

Wirtschaftsdienst

Weltwirtschaftliche Nachrichten

Zeitschrift für deutsche Wirtschaftspolitik

Herausgegeben vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv

Hamburg, den 14. Juni 1935

Neue Folge · Heft 24 · XX. Jahrgang

Sonderheft

Polen

Zum Geleit

Von^r Dr. Zygmunt Rawita Gawronski, Handelsrat der poln. Botschaft, Berlin

Polen Ein staatswirtschaftlicher Überblick

Von Dr. John Brech, Hamburg

Die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels in Polen

Ihre Organisation und ihr Verhältnis zu den Außenhandelsproblemen

Von Józef Jakubowsky, Warschau

Direktor des Verbandes der Industrie- und Handelskammern in Polen

Die Entwicklung des polnischen Außenhandels

Von Max Drews, Hamburg

Polen als Kontrahent

Von Dr. Wacław Fajans, Warschau

Vorsitzender der Bankverbände in Polen, Mitglied des Aufsichtsrates der „Bank Polski“

Entwicklungstendenzen der polnischen Industrie

Von Dr. Karl Thaler, Berlin

Finanzen und Kredite in Polen an der Konjunkturwende

Von Dr. Roman Gorecki, Präsident der Landeswirtschaftsbank, Warschau

Polnische Schifffahrtspolitik

Von Dr. Paul Schulz-Kiesow, Hamburg

Polnisch-deutsche Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Verkehrspolitik

Von A. Bobkowski, Vizeminister im Verkehrsministerium, Warschau

Anmerkungen: „Welthandel und Handelspolitik“ / Der Kampf gegen die Wirtschaftskrise / Wo steht die deutsche Konjunktur? / Englands Meinung zur Stabilisierungsfrage / Nordchina als „Neutrale Zone“ / Vorläufiger Abschluß der belgischen Sprachengesetzgebung / Zur Neuregelung des Handels mit Polen / 15. Internationale Obstmesse in Lwów/Lemberg, Polen

LÄNDERBERICHT E

Die Konjunktur des Auslandes: Südosteuropa und Naher Osten

England: Rationalisierung und Konkurrenzfähigkeit der englischen Kohle..... F. W. Timm

Südslawien: Die südslawische Handelsflotte als Konkurrent auf dem Weltmeer H. E. Roos

Litauen: Wachsende wirtschaftliche Schwierigkeiten.. Edgar Taube

Burma: Die Verfassungsfrage / Agrarprodukte / Erdöl / Außenhandel G. Fürbringer

Auslandsnotizen: Polen / Indochina

Schifffahrt: Ein englischer Vorstoß gegen die Mindestratenabkommen / Kurzmeldungen aus der Schifffahrt

Warenmärkte: Zur Lage / Warenbewegung / Vorräte / Preise

Geld- und Kapitalmärkte / Devisenbewirtschaftung: Danzig / Frankreich / Schweiz

Finanzanzeigen: VIAG, Berlin / Feldmühle, Odermünde bei Stettin

Preis des Einzelheftes

1 Reichsmark

Der „Wirtschaftsdienst“ erscheint wöchentlich

WETTBEWERB HÄLT UNS WACH

Freier Wettbewerb untereinander,
daher billigster Versicherungsschutz.
Geographisch und sachlich unbegrenztes Arbeitsfeld. Privatinitiative macht uns beweglich. Schnell und kulant im Dienst am Kunden.

DIE DEUTSCHE PRIVATVERSICHERUNG

6



DRESDNER BANK

Direktion: Berlin W 56 · Behrenstraße 35-39

*Zahlstelle für das Deutsch-Polnische
Kompensations - Abkommen*

*Rund 170 Niederlassungen
in allen Teilen Deutschlands*

EIGENKAPITAL 165 MILLIONEN RM

Die Konjunktur in Zahlen

	Einheit	A. Wochenziffern		
		1935		1934
		27. Mai b. 1. Juni	20. bis 25. Mai	28. Mai b. 2. Juni
Zahl der Arbeitslosen	1000	2233	2233	2529
Steinkohlenproduktion, Ruhr ¹⁾	1000 t	326,4	313,1	291,0
Bestände, Ruhr ²⁾	1000 t	2635	2678	9550
Wagengestellung der Reichsbahn ¹⁾	1000	126,2	116,3	116,3
6 % Industrie-Obligationen	v. H.	101,17	101,20	86,34
Aktienindex, gesamt	24/26 = 100	93,1	92,1	73,2
Konkurse	Anzahl	50	48	48
Vergleichsverfahren		22	8	8
Großhandelsindex: Gesamt	1913=100	100,9	100,9	96,5
Agrarstoffe		100,8	100,6	92,4
Industrielle Rohstoffe und Halbwaren		90,8	90,7	90,4
Industrielle Fertigwaren		119,3	119,4	114,9
Reagible Waren		69,2	69,2	62,5
Vereinigte Staaten (Fisher)	1926=100	82,3	82,7	75,8
Großbritannien (Fin. Times)	1913=100	93,0	92,7	91,9

¹⁾ Arbeitstägliches Durchschnitt. ²⁾ Kohle, Koks, Briquets am Wochenende.

	Einheit	B. Monatsziffern		
		1935		1934
		April	März	April
Produktionsindex der Industrie	1928=100	87,4	86,4	86,4
Produktionsgüter		91,4	80,0	80,0
Verbrauchsgüter		81,4	95,9	95,9
Steinkohlenförderung	1000 t	¹⁾ 11 019	10 946	9 700
Braunkohlenförderung	1000 t	10 510	11 232	9 871
Robelenerzeugung	1000 t	933	¹⁾ 1 000	697
Robestahlerzeugung	1000 t	1 224	¹⁾ 1 298	977
Bauerlaubnisse für Wohnungen	Anzahl	5 456	5 057	5 768
Bauvollendungen		6 553	6 467	10 685
Einfuhr	Mill. RM	359,5	352,8	398,2
Ausfuhr		340,3	365,1	315,8
Einnahmen der Reichsbahn		279,5	¹⁾ 286,5	249,4
davon aus: Personenverkehr		82,5	¹⁾ 71,7	67,9
Güterverkehr		175,4	¹⁾ 190,7	162,1
Inlands-Emissionen: Aktien		9,0	5,4	5,1
festverzinsl. Wertpapiere			119	57
Einnahmen des Reichs			747,8	598,1
Reichsschuld			12458,7	11967,0
Sparkassen: Einzahlungsüberschuß			+ 67,8	+ 28,0
Eheschließungen	‰ Einw.	13,9	10,4	12,1

¹⁾ Einschl. Saarland von diesem Monat ab.

Inhaltsübersicht:

	Seite
Die Nachricht der Woche	793
<u>Zum Geleit</u>	
von Dr. Zygmunt Rawita Gawronski	795
<u>Aufsätze:</u>	
Polen, von Dr. John Brech	796
Die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels in Polen, von Jozef Jakubowski	798
Die Entwicklung des polnischen Außenhandels, von Max Drews	799
Polen als Kontrahent, von Dr. Waclaw Fajans	803
Entwicklungstendenzen der polnischen Industrie, von Dr. Karl Thaler	804
Finanzen und Kredite in Polen an der Konjunkturwende, von Dr. Roman Gorecki	807
Polnische Schifffahrtspolitik, von Dr. Paul Schulz-Kiesow	809
Polnisch-deutsche Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Verkehrspolitik, von A. Bobkowski	811
<u>Anmerkungen:</u>	
„Welthandel und Handelspolitik“	813
Der Kampf gegen die Wirtschaftskrise	813
Wo steht die deutsche Konjunktur?	813
Englands Meinung zur Stabilisierungsfrage	814
Nordchina als „neutrale Zone“	814
Vorläufiger Abschluß der belgischen Sprachengesetzgebung	815
Zur Neuregelung des Handels mit Polen	816
15. Internationale Ostmesse in Lwów/Lemberg, Polen	816
<u>Länderberichte:</u>	
Die Konjunktur des Auslandes	817
England, von F. W. Timm	818
Südslawien, von H. E. Roos	820
Litauen, von Edgar Taube	822
Burma, von G. Fürbringer	823
Auslandsnotizen	825
<u>Schifffahrt:</u>	
Ein englischer Vorstoß gegen die Mindestratenabkommen / Kurzmeldungen aus der Schifffahrt	826
<u>Warenmärkte:</u>	
Zur Lage Warenbewegung Vorräte Preise	827
Weltmarktpreise	828
Geld- und Kapitalmärkte Devisenbewirtschaftung	829
Neue Wirtschaftsliteratur über Polen	831
Buchanzeigen	835
Finanzanzeigen	835

5501-30/72a.

**Doppelt
fermentiert**

48

ERNTEN 30 BIS 32 + MUSTERCIGARETTEN + MISCHUNGNUMMER R 6 o/m

Diese Cigaretten werden in den Fabrikationsanlagen unseres technischen Musterbetriebes in Altona-Bahrenfeld nach dem völlig neuen Verfahren hergestellt. Der ungewöhnlich zarte und reine Charakter dieser Mischung beruht darauf, daß sämtliche Tabake zweimal fermentiert werden. Die Mischung wird ausschließlich ohne Mundstück hergestellt. Die Cigaretten sind in Altona-Bahrenfeld, Hamburg, gefertigt.

Die Cigaretten sind Muster-Tabakfabrikation und neuer Fabrikationsmethoden, die zu den besten der Welt gehören.

REEMTSMA

»R 6« o/m

H. F. & PH. F. REEMTSMA CIGARETTENFABRIKEN ALTONA-BAHRENFELD

DIE NACHRICHT DER WOCHE

Auf der Internationalen Wollkonferenz in Berlin stellte Reichsbankpräsident Dr. Schacht fest, daß die internationalen politischen Konferenzen ebenso abgewirtschaftet hätten wie die internationalen volkswirtschaftlichen Konferenzen. Tagungen der Privatwirtschaftler, die an der Aufrechterhaltung und Wiederbelebung der internationalen wirtschaftlichen Beziehungen direkt interessiert seien, seien vielleicht ein geeignetes Mittel, um wieder zur Vernunft zurückzuführen. Er appellierte an die Delegierten der Konferenz, sich für die internationale wirtschaftliche Arbeit der beteiligten Länder einzusetzen und damit das ihrige zur Befriedung der Völker beizutragen. Das internationale politische Schuldengebäude müsse abgetragen werden, bevor der internationale Handel wieder in Gang kommen könne. Der Vorsitzende der Internationalen Wollvereinigung, Maurice Dubrulle, führte zur Handelspolitik der einzelnen Länder aus: es sei ein Zeichen der Zeit, daß die Warenpreise heute nicht mehr nach dem wirtschaftlichen Gesetz von Angebot und Nachfrage bestimmt würden, sondern durch außerhalb der Wirtschaft liegende Ursachen.

Auf einer Arbeitstagung des Beirates der Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel stellte der Leiter der Reichsgruppe Handel, Prof. Dr. Lürer, fest, daß die Neuorganisation der gewerblichen Wirtschaft ihre Bewährungsprobe noch zu bestehen habe. Sie könne diese nur bestehen, wenn sie getragen sei von verantwortungsbewußten Persönlichkeiten, die über politische und wirtschaftliche Einsicht verfügen und in voller Einsatzbereitschaft für die Aufgabe unablässig arbeiteten.

Das Investierungsverbot für Röhren aus Stahl wurde vom Reichswirtschaftsminister bis zum Ende d. J. verlängert.

Nach der Neufassung der deutschen Devisenbestimmungen hat sich die Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung entschlossen, ihre Devisenerlasse nach Sachgebieten zu gliedern und mit den übrigen Devisenvorschriften in Verbindung zu bringen.

Die saarländischen Hüttenwerke stehen in Verhandlungen wegen des Ankaufs schwedischer Eisenerze. Der Transport soll über Bremen geleitet werden. Gleichzeitig ist Antrag auf Gewährung eines ermäßigten Ausnahmetarifs für die Reichsbahnstrecke Bremen-Saargebiet gestellt worden.

Die deutsch-niederländischen Transferverhandlungen haben bisher ein Ergebnis nicht gezeitigt. Als Grund für die Unterbrechung der Verhandlungen wird mitgeteilt, daß Deutschland verlange, die niederländischen Gläubiger sollten auf einen Teil ihrer Forderungen, die sie über den zu transferierenden Zinsbetrag hinaus erheben konnten, verzichten, sobald ein bestimmter Mindestbetrag an Zinsen transferiert worden ist und die Gläubiger diesen Betrag angenommen haben.

In Holland mehren sich die Stimmen, die ein deutsch-holländisches Reiseabkommen nach dem Vorbild der deutsch-schweizerischen Abmachungen fordern. Von Holland soll der Betrag von 1 Mill. Gulden an Devisen für Reise- und Hotelkreditbriefe zur Verfügung gestellt werden.

Bei den deutsch-belgischen Verhandlungen über die Auflockerung des bestehenden starren Verrechnungsverkehrs wurde eine Verständigung darüber erzielt, daß das jetzige Verrechnungssystem in eine freie Art des Zahlungsverkehrs übergeleitet werden soll. Die Verhandlungen über Einzelheiten werden in diesen Tagen wieder aufgenommen.

Deutschlands Ausfuhrüberschuß im Verkehr mit der Schweiz hat sich im Mai nicht verändert. Der für den Verrechnungsverkehr und für den Reiseverkehr zur Verfügung stehende Saldo belief sich auf 12,2 Mill. Franken; die schweizerische Ausfuhr ist insgesamt zurückgegangen.

*

* Der „Economist“ hat seinen alten Vorschlag, den französischen Franken um einen bestimmten Prozentsatz abzuwerten, um danach in Stabilisierungsverhandlungen einzutreten, wiederholt und angesichts der Unzweckmäßigkeit

einer neuen Währungskonferenz den Gedanken zur Diskussion gestellt, nach der Beseitigung der Überbewertung des Franken eine Vereinbarung über die Kontrolle der Devisenkurse zwischen Frankreich, England und Amerika zu treffen.

Der Präsident der britischen Eisenindustrie gab bekannt, daß man bei den Ireg-Verhandlungen in Luxemburg beschlossen habe, die Einfuhr nach England nach Ablauf des ersten Jahres auf etwas über $\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen festzusetzen, nachdem England für seine Industrie entsprechende Zugeständnisse in der Ausfuhr erhalten habe. Bekanntlich geht die grundsätzliche Einigung dahin, daß zwischen der Ireg und der englischen Stahlindustrie ein Fünfjahresabkommen getroffen wird, das sowohl die Einfuhr nach England wie auch die britische Beteiligung an den Ausfuhrquoten der Ireg regelt.

*

Nicht dem Völkerbund, sondern der Vermittlung der süd-amerikanischen Staaten ist es endlich gelungen, Bolivien und Paraguay, die beiden Gegner des Chaco-Krieges, zum Abschluß einer garantierten Waffenruhe und zur Aufnahme der Friedensverhandlungen zu bewegen.

Der brasilianische Außenhandelsrat betonte in seiner letzten Sitzung den endgültigen Charakter des Beschlusses, wonach die Ausfuhr nur noch gegen freie Devisen erlaubt ist, und sprach sich gleichzeitig gegen die Ausfuhr von Baumwolle im Kompensationswege aus.

Die Bank von Frankreich hat die Bevorschussung von Gold eingestellt, um die Spekulation in Goldbarren zu unterbinden. Im letzten Wochenausweis der Notenbank waren die Vorschüsse auf Gold und Goldmünzen mit 1,2 Milliarden Franken angegeben.

Auch die Bank von England hat die Goldspekulation erschwert, indem sie an sämtliche Londoner Banken ein Rundschreiben mit dem Ersuchen richtet, Terminaufträge am Goldterminmarkt nicht mehr auszuführen, wenn es sich um spekulative Transaktionen handelt.

Die Außenhandelsregelung Rumäniens sieht die Einführung einer Ausfuhrprämie und die Erhebung eines Zuschlages von über 40 % auf die amtlichen Kurse für alle Arten von Auslandszahlungen vor. Die Außenhandelsförderung geschieht demnach ausschließlich auf Kosten der Einfuhr und wird auf den Verbraucher abgewälzt.

Italien hat die neuen Bestimmungen für die Einführung von Maschinen, Apparaten und Traktoren veröffentlicht. Ab 1. 7. ist deren Einfuhr an die Erteilung einer Einfuhrlizenz des zuständigen Ministeriums gebunden.

Die Wollindustrie in Bradford hat sich entschlossen, bis zur Regelung der aufgelaufenen Verbindlichkeiten Italiens gegenüber der Bradforder Wollindustrie keine weiteren Lieferungen nach Italien zu übernehmen.

Zwischen England und der Türkei wurde ein Zahlungs- und Handelsvertrag abgeschlossen, und zwar auf der Basis, daß die türkische Regierung sich bereiterklärt, 70 % des Aufkommens der türkischen Ausfuhr nach England für Zwecke der englischen Ausfuhr nach der Türkei zur Verfügung zu stellen.

Zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei ist ein Handelsabkommen vereinbart worden, das die Anwendung des Prinzips der Meistbegünstigung gegenseitig vorsieht. Gleichzeitig wurde eine Vereinbarung über die Regelung des Warenaustausches getroffen, die alle drei Monate von Delegierten beider Länder hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit überprüft werden wird.

Die japanische Kunstseidenindustrie hat eine Produktionseinschränkung beschlossen. Betriebe, die nicht exportieren, müssen 20 % der Kapazität stilllegen. Exportierende Betriebe dagegen dürfen ihren Auslandsabsatz bis zum Höchstbetrag von 10 % ihrer Kapazität aus dem sonst stillzulegenden Teil ihres Maschinenparks erzeugen. In Wirklichkeit wird die Produktion daher nicht den Betrag von 12–13 % der Gesamtkapazität überschreiten, und alle bisher nicht exportierenden (mittleren und kleineren) Unternehmen werden sich mehr denn je um die Ausfuhr bemühen.

Zum Geleit

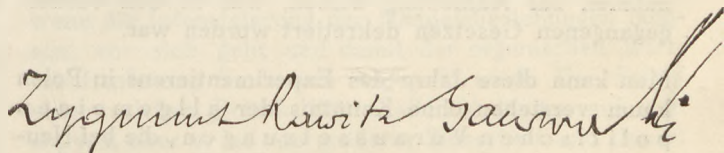
Es freut mich sehr, daß die Schriftleitung des „Wirtschaftsdienst“ als erste Fachzeitschrift in Deutschland die Initiative ergriffen hat, sich mit breiterer Erörterung von Problemen der polnisch-deutschen wirtschaftlichen Beziehungen zu befassen. Das scheint ein geeignetes Mittel zu sein, um zur Vertiefung gegenseitiger Kenntnis der Verhältnisse beizutragen und der praktischen Zusammenarbeit den Weg zu bereiten.

Gerade in der heutigen Zeit, wo sich die alten Begriffe der Weltwirtschaft als überholt und die bisherigen Formen der internationalen Beziehungen als unzulänglich erwiesen haben, rückt die Notwendigkeit des gegenseitigen Verstehens der Nachbarvölker stark in den Vordergrund. Der Umschwung in der Politik und der Technik des Außenhandels, der in Deutschland eingetreten ist, stellt auch die Nachbarvölker vor neue Situationen. Anstatt der freien nur durch Zölle geregelten Verkehrswirtschaft, steht uns eine streng organisierte Marktordnung entgegen, in der sich der Warenpreis nicht mehr in freier Konkurrenz bildet, sondern nach gewissen höheren, vielfach wirtschaftsfernen Grundsätzen geregelt wird. Es steht uns fern, die guten Seiten dieses Systems und seine bildende Kraft nicht anzuerkennen. Wir erblicken unsere gemeinsame Aufgabe darin, Mittel und Wege zu finden, um auch auf wirtschaftlichem Gebiet — unter Berücksichtigung der neuen Wirtschaftsformen — der Entwicklung unserer Zusammenarbeit Vorschub zu leisten.

Mit vollem Vertrauen zur fachmännischen Kompetenz Ihrer Zeitschrift, erlaube ich mir der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß die Tätigkeit des „Wirtschaftsdienst“ zur Erkenntnis der beiderseitigen Notwendigkeiten und damit zur Erleichterung und zum Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Polen und Deutschland viel beitragen wird.

Ciesze sie bardzo, że redakcja tygodnika „Wirtschaftsdienst“ pierwsza z posród prasy fachowej w Niemczech, wystąpiła z inicjatywa zajecia sie szerszem rozpatrywaniem problemu polsko-niemieckich stosunków gospodarczych. Wydaje sie to odpowiednim sposobem przyczynienia sie do po- glebienia obustronnej znajomosci stosunków i przygotowania drogi do praktycznej współpracy. Wlasnie w czasach dzisiejszych, kiedy dawne koncepcje gospodarstwa swiatowego okazuja sie przestarzale, a dotychczasowe formy stosunków miedzynarodowych nie dopisuja, wystepuje silnie na pierwszy plan koniecznosc, by sasiedzkie narody poznaly sie wzajemnie. Przemiana w polityce i technice handlu zagranicznego, która nastapila w Niemczech, stawia narody sasiedzkie w obec nowych sytuacji. Zamiast wolnego, tylko przez cla regulowanego gospodarstwa komunikacyjnego, mamy do czynienia ze scisla organizacja rynku, gdzie cena nie ksztaltuje sie juz w drodze wolnej konkurencji, ale jest regulowana wedlug pewnych zasad wyzszych, takze i pozagospodarczych. Dalecy jestesmy od nieuznawania dobrych stron tego systemu i jego sily twórczej. Dopatrujemy sie naszego wspólnego zadania w tem, by wyszukiwac drogi i sposoby azeby takze i na polu gospodar- czem, — uwzgledniajac nowe formy gospodar- owania — byc pomocnymi rozwojowi naszej współpracy.

Z pelnem zaufaniem do fachowej kompetencji czasopisma Panów, pozwalam sobie wyrazic nadzieje, że dzialalnosc tygodnika „Wirtschaftsdienst“ przyczyni sie silnie do poznania obustronnych koniecznoscí a przez to do ulatwienia rozbudowy stosunków gospodarczych miedzy Polska a Niemcami.



Dr. Zygmunt Rawita Gawroński
Handelsrat der Polnischen Botschaft

Zygmunt Rawita Gawroński
Radca Handlowy Ambasady

Polen

*Ein staatswirtschaftlicher Überblick
Von Dr. John Brech (Hamburg)*

Die Errichtung der Republik Polen erfüllte die Sehnsucht eines Volkes, das länger als 120 Jahre auf die autonome Gestaltung seines politischen Wollens verzichten mußte. Der schwere innere Kampf, der in der Geschichte des neuen Polen von Anfang an aufbricht, gründet sich auf dem Zwiespalt, daß einer in ihrem politischen Temperament lebendigen und vorwärtstrebenden Nation im Augenblick ihrer Wiedergeburt eine Verfassung aufoktroziert wird, deren ideologische Grundlage aus einer Zeit stammt, in der das alte Polen unterging. Die polnische Revolution des Jahres 1926 war das große Ereignis in diesem Kampf um die Souveränität des erwachten polnischen Staatswillens, dem die verfassungsrechtlichen Vorbilder der westeuropäischen Mächte nicht genügen konnten.

Als der geistige Führer und spätere Gestalter der polnischen Nation, Josef Pilsudski, 1918 in das Vaterland, für dessen Freiheit er gekämpft hatte, zurückkehrte, war Polen ein Konglomerat von Landesteilen, in denen die staats- und verwaltungsrechtlichen Gesetze von drei verschiedenen Nationen bis dahin gegolten hatten. Vielleicht konnte die Verschmelzung dieser weder ethnologisch noch wirtschaftlich einheitlichen Gebiete zu einem Staat nicht anders vor sich gehen, als durch die schematische Übernahme eines der administrative Unifizierung fördernden Verfassungstyps. Damals blieb wohl kein anderer Weg, als der Zukunft vorzubehalten, diese Verfassung den sich ergebenden politischen Notwendigkeiten anzupassen. War doch in ähnlicher Weise die handelspolitische Grundlage durch die Übernahme des russischen Zolltarifes von 1903 geschaffen worden, aus dem dann in den folgenden Jahren eine grundsätzliche neue vertragliche Ordnung im Außenhandel erwuchs, die schließlich nichts mehr gemein hatte mit dem in der zaristischen Zeit herrschenden Status. Es ist mehr als eine Übereinstimmung im Ideologischen, wenn in Polen und Deutschland eine doktrinär erstarrte Staatsform formal-demokratischer Prägung in der harten Wirklichkeit der politischen und wirtschaftlichen Spannungen zerbricht. Am 26. Januar 1934 haben Deutschland und Polen einen Nichtangriffspakt geschlossen und damit ein gegenseitiges Verständnis für die Probleme bestätigt, die in beiden Ländern aus den politischen Abwandlungen der Zeit heraus gestellt sind. Bevor Pilsudski im Jahre 1926 die faktische Gewalt in seine Hände nahm, waren nicht weniger als 15 Kabinette und 150 Minister in einem Zeitraum von knapp sieben Jahren durch das Parlament gehetzt worden. Unzählige Wirtschaftsgesetze waren geschaffen, aber kaum geringer an Zahl waren die Maßnahmen zur Aufhebung dessen, was in den vorhergegangenen Gesetzen dekretiert worden war.

Man kann diese Jahre des Experimentierens in Polen kaum verstehen ohne Kenntnis der allgemeinen politischen Voraussetzungen, die bei Neugründung des Staates vorlagen. Die Situation Polens war nicht beneidenswert, als nach dem Ende eines Krieges, dessen wesentliche Abschnitte die zentralen und östlichen Gebiete des Landes zum Schauplatz

hatten, ein Staat mit neuen Grenzen zwischen zwei in ihrem nationalen Wesenskern schwer getroffenen Nachbarn zum Wiederaufbau rüsten mußte. Die Grenzziehung des Territoriums dieses neuen Landes fügte Gebietsteile zusammen, die bisher kaum etwas miteinander zu tun hatten. Sie zerschnitt andererseits Verbindungen, die bisher unlöslich schienen. So wurde die leistungsstarke Textilindustrie im Lodzer Bezirk durch die Abtrennung Polens von Rußland ihres bisher stärksten Absatzgebietes beraubt. Die neugewonnenen Teile im Süden und Westen konnten jenen Verlust nicht ersetzen, denn ihre wirtschaftliche Kraft lag in der Verbindung mit Österreich und Deutschland, in Beziehungen also, die ebenfalls mit einem Schlag unterbunden waren. Eine binnenwirtschaftliche Verflechtung dieser drei in ihrer Struktur völlig andersgearteten Regionen der Republik setzte die Herstellung von Verkehrswegen und Eisenbahnen voraus und machte damit Investitionen notwendig, die in dem verarmten Lande nicht aufzubringen waren. So kam es frühzeitig zu einer starken Abhängigkeit Polens vom Auslandskapital und zu einer engen Verflechtung des Handels mit den Nachbarländern. Aber in beiderlei Hinsicht verlief die wirtschaftliche Entwicklung von Anfang an nicht recht glücklich. Die Parallele zu Deutschland wird auch hier wieder deutlich. Ein Land, dessen heimische Produktionsgrundlagen durch den Krieg und seine Folgen zerstört sind, versucht mit Hilfe ausländischer Unterstützung eine wirtschaftliche Sanierung und droht damit in eine Abhängigkeit zum Ausland zu geraten, die ihm eine autonome Verfügungsgewalt über Kapital und Ware erschwert.

Die wirtschaftliche Krise kam dort wie in Deutschland in Form einer währungspolitischen Erschütterung zum Ausdruck. Die erste gesetzliche Stabilisierung, die zur Einführung des Zloty führte, erfolgte auf einem Stabilisierungskurs von 1,8 Mill. poln. Mark = 1 Zloty. Damit war aber noch nicht die Ordnung der Außenhandelsbeziehungen erfolgt. Vor allem ließ sich nach dem Fortfall der handelspolitischen Diskriminierung Deutschlands durch den Versailler Vertrag keine Einigung über die zukünftige Handelspolitik dieser beiden im Warenaustausch am engsten miteinander verflochtenen Länder erzielen. Der Zloty-Kurs ging von Mitte 1925 bis in die zweite Hälfte des Jahres 1926 hinein bis auf weniger als 50 % der Parität zurück. Von dieser Zeit ab erst überwindet Polen langsam die inneren Schwierigkeiten, die sich dem Aufbau des Staatswesens entgegenstellten. Die Wendung fiel genau auf den Zeitpunkt, zu dem Pilsudski den Staatsstreich durchführte. Am 14. Mai 1926 rückte der Marschall mit einigen Regimentern in Warschau ein. Trotz des illegalen Charakters dieser Aktion fand sie einen außerordentlich starken Widerhall bei den Massen, und da Pilsudski bemüht war, die Weiterentwicklung auf legalem Wege zu betreiben, fand diese revolutionisierende Wandlung in der Politik des polnischen Staates eine weitgehende Billigung im Lande.

Die Machtübernahme Pilsudskis löste nicht sofort die politischen und wirtschaftlichen Probleme des polni-

schen Staates. Sie gab aber eine Antwort auf die Frage nach der staats- und wirtschaftspolitischen Form, mittels derer in Zukunft regiert werden sollte. In Anerkennung des Primats der Politik, die in der Machtstellung des Regierungsblocks unter Führung der Obersten-Gruppe, der Mitkämpfer des Marschalls, zum Ausdruck kam, setzte Pilsudski an die Stelle einer die politische Moral und das Ansehen Polens gefährdenden Interessenpolitik ein auf dem persönlichen Einfluß der Führung beruhendes System der Staatslenkung, das den in Polen besonders starken natürlichen Tendenzen der Zersplitterung durch die partikularen Mächte im Inneren das Ende bereitet.

Das Strukturbild Polens zeigt ungewöhnlich starke Spannungen in der bevölkerungspolitischen und wirtschaftlichen Gliederung des Staates. Auf einem Gebiet von 388 390 qkm lebt nach der Schätzung des Jahres 1934 eine Bevölkerung von 33 Mill. Menschen. Von der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte, die 85 Bewohner je qkm beträgt, weichen die vier großen Gebietsteile erheblich ab: in Westpolen 98 Bewohner je qkm, im Osten nur 47 Bewohner je qkm, in Zentralpolen 100 und in Südpolen 111 Bewohner je qkm. Die Konzentration der Massen ist am stärksten in Polnisch-Oberschlesien, wo 277 Bewohner auf einen qkm kommen. Sie ist erheblich im Bezirk um Lodz, der 118 Bewohner auf einem qkm umfaßt. Außerordentlich dünn besiedelt sind die östlichen Distrikte, in denen zum Teil weniger als 20 Bewohner auf einem qkm leben. Charakteristisch für die Bevölkerungsstruktur Polens ist das starke Anwachsen der Landbevölkerung. Durchschnittlich wächst die Bevölkerung um 1,6% im Jahr oder in absoluten Zahlen um 500 000 Menschen. Dem Altersaufbau nach gehört Polen zu den jüngstesten Völkern. Nach der letzten Zählung im Dezember 1934 betrug der Anteil der Jahrgänge bis 20 Jahre in Polen 44,6% der Gesamtbevölkerung, gegen 36,2% in Deutschland und 31,0% in Frankreich. Der Anteil der im siebten Jahrzehnt lebenden Menschen an der Gesamtbevölkerung betrug in Polen 7,4% gegen 9,2% in Deutschland und 13,8% in Frankreich. Die Bevölkerungsvermehrung ist am stärksten in den weißrussischen Gebieten des Ostens. In den Städten zeigt sich während der letzten Jahre ein Nachlassen der Geburtenhäufigkeit, das jedoch kompensiert wird durch eine beträchtliche Abnahme der Sterblichkeit.

Die Berufsgliederung Polens bestätigt eindeutig die agrarische Grundlage der polnischen Volkswirtschaft. Nach der Statistik des Jahres 1926 fanden von 100 Personen 72,3 Beschäftigung in der Land- und Forstwirtschaft, 10,3 im Bergbau und in der Industrie, 3,7 im Handel und in der Versicherung, 1,8 im Verkehr und 11,9 in anderen Berufen. Die entsprechenden Zahlen für Deutschland lauten: 27,2 Beschäftigte in der Land- und Forstwirtschaft, 36,9 im Bergbau und in der Industrie, 10,5 im Handel und in der Versicherung, 4,2 im Verkehr und 21,2 in anderen Berufen.

Der Berufsgliederung nach entspricht Polen in seinem Wirtschaftscharakter ungefähr dem von Bulgarien und Estland vertretenen Typus. Polen unterscheidet sich freilich von diesen Ländern, abgesehen von der Größe, durch die starken Unterschiede der wirtschaftlichen Intensität sowie durch die vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten der nationalen Produktion.

Die nach dem konjunkturellen Aufstieg der Jahre 1926 bis 1928 einsetzende Krise hat bis in das Jahr 1932 zu einer außerordentlich starken Schrumpfung der Produktion geführt. Seit dieser Zeit ist eine langsame Besserung eingetreten, die jedoch immer noch durch strukturell wirkende Kriseneinflüsse in ihrer Wirkung begrenzt bleibt. Die Regierung hat auf allen Gebieten versucht, durch Gesetzesmaßnahmen die Schwierigkeiten zu überwinden und hat damit zwangsläufig die staatswirtschaftlichen Einflüsse in der Wirtschaftspolitik verstärkt. So sieht die

Agrarreform eine Aufteilung des Großgrundbesitzes vor, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken soll und die Bildung neuer Bauernstellen zum Ziele hat. Die Industriepolitik wird gekennzeichnet durch eine vermehrte Umstellung der Industrie auf inländische Rohstoffe und durch die Verlagerung der industriellen Tätigkeit auf die kleinen Städte. Die Entwicklung auf diesem Wege wird freilich gehemmt durch die sehr langsame Kapitalbildung im Lande und durch die geringe Kaufkraft der Agrarbevölkerung. Am stärksten ist der staatliche Einfluß in der Außenhandelspolitik Polens. Die sehr mannigfaltigen Mittel der Exportförderung sehen unter anderem für einzelne Industriezweige Ausgleichskassen vor; generell herrscht ein Ausfuhrscheinsystem, das die Einfuhr zu ermäßigten Tarifsätzen gegen handelbare Exportbescheinigungen für bestimmte Ausfuhr Güter erlaubt. Ein staatliches Exportinstitut dient der Ausfuhrförderung durch Gewährung von Exportkrediten und Übernahme von Exportkreditversicherungen. Das zähe Festhalten der Regierung an der Goldwährung ist vor allem aus dem Bestreben zu erklären, die Staatsfinanzen vor jeder Erschütterung zu bewahren. Diesem Ziele dient auch die Energie Polens an der Aufrechterhaltung einer aktiven Handelsbilanz. Somit gehört die polnische Republik in den Kreis der Länder, die mittels deflationistischer Kostensenkungen die Belebung des inneren und äußeren Güterverkehrs erstreben. Der Unterschied gegenüber den westeuropäischen Ländern, die an der Goldwährung festhalten, besteht jedoch darin, daß immer weitere Funktionen des wirtschaftlichen Lebens durch die staatliche Kontrolle erfüllt werden und daß der gemeinwirtschaftliche Gedanke in Polen zu einem wesentlichen Faktor der Staatsführung schon heute geworden ist. Die schlechten Erfahrungen, die das frühere Regime mit den Auslandskapitalien gemacht hat, zwingen zu vermehrtem Einsatz staatlicher Mittel im Industriesaufbau, dem am Ende die Außenhandelspolitik, in der das Staatsmonopol nahezu erreicht ist, angepaßt werden muß.

Die staatliche Prägung der wirtschaftspolitischen Arbeit Polens ist nicht das einzige Element verwandten Verhaltens zu der Wirtschaftspolitik Deutschlands. Beide Länder führen einen ähnlichen Kampf um ihre politische und wirtschaftliche Souveränität und in beiden Ländern herrscht die Erkenntnis, daß die Erreichung dieses Zieles eine innerpolitisch starke Basis voraussetzt. Die politische Verständigung im Januar 1934 hat den Weg freigemacht für eine grundsätzliche Neuordnung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern. Die in Polen überwiegende Agrarstruktur bietet grundsätzlich eine wünschenswerte Ergänzung zu dem von der Industrie bestimmten Strukturtypus der deutschen Volkswirtschaft. Es entspricht durchaus den in beiden Ländern geltenden handelspolitischen Richtlinien, wenn die Intensivierung der Handelsbeziehungen langsam vor sich geht und damit der organischen Wirtschaftsplanung im Innern angepaßt wird. Der Erfolg einer solchen Politik läßt vielleicht länger auf sich warten, aber er ist von größerer Sicherheit und Dauer, weil seine Bedeutung nicht im Kommerziellen allein beruht, sondern die Würdigung des Partners in seiner geschichtlichen Existenz, seinem nationalen Willen und seinem sozialen Aufbau einbezieht.

Die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels in Polen

Ihre Organisation und ihr Verhältnis zu den Außenhandelsproblemen

Von Józef Jakubowski, Direktor des Verbandes der Industrie- und Handelskammern in Polen (Warschau)

Das Problem des Warenaustausches ist in der Nachkriegszeit eine allgemeine Not geworden. Aus diesem Grunde und angesichts der Schwierigkeiten, auf welche der zwischenstaatliche Handelsverkehr stößt, angesichts der Importeinschränkungen und Devisenschwierigkeiten, ist das Interesse aller am Import oder Export Beteiligten auf diejenigen Faktoren in jedem Lande gerichtet, die zur Erleichterung des Auslandsverkehrs beitragen können.

Dieses Interesse richtet sich auch auf die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels in Polen. Es ergeben sich folgende Fragen:

1. wie ist diese Selbstverwaltung?
2. welches ist ihre Rolle auf den mit dem Außenhandel zusammenhängenden Gebieten?

Ich will versuchen, diese Fragen kurz zu beantworten: Die in der polnischen Verfassung vorgesehene wirtschaftliche Selbstverwaltung ist in Polen bereits weitgehend ausgebaut worden. Neben einem Netz von Industrie- und Handelskammern wurden auch Landwirtschafts- und Handwerkskammern errichtet, außerdem sollen noch Arbeitnehmerkammern entstehen, welche zusammen mit den schon bestehenden, die einzelnen Gebiete der Nationalwirtschaft repräsentierenden Kammern, eine Oberste Wirtschaftskammer bilden sollen. Die Industrie- und Handelskammern, die uns hier interessieren, haben die Aufgabe, die wirtschaftlichen Belange der Industrie und des Handels zu vertreten, wobei das polnische Gesetz über Handelskammern in dem Begriff „Industrie und Handel“ auch den Bergbau, die Finanzinstitute, die Transport-, Speditions-, Versicherungsunternehmen sowie den Kommissions- und Vermittlerhandel einschließt.

Die Oberaufsicht über die Kammern übt der Minister für Industrie und Handel aus. Das gesamte Staatsgebiet ist in Handelskammerbezirke eingeteilt worden. Solcher Bezirke gibt es zehn, ihnen entsprechen die Industrie- und Handelskammern in Warszawa, Łódź, Sosnowiec, Lublin, Lwów, Kraków, Katowice, Poznań, Gdynia und Wilno. Um eine koordinierte Arbeit zu gewährleisten, wurde ein Verband der Industrie- und Handelskammern gebildet, welcher bislang auf freiwilliger Übereinkunft basierte. In letzter Zeit ist eine Änderung des entsprechenden Kammergesetzes durchgeführt worden, als deren Folge der Verband in eine Zwangsorganisation umgewandelt wurde, der alle Kammern von Gesetz wegen angehören müssen. Aus der Zusammenarbeit der Industrie- und Handels- mit den Landwirtschafts- und Handwerkskammern entstand ein ständiger Verständigungsausschuß aller Selbstverwaltungen, welcher ein engeres Zusammenwirken der bestehenden drei Elemente der Selbstverwaltung sichert.

Der Wirkungsbereich der Industrie- und Handelskammern geht in drei Richtungen: a) eines ständigen Kontaktes und Meinungsaustausches mit den Verwaltungsbehörden, der Zuleitung von Anträgen und Auskunftserteilung an diese Behörden (Gutachter- und Informationstätigkeit); b) der Befriedigung gewisser

Bedürfnisse der Industrie und des Handels durch eigene Organisationsmittel (Arbeiten, die eigener Initiative entspringen), schließlich c) der Übernahme von Arbeiten, welche die Behörden in der Erfüllung ihrer Funktionen entlasten oder diese Erfüllung erleichtern (wirtschaftliche Verwaltungstätigkeit im befohlenen Wirkungsbereiche). Naturgemäß konzentriert sich ein Teil der Tätigkeit der Kammern auf das Gebiet der Binnenwirtschaft, ein anderer Teil auf das Gebiet der Außenverhältnisse. Den letzteren wollen wir besprechen, um die Frage zu beantworten, welche Rolle die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels auf dem Gebiete der mit dem Außenhandel verbundenen Fragen spielt.

Angesichts des Chaos, welches in den internationalen Austauschbeziehungen herrscht, ist es heute eine der größten Sorgen der polnischen Regierung, sich den autarkischen Bewegungen anzupassen, die unsere Handelskontrahenten vornehmen. Wir wissen alle, daß dieses Gebiet so sehr kompliziert ist, daß eine Mitwirkung der dabei am meisten interessierten Selbstverwaltungsorgane der Wirtschaft unvermeidbar wurde.

Richten wir unser Augenmerk auf die Arbeiten der Industrie- und Handelskammern auf dem Gebiete der Handelsbeziehungen mit dem Auslande, so stellen wir hier folgende wichtigsten Gruppen fest:

1. Handelsverträge:
 - a) Vorbereitung einer statistischen Analyse des Warenaustausches mit den einzelnen Ländern;
 - b) Ausarbeitung der Postulate der Wirtschaftskreise;
 - c) Mitwirkung bei den Vertragsverhandlungen.
2. Kompensationshandel:
 - a) Begutachtung der prinzipiellen Einstellung zur Kompensationspolitik;
 - b) Bearbeitung der Anträge in der Angelegenheit der Kompensationen und des Clearings;
 - c) Kontrolle über die Tätigkeit der treuhänderischen Kompensations-Institutionen.
3. Export — Import:
 - a) finanzielle Hilfe für den Export;
 - b) Organisierung der Exportproduktion und der Exporteure;
 - c) Standardisierung und Exportkontrolle;
 - d) Mitwirkung bei der Reglementierung des Importes;
 - e) Ausschaltung des überflüssigen Importes.
4. Propaganda und Informationsdienst:
 - a) Delegation von Missionen und Abgesandten auf ausländische Märkte;
 - b) Informationsdienst für Exporteure im In- und Auslande;
 - c) Mitwirkung bei der Veranstaltung von Messen und Ausstellungen im In- und Auslande;
 - d) Zusammenarbeit mit polnischen Konsularvertretungen im Auslande.

Die Einführung des neuen polnischen Zolltarifes und die Änderungen in den Tarifen anderer Staaten haben eine Revisionsperiode des polnischen Vertriebessystems eingeleitet. Die Selbstverwaltungen der Industrie, der Landwirtschaft und des Handwerks wurden zur Äußerung über die Bedürfnisse und Forderungen des Wirtschaftslebens aufgefordert. Die Tätigkeit der Selbstverwaltungen auf diesem Gebiete wurde

durch die Initiative der Industrie- und Handelskammern in besondere Organisationsrahmen geschlossen und zwar in Form eines „Vertragsbeirates der wirtschaftlichen Selbstverwaltungen und Organisationen in Polen“, welcher die Arbeiten auf dem Gebiete des Gesamtwirtschaftslebens zusammenfaßt.

Diesem Vertragsbeirat steht ein Büro des Beirates zur Verfügung, welches das gesamte Material für Handelsunterhandlungen in Form der Begutachtungen interessierter Wirtschaftskreise vorbereitet. Der Vertragsbeirat delegiert ferner Sachverständige zu Handelsvertragsverhandlungen. Diese Sachverständigen arbeiten in engster Fühlung mit Regierungsvertretern und leisten den Behörden wertvolle Dienste bei oft komplizierten und mühsamen Unterhandlungen. Neben der Mitwirkung bei der Bearbeitung unseres Vertragssystems nimmt die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels regen Anteil an der Gestaltung der polnischen Kompensationshandelspolitik. Zu diesem Zwecke wurde ein Beirat für Kompensationspolitik gebildet, welcher, ähnlich wie der Vertragsbeirat, ein Gutachterorgan ist, das sich aus den gleichen Wirtschaftskreisen zusammensetzt, jedoch — mit Rücksicht auf die besonderen Organisationsformen des landwirtschaftlichen Exportes — ohne die landwirtschaftliche Selbstverwaltung.

Aufgabe dieses Beirates ist, auf Anforderung der Behörden oder aus eigener Initiative seiner Mitglieder in allen mit dem Kompensationsverkehr verbundenen Fragen sich gutachtlich zu äußern. Das Exekutivorgan des Beirates ist die „Delegation des Beirates für Kompensationspolitik“, welche eine ökonomische Analyse der Kompensationssumme jeder Art durchführt und auf Anweisung des Ministers für Industrie und Handel eine Kontrolle über die amtlichen Bescheinigungen und Handelsdokumente ausübt, die mit diesem Verkehr verbunden sind. Die Delegation kontrolliert auch alle in Polen existierenden Treuhand-Institutionen für den Kompensationshandel.

Neben diesen speziellen Funktionen auf dem Gebiete der Revision unseres Handelsvertragssystems und der Organisation des Kompensationsverkehrs üben die Industrie- und Handelskammern eine sehr lebhafte und breite Tätigkeit auf dem Gebiete der Exportförde-

rung und der Rationalisierung des Importes aus. Die einzelnen Arbeitsgruppen auf diesen Gebieten sind schon oben in einer speziellen Zusammenstellung aufgeführt worden und erfordern in dieser kurzen Notiz keine nähere Besprechung.

Schließlich ist der Informations- und Propagandadienst zu erwähnen, der unter dem Gesichtspunkte einer Vertiefung der wirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande und einer Intensivierung unserer Wirtschaftsexpansion geführt wird. Alle Kammern haben zu diesem Zwecke Abteilungen für Handelsinformationen eingerichtet, welche inländische Interessenten über ausländische Märkte und Auslandsinteressenten über den polnischen Markt erschöpfend informieren. Sie erleichtern dadurch die unmittelbare Anbahnung der Beziehungen zwischen polnischen und ausländischen Firmen. Die Kammern entsenden Spezialdelegierte, gegebenenfalls auch Spezialmissionen zu den ausländischen Märkten, um die dortigen Verhältnisse zu prüfen und konkrete Transaktionen vorzubereiten. Außerdem unterstützen die Kammern alle Bestrebungen sowohl im In- wie im Auslande, die das Organisieren von Ausstellungen und Messen betreffen, wobei sie von der Annahme ausgehen, daß nur durch gegenseitiges Sichkennenlernen günstige Erfolge auf dem Gebiete des Warenaustausches erzielt werden können.

