per 100 kg in 10-t-Ladungen von Danzig/Gdingen nach der tschechischen Station Moravska Ostrava Privoz und ist an die Auflieferung einer Mindestmenge von 8000 t bis zum 31. 12. 35 gebunden. Gegenüber der bisherigen Anhangspost bedeutet dieser Frachtsatz eine Erhöhung um 0,60 tschech. Kr. Für Sendungen, die auf der Station Danzig Olivaertor aufgeliefert werden, findet der Frachtsatz ebenfalls Anwendung.

Mit Gültigkeit vom 1. 3. 35 sind auf den Polnischen Staatsbahnen folgende Anhangsposten in Kraft gesetzt worden:

Die Anhangspost j 3a für Aluminiumsulfat von der polnischen Station Laziska zur Ausfuhr über Danzig/Gdingen. Es ist ein einheitlicher Frachtsatz von 2,68 Zloty per 100 kg bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens vorgesehen.

Deutsches Reich

23. Deutsche Ostmesse in Königsberg im August.

Die 23. Deutsche Ostmesse findet in der Zeit vom 18. bis 21. August 1935 auf dem Königsberger Messegelände statt, wobei die bisherige Gliederung nach Warenmustermesse, Technische und Baumesse, Landwirtschafts-Ausstellung, Handwerks-Ausstellung sowie Sonderschauen beibehalten wird. Der Deutschen Ostmesse in Königsberg kommt die Aufgabe zu, in Ergänzung der Leipziger Weltmesse, das wirtschaftliche Ausfalltor in den osteuropäischen Raum zu sein.

Warenhandel in den Betrieben.

Wiederholte Berichte an die Reichswirtschaftskammer über die in zunehmendem Maße zu beobachtenden Versuche einer Reihe von Firmen, insbesondere von Versandgeschäften, ihre Waren mit Hilfe der Zellenobleute, Zellen- oder Gefolgschaftsmitglieder in größeren Betrieben durch Sammelbestellungen oder sonstige Vermittlertätigkeit zu vertreiben, haben die Industrie- und Handelskammer Dresden veranlaßt, sich mit den zuständigen Stellen in Verbindung zu setzen. Daraufhin ist von der Reichsorganisationsleitung der NSDAP., Hauptamt NSBO., die nachstehende Anordnung erlassen worden:

„Laut Mitteilung der Reichswirtschaftskammer wenden sich verschiedene Firmen — insbesondere Versandgeschäfte — mit Warenangeboten an die Zellenobleute bzw. Betriebszellen größerer Betriebe, um ihre Waren im Betrieb direkt an den Verbraucher zu bringen. Es wurde festgestellt, daß den Zellenobleuten eine „Vergütung“ oder ein bestimmter Betrag „für Auslagen“ oder „unentgeltliche Zuwendung“ von bestimmten Mengen von Waren ver-

sprochen wurde, wenn dieselben für die Firmen im Betrieb eine Art Werbetätigkeit oder Vermittlung für die Firmen betreiben.

Obengenannte Art des Warenhandels in den Betrieben muß nach nationalsozialistischen Grundsätzen abgelehnt werden, und eine Vermittlungstätigkeit der Zellenobleute oder der Gefolgschaftsmitglieder liegt nicht in dem Aufgabengebiet derselben.

Es ergeht deshalb die Anordnung, daß Sammelbestellungen für Firmen durch die Betriebszellen sofort zu unterbleiben haben.“

Die Arbeitseinsatzlage für Kaufmannsgehilfen im Monat Februar 1935.

Die Stellenvermittlung des Berufsgruppenamtes der DAF teilt mit:

Die Entwicklung des Arbeitseinsatzes für kaufmännische Angestellte ergibt auch im Monat Februar ein durchaus zuversichtliches Ergebnis. Die Anzahl der Aufträge zur Besetzung offener Stellen, sowie die erzielten Vermittlungen sind gegenüber dem Vormonat Januar gestiegen. Zu großen Hoffnungen in Bezug auf Neueinstellungen berechtigt wohl der überaus glänzende Erfolg der Autoausstellung. Auch die Leipziger Messe, die in diesem Jahr eine Rekordzahl von Ausstellern aufzuweisen hat, dürfte schöne Erfolge erzielen und somit zum weiteren Aufbau unserer Wirtschaft beitragen und dadurch Mehreinstellungen veranlassen.