Wie aus dieser kurzen Übersicht hervorgeht, spielt die Selbstverwaltung der Industrie und des Handels in Polen eine wichtige Rolle in der Gestaltung des Außenhandels. Wenn man bedenkt, daß alle Anordnungen der Behörden auf diesem Gebiete den gutachtlichen Filter dieser Selbstverwaltung passieren und daß viele Schritte der Regierung der Initiative gerade dieser Selbstverwaltung ihre Entstehung verdanken, so wird es klar, daß die Aufnahme einer Verbindung mit den Industrie- und Handelskammern in Polen das Ziel all derjenigen ausländischen Wirtschaftskreise sein müßte, die eine Erweiterung der Handelszusammenarbeit wünschen. Gegenseitiges Kennenlernen der Wünsche, Austausch der Meinungen, Besprechung der gemeinsamen Sorgen, alles dies wird zweifellos die Herstellung einer neuen Plattform zur Belebung des internationalen Handels erleichtern.

Die Entwicklung des polnischen Außenhandels

Von Max Drews (Hamburg)

Der Außenhandel Polens hat in den letzten Jahren mehr als der Außenhandel der meisten anderen Länder unter dem Zwang eines Ausfuhrüberschusses um jeden Preis gestanden. Nach dem Abschluß der Investitionskonjunktur in den Jahren bis etwa 1929, in welchem die Auslandskredite zum Ausbau der Eisenbahn und des Hafens Gdingen verbraucht waren, ergab sich für Polen die Notwendigkeit, seine wirtschaftlichen Beziehungen zum Ausland dadurch zu sichern, daß es aus eigener Kraft die Mittel zum Ausgleich der Zahlungsbilanz aufbrachte. Die in anderen Staaten vielfach eingetretene unsichtbare oder unbemerkte Verschuldung an das Ausland, die durch die Aufnahme von Krediten durch Städte, Gemeinden, industrielle Unternehmungen usw. stattgefunden hat und die es erlaubte, daß der Außenhandel trotz seiner Passivität sich immer

noch glatt abwickelte, war in Polen schon deshalb nicht möglich, weil die Grundlage für solche Kredite weitgehend fehlte. Polen ist in der glücklichen Lage gewesen, daß es in den Jahren der großen Anleihekonzunktur nicht als verlockender Anlagemarkt gewertet wurde und daß es dadurch schon frühzeitig auf die Notwendigkeit des Ausgleichs durch eigene Kraft aufmerksam gemacht wurde. Durch diesen Verzicht auf eine Selbsttäuschung über die innerhalb der polnischen Nationalwirtschaft verfügbaren Aufbaukräfte sind Polen die Folgen erspart geblieben, die in anderen Ländern im Zusammenhang mit hoher Auslandsverschuldung und passivem Außenhandel nach dem Aufhören des Kapitalstromes aus dem Ausland eingetreten sind; Polen hat rechtzeitig damit begonnen, sich in die Grenzen seines eigenen Machtbereiches

zurückzuziehen und konnte die dafür notwendigen Maßnahmen in Ruhe durchführen. Aus diesem Grunde kann Polen heute auch als eins der wenigen „Schuldnerländer“ bei Aufrechterhaltung seiner Währungsparität ohne eine Devisenbewirtschaftung auskommen; dies ist allein einer rechtzeitigen, aber auch scharfen Regulierung seiner Außenhandelsbeziehungen zuzuschreiben. Neben dieser grundsätzlichen Ausrichtung der Außenhandelswirtschaft auf die Erzielung von Ausfuhrüberschüssen, die nach den wechselnden Situationen in der Entwicklung der Weltwirtschaft in ihren Methoden variierte, hat Polen aber noch eine andere Seite seiner Außenwirtschaft frühzeitig einer weitgehenden staatlichen Beeinflussung unterworfen, nämlich die Wege des polnischen Außenhandels. Die Verkehrs- und Hafenpolitik Polens ist seit der Fertigstellung des Hafens Gdingen ganz bewußt darauf abgestellt worden, den Außenhandel aus der bisherigen Abhängigkeit vom Transit über fremde Häfen zu befreien und soweit wie irgend möglich über die Häfen des polnisch-danziger Zollgebietes zu leiten. Hiermit verfolgte man nicht nur das Ziel, die Transitzkosten im eigenen Lande zu verdienen, sondern man wollte durch die Zentralisierung des Warenverkehrs nach den beiden Häfen Danzig und Gdingen den in diesen Häfen ansässigen bzw. noch zu gründenden Handel stärken, damit dieser Fachhandel dann wieder weiter für einen Ausbau der Handelsbeziehungen sorgen konnte. Daß man dabei den Hafen Gdingen ganz ausgesprochen in den Vordergrund dieser Bemühungen stellte, ist eine bekannte Tatsache; immerhin konnte man Danzig schon deshalb nicht so sehr ausschalten, wie man in früheren Jahren vielleicht manchmal beabsichtigt hatte, da gerade Danzig zunächst allein diejenigen Handelsverbindungen ins Ausland besaß, auf die Polen mit Recht so großen Wert legte. Alle Bemühungen Polens, in Gdingen einen starken Exporthandel anzusiedeln, sind ja auch naturgemäß bisher nur von geringen Erfolgen begleitet gewesen, weil sich ein solches Gewerbe nicht ohne weiteres züchten läßt. Der Danziger Handel hat weiterhin in bedeutendem Umfang den Dienst für den polnischen Außenhandel übernommen, was aus den Ziffern über die Verteilung des Außenhandels Polens auf die einzelnen Umschlaghäfen auch noch deutlich genug hervorgeht. Abgesehen von der nach wie vor bestehenden Rivalität zwischen Danzig und Gdingen hat aber die polnische Verkehrspolitik sich dahin gehend ausgewirkt, daß der polnische Außenhandel bis an die Seegrenze, nach der Erstarkung der polnischen Schifffahrt sogar bis in den fremden Bestimmungshafen der Kontrolle der eigenen Wirtschaft unterstellt wurde und daß dadurch ein wesentlicher Fortschritt hinsichtlich der Möglichkeit einer Regulierung des Außenhandels erzielt wurde; diese so gewonnene Kontrolle erlaubte dann auch eine umfangreiche staatliche Förderung des Exportes, die sich zur Erreichung des dem

Außenhandel gesetzten Zieles — eines aktiven Saldo — als unbedingt notwendig erwies.

Polen hat, wie alle in der Industrialisierung begriffenen Länder, ständig einen starken Einfuhrbedarf gehabt, der mit der allmählichen Erstarkung der Industrie infolge des wachsenden Rohstoffbedarfes immer dringender wurde. Um diese Einfuhr ohne Gefährdung der Zahlungsbilanz vornehmen zu können, war es erforderlich, bei den sich immer verschärfenden Absatzschwierigkeiten auf dem Weltmarkt den Export weitgehend zu erleichtern. Polen hat hierbei einen Weg gewählt, der sich im Verlauf der Weltwirtschaftskrise und der Devisenschwierigkeiten auch anderen Ländern als zweckmäßiger Ausweg aus der Exportnot aufgedrängt hat, nämlich den einer Verbilligung der Exportwaren durch eine Belastung des inländischen Konsums und durch eine höhere Belastung der Einfuhr durch Zölle. Der wirtschaftlichen Struktur Polens entsprechend bezog sich die Exportprämierung im wesentlichen auf die Hauptezeugnisse der Landwirtschaft und des Bergbaus, nämlich auf Getreide und Kohle. Während man dabei zur Steigerung des Exports von Getreide das System einer Zollrückerstattung in Verbindung mit einer direkten Subvention wählte, hat man zur Erleichterung des Exports von Kohle und Zucker die hieran interessierte Industrie von vornherein selbständig gemacht. Durch eine umfassende Kartellierung dieser beiden Wirtschaftszweige sowie durch Festpreise für ihre Erzeugnisse hat man ihre Rentabilität aus dem Absatz auf dem Inlandsmarkt gesichert und sie dadurch in die Lage versetzt, auf den Exportmärkten durch ständige Preisunterbietungen Boden zu gewinnen. Diese Methode hat zwar im reinen Außenhandelsergebnis Erfolge gehabt, es ist aber zweifelhaft, ob die dadurch bedingte Drosselung des Inlandsverbrauches sich nicht letzten Endes als schädlicher erweisen wird. Die Verluste, die aus dem Exportdumping im Laufe der Jahre entstanden sind, lassen sich nicht genau berechnen; Schätzungen lauten zum Teil auf einen Verlust von rund 500 Mill. Zloty allein beim Kohlenexport. Das Zollrückerstattungssystem ist nicht nur auf Getreide beschränkt geblieben, sondern allmählich immer stärker ausgedehnt worden. Noch im Jahre 1925, als die Zollrückerstattungen eingeführt wurden, wurden nur 0,7 Mill. Zloty dafür aufgewendet. In den folgenden Jahren stiegen die Beträge zur Ausfuhrförderung (in Mill. Zloty) auf 3,6, 5,8, 8,7 und 28,6. Im Rechnungsjahre 1930/31 wurden für derartige Ausfuhrprämien bereits 70 Mill. Zloty aufgewendet. Im Jahre 1932/33 trat ein Rückgang auf 49 Mill. Zloty ein, aber im letzten Jahre wurden wiederum 60 Mill. Zloty an Ausfuhrprämien aus Zollrückerstattungen gewährt. Allein der Export von Getreide nahm mit 34,2 Mill. Zloty an diesen Prämien teil, zu denen dann noch weitere 22 Mill. Zloty aus einem Valorisierungsfonds des Landwirtschaftsministeriums kommen. Nach den letzten Ankündigungen des Landwirtschaftsministers Poniatowski sollen die Ausfuhrprämien für Getreide nach den bisherigen Sätzen aufrechterhalten und darüber hinaus auch auf Buchweizen und Hülsenfrüchte ausgedehnt werden. Weiterhin besteht die Absicht, für die Erzeugnisse der Kartoffelverarbeitung und für sämtliche Erzeugnisse aus der Viehwirtschaft umfangreiche Ausfuhrprämien zu gewähren. Diese neue Exportförderungspolitik für land-

Der polnische Außenhandel über Danzig u. Gdingen							
Monatsdurchschnitte	1934	1933	1932	1931	1930	1929	1928
Einfuhr . . in Mill. Zloty	66,6	68,9	71,8	122,4	187,2	259,2	280,2
über Danzig	7,8	10,3	14,9	21,9	39,6	66,1	74,0
„ Gdingen	32,1	24,8	11,1	8,9	7,0	5,3	2,9
„ Danzig in %	11,7	14,9	20,8	17,9	21,2	25,5	26,4
„ Gdingen	48,1	36,0	15,5	7,3	3,7	2,1	1,0
Ausfuhr . . in Mill. Zloty	81,3	80,0	90,3	156,6	202,8	234,4	209,0
über Danzig	27,3	23,7	24,4	39,4	51,2	58,3	49,0
„ Gdingen	22,5	19,9	18,1	23,6	12,2	5,9	3,7
„ Danzig in %	33,6	29,6	27,0	25,2	25,2	24,9	23,4
„ Gdingen	27,7	24,9	20,0	15,1	6,0	2,5	1,8

wirtschaftliche Erzeugnisse soll hauptsächlich auch dem Zweck dienen, den Inlandsmarkt für diese Erzeugnisse zu regulieren. Es ist anzunehmen, daß hierdurch in naher Zukunft eine starke Ausdehnung des polnischen Exports stattfinden wird, die geeignet ist, die aus dem englisch-polnischen Handelsabkommen resultierende Einschränkung des polnischen Kohlenexports mindestens auszugleichen. Während man für landwirtschaftliche Erzeugnisse die Ausfuhrprämierung durch Zollrückerstattungen und durch direkte Subventionen beibehalten will, verweist man die exportierende Industrie auf das System der Ausgleichskassen, um den öffentlichen Haushalt von den Zuschüssen zur Exportförderung möglichst zu befreien.

Wenn es Polen auch gelungen ist, seit 1929 durch die oben beschriebenen Maßnahmen, zu denen dann auch noch die verschiedensten Arten von Einfuhrverboten und -beschränkungen kamen, die Außenhandelsbilanz aktiv zu gestalten, so ist man sich in Polen doch nicht darüber im Zweifel, daß dies nur den großen Opfern zu verdanken ist, die im Inland zur Exportförderung gebracht worden sind. Der Außenhandelssaldo bleibt nach wie vor stark bedroht durch die Tatsache, daß die regionale Verteilung des polnischen Außenhandels starke Spannungen aufweist. Der Ausfuhrüberschuß wird lediglich auf dem europäischen Markt erzielt; im Handelsverkehr mit überseeischen Ländern, auf deren Rohstofflieferungen Polen angewiesen ist, besteht ein ständiger hoher Einfuhrüberschuß. Diese ungesunde Verteilung der Ein- und Ausfuhr stellt, ähnlich wie in Deutschland, gerade in den letzten Jahren und in der nächsten Zukunft eine starke Gefahr für den polnischen Außenhandelssaldo dar. Die europäischen Länder drängen nämlich auf einen Ausgleich ihres Handels mit Polen, während die überseeischen Länder bisher noch nicht in der Lage sind, im gleichen Umfang aus Polen zu kaufen, wie sie nach dorthin liefern.

(Salden in Mill. Zloty)	1934	1933	1929	1925
Europa.....	+ 338,7	+ 314,6	+ 278,5	+ 49,9
Asien.....	- 21,1	- 22,4	- 52,8	- 35,5
Afrika.....	- 19,1	- 16,9	- 29,0	- 11,8
Nordamerika.....	- 83,8	- 93,6	- 354,2	- 224,6
Mittelamerika.....	- 4,8	- 6,4	- 11,9	-
Südamerika.....	- 23,7	- 30,0	- 95,0	- 34,6
Australien und Ozeanien.....	- 27,7	- 25,0	- 53,4	- 12,4
Insgesamt	798,8	827,0	3111,0	1665,6
Einfuhr.....	798,8	827,0	3111,0	1665,6
Ausfuhr.....	975,3	959,6	2813,4	1396,5
Einf. (-) bzw. Ausf. (+) Übersch.	+ 176,5	+ 132,6	- 297,6	- 269,1

Die größte Schwierigkeit für den Ausgleich des Handels mit Übersee liegt auch bei Polen beim Handel mit den Vereinigten Staaten. Hier besteht regelmäßig ein außerordentlich großer Einfuhrüberschuß, der sich vornehmlich aus den Baumwollimporten Polens ergibt. Obwohl Polen teilweise Erfolg mit dem Abschluß von Kompensationsverträgen über die Lieferung von Rohbaumwolle gegen Textilerzeugnisse gehabt hat, reichen diese Verträge doch nicht aus, um den gesamten Bedarf Polens an Rohbaumwolle zu decken. Es verbleibt nach wie vor ein sehr hoher Passivsaldo, der bisher aus den Überschüssen im Europa-Handel gedeckt wurde. Nachdem aber gerade vor kurzer Zeit mit England ein Handelsabkommen getroffen wurde, das auf einen Ausgleich des polnisch-britischen Außenhandels wie auf eine Beilegung des Konkurrenzkampfes um die Kohlen-

absatzmärkte hinausläuft, sind die Aussichten auf Erzielung größerer Ausfuhrüberschüsse im Europa-Geschäft sehr verschlechtert worden. Polen ist also in stärkerem Maße als bisher darauf angewiesen, im Übersee-handel einen direkten Ausgleich anzustreben. Dazu soll der Ausbau der Kompensationsgeschäfte dienen. Es bestehen in Polen seit längerer Zeit besondere Organisationen und Gesellschaften, die sich mit der Anbahnung und Durchführung von Warenaustauschgeschäften befassen. Die wichtigste ist die Kompensations-Handels-gesellschaft, die ihren Sitz in Warschau hat und daneben Zweigstellen in Lemberg, Posen, Danzig, Gdingen, Sofia, Belgrad, Berlin und Bukarest unterhält. Trotz aller Bemühungen dieser verschiedenen Organisationen hat der Warenaustausch im Kompensationsgeschäft im letzten Jahr aber nur rund 34 Mill. Zloty erreicht. Dabei entfielen auf den Warenaustausch mit den Vereinigten Staaten allein etwa 13 Mill. Zloty, der Rest verteilt sich auf Warenaustausch mit den südosteuropäischen Ländern sowie auf kleinere Umsätze mit Asien und Afrika. Gerade im Übersee-geschäft versucht man, durch Kompensationen eine Verstärkung des polnischen Exportes zu erreichen. Daß dies bisher noch nicht in sehr großem Umfang gelungen ist, mag eine der Folgen sein, daß man die bisherigen Vermittler für den polnischen Übersee-export, vor allem den deutschen Handel, aus dem polnischen Exportgeschäft ausgeschaltet hat. Es wäre sicher für Polen nicht ohne Wichtigkeit, sich gerade angesichts der großen Schwierigkeiten bei der regionalen Umstellung des polnischen Export, die in den nächsten Jahren durchgeführt werden muß, sich im größeren Umfang als bisher der Vermittlung besonders des deutschen Exporthandels zu bedienen. Die Voraussetzungen für eine Verstärkung der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen auch in dieser Hinsicht sind seit geraumer Zeit durch die Aufhebung der diskriminierenden Bestimmungen gegeben.

Wie stark der polnische Handel auch noch heute, trotz aller Bemühungen um die Eroberung der überseeischen Märkte, an das Europa-Geschäft gebunden ist, geht aus folgender Übersicht hervor:

(In Mill. Zloty)	Einfuhr				Ausfuhr			
	1934	1933	1929	1925	1934	1933	1929	1925
Europa.....	510,7	570,4	2401,8	1324,0	849,4	885,0	2680,3	1373,9
England.....	86,2	83,1	265,0	133,1	191,9	184,7	288,3	115,2
Österreich.....	36,7	35,2	181,3	160,7	57,2	55,6	294,7	174,7
Belgien.....	25,3	29,3	71,9	25,3	58,3	47,2	67,0	30,2
Tschechoslow.....	32,5	35,6	227,8	91,2	50,4	48,1	296,3	157,4
Frankreich.....	46,1	56,5	214,2	98,9	40,7	53,1	60,6	24,5
Holland.....	29,4	28,7	113,2	35,2	41,5	54,4	79,3	37,9
Deutschland.....	108,5	145,7	850,4	504,9	161,6	167,8	877,1	544,8
Schweden.....	19,8	45,1	56,8	14,5	16,9	47,8	107,3	15,1
Rußland.....	17,7	17,7	39,9	9,3	25,5	59,9	81,1	39,3
Asien.....	54,1	43,3	100,2	43,7	33,0	20,9	47,4	8,2
China.....	4,1	1,1	1,9	3,4	10,0	5,2	16,4	2,0
Britisch-Indien.....	26,0	24,2	84,9	37,1	8,2	5,1	3,0	0,2
Holland-Indien.....	17,7	10,0	9,8	1,4	0,4	0,7	5,7	1,2
Palästina.....	1,1	9,1	0,3	0,2	0,6	5,8	1,5	2,1
Afrika.....	33,6	27,7	41,0	13,4	14,5	10,8	12,0	1,6
Nordamerika.....	121,3	110,1	385,9	234,8	37,5	16,5	31,7	10,2
Ver. Staaten.....	121,1	109,9	383,7	230,2	22,8	15,9	30,8	10,1
Mittelamerika.....	7,1	6,9	12,8	3,6	2,3	0,5	0,9	2,0
Südamerika.....	43,7	43,1	115,3	20,0	20,0	13,7	20,3	3,2
Argentinien.....	17,1	22,8	42,1	8,4	9,1	7,8	9,7	1,1
Brasilien.....	14,3	11,5	31,4	11,4	8,2	5,0	4,6	0,7
Australien und Ozeanien.....	28,2	25,5	53,7	13,0	0,5	0,5	0,3	0,6
Australien.....	23,7	23,9	52,2	12,7	0,5	0,5	0,2	0,6
Insgesamt.....	798,8	827,0	3111,0	1665,6	975,3	959,6	2813,4	1396,5

Aus dieser Übersicht geht mit voller Deutlichkeit hervor, daß die erwirtschafteten Ausfuhrüberschüsse im

Europa-Geschäft im wesentlichen eine Folge der Einfuhrbeschränkungen Polens gewesen sind. Während die Importe aus europäischen Ländern so stark gedrosselt wurden, daß im letzten Jahr rund 330 Mill. Zloty Überschüsse entstanden, hat man gleichzeitig die Importe aus überseeischen Ländern von 1933 auf 1934 überall gesteigert. Obwohl auch die Ausfuhr Polens nach Übersee im letzten Jahr in allen Fällen eine sprunghafte Ausdehnung erfahren hat, reichen die Erfolge, wie bereits oben gesagt, nicht entfernt zum Ausgleich des Handels aus.

Immerhin hat der polnische Export auch in den europäischen Ländern nicht etwa mit den großen Schwierigkeiten zu kämpfen, wie die deutsche Ausfuhr, weil Polen überwiegend Nahrungsmittel und Rohstoffe exportiert. In Jahre 1934 stellt allein der Export von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und von Kohle mehr als 60 % der Gesamtausfuhr dar. Als weiterer großer Posten kommt der Export von Holz und Holzwaren sowie von Metall und Metallwaren (hauptsächlich Halbfabrikate) hinzu. Auf diese beiden Gruppen entfällt abermals ein Anteil von etwa 28 % der Gesamtausfuhr, so daß für den Export von Fertigerzeugnissen nur ein Betrag von rund 120 Mill. Zloty, gleich etwa 12 %, verbleibt. Da der europäische Markt für einen großen Teil dieser Exportgüter Polens laufend Bedarf hat, wird es nicht allzu schwer fallen, durch entsprechende Handelsverträge diese Absatzmöglichkeiten für Polen zu sichern. Aber zweifellos wird Polen sich dabei zu Zugeständnissen hinsichtlich der Einfuhr bereithalten müssen. Eine gewisse Angleichung hat bereits in den letzten zwei Jahren stattgefunden, wie aus der vorherstehenden Tabelle über die regionale Verteilung des Außenhandels, besonders aus den Ziffern über den Handel mit Frankreich, mit Schweden und mit Rußland, hervorgeht. Dies wird für Polen vermutlich der einzig mögliche Weg sein, seine Ausfuhr von Agrarerzeugnissen aufrechtzuerhalten. Daß bereits Schwierigkeiten hierbei aufgetreten sind, beweist die Entwicklung des Handels zwischen Deutschland und Polen, der bisher so aktiv für Polen verlaufen ist, daß ein größeres Guthaben im Verrechnungsverkehr für Polen entstanden ist. Es ist angesichts dieser unausgenützten und nicht transferierbaren Forderungen Polens an Deutschland in Polen der Plan aufgetaucht, deutsche Waren für diese Forderungen zu übernehmen und diese Waren, für die in Polen kein Bedarf besteht, im Transit wieder nach anderen Ländern mit unbeschränktem Devisenverkehr weiterzuverkaufen. Obwohl dies rein rechnerisch ein Ausweg wäre, muß doch sehr bezweifelt werden, ob sich die beteiligten Partnerländer mit einer solchen Regelung einverstanden erklären können. Deutschland hat sicherlich kein Interesse daran, daß der Export seiner Waren über den polnischen Handel abgewickelt wird, daß also diese Lieferungen in Wettbewerb mit den Angeboten des deutschen Handels treten. Auf der anderen Seite besteht auch in den gedachten Absatzgebieten überall die Neigung, den Handel weitgehend von den Unübersichtlichkeiten des Transits zu befreien, um so eine gerechte Basis für Handelsvertragsverhandlungen zu schaffen. Polen selbst würde sich auch durch diesen Zwischenhandel, der rein bilanzmäßig Polen belasten würde, in seiner handelsvertraglichen Position schaden. Als Einzellösung kann also ein solcher Ausweg vielleicht einmal zweckdien-

lich sein; als Methode ist dieser Weg nicht geeignet, zur Lösung der bestehenden Außenhandelschwierigkeiten.

	1934		1933		1932		1929	
	1000 t	Mill. Zl.	1000 t	Mill. Zl.	1000 t	Mill. Zl.	1000 t	Mill. Zl.
Gesamt-Ausfuhr..	14 559	975,3	12 986	959,6	13 504	1083,8	21 037	2813,4
davon:								
Pflanzl. Produkte..	1 337	202,1	1 123	293,2	1 199	366,4	1 625	869,2
Tiere u. tier. Prod.		153,1		57,2		74,9		281,8
Mineral. Produkte	10 593	210,4	9 470	205,0	10 622	255,8	14 333	466,9
Chemische u. pharmazeut. Prod. . .	162	26,5	178	34,5	202	35,5	158	60,2
Textilrohstoffe u. Textilwaren. . . .	25	54,3	19	62,5	21	88,7	43	253,1
Kautschuk u. -waren	0,7	3,0	0,7	3,0	1,6	0,7	1,2	10,4
Holz u. Holzwaren	1 985	179,6	1 717	154,6	1 045	119,9	3 746	481,9
Papier und -waren	11	5,3	15	7,7	18	8,7	17	14,1
Baumaterial, Glas. Keramik.	21	2,6	82	5,4	128	6,4	664	17,9
Metall und -waren	343	115,8	358	120,2	244	102,7	422	323,8
Maschinen und elektr. Apparate	4	9,3	4	10,2	5	12,1	7	17,3
Transportmittel . .		4,7		3,6		2,7		6,2
Appar., Instrum., Werkzeuge	0,1	1,1	0,1	1,2	0,1	1,4	0,1	5,5
Andere Waren. . . .		7,7		1,3		1,6		4,6

Die Vergleichbarkeit der einzelnen Warengruppen im polnischen Außenhandel leidet stark darunter, daß seit Anfang 1934 eine neue Zollnomenklatur zur Anwendung gelangt. Es ist also nur möglich, große Gruppen zusammenzufassen. Wenn es deshalb auch nicht möglich ist, die Veränderungen bei den einzelnen Waren genau zu verfolgen, so kann man doch in großen Linien die Entwicklung aufzeichnen. Bei der Ausfuhr hat im letzten Jahr eine starke mengenmäßige, aber nur eine geringe wertmäßige Steigerung stattgefunden. Auf der Einfuhrseite hat die Restriktion sich weiterhin ausgewirkt. Dabei bezieht sich die Drosselung des Import zur Hauptsache auf Fertigwaren, deren Einfuhr seit 1928 einer ständigen scharfen Einschränkung, die im Erfolg fast einem Einfuhrverbot gleicht, unterliegt.

	1934		1933		1932		1929	
	1000 t	Mill. Zl.	1000 t	Mill. Zl.	1000 t	Mill. Zl.	1000 t	Mill. Zl.
Gesamt-Einfuhr.	2555	798,8	2356	827,0	1787	862,0	5087	3111,0
davon:								
Pflanzliche Produkte. . .	290	141,1	342	160,3	307	182,9	487	489,0
Tiere und tier. Produkte		91,0		69,9		62,7		242,2
Mineralische Produkte. .	1484	33,4	556	31,2	395	25,5	1389	142,0
Chem. u. pharmaz. Prod.	140	51,8	181	92,6	178	106,9	911	333,0
Textilrohstoffe u. -waren	123	256,5	100	238,6	87	249,2	131	811,6
Kautschuk und -waren. . .	6	14,5	5	14,2	4	13,7	7	50,1
Holz und Holzwaren. . . .	16	4,7	11	4,7	16	5,3	55	26,1
Papier und Papierwaren. .	36	19,4	52	30,4	47	31,8	80	93,3
Baumaterial, Glas, Keramik ¹⁾	13	8,0	715	12,7	559	13,5	1268	61,1
Metall und Metallwaren. .	361	83,8	355	69,9	160	52,0	632	266,2
Maschin. u. elektr. Appar.	10	56,2	9	59,9	9	66,7	76	397,1
Transportmittel		12,1		16,1		14,6		112,6
Appar., Werkz., Instrum.	0,4	16,5	0,6	20,4	0,6	20,2	2,3	64,3
Andere Waren		9,3		6,0		6,8		14,5

¹⁾ 1934 Baumaterial unter mineralischen Produkten registriert.

Polen wird in naher Zukunft vor die Frage gestellt werden, ob es eine Verstärkung der Einfuhr aus europäischen Ländern zur Erhaltung seines Exports zu lassen will, oder ob es seine Ausfuhr von industriellen Fertigwaren, für die auch in überseeischen Ländern größere Absatzmöglichkeiten bestehen, forcieren will. In Polen selbst sind schon Stimmen laut geworden, die in dieser Richtung Propaganda machen. Es wird von ihnen darauf hingewiesen, daß sich die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse zur Ausfuhr industrieller Erzeugnisse wie 1:2 verhalte, während das Verhältnis der finanziellen Beihilfen für den Export sich für diese beiden Gruppen auf 3:1 stellt. Man fordert hier eine stärkere Berücksichtigung und Förderung des industriellen Exportes. Welche Wege Polen geht, muß sich in nächster Zukunft erweisen.

Polen als Kontrahent

Von Dr. Waclaw Fajans, Vorsitzender der Bankenverbände in Polen, Mitglied des Aufsichtsrates der "Bank Polski"

Der Weltkrieg bedeutete das Ende des europäischen Wohlstandes. Neben den politischen Schwierigkeiten, die sich vor der Nachkriegs-Diplomatie zu türmen anfangen — entstand die alles bedrohende wirtschaftliche Krisis. Die Erschütterung der staatlichen Haushalte, die Währungs-inflation, Einfuhr- und Deviseneinschränkungen — waren die fast allgemeine Folge des wirtschaftlichen Chaos, in das Europa hineingeraten ist. Aus diesem Chaos konnte die Menschheit bis zum heutigen Tage weder durch internationale Wirtschaftskonferenzen, noch durch Rezepte der klügsten Gehirne der Welt herausgeführt werden.

Als eines der Nachkriegselemente entsteht das wiedergeborene Polen. Allen denen, die eine Verbindung mit Polen durch finanzielle und Handels-transaktionen wünschen, wirft sich die Frage auf, wie sich dieser junge Staat innerhalb der allgemeinen Krisis eingerichtet, wie er seine Finanzen geordnet hat, und wie er sich schließlich seiner finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Auslande entledigt. Die Antwort auf diese Frage ist für viele um so notwendiger und wichtiger, da sich die polnische Regierung in letzter Zeit vielfach für eine Zusammenarbeit mit dem Auslandskapital ausgesprochen hat. Andererseits werfen die Devisenbeschränkungen, die die Mehrheit der europäischen Staaten einführt, die Frage auf, wie sich die polnische Regierung zu den finanziellen Verpflichtungen des polnischen Handels gegenüber dem Auslande stellt.

Den Kontrahenten kann man nur aus seinen Handlungen kennenlernen. Betrachten wir also die Gebiete, auf denen die polnische Regierung ihre Gewissenhaftigkeit und Zahlungsfähigkeit nachweisen kann.

Hier muß man zwei Gebiete hervorheben:

1. Die ausländischen Staatsschulden.
2. Die Stellungnahme der polnischen Behörden zum Problem des Valutatransfers, der sich aus den Verpflichtungen der polnischen Staatsbürger gegenüber dem ausländischen Gläubiger ergibt.

Die ausländischen Staatsschulden Polens betrugen am 1. Januar 1934 3544 Mill. Zloty. Diese Verschuldung ist im Vergleiche zu anderen Staaten nicht groß. Man kann hier zum Vergleich andere Länder heranziehen. Während alle Staatsschulden (je Kopf der Bevölkerung gerechnet, in Zloty) im Jahre 1922 in der Tschechoslowakei 617, in Dänemark 594, in Schweden 577, in Spanien 564, in Österreich 594, in Rumänien 524, in Südslawien 4121, gar nicht gesprochen von England, wo die Summe von 5180, Frankreich 2419 und den Vereinigten Staaten von Nordamerika 1397 erreichten, betragen sie in Polen kaum 157 Zloty. Trotz dieser geringen Verschuldung mußte der polnische Staat mit großen Zahlungsschwierigkeiten kämpfen. Man darf nicht vergessen, daß sich der Weltkrieg zum Teil auf polnischem Boden abspielte, daß Polen durch lange Okkupation schwer betroffen wurde und daß sein Territorium im Jahre 1920 durch den bolschewistischen Einbruch heimgesucht wurde. Der Wiederaufbau des Landes mußte nicht nur viel Energie, sondern auch viel Geld in Anspruch nehmen. Trotzdem hat die polnische

Regierung niemals ihre Verpflichtungen vernachlässigt, mit Ausnahme der amerikanischen Kriegsschuld, bezüglich welcher die europäischen Staaten, wie bekannt, ihre Einwendungen erhoben haben.

Die Zahlungen der polnischen Regierung erfolgen regelmäßig — sowohl fremden Staaten gegenüber, wie auch im Dienst der Emissionsanleihen. Während die Auslandsschulden Polens im Jahre 1932 noch 4570 Mill. Zloty betragen haben, ist diese Summe, wie wir schon oben erwähnt haben, zum 1. Januar 1934 auf 3544 Mill. Zloty gesunken. Wenn auch die Dollarentwertung dabei eine gewisse, ziemlich ernste, Rolle gespielt hat, so hat doch die regelmäßige Abzahlung die Belastung bedeutend vermindert und die Gläubigerstaaten konnten sich niemals über eine Unsolidität ihres Schuldners beklagen. Der Auslandsschuldendienst wird im Etatsjahr 1935/36 auf über 116 Mill. Zloty präliminiert, während dieser ganze Etat auf der Ausgabenseite 2185 Mill. Zloty beträgt.

Neben den Zahlungen der staatlichen Verpflichtungen Polens interessiert die ausländischen Finanz- und Handelskreise die Frage des unbeschränkten Währungs-transfers aus Anlaß der Verpflichtungen des Handels. Eine Reihe von Staaten ist zwecks Rettung der Zahlungsbilanz, also der Währung, oder auch in Verfolg handelspolitischer Ziele zur Erreichung einer günstigeren Handelsbilanz, zwecks Förderung der Ausfuhr usw., zu Devisenbeschränkungen im Verkehr mit dem Auslande übergegangen. Der Umfang dieser Beschränkungen ist sehr verschiedenartig. Manche Staaten, und zwar die Mehrheit, teilen keine Devisen für eine ihrer Ansicht nach überflüssige Einfuhr zu oder sie nehmen diese Zuteilung erst nach Sättigung bestimmter Einfuhrgebiete vor. Andere Staaten machen die Zuteilung von der Situation der Notenbank im gegebenen Zeitpunkte abhängig. In anderen wieder ist der Exporteur zur Abgabe der aus dem Exporte angefallenen Devisen an die Notenbank sei es im ganzen oder zum Teile verpflichtet. Es gibt auch Staaten, die die Devisenbeschränkungen unterschiedlich handhaben je nach dem Lande, mit welchem sie ihre Verrechnungen haben. Verhältnismäßig liberal handhaben die Devisenbeschränkungen folgende Staaten: Österreich, Bulgarien, Tschechoslowakei, Estland, Griechenland, Spanien, Portugal und Rumänien, wobei Rumänien und Bulgarien in letzter Zeit die einschlägigen Bestimmungen bedeutend verschärft haben. Dagegen Bestimmungen in einer Reihe anderer Staaten Europas rigorosere Devisenbeschränkungen eingeführt. In Sowjetrußland zum Beispiel herrscht ein strenges Monopol für finanzielle und wirtschaftliche Verbindungen mit dem Auslande. Der Tscherwonetz wird dort als inländische Währung betrachtet. Von den übrigen Staaten gehört ein Teil zu dem sogenannten Sterlingblock (Großbritannien, Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland). Wenn auch diese Staaten zur Devaluation ihres Geldes geschritten sind, so machen sie doch im Devisenverkehr keine Schwierigkeiten. Der Rest der europäischen Staaten (mit der neuerlichen Ansammlung von Goldhorten) ist im sogenannten Goldblock gruppiert.

Zu dieser letzten Gruppe gehören wenige Staaten, welche sich in ihrer Wirtschaftspolitik vor Anwendung einer künstlichen Devaluation, wie auch irgendwelcher Devisenbeschränkungen schützen konnten, und welche ein freies Funktionieren der Goldvaluta als Hauptprinzip behielten. Es gibt ihrer nicht viele, wenn man alle europäischen Staaten aufzählt. Neben Frankreich, Holland, der Schweiz und Italien, gehört zu dieser Gruppe auch Polen.

Angesichts der allgemeinen Verkehrsschwierigkeiten zeigte es sich, daß der wirtschaftliche Organismus Polens gesund ist und daß in der Zeit eines Nachkriegs-Chaos die Wirtschaftspolitik dieses Landes durchaus auf der Höhe der komplizierten Regierungsaufgaben stand. Es zeigte sich auch, daß Polen heute der einzige Agrarstaat in Europa ist, in welchem der Kapitalumlauf gar keine Stockung erleidet. In Polen herrscht allgemein und absolut der Devisenliberalismus. Und man muß fragen, welchem Umstände diese Tatsache zu verdanken ist. Es wird nur eine Antwort möglich sein: Der Vorsorglichkeit und dem ungebrochenen Willen der Regierung und der polnischen Wirtschaft um jeden Preis ein intaktes Kredit- und Geldsystem und eine vollkommene Zahlungsfähigkeit nach außen zu bewahren.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die polnische Regierung schon seit dem Jahre 1931 eine sehr energische Deflationspolitik angewandt. Die polnische Bevölkerung mußte viel Opfer bringen. Man hat das Lebensniveau herabgedrückt, die Verdienste der Bürger ermäßigt und die Ausgaben verringert. Die Staatswirtschaft gab ein leuchtendes Beispiel der Sparsamkeit unter Anpassung der Ausgaben an die veränderten Verhältnisse. Die Staatsausgaben wurden von 2993 Mill. im Jahre 1930/31 auf 2130 Mill. Złoty im Etatsjahre 1935/36, das heißt fast um 30 %, gesenkt. Zwar haben niedrigere Einnahmen Defizite im Etat verursacht, diese wurden jedoch im Wege der Ausnutzung inländischer Kreditquellen gedeckt, in erster Reihe

durch Ausschreibung einer Nationalanleihe, deren Auflegung im Jahre 1933 einen bedeutenden Erfolg brachte. Im Jahre 1930/31 befand sich Polen in der kleinen Gruppe derjenigen Staaten, die entschlossen den Weg der Anpassung an die neuen Wirtschaftsverhältnisse betraten, während viele der übrigen Staaten dem Weg der Palliative und Experimente folgten. Heute sieht Polen die Früchte seiner bisherigen vorsichtigen Wirtschaftspolitik und kann sich trösten, daß es seine Wirtschaft stabilisiert hat und eine unerschütterte Währung besitzt. Die polnischen Bürger haben die Möglichkeit, ohne Beschränkung ihre Handelsverpflichtungen zu honorieren, ebenso wie die polnische Regierung ihre Schulden zahlen kann.

Das Vertrauen zum polnischen Kontrahenten hat der polnischen Wirtschaft schon bedeutenden Nutzen gebracht. Der mangels irgendwelcher Devisenbeschränkungen erleichterte Handelsverkehr mit Polen hat nämlich den Warenaustausch belebt. Die polnische Handelsbilanz ist dauernd aktiv und zeigt die Tendenz einer weiteren Besserung. Auch sucht das fremde Kapital, angeregt durch die 100 %ige Zahlungsfähigkeit der polnischen Regierung und im Vertrauen auf die gesunde Struktur der polnischen Wirtschaft, immer mehr den polnischen Markt auf. Insbesondere sind hier die sich immer inniger gestaltenden Verbindungen mit dem englischen Geldmarkt zu unterstreichen. Im Jahre 1931 hat Polen in England eine Telephon-Anleihe im Betrage von 550 000 £ erreicht, im Jahre 1932 eine Elektrifizierungs-Anleihe (mit der „English Electric Company“ und „Metropolitan Vickers Company“) im Betrage von 2 Mill. £ (geschlossen mit der Gesellschaft „The Westinhouse Brake and Saxby Co., Ltd.“). Es sei hier hervorgehoben, daß die Finanzierung der letzteren Anleihe durch die aktive Beteiligung des „Export Credit Guarantee Departement“, der Barclay-Bank, die zu den sogenannten „Big Five“ gehört, sowie der „Industrial Finance and Investment Corporation“ erleichtert wurde und zustande kam.

Entwicklungstendenzen der polnischen Industrie

Von Dr. Karl Thaler (Berlin)

Die heute fast überall hervortretenden und je nach den Gegebenheiten des Einzelfalles mehr oder weniger intensiv verfolgten Bemühungen zur Förderung der Inlandserzeugung, machen sich naturgemäß auch in Polen bemerkbar. Der Industrieausbau, der hier seit längerem verstärkt eingesetzt hat, macht beträchtliche Fortschritte und zeigt heute bereits deutliche Ansätze zu einer ziemlich weitgehenden Spezialisierung. Freilich sind diese Bestrebungen nicht ohne weiteres denjenigen mancher anderer Agrarländer gleichzusetzen, die teils aus handelspolitischen Hemmnissen, teils aus nationalpolitischen Erwägungen eine Industrialisierung forcieren, für die mitunter sogar die wesentlichsten Voraussetzungen fehlen. Polen, zwar auch Agrarland, verfügt dagegen seit jeher über eine, wenn auch kleine, Industrie, die sich auf den vorhandenen natürlichen Quellen aufbaute. Sie war allerdings zu einem entscheidenden Teile bestimmt durch die Interessen derjenigen Länder, deren Herrschaftsgebiet sie bis zur Neuerstehung des polnischen Staates jeweils einverleibt war

und damit nicht recht bestimmbar. Nach dem Kriege galt es zunächst, die ungeheuren Schäden auszugleichen, die dieser Industrie zugefügt worden waren und darüber hinaus eine Neuorientierung vorzunehmen, bei der nunmehr die gemeinsamen Interessen des neu erstandenen, einheitlichen polnischen Staatsgebildes im Vordergrund standen. Hand in Hand mit der politischen Konsolidierung des Landes ging dann in der Folge, wenn auch etwas langsamer, der weitere industrielle A u s b a u vor sich, nachdem die ursprünglichen, den neuen Verhältnissen angepaßten Grundlagen wiederhergestellt worden waren.

Die jetzt sichtbar hervortretende Ausgestaltung der polnischen Industrie in horizontaler und in vertikaler Richtung wurde durch die Entwicklung der letzten Krisenjahre beschleunigt. Die Schwere der Agrarkrise mit den wachsenden Erschwerungen im Export ließen eine größere Eigenversorgung mit industriellen Erzeugnissen als notwendig erscheinen, zumal da die hohe Verschuldung des Landes gegenüber dem Auslande zur

Aufrechterhaltung einer aktiven Bilanz zwang. Daneben drängt der starke Bevölkerungszuwachs mit 500 000 Personen jährlich nach Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten, die bei der Übersetzung der Landwirtschaft nur noch die Industrie erhoffen läßt. Zu einem Teil hat ferner der Mitte 1925 einsetzende Wirtschaftskrieg mit Deutschland diese Tendenzen gefördert, da gerade Deutschland der Hauptlieferant der von Polen benötigten Industriewaren war. Das Ergebnis dieser verschiedenen Momente ist jetzt eine beträchtlich gewachsene Industrie, deren Wachstum namentlich in allerletzter Zeit in beschleunigtem Tempo vorsichgeht und bereits zur Entstehung eigener Spezialindustrien geführt hat, die noch unlängst als das Reservat der sogenannten alten Industrieländer galten. Unter dem Schutze des im Oktober 1933 geschaffenen neuen polnischen Zolltarifs haben sich diese neuen Industrien entfaltet und weisen Leistungen auf, die das Interesse der europäischen Industrieländer mit Recht auf sich ziehen, um so mehr als vielfach eine starke Initiative zu ihrem weiteren Ausbau und zur Angliederung neuer Produktionszweige am Werke ist.

Ein eklatantes Beispiel für diesen geschilderten Expansionsprozeß der polnischen Industrie gibt die Entwicklung der Chemie Polens. Hier zeigen sich die Tendenzen, die polnische Wirtschaft von der ausländischen Zufuhr unabhängiger zu machen, ganz besonders klar. Die Einfuhr chemischer und pharmazeutischer Erzeugnisse, die 1928 noch in Höhe von 312 Mill. Zloty erfolgte, sank 1931 auf 153 Mill., 1933 auf 94 Mill. und im letzten Jahre bereits auf 52 Mill. Zloty. Die künstliche Düngemittelindustrie ist soweit ausgebaut, daß Polen seit einigen Jahren mehr Düngemittel exportiert als importiert, wobei allerdings die schwierige Lage der Landwirtschaft und ihr rückläufiger Verbrauch an künstlichen Düngemitteln zu berücksichtigen ist. Von Deutschland nimmt Polen nur noch etwa für 6 Mill. Zloty chemische Erzeugnisse ab, von denen etwa 10 bis 15 % auf Arzneiwaren entfallen, der Rest auf Teerfarben, Schwerchemikalien, photochemische Erzeugnisse u. a. Die Intensivierungsbestrebungen zeigen sich in einer fast fortgesetzt steigenden Zahl der zur Herstellung kommenden chemischen Erzeugnisse und in einem entsprechenden Ausbau der Fabriken. Im letzten Jahre wurde so die Produktion einer Reihe von Farbmitteln neu aufgenommen, die bisher im Inland nicht hergestellt wurden, ferner von Phosphordünger und einer größeren Anzahl pharmazeutischer Präparate. Die Tatsache, daß ca. 4,4 % der polnischen Gesamtausfuhr heute auf chemische Erzeugnisse Polens entfallen, zeigt zum übrigen den Grad der Intensität, mit der der Ausbau dieses Produktionszweiges betrieben wird. Damit ist freilich der Bedarf des Landes noch nicht gedeckt, der vielmehr noch weiterhin die Einfuhr ausländischer und darunter besonders deutscher Erzeugnisse erforderlich machen wird. Sowohl das im Oktober 1934 mit Deutschland abgeschlossene Kompensationsabkommen als auch die sogenannte Messekompensation aus Anlaß der Messen in Posen und Breslau haben chemische Erzeugnisse als deutsche Gegenlieferung ausdrücklich aufgeführt, wie überhaupt in diesem Zusammenhange festzustellen ist, daß

Deutschland als Lieferant chemischer Erzeugnisse für Polen trotz der starken Schrumpfung der polnischen Einfuhr an erster Stelle steht. Es ist im übrigen zu bedenken, daß der jetzt geschaffene Produktionsrahmen im allgemeinen von dem derzeitigen, noch von der Krise bestimmten niedrigen Bedarfsstand ausgeht, der z. B. im Falle einer stärker ansteigenden Konjunktur voraussichtlich auch entsprechend gesteigerte Ansprüche stellen wird. So hatten durch optimistische Auffassungen über die Entwicklung der Agrarpreise bedingte erhöhte Käufe an Düngemitteln im vergangenen Jahre fast umgehend zu einer nicht unbedeutenden Steigerung des Imports geführt.

Eine ähnliche Entwicklung macht Polens Elektroindustrie durch, die innerhalb weniger Jahre einen beträchtlichen Aufschwung genommen hat und im Gegensatz zu der sonst nur langsam ansteigenden Konjunktur und dem allgemeinen Produktionsindex auch im letzten Jahre eine starke Steigerung erfahren hat. Der Gesamtwert der Erzeugung dieser Industrie ist nach den Angaben des Verbandes der polnischen Elektroindustrie von 59,8 Mill. Zloty im Jahre 1933 auf 73,4 Mill. Zloty, also um mehr als 20 % im abgelaufenen Jahre 1934 gestiegen. Auch hier umfaßt das Produktionsprogramm eine Vielzahl von Erzeugnissen, unter denen sich neben Kabeln und Glühlampen auch Akkumulatoren und elektrotechnische Maschinen befinden. Daß man dabei auch den Export im Auge hat, zeigt die Tatsache, daß die Warschauer Kabelwerke in Konkurrenz mit anderen ausländischen Firmen Ende vorigen Jahres einen ersten Auslandsauftrag aus Jugoslawien auf Lieferung von Kabel erhalten konnten. Stand ferner bei den bisherigen Bemühungen, den Bedarf an elektrotechnischen Erzeugnissen durch eigene Produktion zu decken, die Herstellung kleinerer Artikel wie z. B. kleiner Motoren im Vordergrund, so scheinen neuerdings die Ziele weitgesteckt worden zu sein. So wurde erst vor kurzem, wie verlautet, der Bau großer Spezial-Elektromaschinen in Angriff genommen (zur Zeit werden zwei große Transformatoren-Einheiten von 4800 und 6000 kVA für bis zu 40 000 V Stromstärke gebaut), der vorerst allerdings einen ersten Versuch darstellt. Gerade auf diesem Gebiete wird es indessen noch einer verhältnismäßig langen Anlaufzeit bedürfen, ehe es möglich sein wird, den Bedarf aus eigenem zu decken. Stärker noch als bei der chemischen Erzeugung dürfte eine einsetzende Hochkonjunktur die Nachfrage nach Spezialmaschinen und -apparaten zu Zwecken der Rationalisierung, des Ersatzes oder Ausbaus hervorrufen, deren Deckung zu einem nicht unbeträchtlichen Teile den mit Erfahrungen und Qualitätserzeugnissen ausgestatteten Ländern vorbehalten bleiben dürfte. Deutschland kann auch hier wiederum als entscheidender Lieferant genannt werden. Vorerst allerdings, da die schlimmen Wirkungen einer langen Krise immer noch nachwirken, die Kaufkraft der breiten Schichten der Bevölkerung von der Konsumseite her eine starke Belebung der Produktionsgüterindustrie noch nicht erwarten läßt und die Investitionstätigkeit erst zögernd einzusetzen beginnt, scheint es, an der rückläufigen Einfuhr gemessen, als ob die Deckung des inländischen,

noch niedrigen Bedarfs zunehmend von der eigenen Produktion vorgenommen wird.

Ein- und Ausfuhr der wichtigsten Industrie-Fertigerzeugnisse (in Mill. Zloty)				
	Einfuhr		Ausfuhr	
	1934	1933	1934	1933
Chem. u. pharmaz. Produkte, Farben.	51,8	92,4	26,5	56,1
Kautschuk und Erzeugnisse daraus...	14,4	14,2	3,0	2,9
Papier und Papierwaren.....	19,4	12,7	5,2	3,9
Erzeugnisse aus Stein, Keramik, Glas	7,9	7,0	2,6	3,4
Metalle und Metallwaren.....	83,8	69,9	115,7	120,1
Maschinen, Apparate, elektrot. Geräte	56,2	59,8	9,2	10,1
Verkehrsmittel.....	12,1	16,1	4,7	3,6
Optische Geräte, Instrum., Präzisionsinstrumente.....	16,4	17,5	1,0	1,2

Polens Einfuhr aus Deutschland (in Mill. Zloty)				
	1934	1932	1930	1929
Chem. u. pharmaz. Produkte, Farben.	14,4	36	110	131
Papier und Papierwaren.....	9,5	16	42	51
Metalle und Metallwaren.....	20,2	17	61	86
Maschinen, Apparate, elektrot. Geräte	19,6	29	125	205

Ihr Produktionsprogramm erweitert haben im Zuge der geschichtlichen Tendenzen ebenso auch die Metallwaren- und Maschinenindustrie. Die polnische Werkzeugproduktion, deren Wert 1932 erst auf 3,5 Mill. Zloty geschätzt wurde, konnte im folgenden Jahre einen Wert von 6,9 Mill. Zloty und 1934 einen solchen von 12,2 Mill. Zloty erreichen. Bei verschiedenen Artikeln kann der Bedarf heute schon aus eigenem gedeckt werden, ohne daß es freilich möglich wurde, die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse — namentlich solcher Artikel, bei denen die Präzisionsarbeit entscheidet — zu eliminieren. Hier macht sich im übrigen, wie überhaupt bei der neu in Angriff genommenen industriellen Selbsterzeugung, die Preisfrage als hemmender Faktor bemerkbar. Die Produktion im Inlande ist vielfach teurer als für den gleichen ausländischen Artikel normalerweise bezahlt werden müßte, oft schon deswegen, weil eine Massenfabrication aus technischen oder Marktgründen nicht durchführbar ist und damit die Verteilung der fixen Kosten auf die Einheit zu erhöhten Aufschlägen führen muß. Trotzdem bemühen sich die Kreise dieses Industriezweiges ebenfalls, die Produktionsbasis zu verbreitern und Neuheiten herauszubringen, die bisher noch aus dem Auslande eingeführt werden müssen. Diese Bestrebungen haben im letzten Jahre zur Herstellung von Maschinen aller Art (hydraulischen Pressen, Motor- und Autopumpen, Wollkämmmaschinen usw.) geführt. Natürlich handelt es sich bei dieser Produktion um erste Versuche, über deren Ergebnisse und Bewährung noch keine Urteile vorliegen. Diese Bemühungen erstrecken sich im übrigen neuerdings sogar auf das Gebiet der Autoproduktion, die durch das vor kurzem eingeleitete Motorisierungsprogramm von Regierung und Wirtschaft einen Antrieb erhalten hat. In einem Jahresprogramm, das etwa 1000 Last- und 500 Personenwagen vorsieht, sollen in den staatlichen Ingenieurfabriken Wagen gebaut werden (vorerst nach der Fiat-Lizenz), die zum wesentlichen Teil auch aus im Inlande hergestellten Bestandteilen zusammengesetzt werden sollen. Nur die unentbehrlichen Teile, zu denen z. B. auch die elektrotechnische Ausrüstung gehört, sollen zu diesem Zweck aus dem Ausland bezogen werden. Bei dem großen Autobedarf, den Polen nach einer jahrelangen Vernachlässigung des Kraftfahrzeugwesens aufweist — Anfang

1935 betrug der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen 34 173 Stück gegen 35 291 am 1. 1. 1934 und 43 319 am 1. 1. 1930! — wird diese Eigenproduktion kaum mehr als den Ausdruck des Willens bedeuten können, auch auf diesem Gebiete einen ersten Schritt zur Selbstversorgung getan zu haben. Rechnet man in diesem Zusammenhang noch die ebenfalls erst vor kurzem eingeleitete Intensivierung der Flugzeugindustrie, die die Herstellung von Flugmotoren in Serienproduktion für Sport- und Verkehrsflugzeuge in eigenen Werken zum Ziele hat und die Errichtung eigener Docks in Gdingen zur Aufnahme von Handels- und Kriegsschiffen, die erst vor kurzem beschlossen wurden, so ist damit die Vielfalt des industriellen Aufbauprogramms in seinen wichtigsten Teilen gekennzeichnet. Dieser positiven Aufbauarbeit steht schließlich noch der Wille zur Propagierung der Inlandsware zur Seite. Vor wenigen Tagen ist seitens der polnischen Zentralgesellschaft zur Förderung der Inlandserzeugung ein Ausstellungszug mit 30 Ausstellungswagen zusammengestellt worden, der eine umfassende, übersichtlich angeordnete Ausstellung der wichtigsten Erzeugnisse der hauptsächlichen Zweige der polnischen Industrie (sowie auch landwirtschaftlicher Produkte) enthält, und der zu einer Rundfahrt durch ganz Polen, die ein Jahr in Anspruch nehmen soll, abgeschickt wurde. Gleichzeitig hat das polnische staatliche Exportinstitut einen Dampfer mit einer Musteraufstellung auf eine Rundreise durch die Häfen des Fernen Ostens geschickt, auf der eine lange Reihe polnischer industrieller Erzeugnisse verschiedenster Art gezeigt wird.

So sehr all diese Tendenzen zu erhöhter Selbstversorgung heute innerhalb der polnischen Industrie am Werke sind, so sehr die Produktionsbasis verbreitert und das Streben zur Herstellung von Neuheiten auf dem Gebiete der industriellen Fertigfabrikation in einer wachsenden Zahl von Fällen verwirklicht wird, so wenig kann aber vorerst noch von einer Unabhängigkeit gegenüber den ausländischen Lieferstaaten gesprochen werden, die etwa die Einfuhr auf den meisten der geschilderten Gebiete entbehrlich machen kann. Polen erstrebt auch mit seinem industriellen Aufbau keine Autarkie — deren Erreichung übrigens eine sehr lange Zeitspanne in Anspruch nehmen würde — als vielmehr einen Ausbau der bestehenden Möglichkeiten, einen Ausbau freilich, der sich unter dem Zwang der gegenwärtigen wirtschaftspolitischen Krisenmomente verschiedener Natur, auf die einleitend schon hingewiesen wurde, in einem beschleunigten Tempo vollzieht. Der offene und latente Bedarf der polnischen Wirtschaft an Produktionsmitteln aller Art stellt, sobald eine bessere Konjunktur und geordnete Handelsbeziehungen die Voraussetzungen hierzu liefern, sehr beträchtliche Anforderungen, die jedenfalls vorerst sicherlich noch weit über das eigene Produktionsvermögen, aus technischen und finanziellen Gründen, hinausgehen. Diese Konsequenz abschließend auf den deutsch-polnischen Warenaustausch bezogen, läßt erkennen, daß bei der gleichzeitig bestehenden Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes für polnische Agrarerzeugnisse, nach einer Normalisierung des Handelsverkehrs, die deutsche Industrie auf dem polnischen Markt noch zahlreiche Betätigungsmöglichkeiten erwarten kann.

Finanzen und Kredite in Polen an der Konjunkturwende

Von Dr. Roman Gorecki, Präsident der Landeswirtschaftsbank (Warschau)

Sieht man sich eine Reihe von Ziffern näher an, die den Verlauf des Wirtschaftsprozesses in Polen illustrieren, so kann man feststellen, daß das vergangene Jahr hier, ähnlich übrigens wie in einer Reihe anderer Länder, einen Wendepunkt in der Gestaltung der Wirtschaftskonjunktur bildet. Der Rückgang der Produktion und der Umsätze, der seit Beginn der Krise ununterbrochen andauerte, wurde in hohem Maße aufgehalten, in einer Reihe von Wirtschaftszweigen ließ sich sogar eine Besserung feststellen. Die Währungslage besserte sich gegen Ende des Jahres 1934, was zusammen mit dem Beitritt Polens zum Block der Goldwährungsländer, — einem sichtbaren Ausdruck des unerschütterlichen Willens, an dem Zlotykurs festzuhalten — zu einer Stärkung des Vertrauens in die eigene Währung und zum Schwinden der Thesaurierungstendenzen beigetragen hat. Andererseits trug die seitens des Staates eingeleitete Entschuldungsaktion zu einer starken Entspannung auf dem Kreditmarkte bei und schuf die Bedingungen für den Wiederaufbau der Rentabilität der Landwirtschaft. Gleichzeitig fand in ruhigem Tempo die Liquidierung der Auswüchse im Wirtschaftsleben des Landes statt, die aus der Vorkrisenzeit übrig geblieben waren, und die von einer auf die Herabsetzung der Preise für Kartellartikel hinzielenden Aktion unterstützt waren. Sparmaßnahmen sowie der gewaltige Erfolg der zum ersten Male seit Einsetzen der Krise auf dem Inlandsmarkte durchgeführten Kreditoperationen gewährleisteten das Gleichgewicht des Staatshaushaltes, was der Regierung eine ruhige und konsequente Verwirklichung ihrer Wirtschaftspläne gestattete.

Bereits seit einem Jahre beobachteten wir auf dem Kredit- und Geldmarkt eine verbesserte Liquidität der Finanzinstitute, und zwar sowohl infolge Auftauens der Kredite, als auch infolge eines Wiederaufbaus des Betriebskapitals. Dank dem Vertrauen in die eigene Währung, das nach der Entwertung des Dollars noch mehr zugenommen hat, dank einer Stabilisierung in politischer Beziehung und einer Stärkung des internationalen Prestiges Polens setzte bereits im Jahre 1933 der Prozeß der Enthortung ein, der in der Anlage der vorhandenen Barmittel unmittelbar im Bauwesen, in der Zunahme der Spareinlagen und in Gestalt der Erwerbung von Wertpapieren zum Ausdruck kam. Von März bis Ende 1933 stieg die Gesamtsumme der unbefristeten Einlagen in polnischen Banken um 18 auf 592 Millionen und die Summe der Spareinlagen in der Postsparkasse um 91 auf 526 Mill. Zloty. Im Jahre 1934 (bis Ende September) stiegen die Einlagen in den Banken um weitere 93,8 Millionen, in der Postsparkasse und den Kreissparkassen um nahezu 100 Mill. Zloty.

Die gesamten Sparguthaben beliefen sich Ende März 1933 auf 1446 Mill. Zloty; Ende 1933 waren diese mit 1458 Mill. Zloty kaum höher, im Verlauf des Jahres 1934 aber ist eine kräftige Zunahme in den Spargut-

haben zu bemerken, so daß Ende des Jahres 1934 Spargelder in Höhe von 1631 Mill. Zloty verzeichnet wurden. Während des Jahres 1934 haben aber auch die befristeten Depositen in den Geldinstituten von 313 auf 359 Mill. Zloty und die jederzeit fälligen Depositen von 973 auf 1020 Mill. Zloty zugenommen. Man ersieht aus diesen Zahlen, daß gerade 1934 die Geldkapitalbildung beträchtliche Fortschritte gemacht hat. Die Zunahme der Einlagen ermöglichte den Banken die allmähliche Abzahlung der Rediskontverschuldung in der Bank Polski, was eine allmähliche Gesundung der Struktur der Passiven in den Banken zur Folge hat. Die Konversionsaktion, unterstützt von der Akzeptationsbank, erleichtert ein allmähliches Auftauen der Aktiven.

Der Wechselumlauf hält sich in den letzten Monaten auf dem Niveau des Vorjahres und dies trotz einer Zunahme von Produktion und Umsätzen. Dabei ist diese Tatsache keineswegs die Folge einer Einschränkung der Kreditfähigkeit seitens der Banken. Die Warenumsätze erfolgen heute vornehmlich gegen Barzahlung. Die Firmen haben sich bereits eine genügende Menge von Barmitteln zu beschaffen gewußt, so daß dank des vorhandenen Betriebskapitals die Zunahme der Produktion mit einer vermehrten Inanspruchnahme des Bankkredits nicht Hand in Hand zu gehen braucht. Es ist dies eine überaus gesunde Erscheinung, die davon zeugt, daß die Besserung nicht künstlich durch Kreditmaßnahmen hervorgerufen ist.

Der seit dem Jahre 1930 andauernde Rückgang der Kreditfähigkeit der Banken wurde im Jahre 1933 bereits aufgehalten, und der Gesamtbetrag kurzfristiger Kredite begann zuzunehmen. Hierzu trug die Zunahme der Diskontkredite der Bank Polski bei, die Ende 1933 Kredite in einem um 117 Mill. Zloty höheren Gesamtbetrage erteilt hatte, als 1932. Die Höhe der von den Staats- und Kommunalbanken gewährten Kredite wies keine größeren Veränderungen auf, dagegen erfolgte in den Aktienbanken ein Rückgang der Kreditoperationen. Im Verlauf des Jahres 1934 sind dagegen die Diskontkredite bei der Bank Polski zurückgegangen, gleichzeitig aber die Kurzkredite bei den öffentlichen und privaten Banken und bei der Postsparkasse um insgesamt 40 Mill. Zloty auf 1067 Mill. Zloty gestiegen.

Der Gesamtbetrag an Krediten, die seitens der Aktienbanken einschließlich der in Polen arbeitenden Filialen ausländischer Banken erteilt wurden, ermäßigte sich im Laufe des Jahres 1933 um 96 Mill. Zloty. Im Jahre 1934 und in den ersten Monaten 1935 wies die Höhe der erteilten Kredite keine nennenswerten Veränderungen auf. Die Banken konnten weiterhin einen Teil ihrer Verbindlichkeiten gegenüber dem Auslande zurückzahlen und ihre Rediskontschulden in der Bank Polski verringern, da infolge geringer Wirtschaftsumsätze das Angebot in entsprechendem Diskontmaterial häufig unzureichend war. In noch stärkerem

Maße als das Wechselportefeuille sanken die Kredite auf offenen Rechnungen. Sie ermäßigten sich 1933 um 12 %, bei einem 10 %igen Rückgang des Diskonts, haben seit Mitte 1934 aber wieder zugenommen.

Die Liquidität der Banken besserte sich besonders gegen Ende des Jahres 1933 und während des Jahres 1934, wozu in hohem Maße die mit Hilfe der Akzeptbank geführte Konvertierungsaktion beitrug, die den Finanzinstituten eine Verflüssigung eines Teiles ihrer Guthaben bei ihren landwirtschaftlichen Schuldnern ermöglichte. Dagegen wies 1933 die Rentabilität der Banken noch keine Besserung auf. Zinsen und Provisionen machten in der Gesamtbruttobilanz von 47 Aktienbanken und 7 größeren Bankgesellschaften Ende 1933 47,1 Mill. Zloty aus, was im Vergleich mit dem Vorjahre mit 60,3 Mill. Zloty einen Rückgang um 22 % bedeutet, während die Handelsunkosten nur um 17 % von 62,3 Mill. auf 51,6 Mill. Zloty zurückgegangen sind. Dagegen verspricht das laufende Jahr in dieser Hinsicht besser zu werden.

Die Summe der seitens der Staatsbanken aus Staatsmitteln gewährten Darlehen nahm im Jahre 1933 um über 100 Mill. Zloty zu. Die starke Zunahme dieser Darlehen in der Staatlichen Landwirtschaftsbank war vornehmlich das Ergebnis der Mitte des Jahres durchgeführten Konvertierung von etwa 50 Mill. Pfandbriefdarlehen in Bardarlehen aus dem Betriebsfond für die Agrarreform. In der Landwirtschaftsbank dagegen erfolgte vor allem eine Zunahme der für den Wohnungsbau aus dem staatlichen Baufond gewährten Kredite.

Die allgemeine Zahlungsfähigkeit stand auch im vergangenen Jahre unter dem Einfluß der finanziellen Schwierigkeiten der Landwirtschaft, was aber nicht hinderte, daß andere Wirtschaftszweige ihren Verpflichtungen besser nachkamen, als im Vorjahre. Dank diesem Umstand hat das Verhältnis der protestierten Wechsel zur Summe fälliger Wechsel im Jahresdurchschnitt 1933 von 12,6 % im Jahre 1932 auf 9,2 % abgenommen. Auf eine Besserung der Lage der Industrie- und Handelsunternehmen weist gleichfalls die geringere Zahl der Konkurse hin. Gegenüber 549 Konkursen im Jahre 1932 und 769 Konkursen im Jahre 1931 verhängten die Gerichte im Jahre 1933 nur 301 und im vergangenen Jahre nur 260 Konkurseröffnungen. Im laufenden Jahre ist eine weitere Besserung festzustellen.

Die Besserung auf dem Geld- und Kreditmarkt, die besonders in der zweiten Hälfte des Jahres 1933 einsetzte, sowie die günstige Währungslage ermöglichten weitere Schritte auf dem Wege zu einer Verbilligung der Kosten für kurzfristigen Kredit. Am 26. Oktober 1933 wurde der Diskont der Bank Polski von 6 auf 5 %, und der Lombardzinsfuß von 7 auf 6 % gesenkt. Dieser Herabsetzung folgte eine Ermäßigung der für Einlagen gezahlten Zinsen. Durch Verordnung des Finanzministers vom 30. November 1933 wurde die Höchstgrenze für die Verzinsung von Einlagen in kommunalen Sparkassen auf 5 ½ %, für Genossenschaften, Gemeindespar- und Darlehenskassen und kleinere Sparkassen auf 6 ½ % festgesetzt. Auf diese Weise

wurde der bisher in den einzelnen Instituten unterschiedliche Zinsfuß für Kassen und Genossenschaften vereinheitlicht. Nach Durchführung dieser Herabsetzung zahlen die niedrigsten Zinsen für Einlagen die Staatsbanken. Die Herabsetzung der Zinsen für Einlagen war die Einleitungsaktion für eine weitere Verbilligung des Bankkredites. Hand in Hand damit ging in den Staatsbanken mit Beginn des Jahres 1934 eine Herabsetzung der Zinssätze für Darlehen um 1 bis 1 ½ Punkte. Auch in den Privatbanken wurde der Zinsfuß für kurzfristige Darlehen im Vergleich zu Ende 1933 leicht herabgesetzt.

Im Zusammenhang mit dem Konvertierungsgesetz vom Dezember 1933 beschränkte sich die Tätigkeit der Institute für langfristigen Kredit auf die Arbeiten zur Durchführung der im Einzelnen in den Ausführungsverordnungen vom Februar 1933 geregelten Konvertierung. Aus diesem Grunde wurde die Erteilung neuer Emissionsdarlehen eingestellt, was zugleich mit der Amortisierung der alten Darlehen sowie infolge des Sinkens ausländischer Währungen, in denen ein Teil der Emissionen erfolgt war, einen stärkeren Rückgang der Gesamtsumme der Emissionskredite zur Folge hatte.

Die Währungslage Polens erfährt seit Juni 1933 eine radikale Besserung. Die Goldvorräte der Bank Polski weisen, wenn nun das ganze Jahr 1933 berücksichtigt wird, noch eine Verminderung auf. Vom Juni 1934 ab erfolgt indes eine langsame, aber fast ununterbrochene Zunahme des Goldvorrats, der gegenwärtig die einzige Deckung des Notenumlaufes bildet. Unser Zahlungsverkehr mit dem Auslande gibt gegenwärtig einen leichten Überschuß oder weist dank der sich stets aktiv gestaltenden Handelsbilanz ein Gleichgewicht auf. Besondere Erwähnung verdient die Tatsache, daß Polen, außer Litauen, der einzige Schuldnerstaat in Europa ist, der seine Valuta ohne Devisenbeschränkungen auf Goldparität erhält und dabei alle seine ausländischen Verpflichtungen erfüllt, mit Ausnahme der Kriegsschulden gegenüber den Vereinigten Staaten, deren Bezahlung fast alle Staaten eingestellt haben.

Eine sehr erfreuliche Erscheinung ist auch die Besserung der Lage am Anlagemarkt. Seit Mitte 1933 beobachten wir ein langsames aber stetes Anziehen der zinstragenden Werte. Auch im Auslande wiesen die polnischen Anleihen eine ziemlich bedeutende Kursbesserung auf. Die Kurssteigerung im Auslande ist ein Beweis für die Zunahme des Vertrauens seitens des Auslandes in die Wirtschaftslage Polens. Andere Beweise für dieses Vertrauen liefern übrigens auch die letzthin zunehmenden Kredittransaktionen mit dem Auslande, besonders mit England.

Zusammenfassend müssen wir eine allmähliche, aber ständige Besserung der Wirtschaftslage Polens am Geld- und Kreditmarkte feststellen. Die Zunahme der Einlagen sowie das Anziehen der Kurse der Anlagewerte schaffen eine immer festere Grundlage für die Kreditfähigkeit der Banken, die damit in die Lage versetzt sind, im Augenblick, da die erwartete allgemeine wirtschaftliche Belebung einsetzt, ihrer Aufgabe voll und ganz gerecht zu werden.

Polnische Schifffahrtspolitik

Von Dr. Paul Schulz-Kiesow (Hamburg)

Mit Recht hat Jan Andrzej H e m p e l in seiner vor wenigen Wochen abgeschlossenen Hamburger Dissertation „Die wirtschaftlichen Grundlagen für den Aufbau der nationalen Handelsschifffahrt in Polen“ darauf hingewiesen, daß die ersten Versuche zur Gründung von Reedereien unter polnischer Flagge älter als der polnische Staat in seiner heutigen politischen Form sind. Schon im August 1918 erklärte der „Monitor Polski“, daß die Frage der polnischen Schifffahrt aktuell sei. Als nach Beendigung des Weltkrieges aus den Vereinigten Staaten sehr viele Polen nach der alten Heimat zurückwanderten, kauften in Amerika lebende Polen vom amerikanischen Schifffahrtsamt Schiffe, die unter amerikanischer Flagge sich im Passageverkehr und Frachtgeschäft von Nordamerika nach Danzig betätigten. Die beiden so entstandenen Reedereien brachen aber bereits 1922 zusammen. Kurz vorher entstanden in Danzig polnische Reedereien wie die „Polnisch-Baltische Handelsgesellschaft“, „Sarmacya“ und die „Zegluga Polska G. m. b. H.“. Auch diese Reedereien mit ihren sieben Schiffen von zusammen 7000 BRT brachen sehr schnell zusammen. Unter diesen Umständen erließ die polnische Regierung am 25. Nov. 1925 ein Gesetz über die Förderung der polnischen Seeschifffahrt, durch das der nationalen Schifffahrt in Gestalt von staatlichen Krediten und Bürgschaften, Ermäßigung der Hafen- und Tarifgebühren, Steuerermäßigungen und Subventionen große Vorteile eingeräumt wurden.

Im Jahre 1926 errichtete der polnische Staat die Zegluga Polska, die ihren Betrieb mit fünf in Frankreich gekauften relativ modernen Trampschiffen von je 3000 t dw. begann. Die staatliche Reederei betätigte sich zunächst restlos in der Trampschifffahrt, für deren Zwecke 1929 zwei weitere Trampschiffe in England bestellt wurden. Wenn auch die französischen Schiffe viel zu teuer gekauft und für ihre Zwecke wenig geeignet waren, hat die Trampflotte der Zegluga Polska bereits 1929 fast 500 000 t Güter gefahren. Man erkannte aber in Polen sehr bald die Notwendigkeit von regulären Schifffahrtslinien. Während die Trampschifffahrt der Zegluga Polska mehr und mehr an Bedeutung verlor und ihre Transporte 1933 auf 150 000 t zurückgingen, um dann wieder langsam zu steigen, erfuhr das Liniengeschäft einen starken Aufschwung. Die erste regelmäßige Linie der Zegluga Polska verband die Häfen der Polnisch-Danziger Zollunion mit Reval, Helsingfors und Wiborg, eine Fahrt, die die Zegluga Polska im Gemeinschaftsdienst mit der Finska Angfartygs A./B. ausübt. Im Jahre 1931 errichtete die Zegluga Polska Liniendienste zwischen Gdingen—Danzig und Antwerpen bzw. Rotterdam. Rotterdam und Antwerpen zogen aus dem Zollkrieg zwischen Polen und Deutschland großen Vorteil und entrissen Hamburg und Bremen einen Teil ihres Transitgeschäftes mit Polen. Ein Konferenzabkommen mit den deutschen Linien „Argo“ und „Neptun“ ermöglichte auskömmliche Frachten. Auf die Zegluga Polska entfallen, obwohl außer den deutschen Linien auch noch andere ausländische Reedereien sich in dieser Fahrt betätigten, mindestens zwei Drittel des gesamten Güter-

verkehrs aller Linien. Nach Beendigung des verhängnisvollen Zollkrieges und nach Aufhebung der Diskriminierung der deutschen Seehäfen entschloß sich die Zegluga Polska zur Errichtung eines Liniendienstes zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Gdingen und Danzig andererseits. Es kam zu einem Pool- und Konferenzabkommen zwischen vier hamburgischen und zwei bremischen Reedereien mit der Zegluga Polska. Hiernach soll am Hamburger Güterverkehr mit Gdingen und Danzig die Zegluga bei Erreichung eines Mindestgüterumschlages von jährlich 100 000 t zur Hälfte beteiligt werden. Sie erhält in Hamburg von den ersten 40 000 t Güterversand nach Danzig und Polen 20 %. Leider hat die polnisch-deutsche Schifffahrtsverständigung bislang noch zu keiner Belegung des Transitgeschäftes der beiden deutschen Nordseehäfen mit Polen geführt. Dagegen wurde eine Besserung der Frachtenverhältnisse erreicht. Durch Vermittlung der Zegluga Polska gelang es, die zum Batà-Konzern gehörende Outsider-Linie „Spedition Rapid“ zur Einstellung ihres Schifffahrtsdienstes zu bewegen. Den deutschen Mitgliedern des Pools ist es zu danken, wenn im Juni 1934 ein Abkommen zwischen dem Verband Deutscher Küstenschiffer und den Liniereedereien die Gefahren einer weiteren Konkurrenz der Motorsegelschifffahrt beseitigte. Während die Küstenschiffer auf den Transport von Stückgütern verzichten, sollen im Massengutgeschäft zwischen Hamburg und Danzig bzw. Gdingen auf die Motorsegler 75 %, auf die Tourreeder 25 % entfallen.

Ende 1934 eröffnete die Zegluga Polska eine Schifffahrtlinie nach Stockholm. Es besteht die Absicht eines weiteren Ausbaues der Linienverbindungen der Zegluga Polska, wobei insbesondere an das Mittelmeer gedacht wird. Soeben wird gemeldet, daß die Zegluga Polska den bisherigen Dienst der Svenska Orient-Lingen nach den Levantehäfen durch zwei monatliche Abfahrten ergänzen wird. Im Jahre 1932 wurde die Zegluga Polska in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, doch befinden sich sämtliche Aktien immer noch im Besitz der Regierung.

Sie kontrollierte bis 1932 die 1928 errichtete Polnisch-Britische Schifffahrtsgesellschaft, welche ihre Schiffe von der Ellerman Wilson Line in Hull übernahm, die noch heute mit etwa 10 % am Kapital der Gesellschaft beteiligt ist. Die Polnisch-Britische Schifffahrtsgesellschaft, welche nach London und Hull zwei Schifffahrtslinien unterhält, nahm einen überraschenden Aufschwung. Im polnischen Export von Bacon und Eiern hat sie eine überragende Stellung. Sie hat ihren Schiffspark ständig vergrößert und arbeitet seit Jahren mit der United Baltic Corporation Ltd., London, freundschaftlich zusammen. Nach Abschluß des englisch-polnischen Handelsvertrages vom 14. März 1935 sind die Beziehungen zwischen der polnischen und der englischen Schifffahrt noch enger geworden. Die Aktien der Polnisch-Britischen Schifffahrtsgesellschaft gehören seit 1932 unmittelbar dem Staat.

Man ist auch in Polen durchaus der Meinung, daß eine große Nation gut daran tut, in ihrem Bestreben, die nationale Schifffahrt zu entwickeln, zunächst das europäische Liniennetz auszubauen. Daran anschließend entwickeln sich dann organisch nationale Überseereedereien. Nachdem die junge polnische Handelsflotte auf dem Gebiet der europäischen Linienschifffahrt recht gute Erfolge erzielt hatte, entschloß sich die Zegluga Polska in Gemeinschaft mit der dänischen Ostasiatischen Compagnie zur Errichtung der Gdingen—Amerika—Linie. Der polnische Anteil am Aktienkapital in Höhe von 18 Mill. Zloty betrug zunächst 52 %. Die Beteiligung der Dänen ist heute nur noch verschwindend klein. Auch die Aktien der Gdingen—Amerika—Linie gehören seit 1932 unmittelbar dem polnischen Staat. Die drei Schiffe der Gesellschaft sind von der Baltic-American Line, einer Tochter der Ostasiatischen Compagnie, erworben. Es handelt sich um alte ehemalige Fahrzeuge der russischen Freiwilligenflotte. Auf Grund des Gesetzes über die Ausschließlichkeit der Benutzung polnischer Häfen für die Auswanderung hat die Gdingen—Amerika—Linie eine recht bedeutsame Stellung im polnischen Auswandererverkehr nach Nordamerika erlangt. Da die polnische Auswanderung stark rückläufig ist und die American Scantic Line der Gesellschaft sowohl im Passagier- wie im Warenverkehr große Konkurrenz bereitet und zudem Gdingen und Danzig von der Nordamerika-Frachtkonferenz nicht als gleichberechtigte Häfen anerkannt werden, hat die Gdingen—Amerika—Linie stets verlustreich gearbeitet. Obwohl die polnische Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten weder mengen- noch wertmäßig sehr bedeutend ist, entschloß sich die Gesellschaft 1934, in Italien zwei moderne Dampfer in Auftrag zu geben, die etwa 15 000 BRT groß und 18 bis 20 Seemeilen schnell sein sollen. Das erste Schiff soll bereits in diesem Jahr in Dienst gestellt werden. Seit 1933 betätigt sich die Gdingen—Amerika—Linie mit ihrem Dampfer „Polonia“ in der Fahrt von Constantza nach Haifa, welcher Linie die starke jüdische Auswanderung nach Palästina sehr zugute kommt.

Als einzige polnische Privatreederei besteht seit 1927 die Polskarob (Polnisch-Skandinavische Transport-Gesellschaft). Es handelt sich um eine Tochtergesellschaft des polnischen Kohlenkonzerns Robur in Kattowitz. Die Reederei ist lediglich im Kohlenexport tätig und besitzt vier Schiffe von etwa 3000 t dw.

Die gesamte polnische Handelsflotte ist zur Zeit etwa 72 000 BRT groß, wovon je etwa 20 000 auf die Zegluga Polska und die Gdingen—Amerika—Linie entfallen. Die Polnisch-Britische Schifffahrtsgesellschaft besitzt sechs Schiffe mit insgesamt 12 500 BRT, die Polskarob nennt vier Schiffe mit zusammen etwa 8000 BRT ihr eigen. Nach Einstellung der beiden Überseeschiffe wird die polnische Handelsflotte über 100 000 BRT groß sein.

Die Schiffe der polnischen Handelsflotte haben 1934 insgesamt 962 000 t Waren befördert. Wenn auch die gefahrene Warenmenge in den Jahren 1931 und 1932 mit je 1,1 Mill. t etwas größer war als 1934, so ist doch dieses Resultat als recht günstig zu bezeichnen. In den Jahren 1927 und 1928 betätigte sich die polnische Handelsflotte ausschließlich in der Trampschifffahrt. Bereits 1929 entfielen etwa 8 % der

Transporte auf die Linienschifffahrt. Ihr Anteil an den insgesamt beförderten Warenmengen ist bis zum Jahre 1934 auf fast 30 % gestiegen (etwa 300 000 t). Von dem Linienverkehr entfielen 1934 29,5 % auf die Polnisch-Britische Schifffahrtsgesellschaft, 63,9 % auf die Zegluga Polska, 4,6 % auf die Gdingen—Amerika—Linie und 2,3 % auf die Palästina-Linie der Gdingen—Amerika—Linie.

Der Anteil der polnischen Flagge am Schiffs- und Güterverkehr Gdingens ist wesentlich größer als der Prozentsatz, den die polnische Tonnage vom Danziger Schiffs- und Güterverkehr aufweist. Während 1928 erst 120 polnische Schiffe mit zusammen 101 000 NRT Gdingen anliefen, stieg diese Zahl 1932 auf 447 Schiffe mit 541 000 NRT. Damit entfielen 1932 fast 20 % des Schiffsverkehrs Gdingens auf die polnische Flagge, die nach Schweden den zweiten Platz einnahm. In der Folge konnte die polnische Flagge mit der stürmischen Entwicklung Gdingens nicht Schritt halten. Wenn auch die auf sie entfallende Nettotonnage mit 471 000 NRT nur wenig kleiner war als 1932, so sank doch der Anteil der polnischen Flagge am gesamten Schiffsverkehr Gdingens auf knapp 12 %, wodurch Deutschland an die zweite Stelle im Schiffsverkehr Gdingens trat. In Danzig, wo Deutschland immer noch mit 24,2 % den ersten Platz im Schiffsverkehr einnimmt, entfallen auf die polnische Flagge nur 6,7 % des gesamten Schiffsverkehrs.

Der Anteil der polnischen Flagge am gesamten Güterverkehr der Häfen der Polnisch-Danziger Zollunion, welcher 1927 erst 2,8 % betrug, stieg bis zum Jahre 1932 unaufhaltsam auf 9,4 %, um dann langsam auf 7,2 % 1933 und 6,6 % 1934 zu sinken. Da die Polskarob lediglich ab Gdingen fährt und überhaupt die polnische Schifffahrtspolitik in erster Linie Gdingen zugute kommt, ist der Anteil der polnischen Flagge am Güterverkehr Gdingens wesentlich größer als am Danziger seewärtigen Güterverkehr. Die Zahlen für Gdingen sind 1932 15,4 %, 1933 11,1 %, für Danzig 1932 3,7 %, 1933 2,7 %. Bedeutsam ist, daß der Anteil der polnischen Flagge sich beim Import besser als beim Export gehalten hat.

Man muß in der internationalen Seeschifffahrt mit einem weiteren Anwachsen der polnischen Tonnage rechnen. Mit Recht weist Feliks Hilchen in seiner 1934 erschienenen Schrift „Transport morski a miedzynarodowe porozumienie w zegludze“ auf das völlig ungenügende Verhältnis zwischen der nationalen Tonnage und der Bevölkerung und dem Außenhandel in Polen hin. Während in Norwegen 0,6, in England 2,6, in Deutschland 15,8 Einwohner auf 1 BRT entfallen, kommen in Polen 459 Einwohner auf 1 BRT. Bereits 1932 entfielen auf Polen 0,84 % des Weltaußenhandels, während sein Anteil an der Welttonnage noch nicht 0,01 % betrug. Hilchens Arbeit enthält für das Jahr 1932 eine sehr instruktive Übersicht über das Verhältnis der einzelnen nationalen Flotten zu dem Umschlag der betreffenden Länder in folgenden Waren: Getreide, Mehl, Zucker, Kaffee, Tee, Kakao, Butter, Eier, Seide, Wolle, Baumwolle, Tabak, Erdnüsse, Holz, Kautschuk, Kohlen, Mineralöle, Erze, Eisen, Metalle und Garn. Hiernach betrug der Empfang und Versand Großbritannien in diesen Gütern 86 Mill. t. Sein Anteil am

Gesamtverkehr der Welt an diesen Gütern betrug 16,7 %, während der englische Anteil an der Welttonnage 29,87 % ist. Die entsprechenden Zahlen für Deutschland sind: 40 Mill. t, 7,7 % Anteil am Umsatz dieser Güter und 6,33 % an der Welttonnage. Für Polen kommen wir auf 12 Mill. t = 2,37 %, während sein Anteil an der Welttonnage nur 0,01 % beträgt. Hieraus schließen sowohl Hilchen als auch Hempel auf die Notwendigkeit einer wesentlichen Vergrößerung der polnischen Handelsflotte.

Wenn auch die Kapitalarmut Polens einer schnellen Ausdehnung der polnischen Handelsflotte im Wege steht, so ist doch kein Zweifel darüber, daß Polen mit großer Zähigkeit an dem Ausbau seiner Handels-schiffahrt arbeitet, obwohl freilich von einer Rentabilität seiner Reedereien noch keine Rede sein kann. Man weiß auch in Polen, daß die Länder mit der größten Handelsflotte stets auch die wirtschaftlich stärksten waren. Polens großes Vorbild ist Deutschland, wo die Schiffahrt immer im Dienst des Außenhandels gestanden hat und vollkommen auf den Charakter der Nationalwirtschaft zugeschnitten ist. Es ist mehrfach auf die großen Erfolge Polens in seinem Kampf um die Konzentrierung des polnischen Außenhandels auf die Häfen der Polnisch-Danziger Zollunion hingewiesen. Auch ist der Nachweis erbracht, daß die hochwertigen polnischen Ausfuhr Güter auch heute noch überwiegend auf dem Landwege, und zwar meist über deutsche Seehäfen nach ihren Bestimmungsländern versandt werden. Für die polnische Ausfuhr nach Übersee hat der hamburgische Exporthandel von jeher wertvolle Pionierarbeit geleistet. Der hanseatische Handel hat volles Verständnis dafür, daß Polen mit

Hilfe von Seepräferenzen und mit anderen Mitteln alles daran setzt, wenigstens die Einfuhr aus Übersee, Gdingen und Danzig zu sichern. Man glaubt aber in Hamburg und Bremen, daß der deutsche Importhandel und die deutsche Seeschiffahrt den Häfen der Polnisch-Danziger Zollunion wichtige Hilfe leisten können. Gdingen zählt heute über 40 Schifffahrtslinien. Davon verbinden acht Gdingen mit Nordamerika, Südamerika, Afrika, Ostasien und Australien. Im Überseegeschäft ist aber die polnische Flagge nur durch die Gdingen—Amerika-Linie vertreten. Durch die Einschaltung der polnischen Tonnage in den Verkehr Danzig—Gdingen—Hamburg wird Polen die erfreuliche Entwicklung der Zegluga Polska in der Europa-Fahrt sicherlich fördern. Je stärker die polnische Flagge im europäischen Liniengeschäft ist, um so eher sind die Voraussetzungen für die Betätigung in der Überseefahrt erfüllt. Es ist der Wunsch Deutschlands, daß die junge polnische Handelsflotte sich weiter glücklich entwickelt. Zugleich hofft man in Deutschland auf eine Verständigung der Häfen Danzig, Gdingen, Hamburg, Bremen, Stettin und Triest in bezug auf das Transitgeschäft dieser Häfen.

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt nach dem Kriege ist nur deshalb so schnell erfolgt, weil Deutschland sofort den Anschluß an die Konferenzen fand und zahlreiche Betriebsgemeinschaften mit ausländischen Reedereien bildete. Eine enge Zusammenarbeit zwischen der deutschen und der polnischen Seeschiffahrt würde beiden Nationen zugute kommen. So wird aus der Verständigung eine enge Freundschaft beider Nationen, die nicht nur für Polen und Deutschland, sondern für ganz Europa von Nutzen sein wird.

Polnisch-deutsche Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Verkehrspolitik

Von A. Bobkowski, Vizeminister im Verkehrsministerium (Warschau)

Zur Illustrierung der Zusammenarbeit Polens mit Deutschland kann eine Erwägung der auf dem Gebiete der Güterverkehrspolitik getroffenen Maßnahmen dienen. Die polnischen Staatsbahnen und die Deutsche Reichsbahngesellschaft arbeiten auf dem Gebiete der Güterbeförderung in allen Fällen zusammen, in denen Maßnahmen der Tarifpolitik der einen Bahn nicht mit den Interessen der anderen Bahn oder den Interessen der Volkswirtschaft eines der beiden Staaten in Widerspruch stehen. Wie wir weiter sehen werden, hat diese Zusammenarbeit bereits sehr weite Ausmaße erreicht. Es müssen hier zwei Arten von Verkehr unterschieden werden, für die beide Staaten bzw. die Eisenbahnverwaltungen eine besondere Transport- und Tarifpolitik betreiben. Es sind dies:

1. Der Nachbarverkehr, d. h. der Verkehr zwischen beiden Ländern: Die in einem Lande erzeugten Waren werden in das andere Land versandt und dort verbraucht.
2. Der Durchgangsverkehr, d. h. der Verkehr aus einem Lande in jenseits des zweiten Landes gelegene Länder im Transit über das zweite Land: Die in einem Lande erzeugten Waren werden durch das zweite Land nur hindurchgeführt (z. B. die Verbindung Deutschland—Sowjetrußland).

Sehen wir uns diese Verkehrsarten in den polnisch-deutschen Beziehungen etwas näher an.

Die ständige Entwicklung des Nachbarverkehrs, hervorgerufen durch eine gewisse Stabilisierung der Wirtschaftsbeziehungen in der Nachinflationszeit, hat der polnischen und deutschen Eisenbahnverwaltung den Gedanken nahegelegt, einen polnisch-deutschen Verbandstarif auszuarbeiten.

Diese Art Tarife haben in den Beziehungen zwischen Ländern mit großen Güterumsätzen eine sehr große Bedeutung. Dadurch nämlich, daß sie unmittelbare Tarife von der in einem Lande gelegenen Aufgabestation zu einer im anderen Lande belegenen Empfängerstation enthalten, ermöglichen sie dem Kaufmann eine schnelle, unmittelbare und genaue Kalkulation der Fracht für die ganze Strecke und machen damit die Tätigkeit von Vermittlern in hohem Maße überflüssig, wie sie auch die Fracht- und Manipulationskosten herabsetzen. Für die Eisenbahnverwaltungen haben sie nicht geringere Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf eine technische Verwirklichung der Tarifpolitik.

Im Jahre 1924 haben die polnischen und deutschen Bahnen den polnisch-deutschen Eisenbahnverband ins Leben gerufen, dessen Ziel die Regelung des Güterverkehrs zwischen beiden Staaten in einer Weise ist,

die die Wirtschaftskreise vollkommen zufrieden stellt und die Interessen der Bahnen wahrt. Im Rahmen des neugeschaffenen Verbandes wurde unverzüglich an den Ausbau eines Verbandstarifes herangegangen. Ähnlich wie auch bei anderen Eisenbahnverbänden schritten die Arbeiten anfänglich sehr langsam vorwärts, da häufig bedeutende Unterschiede in den Auffassungen und den Postulaten der interessierten Bahnen in Einklang gebracht werden mußten. Es muß aber zugegeben werden, daß nach Überwindung dieser anfänglichen Schwierigkeiten die Zusammenarbeit im Rahmen des erwähnten Verbandes sich beinahe reibungslos abwickelt, so daß der polnisch-deutsche Eisenbahnverband zu den Eisenbahnverbänden gehört, in denen die wenigsten Differenzen bestehen. Außer den polnischen Staatsbahnen und der Reichsbahngesellschaft gehören dem Verbands in ihrer Eigenschaft als Transitbahnen die Tschechoslowakischen Staatsbahnen und die Österreichischen Bundesbahnen an.