Der Zugang an gekündigten Bewerbern ist trotz des im Februar liegenden Kündigungsstermins normal, während die Anzahl der ungekündigten Bewerber erheblich gestiegen ist. Die Steigerung der Anmeldungen von stellenlosen Bewerbern ist darauf zurückzuführen, daß im Februar die Eintragung der Arbeitsmänner erfolgte, die am 31. 3. aus dem Arbeitsdienst ausscheiden. Weiterhin wird beobachtet, daß die Stellenvermittlung in erhöhtem Maße von den Einzelmitgliedern der DAF in Anspruch genommen wird.

Die Stellenvermittlung der DAF setzt sich nach wie vor für die Unterbringung der älteren Angestellten ein. Es ist damit zu rechnen, daß es gelingt, für die am 1. 4. in den freiwilligen Arbeitsdienst eintretenden jungen Volksgenossen in erheblichem Maße ältere Angestellte unterzubringen.

Sämtliche Vermittlungsstellen der DAF treffen eifrig die notwendigen Vorbereitungen, um die am 31. 3. aus dem Arbeitsdienst ausscheidenden Arbeitsmänner zu erfassen. Von fast sämtlichen Arbeitsmännern liegen bereits die Bewerbungspapiere vor. Die Stellenvermittlung ist dadurch jetzt schon in der Lage, für eine möglichst rasche Wiederunterbringung der Arbeitsmänner zu sorgen.

Was ist „Chemische Reinigung“?

Der Reichsausschuß für Lieferbedingungen (RAL) beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit (RKW) legt der Öffentlichkeit als neueste RAL-Vereinbarung die Begriffsbestimmung „Chemische Reinigung“ vor. Da diese Vereinbarung von rund 130 Wirtschaftsverbänden, Industrie- und Handelskammern usw. anerkannt worden ist, ist sie für die Zukunft als handelsübliche Auffassung der beteiligten Verkehrskreise anzusehen und wird dazu beitragen, die guten Wettbewerbssitten zu fördern.

Bisher wurde vielfach eine einfache Fleckenentfernung als „Chemische Reinigung“ bezeichnet. Die neue Begriffsbestimmung schützt die Verbraucher und die chemischen Reinigungsanstalten. Denn es ist klar, daß solche Betriebe, die eine vollkommene chemische Reinigung durchführen, in ihren Preisen nicht so entgegenkommend sein können wie diejenigen, welche lediglich Flecken entfernen, ohne das gesamte Kleidungsstück zu reinigen. Als „Chemische Reinigung“ darf in Zukunft nur noch ein Arbeitsvorgang bezeichnet werden, bei dem die zu reinigenden Gegenstände vollständig in Maschinen mit Lösungsmitteln behandelt werden. Als Lösungsmittel sind nur solche zugelassen, die Fette und Schmutz lösen, ohne sie zu verseifen oder zu emulgieren; m. a. W.: Wasserwäsche darf nicht als „Chemische Reinigung“ bezeichnet werden.

Darüber hinaus umfaßt die „Chemische Reinigung“ noch die Nachbehandlung der Gegenstände. Es müssen verbliebene Flecken entfernt, farblose Stellen beseitigt und der Gegenstand gebrauchsmäßig aufgearbeitet werden, z. B. durch Dämpfen, Spannen oder Bügeln.

Uebrigcs Ausland

Estland

Aussichten für die Wirtschaft im Jahre 1935. In der Monatsschrift des Konjunkturinstituts findet sich eine Uebersicht über die Wirtschaftslage zu Beginn des Jahres und die Aussichten für die wirtschaftliche Entwicklung im Laufe dieses Jahres. Für die Landwirtschaft wird dort mit einer Verstärkung der Ausfuhr um 15–20 % gegenüber dem Vorjahr und mit einer bedeutenden Erweiterung der Anbaufläche für Flachs gerechnet.