Aus den im vorstehenden erwähnten Gründen trat die erste Ausgabe des polnisch-deutschen Verbandstarifes erst am 1. Januar 1929 in Kraft. Seit dieser Zeit wurde der Tarif den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend mehrfach geändert. Er enthält die gegenwärtig in 25 sog. „Warentarifen“ zusammengefaßten Transportkosten. Da die Bearbeitung eines Tarifes dieser Art verhältnismäßig kostspielig ist, beschränkte man sich darauf, nur die wichtigsten Waren zu berücksichtigen, die Gegenstand ständiger Massenumsätze sind. In Würdigung der Wünsche aus Handelskreisen sehen die Eisenbahnverwaltungen indes einen bedeutenden Ausbau dieses Tarifs vor. Auf Grund dieses Tarifs wurden im Jahre 1933 ca. 382 000 t und im ersten Vierteljahr 1934 ca. 183 000 t befördert. Die Hauptartikel, die aus Polen ausgeführt wurden, sind Holz und Holzwaren (1933 334 000 t, im ersten Vierteljahr 1934 172 000 t). Aus Deutschland ausgeführt wurden hauptsächlich besondere Arten von Steinen und Lehm (1933 33 000 t, im ersten Vierteljahr 1934 6 000 t). Von anderen Waren sind Gegenstand der Verfrachtung von Polen nach Deutschland Landwirtschafts- und Naphthaprodukte, von Deutschland nach Polen gewisse Produkte der chemischen Industrie.

Die im Verbandstarif nicht vorgesehenen Waren werden auf Grund der polnischen und deutschen Inlandstarife befördert. Die Umsätze betrugen im Jahre 1933: Von Polen nach Deutschland 180 000 t | Von Deutschland nach Polen 49 000 t. Der langwierige polnisch-deutsche Zollkrieg konnte natürlich einer Entwicklung der Handelsumsätze nicht förderlich sein. Nach Beendigung dieses Krieges waren die interessierten Eisenbahnverwaltungen zu einem breiten Ausbau des Verbandstarifs vorbereitet, indem sie mit einer Belebung des Warenaustausches rechneten. Infolge der gegenwärtigen Transferschwierigkeiten im Reiche muß ein weitgehender Ausbau des genannten Tarifes indes etwas zurückgestellt werden. Bei den Tarifmaßnahmen auf dem Gebiete des Transitverkehrs hat die geographische Lage der beiden Länder auf der Landkarte Europas eine sehr bedeutende Rolle gespielt. Die deutschen Bahnen haben nämlich in hohem Grade Transitcharakter, insoweit die Verbindung Polens mit den Ländern West- und Mitteleuropas in Frage kommt, während die polnischen Bahnen einen analogen Charakter im Verkehr Deutschlands mit dem Osten besitzen. In beiden ge-

nannten Fällen haben die Bahnen indes die sehr bedeutende Konkurrenz anderer Verkehrsmittel und die der Bahnen anderer Staaten zu bestehen. So müssen die deutschen Bahnen, um die Transporte aus Polen nach West- und Mitteleuropa zu erhalten, die Konkurrenz des Seeweges und die der Bahnen der Nachbarstaaten bekämpfen. Ähnliche Schwierigkeiten haben die polnischen Bahnen im Transitverkehr von Deutschland nach Rußland, Rumänien und den Baltischen Ländern. Um die Transporte zu behalten, haben beide Eisenbahnverwaltungen besondere Ausnahmetarife mit verhältnismäßig sehr niedrigen Frachten im Rahmen ihrer Inlandstarife eingeführt.

In diesem Verkehr wurden je nach Bedarf gleichfalls direkte Tarife ausgearbeitet, die sich auf ähnlichen Grundsätzen aufbauen, wie der polnisch-deutsche Verbandstarif. Die Deutsche Reichsbahn nimmt gegenwärtig am Verbandsverkehr Polens mit Belgien, der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn teil. Die Vorarbeiten zu einem polnisch-schweizerischen Tarif haben begonnen und es sind auch schon Proberechnungen für einen polnisch-französischen Tarif vorgenommen. Die Polnischen Staatsbahnen nehmen an dem direkten Verkehr mit Rußland, Rumänien sowie an dem Verkehr der Tschechoslowakei mit Ostpreußen teil. Am 1. November d. J. ist ein deutsch-litauisch-lettisch-estnischer Gütertarif mit Beteiligung der Polnischen Staatsbahnen in Kraft getreten. In den gegenwärtig geltenden Tarifen ist es gelungen, die gegenseitige Konkurrenz der Transitbahnen auszuschalten.

Die direkten Tarife, an denen die polnischen und deutschen Bahnen als Transitbahnen beteiligt sind, sind in dem Gedanken ausgearbeitet worden, die widerstrebenden Interessen verschiedener Bahnen im Rahmen eines Verbandes in Einklang zu bringen. In einzelnen Fällen, in denen es aus irgendwelchen Gründen noch nicht möglich war, den Transitverkehr im Rahmen des Verbandes zu regeln, wird der vorstehend erwähnte polnisch-deutsche Verband herangezogen, dessen einzelne „Warentarife“ die Frachtsätze nach den Grenzen der Polen bzw. Deutschland benachbarten Staaten enthalten.

*

In den polnisch-deutschen Eisenbahnbeziehungen bestehen noch zwei Verbindungen, die im vorstehenden nicht erwähnt wurden, nämlich die oberschlesische (zwischen Polnisch - Oberschlesien einerseits und Deutsch-Oberschlesien und dem übrigen Reich andererseits) und die ostpreussische (Ostpreußen — Reich). Sie beruhen indes auf zwischenstaatlichen Abmachungen politischen Charakters, in denen die Grundsätze und die Art der Berechnung der notwendigen Tarife genau bestimmt sind.

Zum Schluß muß betont werden, daß nach gewissen anfänglichen Reibungen in der Zeit der Anbahnung einer Verständigung auf dem Gebiete der Gütertarife die Beziehungen zwischen den Eisenbahnen beider Staaten sich immer günstiger entwickeln, und daß die Zusammenarbeit im Interesse der Eisenbahnen beider Länder immer günstigere Ergebnisse zeitigt. Es ist zu erwarten, daß für den Fall einer engen Wirtschaftsverständigung zwischen Polen und Deutschland die Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Verkehrspolitik sich naturgemäß entsprechend vertiefen wird. Es könnte dies eine günstige Bedeutung bei dem Abschluß eines formellen Handelsvertrages haben.

ANMERKUNGEN

„Welthandel und Handelspolitik“

Es ist nicht leicht, in der Berichterstattung über Außenhandelsfragen heute mit wesentlich neuen Erkenntnissen aufzutreten. Das Stagnieren des Außenhandels hat in den meisten uns bekannten Ländern außerordentliche wirtschaftliche Schwierigkeiten hervorgerufen, und die Möglichkeiten einer Überwindung dieser Schwierigkeiten werden in Deutschland ebenso wie anderswo derart gründlich untersucht, daß im Verlauf weniger Jahre auch in weiteren Kreisen einiges Verständnis für die Ursachen und den Verlauf der Handelskrise verbreitet worden ist. Jene Einleitung, die Prof. Ernst Wagemann dem 10. Jahrgang der „Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung“ (neue Folge) vorangestellt hat, bietet unter dem Titel „Welthandel und Handelspolitik“ immerhin einen kurz gefaßten Überblick über die wichtigsten Erfahrungen, die uns die Handelskrise der letzten fünf Jahre hinterlassen hat. Nach Wagemanns Auffassung fügt sich die letzte Handelskrise „durchaus in den Rahmen der konjunkturellen Periodizität“, d. h. in den Wechsel von Aufstieg und Abstieg, der seit 1883 in Zyklen von 6 bis 10 Jahren verläuft. Daß diese „ganz im Takt der üblichen Konjunktur“ verlaufende Entwicklung uns demnächst wieder einen entsprechenden Aufschwung von internationalem Umfang bescheren wird, das wagt heute allerdings niemand zu behaupten und darf aus vergangenen Ereignissen auch nicht ohne weiteres gefolgert werden. Die Belebung der Wirtschaft vollzieht sich heute vorwiegend auf Grund einer Zunahme der industriellen Erzeugung, die von staatlichen Investitionen und sonstigen binnenwirtschaftlichen Momenten beeinflusst ist, nicht aber von einer entsprechenden Zunahme des Außenhandels begleitet wird. Als Voraussetzungen einer Wiederbelebung des Welthandels betrachtet Wagemann: 1. den Anschluß der Goldblockländer an die „aktivistische Wirtschaftspolitik Deutschlands, Englands, der Vereinigten Staaten und Japans“, 2. die Revision der internationalen Schuldverhältnisse und 3. die Beseitigung der handels- und währungspolitischen Hemmungen. Dieses Dreipunkteprogramm ist, wie der Leser zugeben wird, reichlich anspruchsvoll. Es wird nicht leicht sein, die Goldblockländer zu der erwünschten „aktivistischen Wirtschaftspolitik“ zu bekehren. Noch schwerer wird es sein, die Schuldverträge zu revidieren, und am schwersten fällt wohl der Entschluß der Beseitigung der intervalutarischen Wirtschaftsschranken, wenn man bedenkt, daß ein solcher Schritt durchaus nicht überall dem freien Willen des einzelnen Landes anheimgestellt ist. Deutschland z. B. verfügt nicht über jene Währungsreserven, die es erlauben würden, die Devisenbewirtschaftung auch nur zwei Wochen hindurch aufzuheben. Anderen Schuldnerstaaten geht es ähnlich. Die Folge dieses Mangels an Währungsreserven ist wieder, daß sich der Handel über Clearingverträge abwickelt. Das bedeutet wiederum eine Einengung der Handelspolitik. Die Konzentration der Goldbestände in drei Staaten wird im Verlauf der nächsten Jahre wohl kaum eine Änderung erfahren. Es ist also schwer zu erkennen, wie außerhalb der Bedarfssteigerung einzelner Staaten und des allmählichen Wiederaufbaus der Handelsbeziehungen über derartige Verträge, wie sie Deutschland zuletzt mit Rumänien abgeschlossen hat, besondere Voraussetzungen für eine Handelsbelebung entstehen könnten. Darum ist auch Wagemanns Programm, wie der Verfasser selbst erwähnt, „natürlich nur ein Wunschbild, gewonnen aus der Betrachtung der Vergangenheit“; Geduld, Zähigkeit und Tatsachensinn sind jene Tugenden, die in Außenhandelsfragen am meisten benötigt werden.

Der Kampf gegen die Wirtschaftskrise

Unter diesem Titel veröffentlichte der frühere stellvertretende Reichswirtschaftsminister Staatssekretär i. e. R., Dr. Ernst Trendelenburg, der jetzige Leiter der Reichsgruppe Industrie, einen Aufsatz im Mai/Juni-Heft der „Zeitschrift für Politik“. Die Ausführungen von Staatssekretär Trendelenburg sind deshalb begrüßenswert, weil er auf knappem Raum die Ursachen dieser totalen Weltwirtschaftskrise und die Formen und Unterschiede der Krisenpolitik in den großen Ländern aufzeigt. Das Störungszentrum der letzten Depression lag vor allem in der Auftürmung eines politischen Weltschuldengebäudes, das den wirtschaftlichen Zusammenhängen der Völker widersprach. Danach fehlte es an dem gemeinsamen Willen zum Wiederaufbau und der Kampf gegen die Krise wurde in den einzelnen Volkswirtschaften gesondert aufgenommen. Großbritannien tat zuerst den entscheidenden Schritt zur Konjunkturautonomie durch die Aufgabe des klassischen Goldwährungssystems und die Neubildung eines auf einer ausgezeichneten Arbeitsteilung basierenden neuen großen Wirtschaftsraumes. Das bedingte die völlige Schwenkung Englands in seiner Außenhandelspolitik. Neuerdings macht sich eine gewisse Stagnation bemerkbar, denn noch immer sind über 2 Millionen Köpfe arbeitslos. Außerdem werden vor allem in den Exportindustrien Stockungserscheinungen sichtbar. Das Auftreten von Lloyd George mit seinem Plan, der sich z. T. an die deutschen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen anlehnt, ist kennzeichnend für die Lage. Roosevelt versuchte die Krise durch das Ersetzen der ökonomischen Eigengesetzlichkeit mit Hilfe des Systems einer organisierten und geregelten Konkurrenzwirtschaft zu beheben. Noch immer aber sind 11 Millionen Arbeitslose die trostlose Bilanz der amerikanischen Krise, die weitgehend durch die Weltwirtschaftskrise bedingt ist. Die deutsche Krisenbekämpfung beschränkt sich auf einen wesentlich engeren Raum und mußte wohl oder übel zunächst zur Ablösung von der Weltwirtschaft führen, um eine konjunkturpolitische Aktivität zu entwickeln, die durch Machteingriffe fremder Staaten nicht gestört wurde. Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der deutschen Regierung sind ein Finanzierungsvorgriff auf die Zukunft, der durch die Ersparnisse der Arbeitslosenunterstützungen, erhöhte Steuereingänge, erhöhte Kapitalbildung wettgemacht werden soll.

Alle drei genannten Staaten sind in der Bekämpfung der Krise verwandt und doch wesensverschieden, aber aus ihren Maßnahmen geht die Notwendigkeit hervor, daß kein Land isoliert für sich die Krise endgültig zu beheben vermag.

Wenn die Behebung der Weltwirtschaftskrise im Endeffekt nur durch das Zusammenarbeiten der Männer in die Wege geleitet werden kann, die das Vertrauen ihres eigenen Volkes und zugleich auch das der anderen Völker genießen, so darf man Staatssekretär Dr. Trendelenburg vor allem wegen seiner internationalen Tätigkeit als Untergeneralsekretär des Völkerbundes zu diesen Männern zählen. Es ist zu hoffen, daß auch im Auslande der klare und nüchterne Aufsatz die Beachtung findet und dem Streben nach zwischenstaatlicher Zusammenarbeit einen weiteren Anstoß gibt.

Wo steht die deutsche Konjunktur?

Man soll nicht glauben, daß die Erfolge der Arbeits-schlacht dem deutschen Volk mühelos in den Schoß fallen. Die Arbeitsbeschaffung hat keineswegs den Charakter eines Perpetuum Mobile, die Frage der Überwindung der Arbeitslosigkeit stellt sich also immer

wieder in dem Umfang, wie noch nicht durch eine natürliche Steigerung der privaten Investitionstätigkeit und des Verbrauchs die Betätigung des Staates überflüssig geworden ist. Das Tempo des Abbaus der Arbeitslosigkeit hat sich verlangsamt, die Wirtschaft bietet „das Bild einer nur langsam zunehmenden, aber auf hohem Stande befindlichen Wirtschaftstätigkeit“, wie der neueste Bericht des Instituts für Konjunkturforschung (Heft 1, Teil A) in einer recht aufschlußreichen Untersuchung darstellt. Einige Besonderheiten ergaben sich in der Wirtschaftslage einerseits durch das Abflauen der Hamsterwelle, die vor etwas mehr als einem Jahre eingesetzt hat, andererseits durch die ungewöhnlich kräftigen und erfolgreichen Bemühungen der verschiedensten Unternehmungen um eine Liquidisierung ihrer Bilanzen. Die Industrieunternehmungen insbesondere haben im vergangenen Jahre erhöhte Umsätze und Gewinne erzielt, und diese Gewinne wurden zu einem großen Teil zu einem Abbau der Bankschulden benutzt. Die Ansammlung großer, am Geldmarkt zusammenfließender Liquiditätsreserven ist bekannt. Da die Arbeitsbeschaffungsprogramme allmählich erschöpft werden, ist die gesamte Wirtschaft sehr an einer Überführung liquider Mittel in die private Investitionstätigkeit interessiert. Wie das Konjunkturinstitut richtig bemerkt, liegen wichtige Investitionsaufgaben jedoch auf Gebieten, an die man Rentabilitätsmaßstäbe im engeren Sinne noch nicht anlegen kann. Durch die Zinssenkung ist in Deutschland zwar eine wichtige Voraussetzung für die Wiederaufnahme der privaten Anlagetätigkeit geschaffen, aber diese Voraussetzung allein genügt noch nicht. Nun ist allerdings mit einer Fortsetzung der staatlichen Auftrags-tätigkeit auf verschiedenen Gebieten zu rechnen, andererseits aber auch mit einer Fortdauer der staatlich induzierten Anlagen im Bereich der deutschen Rohstoffwirtschaft, ferner mit einer Fortdauer der Arbeitsbeschaffung durch den Bau von Autobahnen und schließlich mit der Aufrechterhaltung des verhältnismäßig hohen Lebensstandards, wie er im deutschen Verbrauch zum Ausdruck kommt. Andererseits wird eine Abnahme der Liquidität der Industrieunternehmungen auf Grund der Exportförderungsmaßnahmen eintreten, zugleich dürfte aber die Liquidität der Wirtschaft die Deckung des staatlichen Geldbedarfs erleichtern. Es werden also verschiedene wirtschaftliche Impulse auch weiter wirksam bleiben; trotzdem berechtigt manche Beobachtung dazu, daß man von einem Abschluß der ersten Phase des Konjunkturanstiegs, die im Herbst 1932 begonnen hat, spricht und heute bereits mit neuen Fragen und Problemen konjunktureller Art zu rechnen beginnt.

Englands Meinung zur Stabilisierungsfrage

Als vor einigen Wochen Staatssekretär Morgenthau durch eine amtliche Erklärung die Diskussion über die Währungsfrage wieder in Gang brachte, konnte man in der englischen Presse eine ziemlich einheitliche und genaue Stellungnahme zur Stabilisierungsfrage bemerken. Man glaubt auch in England im Prinzip, daß man der Stabilisierung durch die neueren Ereignisse beträchtlich nähergekommen ist. Inzwischen hat der gewesene französische Finanzminister Caillaux die wenigen Tage seiner Amtszeit dazu benützt, eine Währungsverständigung anzukündigen. Auf französischer Seite dauert die Bereitschaft für eine Währungsverständigung übrigens auch heute fort. Wie zum Beispiel aus einem Leitartikel des englischen „Economist“ vom 18. Mai hervorging, möchte man in England eine Rückkehr zur Goldwährung aber nur unter der Voraussetzung vollziehen, daß in gemeinsamer Verabredung die großen Staaten ihre Währungsparitäten so festlegen, daß tatsächlich stabile

Verhältnisse gesichert sind. Mit anderen Worten: man möchte in England davor sicher sein, daß nach einer Stabilisierung andere Staaten durch Devaluationsmaßnahmen den Erfolg der Pfundabwertung beeinträchtigen. Zwischen Pfund und den Golddevisen hat sich eine beträchtliche Spanne ergeben. Englische Beobachter neigen daher immer mehr zu der Ansicht — wie der „Economist“ am 18. Mai schreibt —, „daß eine bloße Stabilisierung der Währungen auf dem gegenwärtigen Stande nur geringe Vorteile für die Goldblockländer einbringen würde und daß eine Abwertung des französischen und schweizerischen Franken und des holländischen Gulden notwendig sein wird, damit die inneren Spannungen dieser Länder behoben werden können oder ihr äußeres Ungleichgewicht beseitigt werden kann“. In Frankreich ist man heute kaum geneigt, auf eine derartige Zumutung einzugehen, die übrigens vom Standpunkt Englands aus ein Opfer bedeutet, das im Interesse einer größeren Dauerhaftigkeit kommender währungspolitischer Vereinbarungen von England selbst vorgeschlagen wird. Es ergibt sich der eigenartige Fall, daß man in England bereit ist, auf einen Teil des Devaluationserfolges zu verzichten, um Währungspolitik auf weite Sicht zu treiben, daß man aber in Frankreich die Bedeutung dieses Opfers nicht verstehen will, weil die öffentliche Meinung einem derartigen Verständnis entgegensteht. So ist es auch zu erklären, daß der „Economist“ in seiner Ausgabe vom 8. Juni von dem Gedanken einer Währungskonferenz deutlich abrückt und zunächst lediglich durchblicken läßt, daß die britische Regierung bereit sei, an einer zwischenstaatlichen Regulierung der Währungskurse teilzunehmen, wenn von seiten Frankreichs eine solche Regulierung gewünscht wird. England hat kein Interesse an einer Verschärfung der Deflationspolitik der Goldblockländer, die auf den Stand der Weltwirtschaft sehr unangenehm zurückwirken würde; England hat auch kein Interesse an einer Zerstörung des Goldblocks und dem Ausbruch einer Währungs- und Systemkrise in Frankreich. Da aber auch eine Teildevaluierung des Franken vorderhand nicht in Frage kommt, bleiben die englischen Vorschläge unter Aufrechterhaltung der bereits geschilderten Grundsätze zunächst bei einer Empfehlung der Zusammenarbeit im Sinne einer Aufrechterhaltung der jetzigen Paritäten stehen.

Nordchina als „neutrale Zone“

Die japanische Militärregierung in Mukden ist mit den Ergebnissen der beschwichtigenden Chinapolitik der japanischen Zivilregierung nicht mehr zufriedenzustellen gewesen. Die Rechtfertigung dieser Ausgleichspolitik sollte darin liegen, daß bei den drohend anschwellenden handelspolitischen Sperrern gegen die Überseeausfuhr Japans alles vermieden werden sollte, was der sofortigen Wiederöffnung des ganzen Chinamarktes für eine Sturzflut japanischer Waren hinderlich werden könnte. Die statistisch nachgewiesene Ausfuhr Japans nach China ist jedoch nicht so sprunghaft angestiegen, daß die Bedenken der Kwantung-Armee gegen die zivile Politik überwunden werden konnten. Die Armeeleitung hat gewichtige Gründe, auf aktiveres Vorgehen zu drängen. Der politisch sozusagen leere Raum nördlich und nördöstlich von Tibet saugt die Vorpostenlinien der Großmächte an; man kann nicht umhin, die vorläufige Grenze zwischen der russischen und der japanischen Einflußsphäre durch das Gebiet der Mongolen und durch das Gebiet der mohammedanischen Tunganen bis an den Nordrand von Tibet abzustecken. Noch dringlicher ist aber die Überwindung der landwirtschaftlichen Depression in der Mandschurei; der einzig sichere Weg dazu ist, Nordchina zu einer gewaltigen

Konzentration auf die Baumwollkultur zu veranlassen und es so für seine Nahrungsversorgung auf die Überschüsse der Mandschurei zu verweisen.

Die Kwantung-Armee hat nun an China Forderungen gestellt, die im Wortlaut noch viel weniger bekanntgegeben werden als seiner Zeit das Tangku-Waffenstillstandsabkommen. Die Grundtendenz der Forderungen, die von der Nanking-Regierung wohl oder übel hingenommen werden mußten, ist indessen schon erkennbar. Peinlich wird der Eindruck vermieden, als sei eine Zerschlagung der Einheit Altchinas (südlich der Mauer) das Ziel. Es wird nur der chinesischen Zentralregierung jeder direkte Einfluß in dem Gebiet nördlich des 35. Breitengrades entzogen. Die Truppen der Zentralregierung müssen aus Nordchina fortverlegt werden; jegliche Organisationen der Kwomintang in Nordchina werden aufgelöst; soweit bisher die Zentralregierung über Beamtenernennungen im Norden zu bestimmen hatte, sind sie in Zukunft allein von den japanischen Wünschen abhängig. Nordchina gleitet in eine Lage, ähnlich der der Statthaltertschaft Ägypten-Sudan im Rahmen des osmanischen Kalifenreiches von 1882 („vorübergehende“ Besetzung des Nildeltas mit anschließender Beihilfe zur Niederwerfung der Mahdisten im Sudan) bis 1914 (Erklärung des britischen Protektorats über das Königreich Ägypten). Die Auswirkungen auf die Gebiete nördlich des 35. Breitenkreises sind dabei regional verschieden. In den nordchinesischen Provinzen Hopei, Schansi und Schantung (die zusammen eine Bevölkerung von 60 Millionen aufweisen) werden sämtliche Beamtenposten mit den japanfreundlichen Angehörigen des alten Anfu-Klubs besetzt, die man nicht als separatistisch bezeichnen kann, vielleicht aber als föderalistisch-monarchistisch. Japanische Marineeinheiten, die den nordchinesischen Häfen Besuche abstatten, und die starken japanischen Garnisonen in den Fremdenvierteln von Tientsin und Peking stellen hier die alleinige reale Macht dar. Die friedliche Durchdringung mit japanischen Spezialisten dürfte zuerst bei den Eisenbahnen von strategischer Bedeutung ansetzen, an erster Stelle also bei der Bahn Peking-Kalgan-Paotu. Der westlichen inneren Mongolei, die sich eben unter der Führung des Fürsten Te-Wang in einem diplomatischen Schaukelspiel zwischen China, Rußland und Japan die Autonomie errungen hatte, wird hier nach keine andere Wahl mehr bleiben, als ihre Ziele im Anschluß an Japan und an die mandschurische Ostmongolei weiter zu verfolgen. Bezüglich der Mohammedaner-Provinz Kansu (mit Ninghsia und Tsinghai) wird es sich für Japan bis auf weiteres nur darum handeln, den (bei aller Loyalität gegen Nanking) praktisch unabhängigen Status aufrechterhalten zu helfen und Einflußnahme einer dritten Macht auszuschließen.

Die der Außenwelt zuerst bemerkbare wirtschaftliche Folge der neuen Ordnung dürfte eine Expansion der Baumwollkultur in Nordchina sein, die binnen sehr wenigen Jahren die Handelsbeziehungen zwischen Japan und den Vereinigten Staaten wesentlich umgestalten muß.

Vorläufiger Abschluß der belgischen Sprachengesetzgebung

Die Jahre 1930 bis 1935 sind eine entscheidende Zeit für Belgien gewesen, da sie mit den Sprachengesetzen die Grundlage für eine organische innere Neugestaltung des Staates geschaffen haben. Seit Kriegsende stehen die Flamen, die der Zahl nach überwiegen, aber wie eine untergeordnete Minderheit einer alleseitigen Franzöisierung ausgesetzt waren, im Kampf um ihr kulturelles Eigenleben und um ihre holländische Sprache.

Dabei stellte sich sehr bald heraus, daß die flämischen Katholiken und die wallonischen Sozialisten wenigstens in einem Punkte übereinkamen: daß man nicht allgemein die Zweisprachigkeit zum Prinzip erheben sollte, sondern in den Gebieten holländischer bzw. französischer Sprache jeweils die Einsprachigkeit; die Flamen fordern dies, weil sie das Französische nicht wollen, die Wallonen, weil sie das Holländische nicht können und durch das Erfordernis der Zweisprachigkeit überhaupt ausgeschaltet werden würden.

Nach einem Gesetz von 1928 sollte bis 1930 im Heer die Einsprachigkeit in den flämischen bzw. wallonischen Truppenteilen durchgeführt sein; nur in den höheren Offiziersrängen hat man sich um der Einheit der Kommandos willen für die Zweisprachigkeit entschieden. In Wirklichkeit hat es doch einige Jahre länger gedauert, bis die gemischtsprachigen Truppenkörper (bis zum Bataillon aufwärts) in der Mehrzahl zur Einsprachigkeit gelangt sind. Im Jahre 1930 begann mit der restlosen Flamisierung der Universität Gent die Durchsetzung der Autonomie im Bildungswesen. Im Jahre 1932 folgte das Sprachengesetz für die Volksschulen und höheren Schulen, das in Flandern und der Wallonei jeweils die eine Staatssprache zur alleinigen Unterrichtssprache und die andere zur Fremdsprache erklärt. Beide Parteien waren sich wieder darin einig, möglichst wenig Rücksicht auf die Minoritäten zu nehmen: die Flamen, um die Kinder der französisch gebildeten Schicht der Großbürger und Intellektuellen (außer in den größten Städten) in die flämische Schule zu bringen, die Wallonen in der Verteidigung gegen eine flämische bäuerliche Unterwanderung in den Südpunkten. Das Jahr 1932 brachte das Gesetz über die Einsprachigkeit in der Verwaltung; den Beamten steht ohne Verpflichtung zur Kenntnis der zweiten Staatssprache der Weg bis zu den höchsten Graden der Zentralbehörden offen. Die Ausführungsverordnung von Anfang 1933 bestimmt, daß in jedem Ministerialressort zwei gesonderte Beamtenrollen für die holländisch bzw. französisch Sprechenden zu führen sind und daß künftig sowohl bei der Neueinstellung wie bei der Beförderung von Beamten das Gleichgewicht der beiden Gruppen in allen Teilen der zentralen Verwaltung beachtet werden muß. Schließlich ist die Gleichberechtigung der holländischen Sprache dadurch vervollständigt worden, daß das vor einem Jahr von der Kammer beschlossene Gesetz über die Einsprachigkeit im Gerichtswesen endlich im April 1935 vom Senat doch fast unverändert und Anfang Juni von der Kammer endgültig verabschiedet worden ist. Nur Groß-Brüssel ist zweisprachig. Sonst richtet sich die Wahl der Sprache für jedes Gerichtsverfahren danach, ob der Beklagte (oder Angeklagte) aus einer flämischen oder einer wallonischen Gemeinde stammt; Härten werden durch Sonderbestimmungen bedacht.

Die Gleichberechtigung der Flamen ist gesetzlich garantiert; und das flämische Eigenbewußtsein ist so stark, daß es den Formeln den lebendigen Inhalt geben wird. Von den Rekruten des Jahres 1934 haben sich 22 238 für die holländische und 17 776 für die französische Sprache entschieden; 315 Rekruten wählten die deutsche Sprache. In Brüssel stehen immerhin 1869 holländisch Sprechende den 2773 französisch Sprechenden gegenüber. In den flämischen Provinzen aber haben nicht mehr als 1267 Rekruten die französische Sprache gewählt — eine Bestätigung für die Beobachtung, daß z. B. in Antwerpen der Gebrauch des Französischen in den Kreisen des Mittelstandes und der Arbeiterschaft rasch dahinschwindet. Die sprachliche Verselbständigung aber ist nur ein Anzeichen der kulturellen Emanzipation. Die geistige Scheidung der beiden Staats-

völker ist bereits vollständig. Es gibt zwei Pen-Klubs, und schon 1930 hat man zwei Ausstellungen in Antwerpen und Lüttich parallel laufen lassen, so wie im folgenden Jahre die großen Manifestationen der walonisch-brüsslerischen und der flämischen katholischen Jugend. Die französische Presse Brüssels und der Wallonei interessiert sich nicht für Flandern, um so mehr für Paris und Frankreich; ebenso kümmert sich die flämische Provinzpresse nicht um die Südpervenzen, wohl aber um Holland (und England), während sie Frankreich nur das äußerste Mißtrauen entgegenbringt. Und, wie es der flämische Katholik Sap seinerzeit in der Kammer ausdrückte: In Flandern wünscht der Fünfzigjährige nur Dezentralisation im belgischen Einheitsstaat, der Fünfunddreißiger fordere eine föderative Lösung, und der Fünfundzwanziger sei Separatist. Die Nationalisten wollen die Abgrenzung zweier, in Personalunion und Wirtschaftsunion stehenden Staaten in Belgien. Wie dem auch sei, die Woge französisch-weltbürgerlicher Urbanität ist auch auf dieser Linie zurückgeflutet, und die Auswirkungen dieser Tatsache sind noch nicht abzusehen.

Zur Neuregelung des Handels mit Polen.

Nachdem vor kurzem, wie wir berichteten, seitens der polnischen Wirtschaft ein Ausschuß zur Prüfung der Fragen des Handelsverkehrs mit Deutschland eingesetzt worden war, sollen nach Mitteilungen polnischer Wirtschaftskreise im allgemeinen keine Möglichkeiten gesehen werden, den Warenverkehr mit Deutschland durch einen Handelsvertrag zu regeln, der auf dem Prinzip der Meistbegünstigung beruht. Vielmehr wird vorgeschlagen, auf Grund der besonderen Verhältnisse des Warenverkehrs mit Deutschland ein *Sonderabkommen* zu schließen, das auf einer Erweiterung des im Oktober 1934 abgeschlossenen Kompensationsabkommens hinausläuft. Dieser Vorschlag ist zunächst insofern interessant, als damit gerade seitens der polnischen Wirtschaftskreise die Wirksamkeit des Kompensationsabkommens anerkannt wird, das bekanntlich kurz nach seinem Zustandekommen Gegenstand heftiger Angriffe war. Die Entwicklung der letzten Monate hat dann bewiesen, daß die deutschen Erzeugnisse trotz eines jahrelangen Wirtschaftskrieges nach einer verhältnismäßig kurzen Anlaufzeit sich in Polen wiederum einen Absatzmarkt gewinnen konnten.

So sehr man aber auch dieses Abkommen begrüßen kann, so wenig scheint es als der geeignete Weg, den Handelsverkehr zwischen den beiden Ländern vollauf zu regeln, wie dies etwa sich mit Hilfe eines Handelsvertrages erreichen ließe. Diese Überlegung scheint auch in einzelnen Kreisen der polnischen Wirtschaft gemacht zu werden. So wurde kürzlich in der Presse die Bedeutung des deutschen Marktes für die polnische Agrarerzeugung behandelt und gefolgert, daß bei einem Einfuhrüberschuß Deutschland in Höhe von ca. 2,5 Milliarden RM — nach Abzug der Einfuhr, die ausschließlich aus den südlichen Ländern erfolgen kann, in Höhe von 1 Milliarde RM — ein Betrag von 1,4 Milliarden RM für die sonstige Agrareinfuhr übrigbleibt und somit der deutsche Markt hinsichtlich der Aufnahmefähigkeit für polnische Agrarerzeugnisse nach England an zweiter Stelle steht. Deutscherseits kann man auf die Ergebnisse, die in der Ausfuhr nach Polen im ersten Vierteljahr 1935 erzielt wurden, hinweisen, die zeigen, daß von der Gesamteinfuhr einzelner Fertigwaren wie Maschinen, Instrumente, Chemikalien usw. etwa 40 % von Deutschland bezogen wurden.

15. Internationale Ostmesse in Lwów/Lemberg, Polen.

Die seit 1921 jährlich im Herbst stattfindende Ostmesse in Lwów hat sich im Laufe der Jahre zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor nicht nur Südostpolens, dessen wirtschaftliches Zentrum Lwów bildet, sondern ganz Polens herangebildet. Sie ist die ältere und größere der beiden internationalen Ausstellungsmessen Polens und infolge seiner vorzüglichen geographischen Lage nicht nur für Polen, sondern auch für dessen Nachbarländer von erstklassiger Bedeutung. An der Kreuzung wichtiger Handelswege, die von Nord nach Süd und von West nach Ost führen, liegend, stellt Lwów und seine Ostmesse einen geeigneten Umschlags- und Ausfallspunkt für den europäischen Handel nach Ost- und Südosteuropa sowie der Levante dar, der auch als solcher von den Kaufleuten der interessierten Länder entsprechend gewürdigt wird. Treffen sich dort doch Kaufleute von Nord- und Westeuropa mit denen Rumäniens, Ungarns, Bulgariens, Rußlands, der Türkei, Griechenlands, Palästinas, Syriens, Ägyptens usw. und ist die trotz der Weltwirtschaftskrise stetig wachsende Anzahl der Aussteller und Besucher der beste Beweis für die internationale Bedeutung dieser Messe. Die auf der letzten (14.) Ostmesse 1934 getätigten Schlüsse wurden auf 5 Mill. Zl berechnet, während die Zahl der Aussteller über 900 und die der Besucher etwa 150 000 betrug. Das nächst dem schönsten Teile der Stadt gelegene Messegelände umfaßt 21 000 qm und besitzt über 30 Ausstellungspavillons, die oft kaum hinreichen, um alle Ausstellungsobjekte unterzubringen.

Die Organisation der Ostmesse obliegt seit drei Jahren der Industrie- und Handelskammer in Lwów, welche es sich angelegen sein läßt, den Ausstellern und Besuchern die Anbindung von Geschäftsverbindungen möglichst zu erleichtern und ihnen hierbei in jeder Beziehung möglichst an die Hand zu gehen. Die Aussteller und Besucher der Ostmesse erhalten das polnische Einreisevisum gratis und genießen auf fast allen Bahnen, Schiffs- und Luftfahrtslinien Europas bedeutende Fahrpreisermäßigungen sowie verschiedene Ermäßigungen während des Aufenthaltes in Lwów. Während des 10jährigen sogenannten Zollkrieges zwischen Deutschland und Polen war der Anteil deutscher Firmen an der Ostmesse speziell in den letzten Jahren verhältnismäßig schwach; seit der Beendigung dieses Zustandes im März 1934 ist in Deutschland naturgemäß ein erhöhtes Interesse für den polnischen Markt wahrzunehmen, das sich bereits durch bedeutend stärkeren Anteil deutscher Firmen und Besucher, auch in geschlossenen Gruppen, an der letzten Ostmesse 1934 sehr kenntlich machte.

Größeres Interesse wurde bisher auf der Ostmesse vorwiegend folgenden deutschen Erzeugnissen entgegengebracht: Holz- und Metallbearbeitungsmaschinen, Werkzeuge jeder Art, Präzisionsinstrumente, Schlösser und Messerwaren, Beleuchtungskörper, Photo-, Radio- und elektrische Artikel und Zubehör, Uhren, Haushaltsartikel und Eisenwaren, Waagen, Kraftwagen und Kraftradbefuhr, Fahrräder, Pelzwaren, Sportartikel jeder Art, Leder, Spezialnähmaschinen, Rechenmaschinen, Büroartikel, Vervielfältigungsmaschinen, Reklame- und Propagandaartikel, Neuheiten, Galanterie- und Schmuckwaren und dergleichen. Es ist zu gewärtigen, daß die 15. Internationale Ostmesse (31. August bis 15. September 1935) den deutschen Exportfirmen günstige Absatzmöglichkeiten nicht nur in Polen selbst, sondern auch in Südosteuropa und dem Nahen Osten bieten werde.

LÄNDERBERICHTE

KONJUNKTUR DES AUSLANDES

Südosteuropa und Naher Osten

Die österreichische Regierung hat anlässlich der Ausgabe der „5½ prozentigen 25jährigen österreichischen Arbeitsanleihe 1935“ keinen vollen Erfolg erzielt. Vom Gesamtbetrag der Emission 175 Mill. S sind nur wenig über 140 Mill. S gezeichnet worden. Den Rest hat ein Bankenkonsortium zu übernehmen. Der Außenhandel entwickelt sich weiter in der Richtung eines Abbaues des Importüberschusses, aber es wird immer deutlicher, daß die devisenpolitischen und Außenhandelserfolge durch einen ungeheuren Druck auf den Lebensstandard erzielt werden. Es liegen einige Angaben über die Verbrauchsentwicklung vor. Der Bierverbrauch hatte im Mai 1935 einen Umfang von nur 60 % der Vorjahrsziffer. Fleischverbrauch, Zuckerverbrauch und ähnliche Indizes liefern bei Vergleichen über längere Zeiträume ein ähnliches Bild. Die Wirtschaftsbelebung vollzieht sich ganz einseitig im Bereich der Kapitalgüter und Ausfuhrindustrien.

Die ungarische Regierung hat ein Arbeitsprogramm für die Wirtschaftspolitik der kommenden vier Jahre entworfen. Die Durchführung des Programms begann mit der Errichtung eines besonderen Industrieministeriums. Ein großer Teil des Programms ist der Sanierung und Entwicklung der Landwirtschaft gewidmet. Weiter ist an die Rationalisierung der industriellen Erzeugung und an die Entwicklung industrieller Anlagen gedacht. Ferner soll eine Überprüfung der industriellen Schutzzölle stattfinden.

Die 3 prozentige Prämieninvestitionsanleihe des polnischen Staates hat Zeichnungen in Höhe von 262 Mill. Zloty eingebracht. Laut einer Verfügung des Finanzministeriums wird diese Anleihe in Höhe von 230 Mill. Zloty in Anspruch genommen; davon entfallen etwa 80 Mill. Zloty auf die Obligationen der Nationalanleihe und etwa 150 Mill. Zloty auf Barzeichnungen. Der Bargelderlös der Anleihe wird auf 152,3 Mill. Zloty veranschlagt. 50 Mill. Zloty hiervon werden für den Bau von Überlandstraßen verwendet, 32 Mill. Zloty für Schifffahrtswerte, Hafenanlagen und Elektrifizierungen, 25 Mill. Zloty für Wasserbauten. Die polnische Regierung hat inzwischen die Projekte für zwei große Talsperren am Dunajec fertiggestellt. Eine Verordnung des Ministerrates hat der Landwirtschaft neue bedeutende Zahlungserleichterungen gewährt.

Am 17. Juni wird in Bukarest der Wirtschaftsrat der Kleinen Entente zusammentreten. Das Programm ist nur in allgemeinen Wendungen bekannt. — Rumänien befindet sich im Zustande einer Revision seiner geldwirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande wie auch einer Neuregulierung des Außenhandels. Sämtliche Clearingverträge, ausgenommen das neue deutsch-rumänische Zahlungsabkommen, sind gekündigt worden. Auch das Zahlungsabkommen mit Großbritannien ist diesem Schicksal verfallen. Die Kontingentierung der Wareneinfuhr wird aufrechterhalten. Die Ablieferungspflicht für Exportdevisen wird verschärft.

Südslawien bereitet ebenfalls die Ausgabe einer Arbeitsbeschaffungsanleihe vor; der erste Abschnitt soll anscheinend Anfang Juli aufgelegt werden. Die südslawische Regierung ist entschlossen, namhafte Beiträge für öffentliche Arbeiten auszugeben.

Der türkische Wirtschaftsminister hat auf dem 4. Kongreß der Handels- und Gewerbekammern den

Außenhandel als „den Angelpunkt des wirtschaftlichen Aufstiegs“ bezeichnet und ganz durchgreifende Maßnahmen für Standardisierung und Typisierung der wichtigsten türkischen Ausfuhrprodukte in Aussicht gestellt. Dieser Auffassung von der Bedeutung des Außenhandels entspricht auch die rege Verhandlungstätigkeit auf dem Gebiet der Handelspolitik. Nachdem mit Abkommen vom 15. 4. 35 das Verhältnis der deutschen zur türkischen Ausfuhr ins andere Land auf 70 : 100 festgelegt worden war, hat nun am 4. 6. 35 der langerwartete Abschluß wenigstens eines Provisoriums mit Großbritannien stattgefunden. Mit Bulgarien und Polen sind Verhandlungen im Gange, mit Griechenland stehen sie bevor, das am 1. Juni abgelaufene Abkommen mit Frankreich ist um einen Monat verlängert, die französischen Unterhändler sind unterwegs, der Vertrag mit Rumänien ist gekündigt worden und soll durch einen neuen ersetzt werden.

In Syrien werden die Ernteaussichten außerordentlich günstig eingeschätzt; falls das Land von Heuschrecken verschont bleibt, kann es mit einer doppelt so großen Getreide- und Obsternte wie im vorigen Jahr rechnen, die den Inlandsbedarf weit übersteigen dürfte. Der freie Abfluß des Überschusses nach Palästina ist nun nach dem jüngsten Abkommen beschnitten, es sollen aber Verhandlungen mit dem Irak im Gange sein, die den Fortfall jeglicher Zollschränken zum Gegenstand haben; allerdings dürfte der Irak nur geringere Mengen Agrarprodukte (Weizen) aufnehmen können. Als Gegengewicht gegen die Ansiedlung von Assyriern nahe der Irak-Grenze und von Juden im Sandschak Alexandrette ist von den Arabern in Damaskus eine Bodengesellschaft ins Leben gerufen, die 30 000 Dunam Land in der Dreiländerecke Syrien-Palästina-Irak besiedeln will und diese Siedlung als ein arabisch-nationales Werk bei den Arabern der drei Länder propagiert.

Die irakische Regierung ist jetzt erst endgültig der Aufstandsbewegung am mittleren Euphrat Herr geworden, nicht ohne daß die Rebellen mit dem Durchstoßen der Deiche des hochwasserführenden Flusses der Landwirtschaft des Gebietes von Diwanjak schweren Schaden zugefügt haben. — Um dem Inlande billige Petroleumprodukte zukommen zu lassen, hat die Regierung sich jetzt zum Bau einer Ölraffinerie entschlossen, auf die sie ein Optionsrecht hatte. Bisher mußten Erdölprodukte aus Abadan oder Khanikin im Irak bezogen werden, wodurch sie im Irak sehr teuer wurden. Die British Oil Development Comp. scheint an einem Krisenpunkt angelangt zu sein. Zwar hat sie die Konzessionsgebühren in der beachtlichen Höhe von 0,25 Mill. £ bezahlt, indessen haben die zahlreichen Bohrungen bisher kein industriell brauchbares Ergebnis gezeitigt, so daß die Direktoren sich entschlossen haben, über die Frage der Einstellung der Bohrtätigkeit zu diskutieren.

Die diesjährige Pilgersaison brachte dem Hedschas auf dem Seewege 34 000 Pilger. Da weder die Hedschasbahn in Betrieb ist, noch die Autobusverbindung Irak-Mekka eine größere Anzahl Pilger hat befördern können, kann die Gesamtzahl der Pilger nur wenige tausend höher gewesen sein. Sie liegt zwar höher als zur Zeit der tiefsten Krise, ist aber von den 125 000, die in der Vorkrisenzeit nach den heiligen Stätten kamen, noch weit entfernt. Die neuen Landverkehrswege werden sich wahrscheinlich erst im nächsten Jahr voll auf den Pilgerbetrieb, der die wichtigste Einnahmequelle des Hedschas darstellt, auswirken.

ENGLAND

Rationalisierung und Konkurrenzfähigkeit der englischen Kohle

Die konjunkturelle Entwicklung des englischen Kohlenbergbaus im letzten Jahrzehnt ist — wie die Konjunktur der industriellen Aktivität in England überhaupt — durch ein hohes Maß von Stabilität ausgezeichnet. Diese Stabilität, d. h. zugleich die Behauptung eines verhältnismäßig hohen Produktionsniveaus selbst in den schlimmsten Krisenjahren, wie auch die konjunkturelle Eigenbewegung, die gegenüber der zyklischen Bewegung der Weltkohlenherzeugung nicht unbedeutende Abweichungen zeigt, weisen darauf hin, daß die Entwicklungsbedingungen der Kohlenförderung vorwiegend nationalwirtschaftlicher Natur sind:

Produktion und Ausfuhr von Kohle (absol. Ziffern in Mill. t)						
	1929	1930	1931	1932	1933	1934
England:						
Förderung	257,9	243,9	219,5	209,2	207,0	221,0
in % von 1929	100,0	92,7	85,2	81,1	80,3	85,7
Handelsausfuhr ¹⁾	64,4	58,4	45,9	41,9	42,1	42,6
Bunkerkohlen	16,4	15,6	14,6	14,2	13,5	13,5
Gesamt-Ausfuhr	80,8	74,0	60,5	56,1	55,6	56,1
in % von 1929	100,0	91,6	74,9	69,4	68,7	69,4
Eigenverbrauch	177,1	169,9	159,0	153,1	151,4	164,9
in % von 1929	100,0	95,9	89,8	86,5	85,5	93,0
Welt:						
Ges.-Kohlenförderung ²⁾	1266	1158	1016	903	943	1030
in % von 1929	100,0	91,5	80,3	71,4	74,5	81,5
Ges.-Kohlenförderung ohne engl. Eigenverbr.	1089	988	857	750	792	865
in % von 1929	100,0	90,8	78,8	68,9	72,8	79,5
Ölproduktion ³⁾	17,07	16,28	15,75	14,99	16,38	17,28
in % von 1929	100,0	90,5	92,4	87,9	96,0	100,6
England:						
Förderung in % der Weltförderung	20,4	21,0	21,6	23,2	21,9	21,4
Eigenverbrauch in % der Weltförderung	14,0	14,7	15,6	17,0	16,1	16,0

¹⁾ Einschl. Koks- und flüssiger Kohlenherzeugnisse. ²⁾ Länder mit 94,9 % der Weltkohlenförderung im Jahre 1933. ³⁾ Länder mit 99,5 % der Weltförderung im Jahre 1933.

Der von 1930 bis 1933 zu beobachtende Rückgang der Förderung — das Jahr 1929 (= 100) wies in England die höchste Erzeugungsziffer seit 1924 aus — war mit — 7,3, — 14,8, — 18,9 und — 19,7 wesentlich geringer als das Sinken der Weltproduktion (1932: — 28,6); dagegen begann die Welterzeugung schon 1933, die englische Produktion aber erst 1934 zu steigen. Daß dieses Zurückbleiben Englands eine Konsequenz des verhältnismäßig späten Eintretens in die industrielle Aufschwungsbewegung der Welt ist, erweist sich nicht nur darin, daß die Meßziffer des englischen Eigenverbrauchs 1933 noch fiel, sondern deutlicher vielleicht in dem Umstand, daß der Anteil von 17 % im Jahre 1932 auf 16,1 % im Jahre 1933 und weiter auf 16 % im letzten Jahre zurückging.

Nicht identisch mit dieser Entwicklung — die im Grunde nichts anderes ausprägt als die Tatsache und die Eigenart der autonomen industriellen Entwicklung Englands —, wohl aber geeignet sie zu verstärken und weiterzutreiben, ist die zunehmende Emanzipierung der Welt von der englischen Kohle, die schwindende Bereitwilligkeit, englische Kohle zu kaufen. Englands Kohlenausfuhr ging bis 1932 ungefähr ebensoviel zurück (— 30,6; 1929 = 100) wie die Förderung der Welt außer England (— 31,1); seither hat sich die englische Ausfuhrposition nicht gebessert, während die Weltförderung (ohne England) von 750 Mill. t auf 865 Mill. t oder um 15,5 % in den beiden letzten Jahren stieg. Ein Beweis dafür, daß sich der Verband der englischen mit der Weltkohlenwirtschaft seit dem Beginn des allge-

meinen Aufschwungs (1933) stark gelockert hat; wobei allerdings die Einschränkung zu machen ist, daß diese Lockerung es nicht vermocht hat, die Stetigkeit der industriellen Entwicklung Englands (Kohlenverbrauch 1934 gegen 1932 + 8,7 %) und des englischen Kohlenbergbaus (Förderung 1934 gegen 1932 + 5,6 %) zu unterbrechen. Vergewärtigt man sich die Bedeutung, die die Ausfuhr auch heute noch für die englische Kohlenwirtschaft besitzt, so ist einerseits die Lebenskraft, die sich in den Kohlenproduktions- und -verbrauchsfiguren ausprägt, um so höher zu veranschlagen; andererseits aber muß man annehmen, daß die Engländer ungeachtet des großen und konjunkturbeständigen industriellen Verbrauchsvermögens im Inland auch noch alles tun werden, die Emanzipierung des Auslands von der englischen Kohle zu durchbrechen.

Englische Kohlenausfuhr (in % der Kohlenproduktion)					
1929	1930	1931	1932	1933	1934
31,3	30,4	27,6	26,8	26,8	25,4

Die bisher genannten Ziffern zeigen zweierlei: einmal, daß die Rationalisierung des englischen Kohlenbergbaus, von der man als von der „zweiten Industrierevolution“ spricht, von der stetigen industriellen Aktivität Englands getragen wird; sodann, daß ihre Beschleunigung in den letzten Jahren notwendig wurde, um die durch völlig neue säkulare Wachstumstendenzen der nichtenglischen Kohlenwirtschaft bedrohte Erzeugung Englands zur höchsten Konkurrenzfähigkeit zu steigern. In der Tat, die Mechanisierung der Kohlenproduktion ist quantitativ und qualitativ von einer Art, daß man nicht verstehen könnte, wie sie ohne Not und ohne Vermögen —, ohne die ständig sich verjüngenden Reserven des Industriekapitals und ohne den Stachel des Ausfuhrzwanges hätte zustande kommen können.

Die Mechanisierung des englischen Kohlenbergbaus							
	1910	1919	1926	1929	1931	1933	1934
Bergwerke mit maschin. Förderung	432	729	898	881	846	809	.
Zahl der							
Diskus-	930	1 264	978	614	450	292	.
Stangen- } Abbau-	333	617	767	622	525	379	.
Ketten- } masch.	134	973	2 645	3 791	4 287	4 688	.
Stoß- u. a. }	562	1 628	2 122	2 334	2 109	1 790	.
elektr. getrieb. } Abbau-	873	950	3 114	3 787	4 026	4 211	4 451
Preßluft- „ } masch.	1 086	2 532	3 398	3 574	3 345	2 938	2 955
Ges'zahl d. Abbaumasch.	1 959	4 482	6 512	7 361	7 371	7 149	7 406
Kohlenförderung durch:							
Diskus-	11 671	5 457	6 822	4 352	2 785	.	.
Stangen- } Abbau-	4 574	3 804	6 385	4 683	3 599	.	.
Ketten- } masch.	7 673	16 036	52 080	62 047	76 838	.	.
Stoß- u. a. }	3 609	2 481	6 663	5 776	4 605	.	.
Gesamtffördg. durch Abbaumasch. in 1000 t	15 748	27 528	71 778	71 950	76 864	87 826	103 700 ¹⁾
„ „ „ in % der							
Gesamtffördg.	5,9	11,8	22,0	27,9	35,0	42,4	47,0
Zahl der mechan. Transportvorrichtungen	274	712	1 667	2 598	3 137	3 717	4 090
Abbaumenge je							
Diskus-	11 016	9 233	5 580	11 111	9 671	9 538	.
Stangen- } „ in t	9 745	7 414	4 959	10 265	8 930	9 495	.
Ketten- } „ „	9 340	7 886	6 063	13 738	14 473	16 390	.
Stoß- u. a. } „ „	2 376	2 217	1 169	2 855	2 739	2 572	.
je Abbaumasch. i. D'schn.	8 205	6 142	4 266	9 774	10 428	12 285	.

¹⁾ Geschätzt. ²⁾ 1912.

Die Mechanisierung des englischen Kohlenbergbaus hat vor dem Kriege nur sehr langsam Raum gewonnen. 1910 entfielen 5,9 % der gesamten Förderung, 1913 erst 7,9 % auf mechanisierte Betriebe. Die Fördermenge verdoppelte sich etwa bis 1919, dann wieder bis 1926 und zuletzt bis 1933. D. h. in Näherungswerten: 1910 wurde gut ein Zwanzigstel, 1934 beinahe die Hälfte der englischen Kohle mechanisch gefördert. Das Jahr 1926 teilt diese Entwicklung in zwei verschiedene Perioden. Bis 1926 einschließlich erfaßte die Mechanisierung zahlreiche „Kleinbetriebe“, die Maschinen mit ständig sinkender Einzelleistung aufstellten; seit 1926 findet

offenbar eine Ausdehnung der weniger leistungsfähigen Betriebe statt, von denen einige zur Wiederaufnahme des reinen Handbetriebs geschritten sind (insbesondere in S.-Wales), während die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der maschinellen Förderanlagen, d. h. praktisch die Zahl und das Leistungsvermögen der Ketten-schrämmaschinen, stark gestiegen ist. Diese Entwicklung fällt mit der Abkehr von der Preßluft-technik und der Zuwendung zur Elektrizitäts-anwendung zusammen, für die das Stichtag der Umkehr allerdings nicht 1926, sondern 1930 ist.

Im Gegensatz zur Mechanisierung der Förderanlagen hat die Aufstellung maschineller Transportvorrichtungen von jeher groß betrieblichen Charakter getragen:

Maschinelle Transportvorrichtungen in Kohlenbergwerken					
	Zahl der Bergwerke m. masch. Transport- anlagen	Zahl der maschin. Transport- anlagen	Maschinell transportierte Kohle		Jahres- leistung je Anlage in t
			in 1000 t	in % der Ge- samtförderg.	
1910.....			2 000	0,75	7 500
1920.....			7 500	1,36	9 000
1928.....	430	2856	27 976	11,78	12 700
1930.....	483	3747	42 495	17,42	14 200
1932.....	502	4120	52 666	25,23	16 150
1933.....	509	4756	62 156	30,01	16 700
1934 ¹⁾		5369	81 493	37,00	19 900

¹⁾ geschätzt.

Bei weitem nicht alle „mechanisierten“ Bergbaubetriebe sind auch zur Errichtung maschineller Transportanlagen geschritten. So besaßen im Jahre 1933 maschinelle Förderungs- und Transportvorrichtungen 809, maschinelle Transportanlagen nur 509 Bergwerke. Dagegen stieg die gesamte Transportleistung von 1920 bis 1928 auf das Neunfache, von 1928 bis 1934 auf mehr als das Dreifache, während die Einzelleistung zunächst auf durchschnittlich das 1,4fache, dann auf das 1,6fache gesteigert wurde. — Aber wie bei der Errichtung maschineller Förderanlagen, so scheint — allerdings weniger ausgeprägt — auch in der Mechanisierung des Transports neustens auch der Klein- und Mittelbetrieb in die Rationalisierungsbewegung eintreten zu wollen.

Über die Intensivierung der Förderung i. e. S. hinaus hat die Aufbereitung und die statistisch schwer erfassbare physikalische und chemische Weiterverarbeitung der Kohle zu wärmewirtschaftlich rationelleren Brennstoffen beträchtlich zur Intensivierung der englischen Kohlenwirtschaft beigetragen. Ein summarisches Beispiel für diesen Prozeß bietet die mechanische Reinigung der Kohle, die mit 66 Mill. t im Jahre 1933 — das sind 17 Mill. t oder 35 % mehr als 1927 — rund 37 % der gesamten Kohlen-erzeugung (gegen 20 % im Jahre 1927) erfaßt. Allerdings bestehen von Revier zu Revier recht große Unterschiede der dem Reinigungsprozeß unterworfenen anteilmäßigen Fördermengen; doch verbürgt das Tempo, in dem gerade die bisher zurückgebliebenen Reviere sich diesem Intensivierungsprozeß zuwenden, die Wahrscheinlichkeit eines schnell fortschreitenden Ausgleichs:

% - Anteil der mechanisch gereinigten Förderungs- menge an der gesamten Förderung					
Revier	1927	1933	Revier	1927	1933
Cumberland	38,8	67,0	S. Wales u. Mon .	13,4	30,2
S. Yorkshire	38,8	54,5	S. Wales und		
Schottland	34,4	47,2	Worcestershire ..	0,0	28,5
W. Yorkshire	29,1	44,8	N. Derbyshire	9,2	26,8
Kent	0,0	40,8	Bristol	15,3	26,7
N. Staffordshire ..	23,5	40,1	Warwickshire	3,7	16,7
Lancashire und			Leicestershire	0,0	12,7
Cheshire	19,2	36,0	Somerset	0,8	7,3
N. Wales	10,7	35,8	Forest of Dean ..	0,0	3,2
Durham	14,6	35,5	Shropshire	0,0	2,0
Nottinghamshire .	18,7	34,5	S. Derbyshire	1,2	1,3

Der Anteil der zur Reinigung gelangenden Fördermenge schwankte 1933 zwischen 1,3 % in Süd-Derbyshire und 67 % in Cumberland. Diese Differenzierung zugegeben, überwiegt bei der Durchsicht der Revier-tabelle doch nicht der Eindruck der verschiedenen Entwicklungshöhe, sondern der des schnellen Tempos, in dem die Aufbereitung der Kohle Raum gewinnt. In vielen Revieren hatte sich 1933 der Anteil der gereinigten Kohle gegen 1927 verdoppelt, in manchen erreichte er das Dreifache des Anteils von 1927, und in einigen wurde die mechanische Kohlenreinigung seit 1927 erst neu eingeführt.

Immerhin bietet die Verschiedenheit der technischen Entwicklungshöhe in den einzelnen Revieren auch heute noch ein ernstes Problem nicht nur der Bergwirtschaft, sondern der englischen Wirtschaft überhaupt; sie repräsentiert in der Tat den Kern des „depressed area“-Problems. Während sich — bei einem Rückgang der gesamten durchschnittlichen Beschäftigungsziffer von 803 200 Arbeitern im Jahre 1932 auf 772 600 bzw. 738 000 Arbeiter in den beiden letzten Jahren, und der Steigerung der Schichtleistung von 20 cwt auf 22,4 bzw. 22,9 cwt — ein Gesamtgewinn von 1,5 Mill. £ bzw. von 2,2 Mill. £ in den beiden Jahren 1932 und 1933 und (infolge der Umlagesenkung zum Miners' Welfare Fund auf ½ d pro Tonne) ein Gewinn von 4,1 Mill. £ im letzten Jahre ergab, konnten 1933 von den sechs großen Revieren nur drei, 1934 nur vier mit Gewinn arbeiten:

	1933			1934		
	Effekt.- Erlöse	Netto- Kosten	Gew.(+) Verl.(—)	Effekt.- Erlöse	Netto- Kosten	Gew.(+) Verl.(—)
Schottland	11 5 ⁹ / ₁₆	11 6	-0 0 ¹ / ₁₆	11 8 ⁹ / ₁₆	11 3	+0 5 ⁹ / ₁₆
Durham	12 3 ¹ / ₂	12 8	-0 4 ¹ / ₂	12 3 ¹ / ₂	12 6 ¹ / ₂	-0 3
S. Wales	15 3 ¹ / ₂	15 5	-0 1 ¹ / ₂	15 0	15 1 ¹ / ₂	-0 1 ¹ / ₂
Yorkshire	13 5 ¹ / ₂	12 8	+0 9 ¹ / ₂	13 2 ¹ / ₂	12 4	+0 10 ¹ / ₂
N. Derby u. Northsh.	13 4	12 4 ¹ / ₂	+0 11 ¹ / ₂	13 0 ¹ / ₂	12 0	+1 0 ¹ / ₂
Lancashire und Staffordshire	15 11 ⁹ / ₁₆	15 10 ¹ / ₁₆	+0 1 ⁹ / ₁₆	15 8 ¹ / ₂	15 3	+0 5 ¹ / ₂

1934 blieben Durham u. S. Wales, 1933 außerdem noch Schottland mit ihren Erlösen hinter den Kosten zurück. Daß in der Rentabilitätsgebarung der Defizitreviere nicht nur der Rückgang des gesamten englischen Exports zum Ausdruck kommt, sondern daß die „Depressed areas“ tatsächlich mit zu hohen Kosten in den meisten Betrieben arbeiten, kommt nicht nur in der absoluten Höhe der Nettokosten zum Ausdruck, sondern wird auch durch die Rentabilität der Großbetriebe jener Reviere illustriert, die — trotz der Ungunst etwa der Transportlage, der geologischen Förderbedingungen, der Stromkosten usw., die sie mit allen anderen Bergwerken des gleichen Reviers teilen — dank der Überlegenheit ihrer Organisation in der Lage waren, 1933 bzw. 1934 mit Gewinn zu arbeiten (in Schottland u. a. Arncliffe, Edinburg, Fife, Niddrie & Benhar, Wilsons & Clyde; in S. Wales Fernhille, Insoles, Ocean Coales & Wilsons, Powell Duffryn).

Während der „secular trend“ des englischen Kohlenbergbaus von innerwirtschaftlichen Wachstumsbedingungen getragen wird — ein Umstand übrigens, an dem die Devaluation ebenso wenig geändert hat wie am progressiven Schwinden der Exportaktivität Englands überhaupt —, bietet sich für die schnelle und nachhaltige Verbesserung der Lage in den depressed areas, nächst der Möglichkeit der überbetrieblichen Produktions- und Vertriebsorganisation¹⁾ nur noch die Chance der handelsvertraglich forcierten Exportbelebungen. In der Tat hat England seit Mitte 1933 eine Reihe von Handelsverträgen abge-

¹⁾ Hierüber folgt im nächsten Heft ein eigener Bericht. Schriftleitung.

schlossen, die den Partner verpflichten, einen Teil seines Kohlenbedarfs in England zu decken und zwar mit für die Laufzeit

Dänemark	20.	6. 1933	—	20.	6. 1936
Schweden	7.	7. 1933	—	7.	7. 1936
Norwegen	7.	7. 1933	—	7.	7. 1936
Finnland	23.	11. 1933	—	23.	11. 1936
Island	28.	6. 1933	—	28.	6. 1936
Lettland	12.	10. 1934	—	31.	12. 1936
Estland	8.	9. 1934	—	31.	12. 1936
Litauen	12.	8. 1934	—	31.	12. 1936
Argentinien	7.	11. 1933	—	7.	11. 1936

Die Erfolge dieser Vertragsapparatur, die übrigens vorwiegend Länder des Sterlingblocks in die handelspolitische Aktivierung des Exports einbezieht, waren zwar nicht groß, doch mit einem Gewinn von 4,64 Mill. t gegenüber 1931, d. s. + 16,8 % des englischen Gesamtkohlenexports von 1934 (bzw. mit einem Zuwachs um 3,90 Mill. t gegenüber 1932) auch nicht gering einzuschätzen.

Kohlenausfuhr Englands nach den Handelsvertragsländern
1 = in % der gesamten Kohleneinfuhr des betr. Landes; 2 = in Mill. t

	Dänemark		Schweden		Norweg. ²⁾		Finnland		Island ²⁾		Lettland		Litauen		Estland		Argentinien	
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
1924	96	3,5	93	3,7	100	1,8	96	0,5	100	0,12	93	0,39	93	0,14	81	0,08	92	3,0
1931	44	1,6	24	1,1	39	0,7	29	0,3	56	0,05	1	0,01	3	0,01	38	0,03	90	2,3
1932	58	2,1	30	1,4	49	0,9	55	0,5	76	0,09	64	0,24	36	0,08	62	0,03	89	2,1
1933	77	2,8	43	2,0	54	1,0	52	0,5	79	0,13	76	0,33	72	0,16	71	0,03	87	1,9
1934	81	3,1	50	2,7	76	1,4	79	0,8	77	0,11	87	0,41	83	0,19	64	0,03	83	2,0

¹⁾ Vorläufige Daten. ²⁾ Gesamtimport ohne Import aus Spitzbergen.
³⁾ „Gesamtimport“ = Import aus England und Polen.

Am stärksten waren die Rückwirkungen der englischen Ausfuhrpolitik auf die Häfen der Nordostküste; absolut geringer, aber gewiß von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Aktivierung des produzierenden Hinterlandes, waren sie in Schottland. Auch die Humberhäfen, deren Bedeutung im letzten Jahrzehnt von Jahr zu Jahr sank, partizipieren an den wohl-tätigen Wirkungen der Vertragsschlüsse, während Süd-Wales fast leer ausging:

ab:	Nordost-küste	Humber	Süd-Wales	Schott-land
Export nach den Vertrags-ländern 1932	2611	1081	1684	1660
Wachstum des Exports nach den Vertragsländern 1934 geg. 1932	1736	442	138	1188

F. W. Timm

SÜDSLAWIEN

Die südslawische Handelsflotte als Konkurrent auf dem Weltmeer

Wenig beachtet von der Öffentlichkeit, hat sich in Südslawien in den letzten Jahren eine Entwicklung vollzogen, die dieses Land in die Reihe der wichtigeren Schifffahrtsnationen einreihet. Vor dem Kriege hatten im Mittelmeer vor allem der Österreichische Lloyd und andere unter österreichisch-ungarischer Flagge segelnde Reedereien eine Rolle gespielt; nach dem Kriege schien Italien, das mit Triest auch die meisten österreichischen Dampfer an sich brachte, Erbe der österreichischen Pionierarbeit zu werden. Seitdem aber in der südslawischen Öffentlichkeit das Interesse für die Küste, das Meer und die Schifffahrt um sich gegriffen hat — die unfreundliche Haltung der Italiener hat dazu nicht wenig beigetragen —, ist auch bei der Belgrader Regierung selbst allmählich die Erkenntnis von der Wichtigkeit der Handelsflotte und ihrer Arbeit an fremden Küsten zur Geltung gekommen.

Nach den letzten vollständigen Daten wuchs die südslawische Handelsflotte von 102 000 BRT (1921) auf 375 649 BRT; sie bestand jetzt aus 188 Dampfern, mit 573 189 tons Ladefähigkeit und 28 187 Fahrgastplätzen. Das bedeutet seit Kriegsende fast eine Vervielfachung der südslawischen Tonnage.

Die Konkurrenzfähigkeit der südslawischen Flotte beruht auf der Tatsache, daß ihre Schiffe fast sämtlich aus zweiter Hand gekauft sind. Dadurch sind die Anschaffungskosten natürlich ganz erheblich geringer als bei Reedereien anderer Länder, die ihre Schiffe von Werften neu bauen lassen. Es waren von 182 Dampfern 92 mit 312 792 BRT englischer Herkunft, 20 mit 27 074 BRT deutscher Herkunft und 70 Dampfer mit 14 634 BRT italienischer Herkunft. Von den 186 Dampfern stammen nur 24 aus den Baujahren 1919 bis 1932, während 114 aus den Jahren 1900 bis 1918 und 48 sogar aus den Jahren vor 1900 herrühren. 76 Dampfer waren in der großen Fahrt, 18 in der großen Küstenfahrt und 92 in der kleinen Küstenfahrt beschäftigt.

Die große Küstenfahrt umfaßt gemäß den gesetzlichen südslawischen Bestimmungen das ganze Mittelmeer, das Schwarze und das Rote Meer, die kleine Küstenfahrt das Adriatische und Jonische Meer bis Athen. Für diese und die Großschifffahrt sind insgesamt 78 Dampfer mit 313 773 BRT zugelassen oder 83,5 % der gesamten Tonnage. Die restlichen 16,5 % mit 61 876 BRT umfassen die bekannten, auch vom internationalen Reisepublikum geschätzten, Adria-Bäderdampfer, die, da sie längs der 700 km langen südslawischen Küste die Eisenbahn ersetzen müssen, ausnahmslos für Fracht-, Post- und Fahrgastverkehr eingerichtet sind. Von den 65 regelmäßigen Linien in der Adria unterstützt der Staat 61 Linien. Alle diese Linien sind entweder Schnellverkehrs- oder gemischte Fracht- und Fahrgastlinien. Außerhalb der Adria bestanden acht regelmäßige Linien, und zwar vier unterstützte und vier nicht unterstützte, die sämtlich reine Frachtdampferlinien sind. Die unterstützten Linien waren:

1. Adria—Marseille—Spanien;
2. Adria—Mittelmeerhäfen—Marokko—Kanar. Inseln;
3. Adria—Mittelmeerhäfen—Spanien—Marokko;
4. Adria—Argentinien.

Die nicht unterstützten Linien waren solche im östlichen Mittelmeer. Es kann keinen Zweifel darüber geben, daß diese acht Linien mit insgesamt neun Abfahrten im Monat, die sämtlich auch Triest berühren und in den Reiserouten sorgfältig aufeinander abgestimmt sind, in ihrer wirtschaftlichen Wirkung bis weit nach Mitteleuropa spürbar sind, denn sie sind ein Partner in dem Kampf zwischen Triest einerseits, Hamburg, Bremen, Stettin, Antwerpen, Rotterdam andererseits um die aus Mitteleuropa stammenden oder dorthin bestimmten Frachtgutmenen. Seit einigen Monaten hat außerdem Suschak in diesen Kampf eingegriffen durch die Errichtung eines Zollagerhauses, und es wird weiter Propaganda für einen Freihafen in Suschak gemacht. Entgegengewirkt kann dem von nord-europäischer Seite nur durch den beschleunigten Ausbau des Rheines, des Wasserweges zur Donau, der Elbe und der Oder werden, um die nordeuropäischen Häfen in den Genuß der billigen Binnenwasserfrachten zu setzen.

Aus den Standortlisten der südslawischen Trampschifffahrt, die den allergrößten Anteil des südslawischen Überseeverkehrs ausmacht, geht hervor, daß heute südslawische Schiffe in der ganzen Welt arbeiten, und zwar bevorzugt an den Frachtmärkten in Südamerika und Asien, aber auch in der Nordsee, in Nordamerika und Australien.

Die Hauptrolle spielen in der südslawischen Großschifffahrt fünf Reedereien, und zwar:

- 1. Jugoslavenski Lloyd AG.-Split mit 28 Dampfern und 141 585 BRT.
- 2. Dubrovacka Parobrodka Plovidba AG.-Dubrovnik..... " 25 " " 52 928 "
- 3. Brodarsko AG. „Oceania“-Suschak... " 8 " " 22 041 "
- 4. Parobrodarska AG. „Progres“-Suschak " 6 " " 22 061 "
- 5. Prekomorska Plovidba AG.-Suschak.. " 4 " " 19 618 "

Diese fünf Reedereien besitzen also rund 80 % der südslawischen Großschiffahrtstonnage. Von den 28 Dampfern des Jugosl. Lloyd sind 26 Dampfer mit 131 112 BRT für die Großschiffahrt, während ihr 10 382 BRT großer Luxusdampfer „Kraljica (Königin) Marija“ ausschließlich Rundreisefahrten im Mittelmeer macht mit sehr gutem finanziellem Erfolg. Im Februar 1935 hat der Lloyd außerdem in London noch einen 14 350 BRT großen Luxusdampfer („Princesa Olga“) für den Verkehr von Triest nach der Levante gekauft. Auch dieser Dampfer wird wohl zu Rundreisefahrten im Mittelmeer angesetzt werden. Von den 25 Dampfern der Dubrovniker Dampfschiffahrts A.-G. arbeiten elf Dampfer in der Großschiffahrt mit 45 999 BRT.

Die „Oceania“ hat seit April 1935 durch Ankauf zweier Frachtdampfer von je 3500 BRT vom Jugosl. Lloyd auch eine neue Linie von Suschak nach London, Antwerpen und Hamburg eingerichtet, die monatlich einmal bedient wird. Auch diese Linie wird, wie die drei anderen Linien der „Oceania“ (nach Spanien, den Kanarischen Inseln und Marokko) regierungsseitig unterstützt werden; denn es ist anzunehmen, daß diese Aktion mit den Bemühungen der südslawischen Regierung um eine Ausfuhrsteigerung nach Nordeuropa in Verbindung steht. Daß der Jugosl. Lloyd dafür in London den Luxusdampfer erwerben konnte, ist das Ergebnis einer sorgfältig durchgeführten Überlegung gewesen, derart, daß man den Levanteverkehr und den Mittelmeer-Rundreiseverkehr als aussichtsreich ansieht, in die sich einzuschalten der Lloyd durch die Abstoßung zweier Frachtdampfer an die rührige Oceania-Reederei befähigt wurde. Die Beziehungen des gegenwärtigen südslawischen Finanzministers Stojadinovitch zur „Oceania“, deren Aufsichtsrat er bisher angehörte, dürften dabei eine die Transaktion erleichternde Rolle gespielt haben. Die gleichfalls vom Staat unterstützte Linie nach Argentinien wird mit monatlicher Abfahrt vom Jugosl. Lloyd betrieben und gründet sich auf das Bestreben, die dauernde direkte Fühlung mit den zahlreichen südslawischen Auswanderern in Südamerika, die dort teilweise zu sehr großem Wohlstand und wirtschaftlichem Einfluß gelangt sind, aufrechtzuerhalten. Zweifellos wirft diese Linie, die außerdem Spanien berührt, einen Gewinn ab.

Welche Bedeutung aber die Seeschifffahrt für die gesamte südslawische Wirtschaft hat, wird klar bei der Feststellung, daß im Jahre 1934 von der Gesamtausfuhr von 3,58 Mill. t dem Gewichte nach 54 % über die Seehäfen exportiert wurden und nur 18,7 % über die Donau und 27,3 % mit der Eisenbahn. Im Jahre 1927 dagegen wurden noch 61,1 % mit der Eisenbahn ausgeführt. Bei der Einfuhr liegen die Dinge ähnlich: die Einfuhr von 875 000 t ging zu 47 % über die Seehäfen, zu 22,8 % über die Donau und zu 30,2 % über die Eisenbahn. Wie sich der Auslands Güterverkehr der vier wichtigsten Häfen dabei entwickelt hat, geht aus folgender Aufstellung hervor:

Auslandsgüterverkehr in südslawischen Häfen (in 1000 t)						
	1933		1932		1931	
	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
Gesamtverkehr.....	363,9	1275,8	331,7	1173,1	479,8	1493,2
Dubrovnik.....	120,9	121,7	105,7	98,4	139,8	131,7
Split.....	97,5	535,1	101,2	550,8	141,7	731,8
Suschak.....	140,6	332,7	89,2	255,1	145,8	335,5
Schibenik.....	3,2	153,6	4,7	156,3	14,1	159,0

Beachtlich ist dabei, daß bei der Ausfuhr der Hafen Split absolut dominiert, während bei der Einfuhr die drei Häfen Split, Suschak und Dubrovnik nahezu gleichstehen. Im wesentlichen kommt das daher, daß sich in Split die mengenmäßig sehr stark ins Gewicht fallende Holz-, Zement- und Bauxitausfuhr konzentriert, während der Einfuhrbedarf über die Küste gleichmäßig verteilt ist. Sollte, wie es scheint, die Bocche di Cattaro (Kotor) in absehbarer Zeit eine unmittelbare Verbindung mit dem Hinterland bekommen, so ist zu erwarten, daß auch sie einen bedeutenden Ausfuhrverkehr bekommt, in Konkurrenz mit Saloniki. Die südslawische Freihafenzone in Saloniki wies 1934 einen Ausfuhrverkehr von 175 185 t, einen Einfuhrverkehr von 17 312 t auf.

Der gesamte Schiffsverkehr in den südslawischen Häfen stieg von 50 370 abgefahrenen Schiffen mit 7 043 470 BRT 1922 auf 101 135 Schiffe mit 16 678 431 BRT 1931. In den folgenden Jahren ist der Verkehr durch das rückläufige Güterangebot etwas zurückgedrängt worden.

Eingehender Schiffsverkehr Südslawien* nach Flaggen						
Flaggen	1933		1932		1930	
	Zahl	1000 NRT	Zahl	1000 NRT	Zahl	1000 NRT
Gesamtverkehr ..	91 958	16 390,8	91 495	15 483,0	96 533	14 979,1
davon:						
Südslawisch . . .	85 889	12 779,0	85 559	12 357,3	89 110	11 542,6
Britisch	150	339,0	133	422,1	115	365,7
Griechisch	99	154,1	78	67,9	88	71,7
Holländisch . . .	30	43,1	23	33,9	39	76,8
Italienisch	5 420	2 913,1	5 342	2 815,9	6 733	2 712,2
Deutsch	29	66,4	23	65,2	54	92,7
Norwegisch	7	8,1	6	14,5	4	6,3

Herkunfts- und Bestimmungsländer des Schiffsverkehrs Südslawiens				
(in 1000 NRT.)	1933		1932	
	Eingehend	Ausgehend	Eingehend	Ausgehend
Gesamtverkehr.....	16 391	16 440	15 483	15 789
dav.: Küstenverkehr..	12 498	11 944	12 048	10 913
England.....	284	189	287	263
Frankreich.....	41	61	6	17
Griechenland ..	520	577	578	698
Italien.....	2 414	2 482	2 460	2 743
Ver. Staaten...	272	118	233	36
Spanien.....	65	125	26	101
Türkei.....	52	95	35	58

Aus der Verteilung des Güterverkehrs auf die beteiligten Flaggen geht die beachtliche Tatsache hervor, daß die nordeuropäischen Flaggen im wesentlichen bei der Einfuhr nach Südslawien beansprucht werden, während der eigentliche Konkurrent der südslawischen Flagge selbst bei der Ausfuhr die italienische ist, die stets mehr Ladung befördert, als es dem Güteraustausch zwischen südslawischen Häfen und Italien entsprechen würde. Der starke Seeverkehr namentlich bei der Ausfuhr Südslawiens nach Französisch-Nordafrika, Frankreich, England, Spanien, Syrien, den Kanar. Inseln, Holland wird in der Hauptsache auf südslawischen und italienischen Schiffen bewerkstelligt. Man scheint jetzt diesen Verkehr auch nach der Nord- und Ostsee für so rentabel zu halten, daß die „Oceania“ sich zu der vorher erwähnten Errichtung der regelmäßigen monatlichen Linie entschlossen hat. Zu dieser Annahme besteht zweifellos einige Berechtigung und es heißt, daß

Anteile der Flaggen am seewärtigen Güterverkehr Südslawiens (in 1000 t)						
	1933		1932		1930	
	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.	Einf.	Ausf.
Gesamtverkehr:	363,9	1275,8	331,7	1173,1	526,0	1788,1
davon mit jugoslawischen Schiffen	125,8	380,6	134,6	400,3	241,8	464,1
italienischen "	73,3	759,6	52,7	651,0	107,6	1116,9
griechischen "	112,0	74,0	48,6	46,6	56,0	86,8
britischen "	12,8	37,7	44,7	23,8	10,8	28,8
norwegischen "	9,6	5,2	18,1	—	2,0	—
deutschen "	7,1	5,3	14,3	14,2	59,0	14,0
holländischen "	2,6	3,2	10,8	10,3	39,8	4,8

diese Linie sich in den Südfrüchtetransport vom Mittelmeer, besonders von Spanien nach Nordeuropa, einschalten will und darüber in Verhandlung mit spanischen Verladern steht, andererseits ist die Rede von ihrer östlichen Ausdehnung bis zu den rumänischen Schwarzmeerhäfen.

Im ganzen ist anzunehmen, daß die Mittelmeerschifffahrt in Zukunft durch die Renaissance des Mittelmeeres als wirtschaftlichem und politischem Kraftzentrum, die sich durch Aufbauarbeit in der Türkei, in Palästina, am Balkan, in Ägypten, in Nordafrika, in Italien am deutlichsten äußert, Nutzen ziehen wird. Die Entwicklung an der südslawischen Adriaküste hat heute den Zustand von vor 1914 weit hinter sich gelassen und ist auch im Begriff, die Krise von 1931/32 zu überwinden. Allerdings ist anzunehmen, daß der Fahrgastschnellverkehr im Mittelmeer immer stärker dem Flugzeug zufallen wird. Blühen wird aber die Frachtschifffahrt und der Luxusdampfer-Rundreiseverkehr. Billige Anschaffungskosten der Schiffe und sehr niedrige Löhne für die Besatzungen sind die Grundlage, mit denen die südslawische Handelsflotte arbeiten und mit denen sie besonders in der durch internationale Abmachungen nicht gebundenen Trampschifffahrt erfolgreich konkurrieren kann, wozu die Dinardevalvierung noch das ihre beiträgt. Im übrigen gebieten die Transferschwierigkeiten vieler Länder, mit denen Südslawien Handel treibt, geradezu die Verfrachtung auf südslawischen Schiffen. Südslawische Ausfuhrüter zum Beispiel, die auf südslawischen Schiffen cif Hamburg verladen werden, lassen sich über Clearing erheblich leichter verrechnen, als wenn eine italienische oder englische Reederei als Transportträger dazwischengeschaltet ist. Umgekehrt hat natürlich der deutsche Dampfer bei der Verladung deutscher Ausfuhrüter nach Südslawien denselben Vorteil, da der Empfänger, je schwieriger die Verrechnungsmethoden werden, um so mehr Wert auf eine Abrechnung ohne Nebenkosten legt, d. h. er verlangt cif-Lieferung und Zahlungspflicht auf ein einziges Verrechnungskonto für eine einzige fremde Währung.

Technisch steht die südslawische Flotte, basierend auf einer alten Seefahrertradition, auf hoher Stufe, ihre Zuverlässigkeit und Gepflegtheit wird gelobt, wozu die seit einiger Zeit geschaffenen Reparaturmöglichkeiten an der südslawischen Küste auf der Yarrow-Werft in Kraljevica (Porto Ré) bei Suschak und der Werft „Split“ in Split — jene mit englischem, diese mit französischem Kapital betrieben — beiträgt. Auch die Marinewerft in der Bocche di Cattaro führt Reparaturarbeiten aus.

H. E. Roos

LITAUEN

Wachsende wirtschaftliche Schwierigkeiten

Im Gegensatz zu den beiden anderen baltischen Staaten — Lettland und Estland —, deren Wirtschaft im letzten und laufenden Jahr unverkennbare Erholungsmerkmale aufweist, zeigt die wirtschaftliche Lage in Litauen eine offensichtliche Verschlechterung. Die Ernte war im Jahre 1934 günstig, ihr Überschuß ließ sich aber im Auslande nur zu Schleuderpreisen realisieren; noch schlimmer gestaltete sich der Absatz von Fleischprodukten, die teils wegen Sperrung des deutschen Marktes, teils wegen Einschränkung der englischen Importkontingente im Inland verbraucht werden mußten, wofür eine Zwangsregelung des Bezuges von Schweinen und Gänsen eingeführt wurde. Die Schlachtung von Rindvieh sank von 224 700 Stück im

Jahre 1933 auf 214 600 Stück in 1934 und die von Schweinen von 509 000 auf 417 600 Stück.

Ernteerträge Litauens (in 1000 t)					
	1934	1933		1934	1933
Roggen	668,8	573,9	Kartoffeln	2500,0	2000,0
Weizen	286,0	237,0	Zuckerrüben	92,0	52,0
Gerste	254,0	229,5	Leinsaat	25,0	21,0
Hafer	380,0	362,2			

NB. Mit der Errichtung einer zweiten Zuckerfabrik hat der Anbau von Zuckerrüben eine bedeutende Ausdehnung erfahren; gestiegen ist auch die geerntete Flachsmenge.

NB. Mit der Errichtung einer zweiten Zuckerfabrik hat der Anbau von Zuckerrüben eine bedeutende Ausdehnung erfahren; gestiegen ist auch die geerntete Flachsmenge.

Die Ausfuhr von Lebensmitteln sank im abgelaufenen Jahre auf 63 Mill. Lit von 86,8 Mill. im Vorjahr; dies fällt um so mehr ins Gewicht, als es die wichtigsten Ausfuhrprodukte des Landes (Fleisch, Butter, Eier) betrifft. Insgesamt hat sich das Volumen des Außenhandels in den letzten Jahren ständig verringert, wobei die Ausfuhr stärker abgenommen hat als die Einfuhr.

Außenhandel (in Mill. Lit)			
	Einfuhr	Ausfuhr	Bilanz
1934	138,69	147,24	+ 8,55
1933	142,17	160,22	+ 18,05
1932	166,95	189,12	+ 22,17

Die Hauptpartner im Außenhandel					
		Wert (in Mill. Lit)		Prozent-Anteil	
		Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr
Deutschland	{ 1934	39,4	31,8	28,4	21,6
	{ 1933	51,3	52,5	36,1	32,8
England	{ 1934	35,1	62,7	25,3	42,6
	{ 1933	24,3	71,5	17,1	44,7

Außenhandel nach Waren (in Mill. Lit)					
Einfuhr		1934	1933	Ausfuhr	
Lebensmittel		11,1	10,8	Lebendes Vieh	
Heringe		2,7	2,9	Pferde	
Zucker		2,8	1,0	Rinder	
Salz		1,7	2,0	Gänse	
Rohstoffe und Halbfabrikate		48,9	49,2	Schweine	
Kunddünger		5,7	6,4	Lebensmittel	
Tabak		3,1	2,5	Frisches Fleisch	
Eisen		7,4	7,2	Bacon	
Naphtha, Masut		1,5	1,6	Butter	
Petroleum		2,7	2,9	Käse	
Benzin		1,3	1,4	Eier	
Steinkohle		6,8	7,1	Rohstoffe und Halbfabrikate	
Koks		0,8	1,0	Flachs	
Zement		2,3	2,6	Hede	
Fertigfabrikate		78,0	81,4	Zellulose	
Farben		2,3	2,1	Holz	
Medikamente		1,6	2,5	Leinsaat	
Versch. Chemikalien		4,7	3,7	Kleesaat	
Garne		13,4	12,9	Häute und Felle	
Baumwollgewebe		9,4	10,8	Fertigfabrikate	
Gummiartikel		1,0	2,8	Sperrholz	
Papierwaren		2,2	2,9	Leder	
Maschinen		6,6	5,3	Holzdraht	
Instrum. u. Apparate		4,2	4,2		

Die Ausfuhr von Butter war mengenmäßig mit 9671 t etwas größer als 1933 (9580 t), doch nahm Deutschland, das bekanntlich die besten Preise zahlt, nur 172 (3016) t auf. Gänse fanden in Deutschland nur für 27 600 Lit Absatz gegen 2,18 Mill. 1933. Dafür kaufte Deutschland Käse für 2,29 (1,9) Mill. Lit und war hierin, ebenso wie im Vorjahre, fast Alleinbezieher. Die ausgeführte Baconmenge schrumpfte von 21 376 t im Jahre 1933 auf 12 675 t in 1934 zusammen.

Diese Verschlechterung der Verhältnisse in der Landwirtschaft und im Außenhandel hat sich auch auf die übrigen Wirtschaftszweige ungünstig ausgewirkt, und weiter auf die Kreditlage. Die Einlagen in den litauischen Banken sind 1934 um etwa 11 Mill. Lit zurückgegangen, die ausgereichten Kredite dagegen um 7 Mill. Lit gestiegen. Bei den Privatbanken sind zahlreiche Kredite eingefroren. Das führte teilweise zu Schwierigkeiten bei der Auszahlung von Einlagen, so daß die Lietuvos Bankas (Bank von Litauen) helfend

eingreifen mußte, was eine weitere Verschuldung der Privatbanken bei der Notenbank nach sich zog. In zahlreichen Fällen sahen sich die Banken genötigt, kurzfristige Kredite in langfristige umzuwandeln, während die eigenen Verpflichtungen die gleichen blieben oder sogar aus langfristigen in kurzfristige abgeändert wurden. Im Gegensatz zum Vorjahre hat ein erheblicher Devisenabfluß eingesetzt, dem nur eine geringe Zunahme des Goldbestandes entgegengestellt werden kann. Die Deckung des Lit ist zurückgegangen. Sie betrug zuzüglich des Notenumlaufs, der im letzten Jahre etwas gestiegen ist, Ende 1934 68,6 % gegen 76,8 % zum 31. Dezember 1933. Berücksichtigt man noch die fremden Girogelder und Depositen, so stellt sich die Deckung durch Gold und Devisen zum Jahresende nur auf 38 % (31. Dezember 1933 45 %).

Bilanz der Bank von Litauen (in Mill. Lit)					
Aktiva		31. Dezember 1934	1935	Passiva	
		1934	1935		
Goldbestand	52,12	51,99		Aktienkapital	12,00 12,00
Silbergeld	2,31	2,32		Reservekapital	2,23 2,13
Staatskassenscheine ..	1,12	1,19		Banknotenumlauf	88,24 87,63
Auslandsdevisen	8,38	15,34		Einlagen und Girokonten	68,50 60,80
Diskont u. Vorschüsse ..	101,01	83,79		Sonstige Passiva	5,64 4,64
Sonstige Aktiva	11,63	12,55			
Zusammen	176,62	167,21		Zusammen	176,62 167,21

Die staatliche Agrarbank hat bisher 25 085 landwirtschaftliche Betriebe mit einer Nutzfläche von 549 000 ha beliehen, und zwar hat sie 125 Mill. Lit oder rund 180 Lit je ha ausgereicht. Davon sind 107 Mill. Lit langfristig und 18 Mill. Lit kurzfristig. Trotz der im letzten Jahre erfolgten Herabsetzung des Zinsfußes kamen nur 52 % aller Schuldner ihren Zahlungsverpflichtungen nach.

Obwohl der Staatshaushalt nach den Feststellungen der Staatskontrolle sich 1934 mit einem Überschuß von 3,3 Mill. Lit realisierte (Einnahmen: 257,6 Mill., Ausgaben: 254,3 Mill.), sieht sich die Regierung veranlaßt, zu weitgehenden Sparmaßnahmen zu greifen. Unter anderem sind die Abzüge von den Beamtengehältern von bisher 5—20 % auf 7—31 % erhöht worden, um eine Ersparnis von rund 10 Mill. Lit zu bewirken. Für 1935 sind die Einnahmen auf 267,2 Mill. Lit veranschlagt, ebenso die Ausgaben. Davon entfallen auf die ordentlichen Einnahmen 225,8 Mill. Lit und die außerordentlichen 41,4 Mill. Lit (darunter 18 Mill. Lit aus einer inneren Anleihe). Die ordentlichen Ausgaben sind mit 206,9 Mill., die außerordentlichen mit 60,3 Mill. Lit errechnet, wobei das Budget des Kriegsministeriums von 51,3 auf 69,4 Mill. Lit heraufgesetzt worden ist.

Im Zusammenhang mit den wachsenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten hat sich die zur Zwangsbeitreibung gelangte Schuldsomme von 11,6 Mill. Lit (1933) auf 13,5 Mill. Lit im Jahre 1934 erhöht. Die Zwangsversteigerungen betrafen hauptsächlich Landwirte mit 7,7 Mill. Lit (1933 6,7), Fabrikanten mit 1,99 (1,43) Mill. und Kaufleute mit 1,85 (2,53) Mill. Lit. Die Industrie hat stellenweise (Kauener und Memeler Bezirk) etwas lebhafter gearbeitet als 1933, im allgemeinen sich aber wenig verändert. Bei fast konstant gebliebener Betriebszahl ist die Arbeiterzahl um rund 8,2 % gestiegen — 22 300 gegen 20 600. Die Produktion und der Verbrauch von akzisepflichtigen Erzeugnissen ist fast ausnahmslos gesunken, so bei Bier um 14 %, Zündhölzchen um 8 %, Zigarettenpapier um 24 %, Tabak um 9 %, Tee um 10 %, Branntwein um 10 % und Spiritus um 13 %. Nur die Obstweinproduktion hat sich behauptet.

Der Gründungshergang verlief langsamer als 1933. Es wurden 31 Betriebe mit einem Investitionskapital

von 1,1 Mill. Lit eröffnet gegen 43 mit rund 2 Mill. Lit im Jahre 1933. Noch 1932 handelte es sich um 116 Neugründungen mit 11 Mill. Lit. Hauptgründungen waren: 12 Mühlen mit 380 000 Lit, 3 Webereien mit 250 000 Lit, 3 Wollspinnereien mit 90 000 Lit, 1 Fischverarbeitungsfabrik mit 100 000 Lit, 1 Kürschnerei mit 100 000 Lit und 1 Metallfabrik mit 60 000 Lit.