In der Industrie ist eine wesentliche Belebung der Tätigkeit festzustellen, welche im Hinblick auf die Verbesserung der Kaufkraft im Inland weiter andauern dürfte, wenn auch nur in bezug auf eine Hebung der Güte der Erzeugnisse. Die Entwicklungsmöglichkeiten für die Ausfuhrindustrie werden dagegen, mit Ausnahme der Brennschieferindustrie, zurückhaltend beurteilt.

Der Umfang des Außenhandels dürfte weiter zunehmen, doch längst nicht in dem Maße wie 1934. Die Ausfuhr von Holzmaterial wird um 5 Mill. Kr. sinken, doch ist auf der anderen Seite eine Zunahme der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse festzustellen. Durch das schnelle Wachsen der Ausfuhr dieser Erzeugnisse hat sich im Jahre 1934 eine ergänzende Einnahme im Betrage von 14 Mill. Kr. ergeben. Die Kaufkraft dürfte sich dank der inländischen Marktentwicklung etwas verbessern, wozu auch die Liquidität auf dem Geldmarkt beitragen dürfte. Aus dieser Liquidität, welche sich in einer Zunahme der Banklagen und einer gleichzeitigen Stabilität des Kreditvolumens äußert, läßt sich indessen nicht auf die Möglichkeit einer Belebung des Kapitalmarkts schließen, da dieser noch unorganisiert ist. — Die Eesti Bank verfügt über eine steigende Kreditreserve, welche vielleicht zur Neuemission staatlicher Pfandbriefe oder durch eine Belebung des Markts für kurzfristigen Kredit ausgenutzt werden könnte. — In bezug auf die Lage der Staatskasse heißt es schließlich in der Uebersicht, daß ein Wachsen der Einnahmen im Zusammenhang mit der voraussichtlichen weiteren langsamen Verbesserung der Wirtschaftslage auch im laufenden Jahr zu erwarten ist.

E. D.

Tschechoslowakei

Der Außenhandel 1934. Die Entwicklung des Verkehrs im Jahre 1934 mit den wichtigsten Bestimmungs- und Herkunftsländern geht aus folgender Uebersicht der Ein- und Ausfuhr hervor (in Mill. Kr.):

Land	Einfuhr		Ausfuhr	
	1933	1934	1933	1934
Deutsches Reich	1211	1244	1046	1558
Oesterreich	299	325	722	770
Verein. Staaten	464	355	428	494
England	279	332	360	461
Frankreich	381	410	324	290
Holland	187	236	266	271
Rumänien	177	186	222	271
Jugoslawien	231	200	197	259
Schweden	68	121	111	166
Türkei	83	35	70	155
Belgien	122	154	147	157
Ungarn	167	128	190	154
Polen	190	234	158	139
Argentinien	98	158	66	113
China	19	22	46	76
UdSSR	109	96	76	32

Eine kräftige Steigerung weist hiernach die Ausfuhr nach England auf. Die auffallende Belebung der Ausfuhr nach der Türkei, Argentinien und China dürfte vorwiegend auf Rüstungslieferungen zurückzuführen sein. Eine Enttäuschung bildet der Handelsverkehr mit Frankreich; während die Tschechoslowakei ihre Bezüge um 29 Mill. erhöhte, drückte Frankreich die tschechoslowakischen Lieferungen um 34 Mill. herab, wodurch sich der Einfuhrüberschuß von 57 auf 120 Mill. Kr. erhöhte. Die für den Anleihezinsendienst und für die erheblichen Ausgaben des Fremdenverkehrs nach Frankreich erforderlichen Franken mußten demnach, statt sie zahlungsbilanzmäßig durch Warenlieferungen ausgleichen zu können, den Devisenbeständen entnommen werden. Einen empfindlichen Rückgang erfuhr das Geschäft mit Sowjetrußland; die Ausfuhr erreichte nur noch 6 % des Wertes von 1931.

E. D.