Nach einer Ende März abgeschlossenen Vereinbarung wird Sowjetrußland durch den „Exportleß“ in diesem Jahre dem Memeler Holzsyndikat etwa 150 000 fm Holz im Wert von 2,5 Mill. Lit zur Verarbeitung liefern, wofür ein Preis von nur 2½ Pence je Kubikfuß garantiert wird.

Der Handelsvertrag mit England, vor etwa Jahresfrist (6. Juli 1934) abgeschlossen, bezweckte die Sicherung des Absatzes von landwirtschaftlichen Produkten (Speck, Schinken, Butter), wofür Litauen sich zum Bezüge von 178 000 t Kohle bzw. Deckung von 80 % des Jahresbedarfs und von 50 % der Koksverbrauchsmenge aus England verpflichtete. Außerdem wurden Sonderabmachungen über den Einkauf von Jute, Stahl, Superphosphat, Maschinen und Einrichtungen für die Holzindustrie, Zement, Zucker, Salpeter und Textilien in England getroffen. Schließlich räumen sich die Vertragsstaaten Zollvergünstigungen gegenseitig ein. Soweit sich übersehen läßt, war dieser Vertrag für Litauen bisher nicht vorteilhaft: die englischen, an Bedingungen geknüpften Zugeständnisse verlieren offensichtlich ihren Wert, da England die litauischen Einfuhrkontingente ständig kürzt (das Baconkontingent beispielsweise auf 54 373 dz für die ersten vier Monate des Jahres, von 111 896 dz im Vorjahr) und auf einem allmählichen Ausgleich seines Bilanzpassivums mit Litauen besteht und dies auch durchsetzt. — Der mit Lettland seit dem 21. Dezember 1933 bestehende (zweite) Handelsvertrag wurde von Lettland Ende 1934 gekündigt und am 10. April 1935 durch einen neuen, den lettischen Forderungen mehr Rechnung tragenden, ersetzt, wobei gleichzeitig ein auf völligen Ausgleich der Handelsbilanz abzielendes Clearingabkommen abgeschlossen wurde. — Was die Handelsbeziehungen mit Deutschland betrifft, so haben diese sich im letzten Jahre und darüber hinaus — hauptsächlich zum Schaden Litauens — erheblich verschlechtert. Die hierbei mitspielenden politischen Faktoren sind so schwerwiegender Natur, daß es Litauen nur bei grundlegender Revision seiner bisherigen Einstellung gelingen dürfte, in ein erträgliches Verhältnis zu Deutschland, von dem es wirtschaftlich so stark abhängig ist, zu gelangen.

K a u n a s, Anfang Juni 1935.

Edgar Taube

BURMA

Die Verfassungsfrage / Agrarprodukte / Erdöl / Außenhandel

Mit der in diesen Tagen vom englischen Parlament verabschiedeten Vorlage über die Verfassung für Britisch-Indien ist gleichzeitig auch über die Verfassung von Burma entschieden worden, für den Fall, daß diese heutige Provinz des Indischen Reiches die Trennung von Indien verlangen sollte. Welcher Meinung die Bevölkerung Burmas über diese lebenswichtige Frage aber tatsächlich ist, hat bis jetzt noch nicht einwandfrei festgestellt werden können. Eine im Jahre 1932 unter dem Schlagwort „Abtrennung oder nicht“ abgehaltene Abstimmung ergab nahezu 500 000 gegen 270 000 Stimmen für das Verbleiben bei Indien; die aus dieser Abstimmung hervorgegangene Gesetzgebende Versammlung lehnte gleichfalls die Scheidung von Indien und

Burma ab, indessen vornehmlich wegen der Verfassungsgrundsätze in einem selbständigen Burma, wie sie der englische Ministerpräsident bekanntgegeben hatte; andererseits konnte sie sich auch nicht entschließen, für dauernde Verbindung mit Indien zu optieren. Um den Sachverhalt endgültig zu klären, berief die Provinzregierung nun die Gesetzgebende Versammlung nochmals auf Mitte Februar ein. Hierbei wurden 47 Stimmen für die Trennung gegen 34 für das Verbleiben bei Indien abgegeben. Diese Entscheidung sieht zunächst eindeutig aus. Indessen stimmten diesmal im Gegensatz zu früher die von der Regierung ernannten 16 Vertreter mit, und zwar für die Trennung. Ohne sie hätten sich 37 Stimmen gegen und nur 31 Stimmen für die Loslösung von Indien ergeben. Wenn man die englische Zusicherung, daß „das Volk von Burma“ entscheiden solle, ernst nimmt, kann tatsächlich diese letzte Abstimmung nicht als Ausdruck des Volkswillens angesehen werden. Jedenfalls ist Burma überwiegend der Meinung, daß es als indische Provinz besser fahren werde und ein größeres Maß von Selbständigkeit genießen werde denn als britische Kronkolonie. Denn die ihm zugedachte Verfassung gibt ihm zwar ein Zweikammer-Parlament, doch würden im Oberhause die Hälfte der Mitglieder ernannt sein und die amtierenden Minister vom Gouverneur ernannt und abhängig, dem Parlament nur kollektiv verantwortlich sein. Eine für Burma sehr wichtige Frage, der Zuzug von indischen Arbeitern, gegen den sich die burmesische Bevölkerung mit allen Mitteln zu wehren sucht, soll durchaus nicht in deren Sinn gelöst werden, der Umfang der Zuwanderung vielmehr nur zwischen den Regierungen von Indien und Burma, d. h. den Gouverneuren, festgesetzt werden. Da aber Erdölindustrie, Bergbau und die an Umfang zunehmende Plantagenkultur, die fast durchweg mit englischem Kapital arbeiten, nicht gewillt sein werden, auf diese billigen Arbeitskräfte irgendwie zu verzichten, so wird eine Entlastung des Arbeitsmarktes zugunsten der Einheimischen nicht erwartet werden können. Da die englische Regierung Burma noch nicht die gleiche politische Entwicklungsstufe wie Britisch-Indien zuerkennt, kann man annehmen, daß sie an der Rechtmäßigkeit der Abstimmung vom 20. Februar festhalten und die Trennung von Indien durchführen wird. Ob das ohne innere Unruhen abgehen wird, ist mindestens zweifelhaft bei der leichten Erregbarkeit der Burmesen, wie sie sich in dem blutigen Aufstand von 1931 äußerte. Allerdings haben die Separatisten in England insofern Recht, als sie auf die außerordentlich starken völkischen Verschiedenheiten zwischen den der mongolisch-tibetischen Völkergruppe zugehörigen Burmesen und den Indern hinweisen; innerhalb der indischen Provinzen finden sich indessen kaum geringere Unterschiede. — Die Schan-Staaten und andere „ausgenommene Gebiete“ sollen im übrigen nicht unter der Regierung nach der neuen Verfassung stehen, sondern direkt als Gouverneurprovinzen verwaltet werden.

Die Handelsbeziehungen zwischen einem abgetrennten Burma und seinem wichtigsten Absatzgebiet Indien sollen zunächst auf die Dauer von fünf Jahren unverändert bleiben. In dieser Zeit soll eine Regelung stattfinden, die beiden Teilen gerecht wird und außerdem dem englischen Handel die gleiche Position sichert. Gegen die Diskriminierung englischer Staatsangehöriger im öffentlichen und wirtschaftlichen Leben Burmas sieht die Verfassung weitgehende Sicherungen vor.

Wie nötig besonders Burma den ungehinderten Handelsverkehr mit Indien braucht, zeigt die Ausfuhr seines wichtigsten Produktes Reis. Ohne den indischen Markt müßte es an Anbaubeschränkungen in größtem Umfang herangehen, mit der aber tiefstes Elend über die Agrarbevölkerung kommen müßte, die etwa 84 % der Ge-

samtbevölkerung ausmacht. Im letzten Jahr stand Burma mit 3,45 Mill. t Reisausfuhr an der Spitze der reisausführenden Länder. Von dieser Menge nahm Britisch-Indien 2,27 Mill. t auf, obwohl sich Südchina und Siam stark um den indischen Zuschußbedarf zu niedrigen Preisen bemühten und der burmesische Reis mit einem Ausfuhrzoll belastet ist, der auch nach den Ereignissen von 1931 aus finanzpolitischen Gründen nicht aufgegeben worden ist. Immerhin ist im letzten Jahr doch auch eine Besserung in der Preisentwicklung gegenüber 1933 zu verzeichnen, als in Rangoon durchschnittlich 160 Rp je 7500 lb notiert wurden. Besonders in der zweiten Hälfte 1934 setzte sich eine Besserung durch, die den Preis im September auf 223 Rp brachte. Bis Ende Dezember trat dann wieder eine rückläufige Entwicklung bis auf 160 Rp ein, die indessen von da an durch eine gleichmäßig steigende bis auf 240 Rp am 1. Mai 1935 abgelöst wurde. Wenn damit auch eine Anregung für die gesamte Wirtschaft gegeben ist, so kommt sie eben doch zunächst vor allem dem Handel zugute, da der Bauer nicht in der Lage ist, seine Vorräte durchzuhalten. Der Absatz nach fremden Ländern betrug nach obigen Ziffern 1,18 Mill. t gegenüber 1,64 Mill. t in 1933 und 1,88 Mill. t in 1932. Für diesen Rückgang sind in erster Linie der chinesische Einfuhrzoll und der japanische Einfuhr-Lizenzzwang verantwortlich; denn diese beiden Länder gehörten zu den Hauptabnehmern Burmas. Vielleicht ist aber auch die nicht sehr hohe Qualität des Burma-Reis schuld an der Bevorzugung anderer Provenienzen. Die Versuchsstationen der Regierung werden zur Behebung dieses Mangels durch Züchtung geeigneten Saatgutes jetzt stärker angespannt. Zunächst scheinen indessen die für die Bauern wenig günstigen Ernteerlöse der letzten Jahre auf eine Verminderung der Anbaufläche zu wirken, die 1933/34 noch 12,92 Mill. acre betragen hatte, 1934/35 aber auf 12,67 Mill. acre zurückgegangen ist; dementsprechend wird auch die Ernte nach der letzten amtlichen Schätzung von Ende Februar nur mit 4,53 Mill. t angesetzt gegenüber 5,31 Mill. t im vorhergehenden Wirtschaftsjahr.

Ebenfalls abgenommen hat die Baumwollfläche, wenn auch nur von 445 000 acres auf 438 000 acres in 1934/35. Ein Ernteertrag von 92 000 Ballen zu 400 lbs wird gegen einen vorjährigen von 102 000 Ballen erwartet. Der geringe Umfang der Industrialisierung des Landes ist schon daraus zu erkennen, daß im neuen Baumwolljahr vom 1. September 1934 bis Ende April 1935 bereits 62 000 Ballen ausgeführt worden sind (gleiche Vorjahrsperiode 59 000 Ballen). Der Inlandsverbrauch entsteht fast ausschließlich im Hausgewerbe, das in einigen Gegenden in hoher Blüte steht. Die Baumwollkultur scheint aber sehr entwicklungsfähig, insonderheit als Alternativkultur gegenüber dem Reisanbau; wie die Ausfuhrtafel zeigt, bildet die Baumwollausfuhr bereits den drittwichtigsten Posten unter den nach außerhalb Indiens verkauften Waren.

Bekanntlich legt die indische Regierung großen Wert auf die Autarkie in Zucker. Auch in Burma ist eine erhebliche Zunahme der Gewinnung von Zuckerrohr und der Anlagen für die Raffinade festzustellen. In 1933/34 hat die einzige bestehende Zuckerfabrik 5900 t Zucker erzeugt. In der Saison 1934/35 sind zwei weitere Fabriken hinzugekommen und es wurden 12 700 t Zucker erzeugt. Die Zuckereinfuhr ist zwar in den letzten Jahren in ständiger Abnahme begriffen, doch werden noch einige Jahre vergehen, bis dieser Einfuhrposten gestrichen werden kann.

Der für die Ölgewinnung zu Nahrungs- und Beleuchtungszwecken wichtige Sesamanbau hat zwar von 1,61 Mill. acres auf 1,41 Mill. acres in 1934/35 abgenommen, liegt aber immer noch um 7,9 % über dem Durchschnitt

der letzten 5 Jahre, die Ernte von 53 000 t um 2 % über diesem Vergleichsstand. Eine lebhafte Aufwärtsentwicklung macht sich in der Anlage von Kautschukpflanzungen bemerkbar, die sich in erheblich gestiegener Ausfuhr aus den allmählich zur Produktionsreife kommenden Neuanlagen ausdrückt. Diese Bewegung wird an Tempo gewinnen, sobald die Preisaussichten sich wesentlich bessern.

Die gesamtindische Erdölgewinnung, die fast ausschließlich auf Burma entfällt, betrug im letzten Jahre 1,243 Mill. t gegenüber 1,085 Mill. t in 1933. Am Erdölvorkommen scheint die Provinz außerordentlich reich zu sein, besonders in der Gebirgsgegend nahe der Yünnan-Grenze, in Ausbeutung durch die Burma Oil Comp. befinden sich indessen zunächst nur die Lager am Irawaddy im südlichen Ober-Burma, die bereits über eine Ölrohrleitung nach Rangoon verfügen. Das bisherige Hauptgebiet von Yenangyaung hat in letzter Zeit wohl an Ergiebigkeit eingebüßt, ebenso wie das von Yenangkyaat, und der Schwerpunkt der Förderung verschiebt sich allmählich nördlich nach Singu und Pakoku. Die Produktion wird restlos von Britisch-Indien aufgenommen, nur Paraffinwachs wird in solchen Mengen nach Übersee ausgeführt, daß es den zweitwichtigsten Ausfuhrposten bildet.

Außenhandel (in Lakhs Rp.)			
	1934	1933	1932
Einfuhr.....	960	847	1107
Ausfuhr.....	1567	1747	2197
Netto-Ausfuhr Edelmetalle.....	74	70	76

Einige Einfuhrwaren (in Mill. Rp.)				Einige Ausfuhrwaren (in Mill. Rp.)			
Ware	1934	1933	1932	Ware	1934	1933	1932
Kohlen und Koks	0,39	0,63	0,39	Reis u. Reismehl	64,62	93,11	141,93
Kohlenteerfarben	0,18	0,13	0,14	Häute und Felle	1,18	1,30	1,04
Masch. u. Anlag.	10,86	6,13	7,29	Kautschuk.....	2,55	0,74	0,80
Erze und Metalle	7,79	6,72	6,41	Baumwolle.....	9,69	7,09	5,11
Mineralöle.....	3,26	1,66	2,37	Tabak.....	0,22	0,23	0,41
Salz.....	0,91	0,96	1,39	Teakholz.....	7,96	4,75	4,24
Zucker.....	1,74	2,69	3,39	Paraffinwachs	16,02	19,15	14,07
Baumwollgarne	1,74	0,95	1,62	Gold.....	-	0,25	2,79
B'woll-Stückwar.	17,27	15,57	29,84	Silber.....	7,39	6,83	5,17
Seidenwaren.....	1,30	1,36	1,69				
Wollwaren.....	1,82	1,68	2,17				
Kunstseidengarne	0,13	0,17	0,28				
Stückware							
Kunstseide.....	0,23	1,00	1,61				
Automobile.....	1,08	1,01	0,62				

Der Außenhandel steht noch ganz im Zeichen der schlechten Reiserlöse. Die Zunahme der Einfuhr gegenüber dem letzten Jahre geht in der Hauptsache auf Konto des Postens Maschinen und Anlagen, den wohl vorwiegend die beiden großen englischen Gesellschaften Burmah Oil und Burmah Corporation (Zinn-, Wolfram- und Edelsteinbergbau) bestreiten. In geringem Umfang macht sich indessen auch bereits ein größerer Einfuhrbedarf für den Konsum der Eingeborenen bemerkbar. Die Goldausfuhr hat ganz aufgehört, dafür die Silberausfuhr aus den bekannten Gründen eine geringe Zunahme erfahren.

G. Fürbringer

AUSLANDSNOTIZEN

POLEN: Errichtung eigener Docks

Nachdem vor kurzem zur Intensivierung des Flugwesens der Ausbau einer polnischen Flugzeugindustrie in Angriff genommen und zu diesem Zwecke der mit dem Bau von Motoren befaßte Teil der Skoda-Werke vom Staate erworben worden ist, ist jetzt ein neuer Schritt in der Richtung einer weiteren Verselbständigung unternommen worden. Einem neuen Beschluß zufolge sollen in Gdingen mehrere Docks errichtet werden. Schon seit einiger Zeit sind seitens der staatlichen Stellen Verhandlungen mit größeren Industriegruppen zu diesem

Zwecke geführt worden, die indessen nicht zum gewünschten Ergebnis führten, weil, wie verlautet, die Industrie das Risiko der Errichtung eigener Werften nicht übernehmen zu können glaubte. Nunmehr hat sich die Leitung der polnischen Kriegsmarine zu diesem Schritt entschlossen. Die Arbeiten sind bereits begonnen worden und man glaubt, die Inbetriebnahme des ersten Docks, das Kriegsschiffe bis 1500 t aufnehmen soll, im nächsten Jahre ermöglichen zu können. Außerdem sollen noch vier bis fünf Docks von verschiedenen Dimensionen erstehen, Trocken- und Schwimmdocks mit den hierzu erforderlichen Einrichtungen, die auch größere Handels- und Kriegsschiffe aufnehmen können. Die Bestandteile soll zum wesentlichen Teile die polnische Industrie liefern, so daß die Aufgabe vorerst in der Hauptsache sich in einer Zusammensetzung gelieferter Fertigteile erschöpfen wird. Damit wird die heimische Industrie neue und weitere Arbeitsmöglichkeiten erhalten. Ein Teilbetrag der vor kurzem aufgelegten Investitionsanleihe von 260 Millionen Zloty wird bereits zu diesen Arbeiten zur Verfügung gestellt werden. Es handelt sich hierbei, wie zu bedenken ist, um ein Gebiet, bei dem die Abhängigkeit Polens vom Auslande sich ganz besonders stark ausgewirkt hat. Polen mußte sowohl seine Kriegsschiffe als auch seine Handelsschiffe im Auslande in Auftrag geben. Bekanntlich hat Italien im Vorjahr zwei große Handelsschiffe gegen Kohle geliefert. Das Streben nach einer Erweiterung seiner Flotte stößt sich jetzt u. a. zunehmend auch an den handelspolitischen Hemmnissen. Nicht zuletzt darauf dürften vielleicht die jetzt eingeleiteten Arbeiten zurückzuführen sein.

INDOCHINA: Lösung der Reiskrise?

Der Reisesport Indochinas hat, überraschend für Kolonie und Mutterland — in den ersten Monaten dieses Jahres einen starken Aufschwung erfahren. Die Ausfuhr über Saigon betrug bis zum 30. April 810 000 t (gegen 499 000 t in der gleichen Zeit des Vorjahres), von denen 491 000 t nach China gingen, während dieser — für Indochina bedeutendste — Markt im ganzen letzten Jahr nur 436 000 t indochinesischen Reis aufnahm. Dagegen sank die Ausfuhr nach Frankreich auf 97 000 t (gegen 258 000 t Januar-April 1934), so daß die durch das Gesetz vom 24. Dezember 1934 gewährleistete Prämierung des zunächst auf die vier ersten Monate befristeten Minderexports ins Mutterland durch einen vollen Erfolg gerechtfertigt zu sein scheint. Tatsächlich aber geht dieser „Erfolg“ nicht auf das Funktionieren des schwerfälligen Prämierungsmechanismus, sondern auf den ungünstigen Ausfall der Reisernte in wichtigen Erzeugungszentren zurück. In China muß ein mindestens 20 %iges Zurückbleiben hinter der Normalernte infolge der Dürre am mittleren Yangtselauf und der Überschwemmungen im Hoangho-Tal angenommen werden; in Niederl.-Indien war die Regierung gezwungen, angesichts des überaus niedrigen Hektarertrags die Einfuhrsperre vorübergehend aufzuheben und während der ersten drei Monate eine Einfuhr von 50 500 t Reis aus Indochina passieren zu lassen; in Birma ist ein Zurückbleiben des Ertrags um 12,6 % hinter der letzten Ernte, in Brit.-Indien ein Manko von 1,4 % gegenüber der letzten und von 12,1 % gegenüber der Ernte 1931/32 zu verzeichnen; während schließlich die japanische Ernte von 103,9 Mill. Z auf 74,1 Mill. Z, um mehr als ein Viertel, zurückging, ohne daß Japan in Korea oder Formosa einen Ausgleich seines Erntedefizits erwarten dürfte. Diese Ernteziffern und -schätzungen erklären, daß man in Indochina damit rechnet, nicht nur die ostasiatischen Notstandsgebiete beliefern, sondern auch in die Ausfuhrsphäre der konkurrierenden Liefergebiete eindringen zu können.

SCHIFFFAHRT

Ein englischer Vorstoß gegen die Mindestratenabkommen

Die Meinungen über die zweckmäßigste Schifffahrtspolitik gehen in Großbritannien, dem Land mit der auch heute noch größten Handelsflotte, weit auseinander. Während von dem einen — heute überwiegenden Teil — der Reeder die Ansicht vertreten wird, daß nur staatliche Unterstützungen für den Betrieb der Handelsflotte sowie für ihren Ausbau die Garantie für die Erhaltung der Stellung Englands als erste seefahrende Nation gewähren, wird von anderen Reedern der Standpunkt der absoluten Freizügigkeit aufrechterhalten; diese Reeder wollen die gegenwärtig bestehenden Schwierigkeiten auf anderen Wegen überwinden, wobei der Wunsch nach einer Begrenzung der Schifffahrt innerhalb des britischen Weltreiches auf die eigene Flagge im Vordergrund der Erwägungen steht. Einen sehr temperamentvollen Angriff gegen die gegenwärtige Linie der britischen Schifffahrtspolitik hat der Vorsitzende der Nitrate Producers' Steamship Co., Sir John Latta, unternommen. Er vertrat die Meinung, daß Großbritannien sich gegenwärtig freiwillig seiner übertragenden Stellung als Schifffahrtsnation begeben und anderen Ländern nahezu kampflos die Arbeitsgebiete überlasse, die sich die britische Schifffahrt in jahrzehntelanger Mühe erschlossen habe. Zu dieser Meinung kommt er dadurch, daß er die Mindestratenabkommen, die als eine Voraussetzung für die Gewährung der Trampschiffsubventionen an britische Reeder auf den wichtigsten Trampmärkten geschaffen worden sind, dahingehend auslegt, daß allen Wettbewerbern Englands, wenn sie nur wollen, der Beitritt zu diesem Abkommen offensteht. Er ist also der Ansicht, daß die britischen Reeder kraft ihrer Stellung in der Weltwirtschaft zunächst „gut Wetter machen“, und daß die übrigen Schifffahrtsnationen dies dazu benutzen, um ihre Schifffahrt zu kräftigen. Sir John Latta meint, daß England in diesen Pool mehr einbringt, als die übrigen Schifffahrtsnationen und versucht dies auch dadurch zu beweisen, daß der internationale Tankerpool sich in einer Neubauwelle für Tankschiffe ausgewirkt habe, an der England nicht beteiligt ist und die lediglich durch die Existenz dieses Pools möglich war. Das Ausland habe das gegenwärtige Frachtratenniveau durch übermäßigen Neubau bewirkt oder mindestens stark verschuldet; daß diese Ausländer jetzt von den britischen Reedern ohne weiteres als gleichberechtigte Partner in Frachtregulierungsabkommen aufgenommen werden, erscheint Sir John als der grundsätzliche Fehler. Er hält es auch für falsch, daß Großbritannien seine Tauschkraft, die es auf Grund seiner Stellung als größter Käufer für Rohstoffe besitzt, für keinen Gegenwert abgibt; die Käuferposition Großbritanniens sollte also auch dazu benutzt werden, um den Anspruch Großbritanniens auf den Seetransport des größten Teils der Welthandelsgüter zu unterstützen.

Obwohl Sir John seine Ausführungen auf eine Kritik der jetzigen Politik des Board of Trade beschränkt hat und keine Vorschläge für eine etwaige bessere Schifffahrtspolitik machte, ist aus seinen früheren Äußerungen — und aus den Angriffen gegen die ausländischen Reedereien im Empire-Handel — bekannt, daß er eine Aufgabe der britischen Schifffahrtssubventionen und gleichzeitig eine Reservierung der Inter-Empire-Küstenschifffahrt für die britische Flagge wünscht. Offensichtlich ist er aber auch der Ansicht, daß darüber hinaus der britische Anteil am internationalen Seeverkehr auf Grund der britischen Käuferposition so gesichert werden könnte, daß die britischen Reedereien die Frachtunterbietungen ihrer ausländischen Wettbewerber nicht zu fürchten haben. Er ist aber auch nebenher der Meinung, daß die Mindestratenabkommen sich als hinderlich für Frachtverbesserungen auswirken, da am La Plata jetzt schon bis September zu den fixierten Raten Abschlüsse getätigt werden,

wodurch die „Mindestraten“ allmählich den Charakter von „Höchststraten“ annehmen und dadurch die konjunkturellen Bewegungen ausschalten.

Sir John vergißt offensichtlich, daß auch die britische Schifffahrt ein gewaltiges Interesse daran hat, daß der Wettbewerb auf den Frachtmärkten eingeschränkt wird, damit die Verlader — zumal wo sie als Monopole auftreten, wie am La Plata — nicht allein die Frachthöhe bestimmen; er überschätzt auch offensichtlich die Möglichkeiten für England, ein so dichtes Netz von Verträgen zum Schutz seiner Schifffahrt zu schließen, daß man die übrige Weltenschifffahrt einfach ignorieren könnte. Immerhin verdienen seine Ausführungen aufmerksame Beobachtung, die einen starken Widerhall in England gefunden haben, vielleicht sogar im Zusammenhang mit der wachsenden Opposition gegen die internationale Schifffahrtskonferenz stehen.

Kurzmeldungen aus der Schifffahrt

Der Osloer Reederverein hat sich kürzlich in einer Versammlung gegen die Begrenzung des Neubaus von Tankschiffen durch die norwegische Regierung ausgesprochen; man sprach die Befürchtung aus, daß dadurch Norwegen aus seiner Stellung als „Tankland Nr. 3“ herausgedrängt werden könne, da in anderen Ländern eine solche Beileihungsgrenze nicht besteht. Gleichzeitig wurde auf dieser Versammlung erklärt, daß Norwegen ansich gar kein Interesse an dem internationalen Tankerpool habe, da es durch seine Abgaben zugunsten der aufliegenden unmodernen Schiffe fremder Nationen praktisch keine Vorteile aus den gering gestiegenen Frachten habe; die norwegische Flotte ist nach der ausgesprochenen Meinung modern genug, um sich auch im freien Wettbewerb durchzusetzen.

Die Sowjetunion hat mit der dänischen Werft Burmeister & Wain einen Vertrag auf den Bau von drei Holztransportdampfern abgeschlossen; der finanzielle Ausgleich soll durch Holz- und Obstlieferungen Rußlands nach Dänemark vorgenommen werden.

Als Folge der Notwendigkeit, sich bei dem geplanten Neubau von Schiffen in England die Zuschüsse der Regierung dadurch zu sichern, daß mindestens die doppelte Tonnage abgewrackt wird, als neu gebaut werden soll, sind starke Preisunterschiede zwischen „veralteter“ und „Abwracktonnage“ entstanden. Solche Schiffe können nur zu hohen Preisen erworben werden, während die Abwrackwerften sich auf Höchstpreise geeinigt haben, die weit unter dem Marktpreis liegen. Man nimmt an, daß die Regierung infolgedessen die Erlaubnis zum Verschrotten im Ausland gewähren wird.

Die in Norwegen aufgelegte Tonnage betrug am 1. Juni 424 000 t dw gegenüber 564 000 t dw im Vormonat. Der Rückgang ist im wesentlichen den kleineren Schiffen zugute gekommen, die in der europäischen Fahrt beschäftigt sind.

Die staatliche polnische Schifffahrtsgesellschaft Zegluga Polska wird im September eine ständige unmittelbare Schifffahrtsverbindung zwischen Gdingen und Levantehäfen einrichten. Auf der gleichen Linie errichtet die belgische Reederei „La Generale“ bereits in der zweiten Junihälfte einen dreiwöchentlichen Dienst.

Die Subventionsfrage in den Vereinigten Staaten ist noch immer ungeklärt; inzwischen versucht die Postverwaltung, die nach der früheren Regelung die Unterstützungen auszahlt, die vielfach unrechtmäßig erworbenen Subventionen von den Empfängern zurückzuverlangen. Angeblich soll es sich hierbei um rund 30 Mill. \$ handeln, die vornehmlich dadurch zuviel gezahlt worden sind, daß die subventionierten Dampfer in die höchste Klasse eingereiht worden sind, während sie in Wirklichkeit nur geringere Sätze zu beanspruchen gehabt hätten.

WARENMÄRKTE

Zur Lage

Auf den internationalen Märkten setzt sich der Preisdruck allmählich stärker durch. Wenn im einzelnen der Rückschlag auch auf den Abbau spekulativer Positionen zurückzuführen ist, so liegt dem gekennzeichneten Trend ein stärkerer Einfluß weltwirtschaftlicher Natur zugrunde. Die Schockwirkung geht vor allem aus von den verstärkt zum Ausdruck kommenden Deflationseffekten in den Goldblockländern. Sie sind der konträre Ausdruck dessen, was in anderen Ländern unter dem Stichwort nationaler Arbeitsbeschaffungspolitik vor sich geht. Wenn diese Bemühungen der Anpassung des inneren Preisniveaus an den Stand der Kostenelemente in den einzelnen Ländern zusammenräuft mit der Bewegung steigender Weltmarktpreise, so könne in einer solchen Tendenz durchaus ein wesentlicher Faktor zur Überwindung der Welthandelsstörungen gesehen werden. Jedoch werden diese Anpassungsbestrebungen immer wieder gestört durch den Mangel einer einheitlichen intervalutarischen Kursbewegung, die in dem Nebeneinander verschiedener Währungsschlüssel beruht. Die

kürzlich in der Schweiz erfolgte Zahlungseinstellung einer bedeutenden Kreditbank ist eines der vielen Symptome der Unsicherheit dieses Zustandes. Solange der an sich berechnete Wunsch nach Stabilisierung der Währungsverhältnisse keine wirkliche Erfüllung finden kann, sind daher auch die Länder, die bisher auf eine Devisenbewirtschaftung verzichten konnten, in zunehmendem Maße gezwungen, interventionistische Eingriffe auf dem Gebiet des Valuta- und Goldhandels vorzunehmen. In den Indexzahlen kommt die bis vor Pfingsten einheitliche abwärts gerichtete Preistendenz der Welthandelswaren nicht einheitlich zum Ausdruck. Der Wochenindex der „Financial Times“ in England ging von 107,7 auf 107,4 zurück. Demgegenüber zeigte der Fishersche Index in USA. eine Steigerung von 119,3 auf 120,1. Der deutsche Großhandelsindex ist infolge anhaltender Preissteigerung für Agrarstoffe und Kolonialwaren um 0,2 v. H. auf 101,1 in der ersten Juniwoche gestiegen.

Internationale Warenbewegung

Woche endend am	Hamburger Zufuhren						Getreide (in 1000 quarters)						Kaffee in 1000 Sack		Zucker (in 1000 t)		Ölsaaten (in 1000 tons)				Baumwolle (in 1000 Ballen)				
	Kaffee in 1000 Sack	Kakao in 1000 Sack	Tabak in 1000 Ballen	Häute		Verschiffungen						Verschiffg. Santos und Rio		Kuba		Leinseatt- verschiffungen nach:		Schwimm- nach Engl. u. Kontin.		Bremen		Ausfuhr			
						Welt						Europa	U.S.A.												
						Argentinien				Austral.															U.S.A.
						Weizen	Mais	Weizen	Mais	Weizen und Mehl	Weizen 1000 bush.														
1935 27. 4.	20,0	15,0	57,8	55,1	2,0	1320	505	294	667	174	188	70	140	84,6	60,2	3,9	10,0	1,0	58,7	0,3	10,7	26,9	73	59	20
4. 5.	18,6	29,8	62,2	47,7	5,5	970	670	322	925	240	335	170	111	10,0	9,1	10,0	9,1	50,1	0,5	23,5	22,2	92	65	19	
11. 5.	20,0	3,9	2,1	56,5	7,3	1075	700	699	769	251	334	102	101	67,1	66,6	22,5	14,7	21,0	48,8	5,2	15,3	24,5	74	69	15
18. 5.	23,6	22,4	57,2	35,6	4,4	1575	630	419	920	185	137	98	125	30,6	60,5	9,8	17,0	1,0	41,3	—	10,6	22,7	60	82	16
25. 5.	29,2	18,8	38,0	41,6	5,7	1145	800	441	851	490	204	156	169	19,4	38,6	6,0	14,1	—	39,8	9,6	8,9	20,9	95	70	15
1. 6.	14,9	2,6	22,0	48,3	1,9	1570	650	487	778	253	274	90	151	21,8	44,4	11,0	40,8	13,9	17,2	16,2	84	82	15	15	
8. 6.	36,9	11,5	16,7	63,8	8,6	1575	705	410	861	145	222	134	99	17,5	32,1	12,2	19,8	2,0	27,8	8,8	11,5	18,6	103	83	16

Marktübersicht

Im allgemeinen standen die Umsätze auf den Märkten der Welthandelswaren auch in der letzten Woche noch unter dem Eindruck der vielen Beunruhigungen über die Entwicklung der Währungskurse, so daß sich die Kaufneigung nur in ganz engen Grenzen hielt. Die Umsätze sind daher durchweg sehr gering gewesen, wodurch die Preise nach unten beeinflusst worden sind. An den Getreidemärkten wurde die Zurückhaltung noch dadurch verstärkt, daß die Ernteaussichten in den Vereinigten Staaten immer günstiger beurteilt werden. Die großen Maisverschiffungen halten an; in Argentinien sind besondere Kontrollstellen eingerichtet worden, die darauf

achten sollen, daß Mais nur in gutem Zustand verschickt wird. Dadurch hofft man die großen Verluste zu vermeiden, die aus schlechten Lieferungen im Jahre 1934 entstanden sind. Die Umsätze am Londoner Metallmarkt waren allgemein gering. Am Zinnmarkt glaubt man daran, daß vom Zinnausschuß die Ausfuhrkontingente im nächsten Vierteljahr heraufgesetzt werden, wodurch man eine erhebliche Entlastung des Marktes erwartet. Am Zinnmarkt konnten infolge der niedrigeren Preise größere Mengen abgeschlossen werden, jedoch haben sich die Preise nicht befestigen können. An den Textilmärkten hielt die gute Nachfrage für Wolle an.

Warenvorräte und Warenverkäufe

Woche endend am	Getreide			Leinsaat Vorrat in Argentinien 1000 t	Baumwolle (in 1000 Ballen)					Wolle (in 1000 Ballen)				Kautschuk (in 1000 t)			Metalle				Rohprod. Ver. Staaten t.d. Schö.	
	Vorrat in				Vorräte				Vorräte u. Schwimm.		London		Australien		(in 1000 t)			Umsatz in London (in tons)				
	Argentinien 1000 t				USA, Kanada Mill. bush.																	
	Weizen	Mais	Weizen		USA.	Bom- bay	Alexan- dria	Bremen	Kont- nent	Eng- land	Angebot	Verkauf	Angebot	Verkauf	Zuführen in Engld.	Verkäufe in Engld.	Vorrat in England	Kupf.	Zinn	Blei		Zink
1935 27. 4. . . .	470	240	161	180	3415	261	229	247	1631	745	—	—	—	1,87	1,04	164,2	5 800	830	1 650	975	2561	
4. 5.	460	270	158	180	3320	783	266	249	874	870	—	—	45,0	44,0	2,03	0,97	165,2	12 300	1040	7 150	3370	2494
11. 5.	470	300	158	175	2212	786	255	239	770	870	29,2	25,6	48,0	46,6	1,05	1,02	165,3	12 000	540	4 700	2600	2620
18. 5.	470	325	155	170	2127	778	246	227	825	865	46,6	40,1	49,0	47,5	2,62	1,26	166,6	22 400	1105	7 450	5250	2650
25. 5.	470	350	152	175	3029	789	233	215	910	837	—	—	—	—	1,42	1,31	166,7	14 050	1205	6 050	2975	2605
1. 6.	450	380	149	170	2930	778	220	216	798	834	—	—	—	—	2,34	1,30	167,8	28 700	705	6 550	3300	—
8. 6.	430	410	147	165	1811	758	205	209	813	811	—	—	—	—	2,45	1,24	169,0	18 400	840	4 000	3425	—

Tendenzen

Die Spekulation hat sich in den letzten beiden Wochen sehr von den Warenmärkten zurückgehalten, da ihr die Lage als zu unsicher erscheinen mochte; wo sie doch auftrat, liquidierte sie ihre Engagements, in den Vereinigten Staaten zum Teil mit sehr schwerem Preisdruck. Die Preise wurden daher in der letzten Woche, abgesehen von der Abgabeneigung der Spekulation, mehr von der geringen Kaufneigung des Konsums und auch von der technischen Position der einzelnen Waren bestimmt. An den Getreidemärkten haben sich Ernteaussichten in Nordamerika so stark gebessert, daß allgemein ein starker Preisdruck erwartet wird. Bei Baumwolle besteht nach wie vor Unsicherheit über die amerikanische Politik, und an den Kolonialwarenmärkten drückten die großen Angebote.

Preisbewegung am Weltmarkt

	Weizen Chicago	Zucker, roh New York	Rio Nr. 7 New York	Santos Amsterd.	Elektrolyt New York	Elektrolyt London	Baumwolle New York	Kautschuk New York	Häute New York
	cts je bu	cts je lb	cts je lb	hfl je 50 kg	cts je lb	£ je t	cts je lb	cts je lb	cts je lb
1934 12. 6.	99 1/8	1,57	10,25	14,13	9,00	36,25	12,30	67 1/8	8,40
1935 17. 5.	90 9/8	2,45n	6,87	7 1/4	9,00	37 1/4	12,50	61 1/8	11,54n
24. 5.	88	—	6,87	7 7/8	9,00	37 3/4	12,35	6	11,44
31. 5.	82 5/8	2,14	7,37	8 5/8	—	36 1/2	11,80	57 5/8	9,83n
7. 6.	82 1/8	2,37	7,00	8 5/8	—	35	11,80	6	9,83n
8. 6.	83 1/2	—	—	—	—	—	12,05	—	10,10n
10. 6.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. 6.	83 1/8	2,41	7,00	8 5/8	—	35	11,90	6 1/16	10,13n
12. 6.	80 3/4	2,40	7,00	8 5/8	—	35 1/4	11,80	6 1/8	10,12n

WELTMARKTPREISE

Ware	Börse	Handelsübliche Form	Notierungen vom 7. Juni	10. Juni	Ware	Börse	Handelsübliche Form	Notierungen vom 7. Juni	10. Juni
BAUSTOFFE					Kautschuk				
Holz	London	Schwedisch u/s. 3x8 Pt., £ je Std.	18.15.0	18.15.0	Kautschuk	London	First crepe, d je lb.	6	6 ^{1/16}
Kalk	Dtschl.	Stückenalk., RM je 100 kg	3.60	3.60		N.Y.	Para hard fine, de je lb.	5	5
Zement	Hbg.	Portl. in Papiersack, RM je 10 t	370.-	370.-		N.Y.	First latex crepe, cts je lb.	12.81	13.-
Glas	London	Best. Portl., Jutesäcke, s p (4 p)	40/-	40/-	KOLONIALWAREN				
	Hbg.	Baugl. 4/4 Dicke S. l. u. l., RM je m ²	3.07-2.94	3.07-2.94	Kaffee	Hbg.	Santos Super., loko, RM je 50 kg	35-37	35-37
CHEMIKALIEN						N.Y.	Rio Nr. 7, loko, cents je lb	7.-	7.-
Alkohol b)	Dtschl.	Allgem. ermäß. Preis, RM je hl.	45.-	45.-		Amst.	Santos, per crstn. Mt., hfl. je 50 kg	8.62 ¹¹⁾	8.62 ¹¹⁾
Ätznatron	Hbg.	100 % fr je hl im Freiverkehr	440.- ¹⁴⁾	440.- ¹⁴⁾	Tee	London	Ceylon broken Pekos, d je lb	9 ^{1/2} -14	9 ^{1/2} -14
Bleiweiß	Brüss.	125/8 %, RM je 100 kg	22.50-25.	22.50-25.	Kakao	Hbg.	Bahia Super., s je 50 kg	21/6 ¹²⁾	21/3 ¹²⁾
Chlorkalk	Hbg.	In Öl RM je 100 kg	51.70-60.85	51.70-60.85		London	Fair fermented, s je cwt.	22/4 ^{1/2} ¹¹⁾	22/3 ¹¹⁾
Essigsäure	N.Y.	Trocken, cts je lb	0.06 ^{3/4} 7)	0.06 ^{3/4} 7)	Zucker	N.Y.	Accra, good fermented, cts je lb.	4.41 ¹⁴⁾	4.45 ¹⁴⁾
Harz	Hbg.	110/15 %, RM je 100 kg	19.50	19.50		Magd.	Dt. Weißzucker krist. RM je 50 kg	32.35 ¹¹⁾	32.25
Kalksalpeter	Brüss.	35/37 %, s je 100 kg	2.70 ⁺	2.70 ⁺	Robzucker	Hbg.	Czecho Fine, prompt, s je 50 kg	5/11 ^{1/2} ¹¹⁾	6/- ¹¹⁾
Kali	N.Y.	80 % comm. barr., s je 100 lbs.	6.53-6.78 ⁷⁾	6.53-6.78 ⁷⁾	Reis	London	Home Grown, prompt, s je cwt	18/-	18/-
Lithopone	Hbg.	span. H., loko, RM je 100 kg	20.50	20.50		Hbg.	Centrifugals, cts je lb	2.36 ¹⁴⁾	2.41 ¹⁴⁾
	Dtschl.	(B.A.S.F.) RM f. l. kg N (Reinstickst.)	0.99 c	0.99 c		Hbg.	Burmah LR 0/00, loko verz., RM je 50 kg	11.25	11.10
	Hbg.	() () ()	0.79 c	0.79 c		London	Burmah 11, loko, s je cwt	8/7 ^{1/2}	8/7 ^{1/2}
	Hbg.	Dünges. 18/22 v. H., RM f. 11.100 kg S	13.68	13.68		Hbg.	Schw. Lamp'g, RM je 100 kg ab Lag.	80.-	79.-
	Paris.	Rotsiegel, RM je 100 kg	34.-38.-	34.-38.-		London	White Muntok, d je lb	10	10
	N.Y.	100 lbs fr je 100 kg	1.70 7)	1.70 7)			Good to fine, s je lb	10/-16/-	10/-16/-
	Hbg.	Roh, Tanks, cts je Gall.	0.43 7)	0.43 7)	MINERALIEN, METALLE				
	Brüss.	63 % Tannin, bags, cts je lb	0.03 ^{3/4} 7)	0.03 ^{3/4} 7)	Kohle	Dtschl.	Fettförderkohle, RM je t	14.-	14.-
	Hbg.	RM je 100 kg	4.50	4.50		North'mb.	Durh., best coking coal, fob, s je t	13/2-13/11	13/2-13/11
	Paris.	36 %, fr je 100 kg	135-145	135-145		Cardiff	Beste Bunkerkohle, fob, s je t	13/6-14/-	13/6-14/-
	Dtschl.	RM für 1 kg in 100 kg Salz	0.71 c	0.71 c	Petroleum	N.Y.	Loko, cts je Gallone	16.25	16.25
	Brüss.	rechner 42 % f. 1 kg in 100 kg Salz	28.13	28.13	Rohöl	Hbg.	Pennsylv. s je barrel	1.775-1.925	1.775-1.925
	Brem.	fein Orange, RM je 100 kg	47/-52/-	47/-52/-	Benzol	Hbg.	Mot'benzol, dt. Erzeug. RM je 100 kg	44.-	44.-
	London	Orange, s je cwt	47/-52/-	47/-52/-		Paris.	Autobenzol, fr je 100 kg	108.-	108.-
	Hbg.	Calc. 96/98 %, RM je 100 kg	12.50	12.50	Benzin	Hbg.	Mot'benzin, lose verz. RM je 100 kg	38.- ¹⁾	38.- ¹⁾
	N.Y.	cts je winch gall	50.50	50.37	Gasöl	Hbg.	unverz. ab Lager Hbg., RM je 100 kg	5.50	5.50
	Savann.	cts je winch gall	45.50	45.37	Maschinenöl	Dtschl.	Mitt. schw. Visk., ca. 4.5/50	32.-	32.-
	Paris.	frs je 100 kg	275.-	275.-	Kali	Hbg.	Chlorsäures, RM je 100 kg	51.-	51.-
FASERSTOFFE UND TEXTILIEN					Salpeter	London	Chile, f. 100 kg entspr. f. l. kg N105.8, s	16.93	16.93
	Brem.	Loko Anf.-Schuß, s-cents je lb	13.83	13.84	Schwefel	Dtschl.	Blüte, Sicilien, s je t	8.15-9.0	8.15-9.0
	N.Y.	Loko cts je lb	11.90	11.90		Amst.	Amerik., Block, s je t	5.26	5.26
	N. Orl.	Loko cts je lb	12.-	12.-	Stabeisen	Dtschl.	Frachtb. Oberh., RM je t, Verbpr. 115	119.8-129.8 ⁹⁾	119.8-129.8 ⁹⁾
	Liverp.	Amerikanisch Middling, d je lb	6.83	6.88		London	Ironbars, s je t	10.26	10.26
	Stuttg.	Ägypt. F.C.F. Sakellaridis, d je lb	8.10	8.16	Roh Eisen	Dtschl.	Gießereiroh Eisen, Frachtb. Oberh.	69.-	69.-
	London	Nr. 20 engl. Tr., W.p.u. Ph. RM je kg	1.46-1.49	1.46-1.49		London	Cleveland, Nr. 111, s je t	69/6	69/6
	Lille	20's mule twist America, d je lb	8 ^{1/2} -10 ^{1/4}	8 ^{1/2} -10 ^{1/4}	Kupfer	N.Y.	Basis Foundry, s je l. t.	20.-	20.-
	Stuttg.	Kette 40 Jumel peigne je kg i. fr.	14.25-15.25	14.25-15.25		Berlin	Electrolyt, je 100 kg in RM	47.-	47.-
	Epinal	66 cm Cr. 16/6 j. 1/4 fr. Z. 20/20, RM je m.	0.295-0.30	0.295-0.30		London	Standard, Kasse, s je t	32.20	31.80
	Dund.	Kaliko 90 cm breit Schuß 20, Kette 26, fr p.	1.48	1.48		London	Electrolyt, Kasse, s je t	36.-	35.25
	Leipz.	Shirt 13/11, 38x37 1/2 yds. 6 ^{1/2} lbs	6/5 ^{1/2} -6/8 ^{1/2}	6/5 ^{1/2} -6/8 ^{1/2}	Blei	N.Y.	Electrolyt, cts je lb	7.825 ¹⁰⁾	7.825 ¹⁰⁾
	Bradf.	Dt. Wolle 6/8 Mon. A-Finb., fbgw.	6.58 ¹⁾	6.58 ¹⁾		Berlin	Per erstnot. Monat, RM je 100 kg	19.- ¹¹⁾	19.- ¹¹⁾
	B. Air.	6 ^{1/2} s tops, d je lb	28	28	Zink	London	Kasse, s je t	13.92	13.75
	London	Mittelware, Papier, s je 10 kg	850	850		N.Y.	cts je lb	4.-	4.-
	Dund.	Per erstnot. Monat, First marks s je t	20.10.0 ¹⁰⁾	20.6.3 ¹⁰⁾	Zinn	London	Per erstnot. Monat, RM je 100 kg	19.50 ¹¹⁾	19.50 ¹¹⁾
	Janegarn	Schw. Garn, 48-Pfd.-Packung, je t	18.0	18.0		N.Y.	Loko, cts je lb	4.30	4.30
	Hauf.	Per erstnot. Monat, Man. Grade J., s je t	14.15.0 ¹⁰⁾	14.15.0 ¹⁰⁾		Hbg.	Per erstnot. Monat, RM je 100 kg	300.- ¹¹⁾	300.- ¹¹⁾
	Flachs	Riga ZK., s je t	81.0	81.0		London	Straits, Kasse, s je t	226.-	223.65
	Seide	13/14 Den. wld., Gr. D.5 Bil. a 133 lb ¹⁰⁾	134.50 ¹¹⁾	134.50 ¹¹⁾	Weißblech	London	Loko, cts je lb	50.90	50.50
	Lyon	Italien Grège extra 13/15, fr je kg	55.-	56.-		N.Y.	s je box	18/2	18/2
	Mail.	Grège exquis 13/15	49.75	49.75	Silber	London	cts je box	5.25	5.25
	Krefeld	Italien. Krapp extra a Cann zweifach 13/15 ¹⁰⁾	20.-	20.-		N.Y.	Standard, d je unze	32.50	33.20
	Piassava	s je t Afrika nisch	14.15-28.0	14.15-28.0	Gold	London	Fein, cts je unze	72.25	73.-
	Kapok	cts je 1/2 kg	23 ^{3/4}	23 ^{3/4}		N.Y.	Fein, s je unze	141/10	141/10
					Platin	London	s je oz.	35.-	35.-
								140/-	140.-
FLEISCH UND FETTE					OBST UND SÜDFRÜCHTE				
Speck	Chic.	Bauch, trock. u. gesalz., cts je lb	17.- ¹⁴⁾	17.10 ¹⁴⁾	Äpfel	London	Jonathan, box	11/-12/6	11/-12/6
Schmalz	Hbg.	Amerik. Steamlard in s je 100 kg	35.50	35.50	Bananen	London	Canar., s je crate	10/-19/-	10/-19/-
	N.Y.	Cts je lb	14.15	14.35	Datteln		Hallowie, s je cwt	13/-16/-	13/-16/-
	Chic.	Per erstnotierten Monat, cts je lb	13.425 ¹⁴⁾	13.55 ¹⁴⁾	Feigen		Genuine, s je bags	33/-	33/-
Talg	N.Y.	Loko, cts je lb	7.25	7.25	Orangen	Hbg.	Valencia, 240/300, 1/2 case	17/-20/-	17/-20/-
Butter	Hbg.	d in Kr. je kg.	1.58	1.58	Rosinen	London	Extr. Carab. Slit., unverz., s je 100 kg	18.50	18.50
	Koph.	Dänische, s je cwt	93/6	93/6	Korinthen	London	Fancy, geb. cal. Slit., unverz., s je 50 kg	32/-38/-	32/-38/-
	Manch.				Mandeln		P. & G. Sicily, s je cwt	97/-	97/-
GETREIDE					ÖLE UND ÖLFRÜCHTE				
Weizen	Hbg.	W. 9., in RM je 1000 kg	206.-	206.-	B'wollsaatkuchen	London	Argent. Explr., 48 %, s je t	5.12.6 ¹⁰⁾	5.12.6 ¹⁰⁾
	B. Air.	Per erstn. Mon. fob, peso je 100 kg	6.87 ¹¹⁾	6.85 ¹¹⁾	Erdnußkuch.	Harb. a	Zentner in RM, prompt, Basis 50 ¹⁰⁾	7.25	7.25
	N.Y.	Hardwinter, cts je bushel	103.-	104.-	Kokoskuch.		Zentner in RM, prompt	7.65	7.65
	Chic.	Per erstnot. Monat, cts je bushel	84.06 ¹⁴⁾	83.62 ¹⁴⁾	Sojaextr'schrot		Zentner in RM, prompt	6.50	6.50
	Winnip.	Northern 3, loko, cts je bushel	74.75	74.40	Erdnußkerne	Hbg.	Coromandel, Versch., s je t	15.5.0 ¹¹⁾	15.2.6 ¹¹⁾
		Type 790 W. 12, RM je 100 kg	27.70-27.65	27.70-27.65	Erdnüsse	London	Coromandel, s je t	15.2.6 ¹¹⁾	15.3.9 ¹¹⁾
Weizenmehl	Rosario	Per erstn. Mon. fob, peso je 100 kg	4.45 ¹¹⁾	4.60 ¹¹⁾	Sojabohnen	Hbg.	Mandschurische, s je t, Versch.	6.8.3 ¹¹⁾	6.6.3 ¹¹⁾
Mais	B. Air.	Per erstn. Mon. fob, peso je 100 kg	4.53 ¹¹⁾	4.71 ¹¹⁾		London	Manchurian, s je t	6.6.3 ¹¹⁾	6.5.0 ¹¹⁾
	N.Y.	Loko, cents je bushel	97.25	99.-	Palmkerne	Hbg.	Feine Congos, ex. Versch., s je t	9.15.0 ¹⁰⁾	9.17.6 ¹⁰⁾
	Chic.	Per erstnot. Monat, cts je bushel	80.25 ¹⁴⁾	82.- ¹⁴⁾		London	s je t	9.15.0	9.15.0
Hafer	Hbg.	Franco, Festp. G.H. 12, RM je 1000 kg	166.-	166.-	B'wollsaatöl	N.Y.	Loko, cts je lb	10.37 ¹⁴⁾	10.35 ¹⁴⁾
	Chic.	Per erstnot. Monat, cts je bushel	35.40 ¹⁴⁾	35.25 ¹⁴⁾	Erdnußöl	London	Engl. Deodrsd., s in barrels je t	41.0.0	41.0.0
Roggen	Hbg.	Festp. G. R. 9, RM je 1000 kg	166.-	166.-		Hbg.	RM je 100 kg	39.50	41.-
	Chic.	Per erstnot. Monat, cts je bushel	48.50 ¹⁴⁾	47.50 ¹⁴⁾	Leinöl	Hull	s je t	22.5.0	22.5.0
Gerste	Hbg.	Futter, Festp. G. 9, RM je 1000 kg	169.-	169.-	Sojabohnöl	Hbg.	Roh, RM je 100 kg	42.-	42.-
	Winnip.	in cts je bushel	42.25 ¹⁴⁾	40.75 ¹⁴⁾		London	Oriental, s in barrels je t	19.5.0 ¹²⁾	19.0.0 ¹²⁾
Braugerste	Würzb.	RM je 100 kg ab Station			Palmkernöl	Hbg.	Roh in Fässern, RM je 100 kg	34.50	34.50
HÄUTE, LEDER UND KAUTSCHUK						London	s je t	21.0.0	21.0.0
Häute	Chic.	Packer Schwere Ochsen, s cts je lb	12	12	Kokosöl	Hbg.	Roh in Barren, RM je 100 kg	35.50	35.50
	B. Air.	Typ. Frig. Lin. Ochsen, d je lb	6.6 ^{*)}	6.6 ^{*)}		London	Ceylon, s je t	24.0.0	24.0.0
	Montev.	Frigorífico Ochsen, d je lb	6 ^{1/8} *)	6 ^{1/8} *)	Kopra	Hbg.	Ceylon, s je t	12.10.0	12.18.9
Kalbelle	London	Beste Kalbelle, d je lb	5 ^{1/8} -7 ^{3/4}	5 ^{1/8} -7 ^{3/4}	Rübel	Hbg.	Roh, RM je 100 kg	56.-	56.-
Ziegenfelle		Madras fair to good, s je lb	1/6-3/9	1/6-3/9		Amst.	Roh in barrels, prompt hfl je 100 kg	26.50	26.50
Schaffelle		Madras Medium to good, s je lb	1/6-3/11	1/6-3/11	TABAK. HOPFEN				
Leder		Sole Bends 8/14 lb, s je lb	0/10-1/11	0/10-1/11	Zigarren	Brem.	Brasildeck, Pfund in RM	2.20-3.-	2.20-3.-
Kautschuk	Hbg.	Standard sheets loko, d je lb	6 ^{1/8}	6 ^{1/8}	tabak	Amst.	K H M / Besocki / 1034a		
		Per erstn. Mon. Srd. sheets, RM je kg	0.7438 ¹¹⁾	0.75 ¹¹⁾	Hopfen	Nürnberg.	Hallertauer, 1934er, RM je 50 kg	240-310	260-320

*) eif Hamburg. a) Richtpreis. b) Trinkbranntwein 400 RM. c) Sonderabschlag 5 Pfg. für 1 kg Stickstoff. d) Anf. Mai. e) trans. ab Kai. f) Amerik. g) Unverzollt. h) s je 100 lb. i) Schweizer fr je kg. j) RM je kg; ab 1. 6. k) Verbraucherpreis. l) Not. v. 27. 5. m) Bei Abgabe von Molkerei an Wiederverkäufer einschl. Faß und Gebinde. n) Abnahme größerer Posten. o) Juni/Juli. p) Juni. q) Juni/Juli. r) Juni/Aug. s) Juli. t) eif Hbg. Spez.-Off.

GELD- UND KAPITALMÄRKTE

Deutschland

Ausweis der Reichsbank (in Mill. RM)						
	7. 6. 1935	31. 5. 1935	23. 5. 1935	15. 5. 1935	7. 6. 1934	Veränderung letzte Woche
Goldbestand	83,1	82,4	82,3	82,3	111,1	+ 0,7
Devisen	4,0	4,0	4,0	4,1	9,4	+ 0,5
Wechsel und Schecks	3697,6	3731,5	3327,1	3603,5	3097,0	— 33,9
Lombard	47,1	85,9	50,4	65,5	79,3	— 10,9
Deckungsf. Wertpap.	337,3	337,7	337,2	345,3	322,9	— 0,4
Notenumlauf	3732,3	3810,0	3410,8	3499,3	3507,9	— 144,2

Kursbewegung deutscher Wertpapiere (in %)									
	28. 5.	5. 6.	6. 6.	7. 6.	8. 6.	10. 6.	11. 6.	12. 6.	
Younganleihe 1930	104,—		104,40				103,50	102,20	
Steuergutscheine									
1. 4. 1938	105,50	105,50	105,50	105,50			105,50	105,50	
6 (8) % Pr. Hypoth.									
Goldpfdr. 1—4	93,75	93,75	93,75	93,75			93,75	93,75	
Aktien:									
AEG	39,40	44,—	43,62	45,40			44,25	45,40	
Berger Tiefbau	118,50	122,50	119,50	119,50			118,50	118,—	
I. G. Farben	149,30	158,25	156,10	155,62			152,90	153,30	
Metallgesellschaft	107,40	110,50	108,40	109,25			108,50	108,40	
Salzderfurth Kall	179,50	180,—	176,—	176,—			176,—	176,—	
Siemens & Halske	171,—	181,—	179,—	180,—			176,13	179,20	
Stöhr Kammgarn	115,75	112,50	110,—	111,50			110,25	110,30	
Zellstoff-Waldhof	121,50	121,70	118,75	119,75			117,50	119,—	
A.-G. f. Verkl. brsw.	89,50	90,75	91,90	93,62			91,75	91,12	
Hapag	33,12	33,50	31,62	33,75			33,50	33,40	
Reichsbahn	119,90	119,90	119,90	119,90			119,90	119,90	
Reichsbank	178,—	181,75	178,50	178,—			176,—	176,40	
DD-Bank	94,—	96,—	95,50	95,75			95,—	94,75	

Danzig

Die Danziger Regierung hat mit einer Verordnung vom 3. Juni eine Bankensperre und Börsensperre angeordnet, die am 4. Juni in Kraft getreten ist. Anlaß zu dieser einschneidenden Maßnahme haben die Devisenabzüge und Geldabhebungen bei den Danziger Banken ergeben. Danzig, das in Zollunion mit Polen steht, hatte bisher an einer freien durch keine Devisenzwangswirtschaft eingeschränkten Goldwährung festgehalten, obgleich sich Danzig ständig in großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten befand. Als unlängst die Abwertung des Danziger Guldens vorgenommen wurde, da war diese Maßnahme gerade in der Absicht des Festhaltens an der freien Goldwährung durchgeführt worden. Um so überraschen kommen daher die nachträglichen Devisenabzüge. In Belgien z. B. hat fast unmittelbar nach dem Vollzug der Abwertung ein Rückstrom der geflüchteten Gelder eingesetzt und die belgische Nationalbank verzeichnet seitdem fortgesetzt Goldzugänge. In Danzig, wo man mit der Devaluation sogleich erheblich weiterging, ist mit einer neuerlichen Veränderung der Währungsparität auf keinen Fall zu rechnen. Die Devisenabzüge, die nach der Abwertung in Danzig stattgefunden haben, können also nicht im Hinblick auf ein Kursrisiko erklärt werden, sondern höchstens im Hinblick auf die Frage der Sicherheit der angelegten Gelder bzw. der Transferfähigkeit. Die Bevölkerung Danzigs ist einige Zeit hindurch durch unverantwortliche Gerüchte beunruhigt worden. Die Wiederaufhebung der Bankensperre wird nun in Danzig — ähnlich wie seinerzeit in Deutschland — durch die Einführung einer Devisenzwangswirtschaft vorbereitet. Man ist also trotz der Abwertung um diese Neuerung nicht herumgekommen. Danzig hat eine Devisenstelle errichtet, die mit der Durchführung der Devisenbewirtschaftung betraut ist. Die Devisenstelle befindet sich bei der Bank von Danzig. Sieben Danziger Privatbanken haben die Rechte von „Devisenbanken“ erhalten. Die Devisenbewirtschaftung ist als eine vorübergehende Maßnahme gedacht, die wieder aufgehoben werden soll, sobald das Vertrauen in die Währung zurückgekehrt ist.

Frankreich

Der französische Franken hatte nach dem 6. Juni eine Erholung zu verzeichnen. In London ging die Frankennote von 75,40 (Höchstnotiz am 5. und 6.) auf 74,75 am 11. zurück. Der Deport für Terminfranken ermäßigte sich bis auf etwa 12 v. H. Der Dollarkurs, der weit über den Goldausfuhrpunkt gestiegen war und wiederholt 15,19 fr in Paris erreichte, fiel bis auf 15,09. Am 11. und 12. war jedoch eine neue Abschwächung des französischen Franken zu bemerken. Der Deport stieg wieder auf etwa 18 v. H. am 12. Juni. Der

Dollar näherte sich bereits wieder dem Goldausfuhrpunkt. Die neue Verschlechterung des Franken steht offenbar im Zusammenhang mit den Nachrichten aus der Schweiz (Mortatorium der Basler Handelsbank). Die Goldabgaben der Bank von Frankreich lassen sich jetzt einigermaßen übersehen. Am 31. Mai erreichte der Goldbestand (allerdings bei etwas erhöhtem Devisenbestand) einen Stand von 71,8 Mrd. fr; am 7. Juni betrug der Goldbestand 70,7 Mrd. fr. Mitte März hatte der Goldbestand noch 82,6 Mrd. fr betragen. Prozentual sind die Goldabgaben der Schweiz und Hollands allerdings größer gewesen. Das Gold ist zum größten Teil nach London und New York abgeflossen, ein kleinerer Teil ging nach Belgien, das eine erstaunliche Widerstandsfähigkeit gegen Störungen von außen her erweist. Infolge der Übernahme erheblicher Teile der jüngsten Goldabgaben durch die Währungsausgleichsfonds verschiedener Staaten entziehen sich die neueren Goldbewegungen allerdings einer strengeren Kontrolle. Es läßt sich jedoch heute schon übersehen, daß ein Teil des Goldes den amerikanischen Reservebanken zugegangen ist, so daß die ungünstige Verteilung des Goldes durch die neuesten Vorgänge noch verschärft wurde. Die Bank von Frankreich hat nunmehr die Beleihung von Goldbarren eingestellt, die ohnehin durch die Erhöhung der Beleihungssätze erheblich erschwert worden ist. — Die neue Regierung Laval wird einen ausgesprochen deflationistischen Kurs verfolgen und sich entschieden für die Erhaltung der heutigen Währung einsetzen. Die neue Regierung hat von der Kammer die Zustimmung zum Ermächtigungsgesetz erlangt. Das Gesetz schafft die Voraussetzung für die Inanspruchnahme des Kredits der Bank von Frankreich durch die Staatskasse am 15. d. M. Bereits am 31. Mai war die Bank von Frankreich mit angeblich 1 Milliarde Franken in Vorschuß getreten, ohne daß die Regierung die von der Bank von Frankreich geforderte Ermächtigung in Händen hatte.

Ausweis der Bank von Frankreich (in Mill. fr)						
	7. 6. 1935	31. 5. 1935	24. 5. 1935	17. 5. 1935	8. 6. 1934	Veränderung letzte Woche
Goldbestand	70 725	71 779	76 596	79 762	78 645	— 1054
Devisen	1 247	2 150	1 379	1 138	1 136	— 903
Wechsel	8 129	7 137	4 829	3 877	4 284	+ 992
Notenumlauf	82 125	82 776	81 401	82 002	80 789	— 651
Depositen	14 048	15 085	16 397	17 677	18 566	+ 1037

Schweiz

Die Goldabgaben der schweizerischen Nationalbank haben in der letzten Maiwoche erheblich nachgelassen. Der Goldbestand, der Anfang April noch 1713 Mill. sfr betragen hat, ist bis Ende Mai auf 1193 Mill. sfr zurückgegangen. Die Depositen bei der schweizerischen Nationalbank haben infolge der Goldabzüge beträchtlich abgenommen. Gleichzeitig ist die Wechselbeanspruchung gestiegen. Nachdem die Abstimmung über die Kriseninitiative den Vorschlag zum Scheitern gebracht hat, erfuhr das Vertrauen in den Schweizer Franken eine deutlich ersichtliche Stärkung. Ein neuerlicher Rückschlag ist jedoch dadurch eingetreten, daß die Basler Handelsbank zu einer teilweisen Zahlungseinstellung gezwungen wurde. Die Basler Handelsbank hatte in den letzten Monaten große Depositenabzüge zu finanzieren. Die Bewältigung dieser Abzüge wurde dadurch erschwert, daß ein namhafter Teil der Gelder im Ausland angelegt war und von diesen Auslandsguthaben wieder ein beträchtlicher Teil durch Transferhemmungen festgelegt war. Im Bericht über das letzte Geschäftsjahr war mitgeteilt worden, daß von den Debitoren der Bank 46 % (191,6 Mill. Franken) auf inländische Schuldner, 54 % (224,2 Mill. Franken) auf ausländische Schuldner entfielen. Der Anteil derjenigen Auslandsguthaben, deren Freibeweglichkeit durch irgendwelche Transferbeschränkungen beeinträchtigt war, wurde mit 153 Mill. Franken angegeben; davon entfielen auf deutsche kommerzielle Stillhalteforderungen 111,9 Mill. Franken, die gegen Registermark langsam liquidiert werden sollten. Öffentlich-rechtliche Stillhalteforderungen waren in Höhe von 5 Mill. Franken vorhanden. Die Kreditoren der Bank betrugen am Ende des vergangenen Jahres 298 Mill. Franken. Im Verlauf des Jahres 1935 war aus verschiedenen Gründen bereits eine Schrumpfung des Status eingetreten. Das Schicksal der Basler Handelsbank ist zwar durch den internationalen Charakter des Geschäftsgebietes dieser Bank erklärt, aber es ist trotzdem auch kennzeichnend

für die Bankenprobleme der Schweiz überhaupt. Die Schweizer Banken haben mit den ausländischen Guthaben ein Danaergeschenk erhalten; eine plötzliche Rückzahlung großer Teile der Auslandskreditoren muß die Banken dieses Landes in mehr oder minder fühlbare Liquiditätsschwierigkeiten bringen.

England

Goldpreis									
	3. 6.	4. 6.	5. 6.	6. 6.	7. 6.	8. 6.	10. 6.	11. 6.	12. 6.
London	142/-	141/11	141/2½	140/7	141/9½	141/10	—	141/10	140/9

Silberpreis									
	3. 6.	4. 6.	5. 6.	6. 6.	7. 6.	8. 6.	10. 6.	11. 6.	12. 6.
New York	73,40	72,50	72,50	72,25	72,25	72,50	73,40	73,—	72,87

Ausweis der Bank von England (in Mill. £)									
	12. 6. 1935	5. 6. 1935	31. 5. 1935	22. 5. 1935	13. 6. 1934	Veränderung			
						letzte Woche	gl. Woche		
							i. Vormonat		
Goldbestand.....	193,4	193,4	193,4	193,4	192,1	— 0,1	+ 0,1		
Regierungssicherh..	92,4	90,0	85,4	85,5	81,4	+ 2,4	+ 5,6		
Wechsel u. Vorsch.	5,9	5,4	5,3	5,4	5,7	+ 0,5	+ 0,1		
Sonst. Sicherheiten	10,5	11,2	11,2	11,8	11,0	+ 0,8	+ 0,7		
Notenumlauf.....	398,8	395,9	390,4	387,6	378,6	+ 2,9	+ 3,9		
Bankdepósitos.....	101,7	102,6	55,0	100,8	97,0	+ 0,9	+ 2,0		
Sonstige Depósitos.	43,7	43,7	58,9	49,9	56,8	0	+ 0,6		

Der Kurs des £ in London							
	5. 6.	6. 6.	7. 6.	8. 6.	10. 6.	11. 6.	12. 6.
gegen:							
amerik. \$ (Schluß) ..	4,9513	4,6562	4,9325	4,9162	—	4,9340	4,9392
franz. fr (") ..	75,33	75,34	74,64	74,32	—	74,69	74,94

Londoner Aktienindex							
	3. 6.	4. 6.	5. 6.	6. 6.	7. 6.	10. 6.	11. 6.
Regierungsanleih.	123,0	123,0	122,9	122,7	122,7	Feiertag	122,2
Eisenbahnen	60,0	60,1	60,6	60,8	61,6		61,7
Industrien	119,6	119,8	120,1	120,6	120,9		121,4
Goldminen	237,9	238,4	239,3	239,7	240,7		240,1

Vereinigte Staaten

Ausweis der Bundesreservebanken der Ver. Staaten (Mill. \$)									
	6. 6. 1935	29. 5. 1935	22. 5. 1935	15. 5. 1935	7. 6. 1934	Veränderung			
						letzte Woche	gl. Woche		
							i. Vormonat		
Goldbestand.....	6154,5	6110,5	6047,6	6047,9	4989,5	+ 44,0	+ 7,6		
Diskont. Wechsel...	8,1	8,3	6,8	6,7	29,0	+ 0,2	+ 0,4		
Angekaufte Wechsel	4,7	4,7	4,7	4,7	5,2	0	0		
Regierungsobligat.	2430,2	2430,3	2430,3	2430,4	2430,2	— 0,1	— 0,3		
Gesamte Anlagen...	2470,0	2470,2	2468,7	2468,3	2465,0	+ 0,2	+ 0,7		
Notenumlauf.....	3182,1	3171,7	3148,5	3154,4	3127,5	+ 10,4	+ 1,8		
Bankdepósitos.....	4914,2	4826,6	4821,3	4822,3	3787,1	+ 87,6	+ 36,3		

INTERVALUTARISCHE KURSE

Berlin (in RM)									
auf:	6. 6.	7. 6.	8. 6.	10. 6.	11. 6.	12. 6.			
Amsterdam 100 fl	167,23	167,25		167,65	167,57				
Athen..... 100 Drach.	2,355	2,355		2,355	2,355				
Belgrad.... 100 Dinar	5,655	5,655		5,655	5,655				
Brüssel.... 100 Belg.	42,02	42,02		42,02	42,02				
Buen. Aires 100 Pes.P.	66,—	66,—		66,—	66,—				
Danzig.... 100 Guld.	46,65	46,67		46,81	46,73				
Helsingfors 100 FM	5,41	5,37		5,36	5,40				
Istanbul... 1 türk. £	1,97	1,97		1,97	1,967				
Kairo..... 1 ägypt. £	12,57	12,48		12,47	12,55				
Kopenhagen. 100 Kr	54,78	54,40		54,33	54,72				
Lissabon... 100 Esk.	11,135	11,05		11,04	11,12				
London.... 1 £	12,27	12,18		12,17	12,25				
Madrid.... 100 Pts.	33,76	33,80		33,90	33,84				
Montevideo 1 G.-Pts.	1,01	1,01		1,—	0,99				
Montreal... 1 kan. \$	2,482	2,467		2,47	2,475				
New-York... 1 \$	2,475	2,468		2,473	2,48				
Oslo..... 100 Kr	61,66	61,21		61,16	61,59				
Paris..... 100 fr	16,32	16,32		16,37	16,35				
Prag..... 100 Kc	10,335	10,335		10,365	10,315				
Reykjavik.. 100 isl. Kr	55,52	55,11		55,06	55,46				
Rio de Jan. 1 Milrs.	0,15	0,15		0,15	0,15				
Rom..... 100 Lire	20,53	20,53		20,53	20,53				
Sofia..... 100 Lewa	3,05	3,05		3,05	3,05				
Stockholm.. 100 Kr	63,26	62,80		62,75	63,20				
Tallinn.... 100 estn. R.	68,50	68,50		68,50	68,50				
Tokio..... 1 Yen	0,722	0,717		0,716	0,721				
Warschau.. 100 Zloty	46,65	46,67		46,81	46,73				
Wien..... 100 S	49,—	49,—		49,—	49,—				
Zürich.... 100 fr	80,78	80,70		80,91	80,85				

auf: / in:									
	N.York 11. 6.	Paris 11. 6.	Zürich 11. 6.	A'dam 11. 6.	K'bag. 11. 6.	St'holm 11. 6.	Prag 11. 6.	Wien 11. 6.	
Amsterdam 100 fl	67,62	1024,50	207,25	fr	Kr	Kr	K	S	
Belgrad.... 100 Dinar	2,295		7,—		309,60	268,—	1624,—	361,22	
Berlin.... 1 RM	6,4042	6,12	1,2380	0,5985	1,84	1,60	55,5116		
Brüssel.... 100 Belg.	16,96	256,62	51,90	26,09	77,45	67,25	9,70	2,1506	
Budapest... 100 Pengö	29,65							90,19	
Buen. Aires 100 Pes.P.	32,93		80,—						
Helsingfors 100 FM	2,185		6,63		9,95	8,60		5,3175	
Kopenhagen. 100 Kr	22,075	332,50	67,10	32,45		86,85	527,—	116,70	
London.... 1 £	4,94	74,50	15,03	7,2525	22,40	19,40	118,—	26,22	
Madrid.... 100 Pts.	13,68	207,25	41,95	20,25			328,75	69,64	
New York... 1 \$		15,15	3,0662	1,4750	4,5650	3,94	23,98	131,36	
Oslo..... 100 Kr	24,825		75,50	36,45	112,70	97,60	593,—	131,36	
Paris..... 100 fr	6,60		20,23	9,77	30,25	26,20	158,50	35,33	
Prag..... 100 Kc	4,1725	63,30	12,775	6,195	19,25	16,75		22,09	
Rom..... 100 Lire	8,26	125,—	25,30	12,25	37,95	33,—	198,75	44,14	
Stockholm.. 100 Kr	25,475		77,50	37,45	115,65		608,—	134,81	
Wien..... 100 S	18,95		58,—						
Zürich.... 100 fr	32,03	494,37		48,275	149,15	129,50	783,—	174,29	

*) Noten.

Ostdevisen

Berlin	11. 6. 1935	Moskau	2. 6. 1935	Instanbul	7. 6. 1935
Bukarest 100 Lei =	RM 2,49	1000 engl. Pfund =	564,70	1 engl. £ =	6,19/5 türk. Pfd
Kowno... 100 Lit. =	41,61	1000 Dollar. =	114,67	1 türk. Pfund =	12,03 franz. fr
Riga..... 100 Lat =	81,—	1000 Reichsmark =	46,21		= 0,7962 \$
					= 1,17 fl

Londoner Devisenkurse

auf:	Art der Notierung	Parität	Kurs v. 5. 6.	Kurs v. 7. 6.	Kurs v. 11. 6.	auf:	Art der Notierung	Parität	Kurs v. 5. 6.	Kurs v. 7. 6.	Kurs v. 11. 6.
Alexandrien...	ägypt. Piast. f. £	97½ Pst	97½	97½	97½	Montevideo ...	Pence... für dol.	51 d	39,40+)	39,40+)	39,75+)
Amsterdam...	Gulden	12,107 fl	7,325	7,285	7,2725	Montevideo ...			19,50	19,50	19,50
Athen	Drachme	375,— Dr	514,—	517,—	512,—	Montreal	kanad. \$... für £	4,867/8 \$	4,95	4,9375	4,9340
Australien...	austral. £ für £*)	100,— £	125,0,0	125,0,0	125,0,0	Neuseeland ...	neuseel. £ für £*)	100,— £	124,0,0	124,0,0	124,0,0
Bangkok....	d für Baht	21,82 d	22½/8	22½/8	22½/8	New York....	Dollar..... für £	4,867/8 \$	4,955	4,935	4,9250
Batavia.....	Gulden..... für £	12,107 fl	7,275	7,25	7,25	Oslo	norweg. Kr	18,159 Kr	19,90	19,90	19,90
Belgrad....	Dinar.....	276,316 Dn	218,—	217,—	215,—	Paris	franz. Frank.	124,21	75,20	74,70	74,50
Berlin.....	Reichsmark	20,43 RM	12,505	12,17	12,165	Prag	tschech. K.	164,25 Kr	118,50	117,75	117,88
Bogota.....						Reval.....	Estkrone..	18,159 Kr	18,25	18,25	18,25
Bombay.....	sh..... für Rupie	1/6	1/6½/8	1/6½/8	1/6½/8	Riga.....	Lat.....	25,225 Lats	15,25	15,—	15,—
Brüssel....	Belga..... für £	35,— B	29,04	29,055	29,04	Rio de Janeiro	Pence f. P.-Milr.	5,899 d	4,25+)	4,25+)	4,25+)
Budapest...	Pengö.....	27,82 Pö	16,62	16,50	16,50	Rio de Janeiro		2,70	2,60	2,62	
Buenos Aires	Papier-Peso		18,70	18,70	18,70	Rom	Lire..... für £	92,46 Lire	60,—	59,59	59,58
Buenos Aires			11,46	16,99½	17,—½	Saigon.....	—		2/8½/32	2/8½/32	2/7½/32
Bukarest...	Lei.....	813,60 Lei	490,—	487,50	485,—	Shanghai...	sh..... \$		1/8½/4	1/7½/8	1/7½/8
Danzig.....	Gulden.....	25,— Gulden	26,25	26,—	26,13	Singapore...			2/4½/10	2/4½/10	2/4½/10
Helsingfors	FM.....	193,23 FM	226,75	226,50	227,50	Sofia.....	Lewa..... £	673,659 Lv	405,—	400,—	400,—
Hongkong...	sh..... \$	2¼/4½-2½/5½	2/4	2/4	2/4½/8	Stockholm...	schwed. Kr	18,159 Kr	19,40	19,40	19,40
Kalkutta...	sh..... für Rupie	1/6	1/6½/8	1/6½/8	1/6½/8	Südafrika...	südafr. £ für £*)	100,— £	100,2,6	100,2,6	100,2,6
Konstantinopel	türk. Piast. für £	110 Pst	615,—	608,—	608,—	Teheran.....	Rials..... für £		60,50 ½)	60,50 ½)	60,50 ½)
Kopenhagen ..	dän. Krone	18,159 Kr	22,40	22,40	22,40	Valparaiso...	Peso.....		118,—	118,—	118,—
Kowno...	Lit.....	48,66 Lit	29,50	29,25	29,25	Valparaiso...	—				
Lissabon...	Eskudo	110 Esk	110,13	110,13	110,13	Warschau...	Zloty	34,38 Zl	26,25	26,—	26,13
Madrid.....	Peseta	25,225 Pts	36,25	36,—	36,—	Wien.....	österr. S.	34,585 S	26,25	26,25	26,—
Manila.....	Pence... für Peso	24,66 d	24,—	24,40	24,25	Yokohama...	d..... für Yen	24,57 d	14,12	14,12	14,12
Mexiko.....	Pesos..... für £	9,76 Pts	17,50	17,75	17,75	Zürich.....	Schw. Frank. f. £	25,225 fr	15,215	15,095	15,085

NEUE WIRTSCHAFTSLITERATUR ÜBER POLEN

aus dem Zentralkatalog des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs

Die Übersicht enthält eine Auswahl der neueren wirtschafts-politisch wichtigen und bibliographischen Literatur, soweit sie in der Bibliothek der HWWA. und der Commerzbibliothek vorhanden ist. Eine vollständige systematisch geordnete Bibliographie der wesentlichen polnischen Wirtschaftsliteratur mit Anmerkungen und Hinweisen wird in absehbarer Zeit im „Wirtschaftsdienst“ veröffentlicht werden. Die Schriftleitung.

Allgemeines

Die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung des wiederauferstandenen Polens. Von Wladislaw Studnicki. Berlin: Völkermagazin 1930. 150 S. H: A 12 n/6

Die osteuropäischen Staaten Polen, Litauen, Lettland, Estland als Staats- und Wirtschaftskörper. Von Friedrich Kuerbs. Mit einer Karte. Stuttgart: Enke 1931. VIII, 266 S. (mit Bibliographie). H: A 57 n/3

Le Problème de l'indépendance économique de la Pologne. Par Witold Czerwinski. Prof. de Roger Picard. Paris: Gebethner & Wolff 1932. 155 S. (mit Bibliographie). A: 12 n/10

Das moderne Polen in politisch-geographischer Betrachtung (auf Grund eigener Reisen). Von E. Wunderlich. Teil 1: Land, Volk und Wirtschaft. 1932. Stuttgart: Fleischhauer & Spohn 1932. (Mit Bibliographie.) (Stuttgarter geograph. Studien. Heft 33/34.) H: A 12 b/1

Die Frage der wirtschaftlichen Unabhängigkeit Polens. Von Dr. Oswald Schneider. Königsberg: Gräfe & Unzer 1933. 107 S. (Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg. Neue Folge. Bd. 6.) Commerzbibliothek

Die Wirkungen der Krise auf die Wirtschaft Polens. In: Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches 1934. Heft 3, S. 168 bis 176.

Polen. Legende und Wirklichkeit. Von Friedrich Sieburg. Frankfurt a. M.: Societäts-Verlag 1934. 62 S.

Jahrbuch für Polen 1929/30. Warszawa: „Biblioteka Polska“ 1929. H: A 12 b/2/7

Rzeczpospolita Polska. Atlas statystyczny. La République Polonaise. Atlas Statistique. Varsovie: (Selbstverl. Office Central de Statistique.) 1930. XV, 42 S. HF: A 12 b/4/1

Skorowidz miejscowości Rzeczypospolitej Polskiej. T. 1—15. Warszawa: Selbstverl. Główny Urząd Statystyczny Rzeczyp. Polskiej. 1923—1926. (Poln. Statist. Hauptamt. Ortslexikon der Republik Polen.) H: A 12 c/4

Skorowidz gmin Rzeczypospolitej Polskiej. Ludność i budynki... Répertoire des communes de la République Polonaise. Population et bâtiments sur la base des résultats provisoires de 2e recensement général de la population du 9. XII 1931 ainsi que superficie générale et terres en utilisation agricole. P. 1-4. Warszawa: Nakl. Głównego Urzędu Statyst. 1933. 5. (Statistique de la Pologne. Ser. B. Fasc. 8.) H: A 12 c/5

Główny Urząd Stat. Rzeczypospolitej Polskiej... Rocznik statystyki Rzeczypospolitej Polskiej. Jahrg. 1—8, 1920/22—30. Annuaire statistique de la République Polonaise... Warszawa: Nakładem Głównego Urzędu Stat. 1923 ff.

Statistisches Hauptamt der Republik Polen. Kleines statistisches Jahrbuch d. Republik Polen. Jg. 1. Warszawa: Statistisches Hauptamt der Republik Polen 1934. H: A 12 b/4/1

Office Central de Statistique de la République Polonaise. Rocznik statystyki miast Polski. Annuaire statistique des villes de Pologne. 1. année, 1928. Warszawa: Selbstverlag (1929). Q: A 12 b/4/2

Institut de Recherches sur le Mouvement Général des Affaires et sur la Formation des Prix. Rapports et recherches. Instytut Badania Konjunktur Gospod. i Cen. Sprawozdania i przyczynki naukowe. Nr. 1—14. Varsovie: Selbstverl. 1929—1932. Q: A 12 n/4

Wydawnictwa Komitetu Ekonomicznego Ministrow. Sprawozdanie Komisji Ankietowej. Badania warunków i kosztów produkcji oraz wymiany. T. 1—15. Warszawa: Prezyd. Rady Ministr. 1928. (Erhebungen der Enquete-Kommission.) A 12 n/3

Bilans płatniczy Polski... Balance des paiements de la Pologne pour l'année 1930, 1931 i 1932. Nakl. Głównego. Urzędu Statystycznego Warszawa. 1933—35 (Statistique de la Pologne. Ser. B. Fasc. 17 u. Ser. C. Fasc. 19). Q: A 12 n/1/3

— 1—2 Recensement général de la République Polonaise du 30 sept. 1921 et du 9. 12. 1931 Varsovie: Office Central de Statistique 1926 ff (Statistique de la Pologne T. 11, 3 ff. Q: A 12 d/1/1

*

Sprawozdanie Centralnego Związku Polskiego Przemysłu, górnictwa, Handlu i Finansów z działalności w roku 1931—33. Warszawa 1932/34. (Rapport de l'Union Centrale de l'Industrie des Mines, du Commerce et des Finances de la Pologne.) Q: A 12 n/2/2

Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy o sytuacji gospodarczej okręgu izby za rok 1930/32. Bydgoszcz: Selbstverlag 1931/33. (Rechenschaftsbericht der Kammer für Gewerbe und Handel in Bromberg.) Q: A 12 n/2/1

Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1931/33. Gdyni: Selbstverlag 1932/34. (Rechnungsbericht d. Industrie- u. Handelskammer in Gdingen.) A 12 n/2/16

Sprawozdanie Izby Handlowej w Katowicach za rok 1929/34. Katowice (1930/35). (Bericht der Handelskammer Kattowitz.) A 12 n/2/11

Sprawozdanie z czynności i obrad publicznych Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie... (1931 oraz materiały do Ankiety pod tytułem Zupa Bochenska.) [Bericht über Tätigkeit und öffentl. Beratungen, 1931 zugleich Materialien, der Enquete u. dem Titel Steinsalzbergwerk v. Bochnia.] A 12 n/2/14

Sprawozdanie z czynności Izby Przemysłowo-Handlowej we Lwowie za rok 1930/33. Lwów: Selbstverl. 1931/34. (Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit d. Gewerbe- u. Handelskammer in Lemberg.) A 12 n/2/12

Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu za rok 1930/32. Poznań 1931/33: (Rechenschaftsbericht der Kammer für Gewerbe u. Handel in Posen.) A 12 n/2/13

Sprawozdanie z działalności Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie za rok 1931/33. Warszawa: Selbstverlag. (Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit d. Industrie- u. Handelskammer Warschau.) Q: A 12 n/5

Sprawozdanie z sytuacji gospodarczej okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie za rok 1931/33. Warszawa: Selbstverlag 1932 bis 1934. (Rechenschaftsbericht über die wirtschaftliche Lage im Bezirk der Industrie- u. Handelskammer zu Warschau.) Q: A 12 n/2/3

Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Wilnie za rok 1930/32. Wilna: Selbstverlag 1931. (Bericht der Industrie- und Handelskammer in Wilna.) A 12 n/2/15

Department of Overseas Trade. Economic Conditions in Poland. Report by R. E. Kimens. London: Stationery Office 1921/31 u. 1934. H: A 12 n/2/1

Land- und Forstwirtschaft

Die Bodenbewirtschaftung Westpolens und ihre natürlichen Grundlagen. Von Otto E. Heuser. Mit 28 Kt. Berlin: Parey 1932. 52 S. (Arbeiten d. Landwirtschaftl. Instituts d. Techn. Hochschule zu Danzig.) (Berichte über Landwirtschaft. N. F. Sonderheft. 60.) K: A 12 n/4/1

Die augenblickliche Lage der westpolnischen Landwirtschaft. Von Hans von Ondarza-Hasche. Düsseldorf: Nolte 1933. 61 S. Bonn-Poppelsdorf, Diss. d. Landwirtschaftl. Hochschule v. 18. April 1932.

K: A 12 n 4/2

Okregi hodowlane, produkcja i spożycie miesa w Polsce. Regions d'élévage, production et consommation de la viande en Pologne. Warszawa: Nakl. Głównego Urzędu Stat. 1933. 86 S. (Statistique de la Pologne. Ser. B, Fasc. 11.) Q: Fleisch/8

Ubój zwierząt gospodarskich (Abatage du bétail) 1932. Warszawa: Nakl. Głównego Urzędu Statystycznego 1934. (Statystyka Polski. Ser. C. Zeszyt 7.) Q: Fleisch/10

Statystyka rolnicza. Statistique agricole 1930/31, 1933. Warszawa: Nakl. Główn. Urzędu Statystycznego 1932/34. (Statistique de la Pologne. Ser. B. Fasc. 1 ff.) Q: A 12 n 4/3

Sprawozdanie Wielkopolskiej Izby Rolniczej za rok 1926—1930/31. Poznań: Selbstverl. 1927 ff. (Tätigkeitsbericht der Großpoln. Landwirtschaft.) A 12 n 4/1

*

Les Bois en Pologne. Par J. Nass. Pref. de H. Truchy. Avec 2 cartes hors-texte. Paris: Pedone 1933. IV, 169 S. Holz/54

Sprawozdanie Rady Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce za 1931—1933. Warszawa: (Selbstverl.) 1932—1934. (Bericht des Zentralrats der Holzverbände in Polen.) Holz/56

Bergbau und Industrie

Statistik der Berg- und Hüttenwerke in Polnisch-Oberschlesien für das Jahr 1922/1930. Hrsg. vom Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Verein, Katowice. Katowice: Selbstverl. 1923 bis 1931 (mehr nicht erschienen). A: A 12 n 12/1

Kosten, Preise und Absatzorganisation der polnischen Steinkohlenindustrie. Von Hubert Felgenhauer. Myslowice 1933: Rölle. VI, 52 S.

Jena, Rechts- und Wirtschaftswiss. Dissert. v. Febr. 1933. Sozialök. Seminar. Z/1867

Produkcja przemysłowa. Production Industrielle en 1929—1930. Varsovie 1931. (Informations statistiques de l'Office Central de Statistique. Fasc. spéc.) Q: A 12 n 13/1

Statystyka przemysłowa. Statistique Industrielle. 1931—1933. Warszawa: Nakl. Głównego Urzędu Statystycznego 1933—1935. (Statistique de la Pologne. Ser. B. Fasc. 15 ff.) Q: A 12 n 13/2

Drobny Przemysł i chalupnictwo. J. 1. 2. Instytut Gospodarstwa Społecznego. Warszawa 1931/34. (Nebent.: La petite Industrie et l'Industrie à domicile.) A 12 n 13/1

The Chemical Industry and Trade of Poland. By Clayton Lane. Washington: Gov. Pr. Off. 1931. II, 20 S. (Trade Information Bulletin. Nr. 762.) K: Drogen/21

Polen: Eisenindustrie. In: Außenhandel und Produktion der Bergbau- und Eisenindustrie. Hrsg. v. Stahlwerksverband A.-G., Düsseldorf. Jahrg. 1928 bis 1933. (Hektogr.)

Union des Forges Polonaises. Rapport sur l'exercice 1928. Varsovie: Selbstverl. 1928. (Polnische Ausgabe unter dem Titel:) Związek Polskich hut żelaznych. Sprawozdanie . . . 1931 bis 1933. Q: Eisen/18 und 18a

Die Elektro-Industrie Polens. Von Jerzy Jan Halpern-Margulies. Warszawa 1932. 164 S. Lausanne, Diss. des Sciences Commerciales et Economiques, 30. nov. 1932. Sozialök. Sem. F VI e

Ministerstwo Robot Publicznych. Statystyka zakładów elektrycznych w Polsce. Ministère des Travaux Publics. Statistique de la production et de la distribution de l'énergie électrique en Pologne 1926 et 1927, 1930/32. Warszawa 1928/33. A: Elektrizität/31

Die Entwicklung der galizischen Erdölindustrie. Von Robert Dressler. Wien: Richard (um 1930). 103 S. Bern, rerum politicarum Diss. K: Erdöl/67

Sprawozdanie działalności Związku Eksportowego Przemysłu Metalowego Przetworczego . . . za rok 1932—1933. Warszawa

1933—1934. (Hektograph.) (Bericht des Export-Verbandes der Polnischen Metallverarbeitenden Industrie, Warschau. Q: Metalle/13

Sprawozdanie Związku Zawodowego Papierni Polskich za rok 1931—1933. Warszawa: Selbstverl. 1932. (Jahresbericht des Verbandes der Polnischen Papierfabriken . . .) Papier/10

Die Standorte der polnischen Textilindustrie und ihre Lokalisationsprobleme. Von Jakob Goldberg. Berlin: Heymann; Wien: Österreichischer Wirtschaftsverlag. 1934. 42 S. (Wirtschaftsgeographie. Heft 3.) K: Webwaren/32

Związek Przemysłu Włókienniczego w Państwie Polskiem. Sprawozdanie zarządu z Działalności w roku 1931—1933. Łódź 1932—1934. (Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit des Verbandes der Textilindustrie Polens.) Q: Webwaren/12

Związek Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego w Poznaniu. Sprawozdanie roczne za okres kampanijny 1930/31—1932/33. Poznań 1932—1934. (Hektograph.) (Verband der westpoln. Zuckerindustrie in Posen. Jahresbericht.) Q: Zucker/15

Geld-, Kredit- und Genossenschaftswesen

L'Organisation du crédit en Pologne. Son évolution depuis la première stabilisation (1924—1930). Par Samuel Gutermann. Paris: Pedone 1931. 613 S. (Mit Bibliographie: S. 585 bis 608.) A 12 n 24/3

Die Geld- und Währungspolitik der Republik Polen. Von Renia Scherzer. Wien und Leipzig: Perles 1934. 51 S. K: A 12 n 23/5

Jahresbericht des Verbandes Deutscher Genossenschaften in Polen und des Verbandes Landwirtschaftlicher Genossenschaften in Westpolen 1928—1931. Poznań 1929—1932: Concordia. Q: A 12 n 27/2

Instytut Gospodarstwa Społecznego. Sprawozdanie za rok 1933. Warszawa 1934. (Institut für Genossenschaftswirtschaft. Rechenschaftsbericht.) A 12 n 27/2

Handel

Das Geschäft mit Polen. Bearbeitet in Gemeinschaft mit der Österreich-Polnischen Handelskammer in Wien. Warszawa 1932. 247 S. (Staatliches Exportinstitut in Polen. Bd. 8.) H: A 12 n/7

Die Handelspolitik Polens. Von Peter Heinz Seraphim. Berlin: Volk und Reich Verlag 1935. 104 S. (mit Bibliographie.) (Schriften des Instituts für Osteuropäische Wirtschaft.) A 12 g 4/2

Der polnische Außenhandel. Von Karl Mainz. Berlin: Volk und Reich Verlag 1935. 202 S. (Schriften des Instituts für Osteuropäische Wirtschaft.) H: A 12 n 18/6

Rocznik Handlu Zagranicznego Rzeczyp. Polskiej i wolnego niasta Gdanska. Annuaire du commerce extérieur de la République Polonaise et de la Ville Libre de Dantzig 1922/23—1933. Varsovie: Off. Central de Statist. 1924 ff. H: A 12 n 18/1

Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. Office Central de Statistique de la République Polonaise. Handel zagraniczny Rzeczypospolitej polskiej i W. M. Gdanska. Commerce extérieur de la République Polonaise et de sa V. L. de Dantzig. Warszawa 1924—1935. Nakładem Głównego Urzędu Statystycznego 1925 ff. (Monatlich.) Q: A 12 n 18/2

Przyczyny rozbieżności pomiędzy danymi statystyki polskiej i obcej w zakresie handlu zagranicznego. — Les Causes des divergences entre les statistiques du commerce extérieur polonaise et étrangères. Par Samuel Gutermann. Warszawa: Office Central de Statistique 1934. X, 89 S. (mit französischem Résumé.) (Statistique de la Pologne. Ser. C. Fasc. 2.) (Mit Bibliographie.) K: A 12 b 4/1

Eksport w roku 1931 und 1933. Sprawozdanie dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego. Warszawa 1932 u. 1934. (Export im Jahre 1931 u. 1933. Bericht des Direktors des Staatl. Exportinstituts.) (Wydawnictwa Państwowego Inst. Eksportowego. T. 9 u. 17.) H: A 12 n 1/2

Recht, insbesondere Handels- und Zollrecht

Handbuch des polnischen Rechts für den Handelsverkehr mit Polen. Von Kasimir von Unruh. Hrsg. von der Deutsch-Polnischen Handelskammer E. V., Breslau—Berlin. Breslau und Berlin: Schatzky in Komm. 1932. 367 S. (Mit Bibliographie.) H: A 12 n 18/4

Das polnische Handelsgesetzbuch nebst Einführungsbestimmungen. (Dz. R. R. P. 1934, Nr. 57, Pos. 502 und 503.) In deutscher Übersetzung. T. 1. Poznań, Waly Leszczyńskiego: Lex, Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością 1934. H: A 12 n 18/7

Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung. Hrsg. v. der Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen. Posen. Z: A 12 i 1/1

République Polonaise. Echange des Documents Parlementaires. Bibliothèque de la Diète et du Sénat. Exposé sommaire des travaux législatifs de la Diète et du Sénat polonais. Vol. 1—6. 1918/22 ff. Paris: Rec. Sirey 1925 ff. H: A 12 i 1/1

Zivilgesetzbuch der Republik Polen. Von J. v. Koschembahr-Lyskowski. 1. Buch: (Allgem. Vorschriften. Entwurf und Begründung. T. 1. (Art. 1—128.) Warszawa 1923: Koziański. 25, VI S. (Zeitschrift f. polnisches Recht und Wirtschaftswesen. Jg. 1928, Anl.) K: A 12 i 3/2

Polnische Zivilprozeßordnung. Einheitlicher, m. der Vollstreckungsordnung verbundener Text nebst den zugehörigen Einführungsbestimmungen (Dz. U. R. P. 1932, Nr. 112, Pos. 934; 1930, Nr. 83, Pos. 652; 1932, Nr. 93, Pos. 802 u. 804). In Übersetzung von Walter Mühring und Hermann Helbig. Posen: Geschäftsstelle der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten. 1933. 210 S. H: A 12 i 3/2

Das polnische Recht der Schuldverhältnisse und das polnische Handelsgesetzbuch nebst den zugehörigen Einführungsbestimmungen. (Dz. U. R. P. 1933, Nr. 82, Pos. 598, 599, 600 und 601.) In deutscher Übersetzung. Poznań: Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten. 1933. 163 S. H: A 12 i 3/3

Rechte und Pflichten der Ausländer in Polen. Gesetze, Verordnungen zwischenstaatliche Abkommen, Gerichtsentscheidungen usw. Mit einem Anhang über die besonderen Bestimmungen betr. Deutschland und Danzig. Von Armand Ackerberg. Berlin: Heymann 1933. XI, 263 S. H: A 12 g 3/1

Reglamentacja Handlu Zagranicznego. Zbiór przepisów i informacji. (Bestimmungen über den auswärtigen Handel. Sammlung von Vorschriften und prakt. Angaben.) Warszawa: Izba Przemysł. — Handl. 1935. XV. 344 S.

*

Kafemanns Zollhandbuch für den Zollverkehr mit Polen und Danzig. Ausgabe 1934. Der polnische Zolltarif 1933. Hrsg. von Max Knoch, Ludwig Maseberg und Paul Paraknings. Danzig: Kafemann 1934. 355 S.

Außenhandelsdienst der Österreichischen Handelskammern. Legislativer Informationsdienst. ... Polen. Durchführungsvorschriften zum Zollgesetz. Verordnung des Finanzministers vom 9. Oktober 1934 ... o. O. 1934. 153 S. (Hektograph.) H: A 12 m 2/8

Verkehr

Les Chemins de fer de l'Etat Polonais, 1918—1928. Ed. par les soins du Ministère des Communications. (Mit Illustr. und 1 Karte.) Varsovie 1929. 235 S. A 12 n 30/2

Rocznik statystyczny polskich kolei państwowych za rok eksploatacyjny 1922—1924 und 1930—1932. Annuaire statistique des chemins de fer de l'Etat polonais pour l'année d'exploitation ... Warszawa: Grudzien 1924 ff. A 12 n 30/1

Ministerstwo Komunikacji, Centralne Biuro Statystyki Przewozów P. K. P. Ministère de Communications. Bureau Statistique Central des Transports des P. K. P. Zestawienie ogólne przewozu towarów na Polskich kolejach państwowych ...

Résumé général du tonnage des marchandises transportées par les chemins de fer de l'Etat Polonaise pour l'année d'exercice 1930—1932. Warszawa 1931—1933. A 12 n 30/3
Ministerstwo Komunikacji, Centralne Biuro Statystyki Przewozów P. K. P. Rocznik statystyczny przewozu towarów za listami przewozowymi pospiesznymi ... na Polskich kolejach państwowych według poszczególnych rodzajów towarów 1927, 1931 u. 1932. Warszawa 1928 ff. (Verkehrsministerium, Zentralbüro f. Statistik d. Transporte d. polnischen Staatsbahnen. Jahrbuch des Warentransportes nach Transportlisten des Eilverkehrs der polnischen Staatsbahnen nach einzelnen Warenarten.) A 12 n 30/4

*

Gdynia. Plan portu i miasta ... Gdingen. Hafen- und Stadtplan nebst den wichtigsten Bestimmungen für seine Benutzung usw. Nach amtl. Material bearbeitet und hrsg. v. Meissner & Christiansen. Hamburg: Selbstverlag. 1929. 92 S. 1 Karte. K: A 12 n 31/3

Der Hafen von Gdynia. Mit zwei Karten. Warschau: Ministerium für Industrie und Handel. 1934. 148 S. A 12 n 31/1

Deutsch-polnische Beziehungen

Le Probleme de l'emigration polonaise en Allemagne. Par Stanislas T. Ruzewicz. Paris: Rec. Sirey 1930. 308 S. (Mit Bibliographie.) A 12 d 13/1

Das Problem einer deutsch-polnischen Zollunion ... Von Hans Kammeler. Danzig: Kafemann. 1933. 55 S. Greifswald, Wirtschaftswissenschaftl. Diss. vom 27. Februar 1933. K: A 10 g 4/93

Deutsche Aufbaukräfte in der Entwicklung Polens. Forschungen zur deutsch-polnischen Nachbarschaft im ostmitteleuropäischen Raum. Von Kurt Lück. Mit einem Geleitwort von Hermann Rauschning. (Mit Abbildungen.) Plauen im Vogtland: Wolff 1934. XVII, 680 S. (Ostdeutsche Forschungen. Bd. 1.) (Mit Bibliographie.) A 12 o 1/2

Geschäftsbericht der Deutsch-Polnischen Handelskammer, Breslau. E. V. 1933. Breslau 1934.. A 10 n 18/91

Adreßbücher und Firmenhandbücher

Rocznik Polskiego przemysłu i Handlu ... Jahrbuch der Industrie und des Handels in Polen. Hrsg. auf Veranlassung d. Verbandes der Industrie- und Handelskammern in Polen. Warschau: Polska Spółka Wydawnictw Informacyjnych 1932 und 1934. A: A 12 b 2/10

Księga adresowa Polski ... Annuaire de la Pologne (y compris la V. L. de Dantzig). Warszawa: Mosse 1929. A: A 12 b 2/2

Polnische Exporteure. Hrsg. von der Industrie- u. Handelskammer zu Warschau. Warschau: Selbstverl. 1931. 159 S. A: A 12 b 2/9

Polski przemysł elektrotechniczny przewodnik. Führer durch die elektrotechnische Industrie, Opracowali Piotr. Januszewski i Władysław Barthel. Rok 1933. Warszawa: Wydawnictwo Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych. 1933. A: Elektrizität/51

Związek Przemysłu Chemicznego Rzeczypospolitej Polskiej. Informator eksportowy Polskiego Przemysłu chemicznego. Export-Nachschlagebuch der polnischen chemischen Industrie. Warszawa: Wydawnictwo Związku Przemysłu Chemicznego. 1934. A: Drogen/31

Bibliographie

Urzędowy Wykaz druków wydanych w Rzeczypospolitej Polskiej. (Bulletin bibliographique officiel des imprimés éd. dans Republ. Polonaise. Suppl. 1: Wykaz druków polskich lub Polski dotyczących wydanych zagranicą. 2: Urzędowy Wykaz czasopism. 3: Statystyka Druków wydanych w Rzeczypospolitej polskiej. Rocz. 3 ff. Warszawa: Biblioteka Narodowa. B: A 12 a/6

Danzig—Polen—Korridor und Grenzgebiete. Eine Bibliographie mit besonderer Berücksichtigung von Politik und Wirtschaft. Hrsg. von Fritz Prinzhorn. Jg. 1 ff. Danzig: Bibl. der Technischen Hochschule 1932 ff. B: A 10 k a/3

Abrégé d'une bibliographie relative aux relations germano-polonaises. Von Casimir Smogorzewski. Paris: Gebethner & Wolff 1933. 144 S. (Problèmes politiques de la Pologne contemporaine. 3 Suppl.) B: A 10 g 1/1

Par Presse-Katalog Polens umfaßt sämtliche in Polen und in der Freien Stadt Danzig erscheinenden Zeitungen, die polnische Auslandspressen . . . Jg. 9, 1934/35. Poznań: Annoncen-Expedition Par. — Polska Agencja Reklamy Franc. Krajna.

Zeitungen und Zeitschriften

1. In polnischer Sprache:

Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. — (Bulletin of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia. — Bulletin de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia.) — Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer in Gdynia. Gdynia.

Codzienna Gazeta Handlowa. Warszawa. (Tägliche Handelszeitung.)

Czasopismo skarbowe. Zeitschrift der Finanzen. Warszawa.

Czasopismo Techniczne. Organ Polskiego Towarzystwa Politechn. we Lwowie. Lwow. (Technische Zeitschrift.)

Dziennik ustaw Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa. (Gesetzblatt der Republik Polen.)

Ekonomista. Warszawa.

Głos Kupiectwa. (Die Kaufmannsstimme.) Łódź.

Górnosłaskie Wiadomości Gospodarcze. (Organ der Handelskammer in Katowice.) Katowice. (Text polnisch und deutsch.)

Hospodar Silskij. Lwow (Lemberg). (Der Landwirt.)

Hutnik. Miesięcznik Organizacji hutniczych. Warszawa—Katowice. (Hütte. Monatsschrift der Organisation der Hüttenindustriellen.)

Inżynierja Polna. Warszawa. (Landwirtschaftlicher Ingenieur.)

Konjunktura gospodarcza. (1. 2.) Warszawa. (Wirtschaftskonjunktur.) (1.) Wydawnictwo kwartalne Instytutu Badań Konjunktur Gospodarczych i Cen. (Vierteljährliche Veröffentlichungen des Instituts zur Beobachtung der Wirtschafts- und Preiskonjunktur. Mit Auszug in englischer Sprache.) (2.) Miesięczne tablice statystyczne. (Auch englische Ausgabe unter dem Titel: Monthly Statistical Tables rel. to business conditions in Poland.)

Kupiec Kolonialny Spożywczy i Delikatesowy. Poznań. (Kolonial- und Feinkosthändler.)

Kupiec-Swiat kupiecki. Poznań. (Kaufmann und kaufmännische Welt.)

Kurjer Warszawski. Warszawa. (Täglich.)

Kwartalnik Statystyczny. (Statische Quartalschrift, hrsgb. vom Stat. Hauptamt). Warszawa. (Text nur polnisch.)

Polska Gospodarcza. Tygodnik. Warszawa. (Polnische Wirtschaftswochenschau.)

Prace Instytutu Badań Konjunktur Gospodarczych i Cen. Warszawa. (Mit Auszug in französischer Sprache.) (Arbeiten des Konjunkturforschungsinstituts für Wirtschaft und Preise.)

Przegląd Elektrotechniczny. Warszawa. (Elektrotechnische Rundschau.)

Przegląd górniczo-hutniczy. Organ stowarzyszenia Polskich inżynierów górniczych i hutniczych. Katowice und Sosnowiec. (Rundschau der Berg- und Hüttenindustrie.)

Przegląd Gospodarczy. (Wirtschaftsrundschau.) Warszawa.

Przegląd mierniczy. Miesięczne czasopismo naukowe, zawodowe i informacyjne, poświęcone sprawom mierniczym. Warszawa. (Zeitschr. f. Landvermessung . . .)

Przegląd Polityczny. Czasopismo poświęcone zagadnieniom polityki zagranicznej. Warszawa. (Politische Rundschau.)

Przegląd techniczny. (Nebst Beil.) Nowiny techniczne. Warszawa. (Tech. Rundschau nebst Beilage: Technische Neuheiten.)

Przegląd Uprawy Tytoniu. Pulawy. (Rundschau des Tabakbaus.)

Przemysł Metalowy. Czasopismo Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych. Warszawa. (Metallindustrie.)

Przemysł Naftowy. Organ Krajowego Towarzystwa Naftowego we Lwowie. Lwow. (Erdöl-Industrie.)

Robotniczy Przegląd Gospodarczy. Warszawa. (Arbeiterrundschau der Wirtschaft.)

Rolnik ślaski. Katowice. (Der schlesische Landmann.)

Rynek Drzewny. The Polish Timber Market. Warszawa.

Rynek Metalowy i Maszynowy. Der Metall- und Maschinen-Markt. Poznań (usw.).

Statystyka Cen. — Statistique des prix. Warszawa. (Tabellen, teilweise auch französisch; hrsgb. vom Stat. Hauptamt.)

Statystyka pracy. Statistique du travail. Revue trimestrielle. Varsovie. (Tabellen, teilweise auch französ.)

Wiadomości Elektrotechniczne. Warszawa. (Elektrotechn. Mitteilungen.)

Wiadomości geograficzne. (Revue mensuelle de géographie.) Kraków. (Mit französischem Résumé.)

Wiadomości Przemysłu — Chemicznego. Organ Związku Przemysłu Chemicznego Rzecz. Polskiej. Warszawa. (Mitteilungen der Chem. Industrie.)

Wiadomości statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego. Informations statistiques de l'Office Central de Statistique. Warszawa.

2. in deutscher, französischer und englischer Sprache.

Bank Polski. Economic Research Department Bulletin. (nebst) Statistical Summary Statistiques. Warszawa.

Bank Polski. (Banque de Pologne.) Situation. Warschau. Bulletin statistique du Ministère des Finances. (République Polonaise.) Statistical Bulletin of the Ministry of Finance. Warschau. (Französisch und englisch.)

Chronique économique et financière belgo-polonaise. Publication bi-mensuelle. Bruxelles.

Deutsche Monatshefte in Polen. Katowice.

Deutsche Post aus dem Osten. Berlin.

Deutsche Rundschau in Polen. Bromberg. (Tägl.) Europäischer Wirtschaftsdienst (Euwid). Ausgabe Polen. Berlin.

Freie Presse. Łódź.

Handel und Gewerbe in Polen. (Verband für Handel und Gewerbe e. V.) Poznań.

Kattowitzer Zeitung. Katowice.

Der Landmann. Mitteilungsblatt des „Vereins Deutscher Bauern“. Poznań.

Landwirtschaftliches Zentralwochenblatt für Polen. Poznań.

Milchwirtschaftliche Zeitung für Polen. Bydgoszcz.

Mitteilungen der Deutschen Handelskammer für Polen. Breslau. (Hektogr.) (Früher unter dem Titel: Mitteilungen der Deutsch-Polnischen Handelskammer.)

Monthly Review. The National Economic Bank. Bank Gospodarstwa Krajowego, Warsaw, Poland. Polnische Ausgabe siehe unter dem Titel: Przegląd miesięczny. Bank Gospodarstwa Krajowego.

Der Nahe Osten. Berlin.

Ost-Europa. Zeitschrift für die gesamten Fragen des europäischen Ostens, Königsberg.

Osteuropa-Markt. (Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten.) Königsberg.

Der Ost-Expres. Nachrichtendienst für Politik, Wirtschaft, Kultur. Rußland, Polen. Berlin.

Ostland. Halbmonatsschrift für den gesamten Osten. Berlin.

Ostland-Berichte. Reihe B: Wirtschafts-Nachrichten. (Ostland-Institut in Danzig.) Danzig.

P. D. O. Presse-Dienst „Ostrum“. Täglich erscheinende volksdeutsche Pressekorrespondenz. Berlin.

La Pologne. Revue mensuelle . . . publ. par l'Association France-Pologne. Paris.

Posener Tageblatt. Posen (täglich).

Revue trimestrielle de statistique. Office Central de Statistique de la Rép. Polonaise. Varsovie.
The Warsaw Weekly. Warszawa.
Wirtschaftskorrespondenz für Polen. (Wirtschaftliche Vereinigung für Polnisch-Schlesien.) Katowice.
Wirtschafts-Zeitung. Organ des Wirtschaftsverbandes Städtischer Berufe. Bydgoszcz (Bromberg).
Zeitschrift für osteuropäisches Recht. (Osteuropa Institut, Breslau.) Berlin.

BUCHANZEIGEN

Die geschlossene Wirtschaft. Soziologische Grundlegung des Autarkieproblems. Von Bernhard Laum. Tübingen: Mohr 1933. XVI, 503 S. 15,50 RM. WNV/49
Das Buch will „die seelischen Kräfte des Menschen zeigen, sofern sie auf die Abschließung menschlicher Gruppen eingewirkt und speziell den Güterverkehr zwischen diesen

Gruppen beeinflusst haben“. Darüber hinaus werden allerdings auch noch die Wirkungen dieser Abschließung erörtert. Da nun „die Wirksamkeit dieser psychischen Faktoren in der Unterschicht stärker ist, als in der Oberschicht“, wo die Ratio an ihre Stelle tritt, gilt das Buch in erster Linie dem Wirtschaftsleben dieser Unterschicht, zu der auch ganze Völker gehören, soweit sie sich noch im Stadium der Vor- und Frühgeschichte befinden. In drei Abschnitten werden nacheinander behandelt: die „psychischen Motive der Abschließung“, z. B. „Blutbindung und Erdverbundenheit“, religiöse Bindungen und anderes, dann die Mittel und die — ausschließlich positiv beurteilten — Folgen der Abschließung und zuletzt das „Wesen der Autarkie“, die „vornehmlich als biologische Erscheinung betrachtet wird“. Ein letzter, zusammenfassender Abschnitt versucht, die Wirtschaftskrise der Gegenwart zu erklären und die Möglichkeiten zu ihrer Heilung zu zeigen.“ Laum sieht sie in der Abkehr vom „übersteigerten Rationalismus“, von der
(Fortsetzung nächste Seite)

Vereinigte Industrie-Unternehmungen Aktiengesellschaft (VIAG), Berlin
Bilanz zum 31. März 1935

Aktiva		RM	RM	Passiva		RM	RM
Anlagevermögen: Einrichtung 1. April 1934		1,—		Grundkapital			180 000 000,—
Zugang		15 382,—		Gesetzlicher Reservefonds			38 800 000,—
		15 383,—		Rückstellungen:			
Abschreibung		15 382,—	1,—	Rückstellung für Währungskredite	3 996 168,62		
Beteiligungen: 1. April 1934		236 811 006,—		Rückstellung der Kursgewinne aus dem Rückkauf eigener Schuldverschreibungen	10 459 700,80		
Zugang		7 876 839,85		Sonstige Rückstellungen	3 000 000,—		17 455 869,42
		244 687 845,85		Langfristige Anleihen:			
Abgang		1 773 200,75		6 % Dollarschuldverschreibungen von 1925 (\$ 1 512 000) hypothekarisch gesichert	6 350 400,—		
		242 914 645,10		6 1/2 % Dollarschuldverschreibungen v. 1926 (\$ 1 193 000)	5 010 600,—		
Abschreibungen		153 639,10	212 761 006,—	4 1/2 % Reichsmarkschuldverschreibungen von 1934	1 987 500,—		
Umlaufvermögen:				4 3/4 % Reichsmarkschuldverschreibungen von 1934	4 152 000,—		
Wertpapiere		7 063 654,70		6 % Reichsmarkschuldverschreibungen von 1926	10 481 000,—		27 981 500,—
Hypothekenforderungen		291 493,32		Verbindlichkeiten:			
Forderungen an abhängige Gesellschaften		18 870 825,67		Verbindlichkeiten gegenüber abhängigen Gesellschaften	11 221 899,55		
Sonstige Forderungen		19 549 945,75		Verbindlichkeiten gegenüber der Reichs-Kredit-Gesellschaft	5 860 564,20		
Kassenbestand und Postscheckguthaben		7 780,34		Sonstige Verbindlichkeiten	8 727,52		17 091 191,27
Guthaben bei d. Reichs-Kredit-Gesellschaft		5 521 690,61	51 305 390,39	Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen			1 427 121,—
Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen			97 829,05	Gewinn: Gewinnvortrag aus 1933/34	458 804,27		
Bürgschaften für Anleihen angeschlossener Unternehmungen		RM 30 599 700,—		Reingewinn	10 949 740,48		11 408 544,75
Sonstige Bürgschaften für angeschlossene Unternehmungen		RM 3 130 916,41		Bürgschaften für Anleihen angeschlossener Unternehmungen	RM 30 599 700,—		
				Sonstige Bürgschaften für angeschlossene Unternehmungen	RM 3 130 916,41		
			294 164 226,44				294 164 226,44

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31. März 1935

Aufwendungen	RM	RM	Erträge	RM
Gehälter		233 493,81	Gewinnvortrag	458 804,27
Soziale Abgaben		2 981,25	Erträge aus Beteiligungen	12 935 390,59
Abschreibung auf Einrichtung		15 382,—	Sonstige Kapitalerträge	541 616,72
Abschreibungen auf Beteiligungen		153 639,10	Erträge aus Leistungen	37 680,51
Zuweisung an Rückstellung für Währungskredite		1 123 460,94	Außerordentliche Erträge	3 726 636,86
Zuweisung an sonstige Rückstellungen		305 655,89		
Zinsen		708 152,64		
Besitzsteuern		3 500 703,88		
Sonstige Aufwendungen		248 114,69		
Gewinn: Gewinnvortrag aus 1933/34	458 804,27			
Reingewinn	10 949 740,48	11 408 544,75		
		17 700 128,95		17 700 128,95

Nach pflichtgemäßer Prüfung auf Grund der Bücher und Schriften der Gesellschaft sowie der vom Vorstand erteilten Aufklärungen und Nachweise entsprechen Buchführung, Jahresabschluß und Geschäftsbericht den gesetzlichen Vorschriften.
Köln, im Mai 1935

Tréuhand-Aktien-Gesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Dr. Hartkopf, Wirtschaftsprüfer Dr. Rentrop, Wirtschaftsprüfer

„übertriebenen Spezialisierung“ und von der „ungebundenen Exzentrität“. Gemeint ist mit diesem Ausdruck der in der Nationalökonomie als Dynamik bezeichnete Tatbestand.

Obgleich die Arbeit weder „eine Apologie, noch eine Prophezie, weder Werbe- noch Tendenzschrift“ sein will, ist sie gekennzeichnet durch eine äußerst scharfe, mitunter unsachliche Polemik gegen die Wirtschaftswissenschaft, besonders gegen die Theorie und gegen den „Rationalismus“. Übrigens ohne daß dabei der Unterschied zwischen Rationalismus als weltanschaulicher Grundhaltung einerseits und der zweckbedingten Anwendung rationaler Arbeitsmethoden in Wirtschaft und Wissenschaft andererseits auch nur erwähnt, geschweige denn berücksichtigt würde. Wenn Laum außerdem aber bei seiner Ablehnung des Rationalismus so weit geht, keine auch nur annähernd exakte Formulierung seiner Begriffe zu geben, — sie fehlt z. B. für den Begriff der Autarkie —, so mag das, von seiner Grundhaltung aus gesehen, konsequent sein, fraglich wird dann nur, wieweit seine Arbeit, gemessen an den bisher gültigen Maßstäben, den prädatierten „Geist strenger Wissenschaftlichkeit“ wirklich besitzt.

Dazu kommt eine bedenkliche Zahl sachlicher Fehler, Widersprüche und Schiefheiten. Etwa: als Beispiel für die nach Laum kulturfördernde, weil die Autarkie begünstigende, Wirkung der Insellage wird auf die erst durch Ausgrabungen der letzten Jahrzehnte bekannt gewordene, kretische Kultur des zweiten vorchristlichen Jahrtausends, die sog. minoische, hingewiesen. Nun aber ist die Datierung dieser Kultur ausschließlich und übrigens ziemlich genau, möglich gewesen durch massenhafte Funde ägyptischer Gewerbezeugnisse, meistens Gebrauchskeramik, die, wie die zahlreichen in Ägypten gemachten Funde kretischer Herkunft, Zeugen eines lebhaften damaligen Verkehrs zwischen beiden Ländern sind. Oder: „Athen erreicht seine höchste Blüte im 5. und 4. Jahrhundert, zu eben der Zeit, als es wirtschaftlich und politisch dem Ideal der Autarkie am nächsten kommt“. Das ist entweder eine solche Ausweitung des Autarkiebegriffs, daß er nahezu inhaltlos wird, oder es ist falsch: die Ernährungsbasis Athens liegt in dieser Zeit in Südrubland und Sizilien.

Vor allem aber vermißt man eine Auseinandersetzung mit den praktischen Möglichkeiten der Autarkie und ihren ev. Auswirkungen für unsere deutsche Gegenwart. Laum rechtfertigt den Autarkiegedanken mit zwei völlig heterogenen Argumenten. Erstens setzt nach ihm die Autarkiebewegung — und mit ihr identifiziert er sich offensichtlich — die Autarkie als „absolutes Wertprinzip“. Zweitens versucht er in längeren Ausführungen den Nachweis zu bringen, daß Autarkie Sittlichkeit und Kultur — nicht Zivilisation — fördere. Unter Berufung auf das erste Argument ist es natürlich möglich, jede Auseinandersetzung der obengenannten Art abzulehnen — wenn Autarkie ein absoluter Wert ist, haben sich diesem eben alle anderen Gesichtspunkte unterzuordnen. Aber selbst wenn die zweite Behauptung nicht so problematisch wäre, wie sie es tatsächlich ist, würde sie einen derartig scharfen Angriff auf die zur Zeit bestehende Wirtschaftsform, wie Laum ihn unternimmt, nur rechtfertigen, wenn dabei wirklich neue Wege gezeigt würden.

On.

Volkswirtschaftslehre. Ein Lehrbuch von Friedrich Bülow. 3., neubearb. Aufl. Leipzig: Alfred Kröner (1934). XI, 602 S. (Kröners Taschenausgabe. Bd. 81.) 4,— RM.

V B/33

Das Lehrbuch erscheint in einer Neuauflage, die vor allem das nationalsozialistische Schrifttum stärker als bisher berücksichtigt. Der Verfasser setzte sich die Aufgabe, gemeinverständlich zu schreiben. Sein Ziel ist die Einführung in das volkswirtschaftliche Denken und eine, wie es im Vorwort heißt, treuhänderische Darlegung des sozialwissenschaftlichen Gedankengutes. Er hat damit den gerade in der deutschen Nationalökonomie üblichen Fehler vermieden, ein persönliches oder privates System der Volkswirtschaftslehre dem bereits bestehenden System gegenüberzustellen. Das Buch setzt sich mit allen wissenschaftlichen Leistungen und Erfahrungen der Volkswirtschaftslehre auseinander. Es ist daher besonders geeignet für alle Studierenden, unabhängig von ihrer Vorbildung, die sich eine gute Grundlage für ein ernstes Studium der Volkswirtschaftslehre erarbeiten wollen.

J. B.

(Fortsetzung erste Bekanntmachungsseite)

FELDMÜHLE, [§] Papier- u. Zellstoffwerke Aktiengesellschaft Odermünde bei Stettin.

Abschluß am 31. Dezember 1934

AKTIVA	RM
Grundbesitz	3 504 000,—
Geschäfts- und Wohngebäude	1 708 000,—
Fabrikgebäude	7 541 000,—
Maschinen	8 162 000,—
Werkzeuge und Einrichtungen	14,—
Bahn- und Holzplatzanlagen	7,—
Beteiligung an der Koholyt AG	25 365 620,—
Beteiligung an der Dresdner Chromo- und Kunstdruck-Papierfabrik AG	4 844 070,—
Sonstige Beteiligungen	22,—
Wechsel, Schecks, Kassenbestände	415 182,58
Guthaben bei Banken	358 332,34
Wertpapiere und eigene Aktien	69 821,38
Forderung. aus Warenlieferungen	6 754 935,22
Forderung an abhäng. Gesellsch.	494 068,06
Sonstige Forderungen	832 400,26
Geleistete Anzahlungen	633 175,70
Hypotheken	90 114,40
Roh- und Betriebsstoffe und Ersatzteile	9 432 095,73
Halb- und Fertigfabrikate	1 813 543,36
Rechnungsabgrenzungsposten	232 786,43
	<u>72 251 188,46</u>

Bürgschaften 7 990,—

PASSIVA	RM
Stamm-Aktienkapital	29 400 000,—
Vorzugs-Aktienkapital	600 000,—
Gesetzliche Rücklage	3 290 200,—
Rückstellung für Währungsverpflichtungen und Ausfälle	3 561 989,55
Englische Anleihe	1 104 594,02
Mittelfristiges Darlehn	9 510 094,60
Sparkasse	187 667,53
Angestellten-Hilfsfonds	878 800,—
Arbeiter-Hilfsfonds	100 000,—
Nicht abgehobene Dividende	26 793,—
Bankschulden	11 277 348,02
Akzente	1 643 251,05
Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen	3 582 066,97
Verbindlichkeiten gegenüber abhängigen Gesellschaften	115 911,07
Sonstige Verbindlichkeiten	1 547 359,88
Empfangene Anzahlungen	206 519,23
Rückstellung für Berufsgenossenschaftsbeiträge	224 000,—
Hypotheken	200 000,—
Verrechnungs-Konto mit der Koholyt Aktiengesellschaft	741 607,44
Rechnungsabgrenzungsposten	1 536 106,86
Gewinn 1934 einschließlich Vortrag aus 1933	<u>2 516 879,24</u>
	<u>72 251 188,46</u>

Bürgschaften 7 990,—

Gewinn- und Verlust-Konto am 31. Dezember 1934

SOLL	RM
Löhne und Gehälter	16 628 386,41
Soziale Abgaben	1 174 675,98
Abschreibungen auf Anlagen	1 568 130,29
Zuweisung an das Werkerhaltungs-Konto der Koholyt AG.	1 286 352,80
Andere Abschreibungen (einschl. 1 667 067,62 RM Abschreibungen auf Ersatzteile Feldmühle und Koholyt)	2 207 384,30
Zinsen	1 355 940,16
Besitzsteuern	984 266,99
Andere Steuern	1 218 532,39
Sonstige Aufwendungen	8 105 696,39
Gewinn 1934 einschl. 331 218,33 RM Vortrag aus 1933	<u>2 516 879,24</u>
	<u>37 046 244,95</u>

HABEN	RM
Vortrag aus 1933	331 218,33
Erträge nach Abzug der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	35 554 740,61
Außerordentliche Erträge	1 160 286,01
	<u>37 046 244,95</u>

Reederei	Schiff	Abfahrt	Post-Schlußzeit Postamt Hamburg 1		Häfen	Güter-Annahme	Auskunft
Nord-Amerika (Ostküste): Hamburg-Amerika Linie do. do. do.	D. „Deutschland“	19./20. Juni	—	—	New York.	Schupp. 71 A (Auguste-Viktoria-Kai)	H.-A. L., Frachtabteilung Nordamerika Ostküste (über Fracht), Abteilung Personenverkehr (über Passage) sowie bei dem Schiffsmakler Rob. M. Sloman jr., Hamburg, Baumwall 3, für Lloyd:
	D. „Hamburg“	26./27. Juni	—	—	New York.		
	D. „New York“	3./4. Juli	—	—	New York.		
	D. „Albert Ballin“	10./11. Juli	—	—	New York.		
Hamburg-Amerika Linie in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd, Bremen	M/S. „Isis“ [H.-A. L.]	21. Juni	—	—	Boston, Philadelphia.	Schupp. 71 B (Auguste-Viktoria-Kai)	Rob. M. Sloman jr., Hamburg, Baumwall 3, für Lloyd: Carl Wohlenberg, G. m. b. H., Hamburg, Stubbenhuk 10.
	D. „Frankfurt“ [N. D. L.]	3. Juli ab Hamburg 5. Juli ab Bremen	—	—			
	D. „Schwarzwald“ [H.-A. L.]	17. Juli ab Hamburg 19. Juli ab Bremen	—	—			
	D. „Chemnitz“	27. Juni ab Hamburg	—	—			
Kanada (Montreal): Hamburg-Amerika Linie in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd, Bremen	D. „Hagen“	25. Juli ab Hamburg	—	—	Montreal	Schupp. 71 B	H.-A. L., Frachtabteilung Nordamerika-Ostküste (über Fracht), Abteilung Personenverkehr (über Passage) sowie bei dem Schiffsmakler Rob. M. Sloman jr., Hamburg, Baumwall 3.
					Montreal		
Nord-Amerika (Westküste): Hamburg-Amerika Linie Nord-Pazifik-Dienst in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd, Bremen	M/S. „Weser“ ¹⁾ [N.-D. L.]	25. Juni	—	—	Hamburg durch den Panamakanal für Ladung nach Port of Los Angeles (Cal.), San Francisco (Cal.), Vancouver B. C., Seattle (Wash.), Tacoma (Wash.) and Portland (Ore.), sowie direkt oder indirekt nach San Diego (Cal.), Oakland (Cal.) und anderen Häfen nach Bedarf. Nach Honolulu mit Umladung in Port of Los Angeles (Calif.) in Verbindung mit der Matson Navigation Co. und den Dollar Steamship Lines Inc. oder in San Francisco in Verbindung mit der Matson Navigation Co. Ab Bremen 2—3, ab Antwerpen 4—5 Tage später. Änderungen vorbehalten. ¹⁾ Befördert Kajüts- und III. Klasse-Passagiere. ²⁾ Befördert nur Kajüts-Passagiere.	Schupp. 72 A (Auguste-Viktoria-Kai) u. Kamerunkai	Hamburg - Amerika Linie, Hamburg, Nordamerika-Westküsten-Fahrt. Henry Mc.Dornan, Hamburg, Ferdinandstraße 25/27.
	D. „Tacoma“ ¹⁾ [H.-A. L.]	8. Juli	—	—			
	M/S. „Este“ ²⁾ [N. D. L.]	20. Juli	—	—			
	M/S. „Seattle“ ¹⁾ [H. A. L.]	3. August	—	—			
Süd-Amerika (Ostküste): Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft do.	M/S. „General Artigas“	21. Juni	—	—	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, São Francisco do Sul, Rio Grande, Montevideo und Buenos Aires. ¹⁾ Läuft auch Las Palmas an. ²⁾ Ladet nur für Buenos Aires. ³⁾ Läuft São Francisco do Sul und Rio Grande nur für Passagiere an. ⁴⁾ Läuft São Francisco und Rio Grande nicht an. ⁵⁾ Läuft Rio Grande nur für Passagiere an. ⁶⁾ Läuft Pernambuco für Passagiere an. ⁷⁾ Läuft Bahia für Passagiere an.	Lagergeldfreie Güterannahme am O'Swaldkai für Mittel-Brasil-Dampfer Schuppen 46, für Süd-Brasil- und La-Plata-Dampfer Schuppen 47, für mit Fuhrer anzuliefer. Stückgüter am Ausfuhrschuppen (Magdeb. Häfen) Schluß der Güterannahme ein Werktag vor Abgang.	Über Frachten: Schiffsmakler a) August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Admiralitätsstraße 36 (Boltenhof) b) Paul Günther, Mattentwiete 1. c) Oscar Ott, Amsinck & Hell Nachf., Glockengießerwall 1. Über Passagen: Passage - Abteilung, Holzbrücke 8 (beim Hopfenmarkt) sowie die bekannten Vertretungen und Reisebüros.
	D. „Entrerios“	18. Juni	—	—	Über Pernambuco und Maceio nach Itajahy mit Umladung in São Francisco do Sul.		
	D. „Münster“	27. Juni	—	—	Über Natal und Cabedello nach Itajahy mit Umladung in São Francisco do Sul.		
	P. u. P. D. „Bagé“	25. Juni	—	—	Hamburg nach Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos und evtl. weiteren Brasilhäfen mit Umladung in Pernambuco oder Rio de Janeiro. Vorzügliche Passagegelegenheit für sämtliche Häfen I. und III. Klasse (Kammern und Zwischendeck).		
Norddeutscher Lloyd, Bremen	Ein Dampfer	Juli	—	—	Nord-Brasilien: Ceará, Para, Maranhao, Parnahyba, Manaos und Iquitos mit Umladung in Para.	Schupp. 47 u. Ausfuhrschuppen	Oscar Ott, Amsinck & Hell Nachf., Glockengießerwall 1.
Süd-Amerika (Westküste): Hamburg-Amerika Linie, Hamburg Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ Akt.-Ges., Hamburg do.	D. „Vancouver“ [Kosmos]	15. Juni ab Hamburg 17. Juni ab Bremen	14. 6.	10 n.	via Panama-Kanal Cristobal/Colon, Buenaventura, Guayaquil, Paíta, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Mollendo, Arica, Tocopilla, Antofagasta, Valparaiso, San Antonio, Talcahuano, Coronel, Corral. Bei genügendem Ladungsangebot auch nach anderen Zwischenhäfen.	Ständige lagergeldfreie Güterannahme in Hamburg am Schuppen 51, in Bremen am Schuppen 13.	H.-A. L., Südamerika-Westküsten-Fahrt und Knöhr & Burchard Nachfl., Hamburg
	M/S. „Roda“ [Kosmos]	9. Juli ab Hamburg 11. Juli ab Bremen	8. 7.	10 n.			
	D. „Poseidon“ [Hapag-Lacisz]	9. August ab Hamburg 10. August ab Bremen	8. 8.	10 n.			
	M/S. „Düsseldorf“	27. Juni	—	—			
Norddeutscher Lloyd, Bremen	M/S. „Düsseldorf“	27. Juni	—	—	via Panama-Kanal Cristobal/Colon, Buenaventura, Guayaquil, Paíta, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaiso und anderen Häfen nach Bedarf. ¹⁾ Befördert keine Passagiere.	Schupp. 51	Rob. M. Sloman jr., Baumwall 3.
do.	D. „Aachen“ [N. D. L.]	2. Juli	—	—	via Magellan-Straße Magellanes, Corral, Talcahuano, Valparaiso, San Antonio, Tocopilla und anderen Häfen nach Bedarf.	Ständige lagergeldfreie Güterannahme am	Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger, Admiralitätsstraße 36 (für Hapag) Rob. M. Sloman jr., Baumwall 3 (für Lloyd)
Westküste Central-Amerikas und Mexikos: (Deutsche Westküsten-Linien) Hamburg-Amerika Linie, Hamburg Norddeutscher Lloyd, Bremen	Direkt und mit Umladung:					Schupp. 72 B	
	M/S. „Caribia“ [H.-A. L.]	22. Juni ab Hamburg 25. Juni ab Antwerpen	—	—	Von Hamburg—Bremen nach Cristobal, Puntarenas, Corinto, Amapala, La Union, La Libertad, Acajutla, San José de Guatemala, Champerico. Mit Umladung nach Puntarenas, Sa Juan del Sur, Corinto, Amapala, La Union, La Libertad, Acajutla, San José de Guatemala, Champerico, Mazatlan, Manzanillo, Acapulco, Port Angel und Enderada.	Schupp. 72 A	
	M/S. „Weser“ [N.-D. L.]	25. Juni ab Hamburg 26. Juni ab Bremen 29. Juni ab Antwerpen	—	—		Schupp. 72 B	
	M/S. „Phoenicia“ [H.-A. L.]	6. Juli ab Hamburg 8. Juli ab Bremen 11. Juli ab Antwerpen	—	—		Schupp. 72 A	
do.	D. „Tacoma“ [H.-A. L.]	8. Juli ab Hamburg 10. Juli ab Bremen 13. Juli ab Antwerpen	—	—		Schupp. 72 B	
do.	D. „Jonia“ [H.-A. L.]	9. Juli ab Hamburg	—	—			
Venezuela, Columbien und Ostküste Mittel-Amerikas: Hamburg-Amerika Linie do.	D. „Kreta“ ^{1) 2) 3)}	10. Juli ab Bremen 12. Juli ab Antwerpen 15. Juni ab Hamburg 19. Juni ab Bremen 22. Juni ab Antwerpen	—	—	Port of Spain (Trinidad), (mit Umladung nach Ciudad Bolivar, Tobago, Demerara und San Fernando), La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, (mit Umladung nach Maracaibo, La Vela de Coro, Aruba, Bonaire), Pto. Colombia, (Barranquilla mit Umladung) Cartagena, Cristobal (für Colon, Bocas del Toro, Bluefields [Nicaragua] und nach Vereinbarung nach Häfen der Westküste Mexicos und Zentralamerikas), Port Limon. ¹⁾ Nimmt keine Ladung für Livingston. ²⁾ Nimmt keine Ladung für Cristobal/Colon. ³⁾ Nimmt keine Ladung für Port Limon. ⁴⁾ Läuft Puerto Barrios und Livingston an. ⁵⁾ Läuft Barbados (Dominica, Antigua, St. Kitts, Montserrat, St. Vincent, Grenada und St. Lucia mit Umladung) an.	Güter-Annahme am Schupp. 72 B Auguste-Viktoria-Kai und Ausfuhrschupp. (hier nur durch Fuhrer) Hamburg	H. - A. L., Westindien - Mittelamerika-Fahrt und Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachfolger.
	M/S. „Caribia“ ^{1) 2)}	22. Juni ab Hamburg 25. Juni ab Antwerpen	—	—			
	M/S. „Phoenicia“ ^{4) 5)}	6. Juli ab Hamburg 8. Juli ab Bremen 11. Juli ab Antwerpen	—	—			
	D. „Sesostris“ ^{1) 2) 3)}	13. Juli ab Hamburg 15. Juli ab Bremen 17. Juli ab Antwerpen	—	—			
Porto Rico, San Domingo, Haiti, Jamaika: Horn-Linie	M/S. „Frida Horn“	2. Juli ab Hamburg 5. Juli ab Antwerpen	—	—	San Juan de Porto Rico (mit Umladung nach Ponce, Mayaguez, Aguadilla, Arecibo und St. Thomas), San Pedro de Macoris (mit Uml. nach La Romana), Santo Domingo (mit Uml. nach Azua, Barahona), Aux Cayes, Jacmel, Kingston (mit Uml. nach Außenhäfen Jamaica, Béjize (Brit. Honduras), Port au Prince (mit Uml. nach Petit Goave, Miragoane, Jérémie), St. Marc, Gonaves, Cap Haitien (mit Uml. nach Port de Paix), Puerto Plata (mit Uml. nach Sanchez, Samana, Monte Christy).	Schupp. 35 und am Ausfuhrschupp. (nur für Anlieferung mit Fuhrer) Schuppen 56 (nur für Sammel-ladungen)	Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg, Neptunhaus, Fernsprecher 36 10 04
Cuba—New-Orleans: Norddeutscher Lloyd, Bremen do.	M/S. „Erfurt“	16. Juli	—	—	Havana, Santiago de Cuba, Manzanillo, sowie weitere Cubahäfen nach Bedarf.	Schupp. 47	Für Havana: Oscar Ott, Amsinck & Hell Nachfl., Glockengießerwall 1. Für New Orleans, Galveston, Houston: Carl Wohlenberg, G. m. b. H., Hamburg, Stubbenhuk 10.
	D. „Frankfurt“	3. Juli	—	—	Mobile, New Orleans.		
Cuba—Mexiko: Hamburg-Amerika Linie in Gemeinschaft mit dem Nord-deutschen Lloyd do.	D. „Kyphissia“	15. Juni ab Hamburg 18. Juni ab Antwerpen	—	—	Havana und cuban. Außenhäfen (in Umladung), Veracruz, Tampico und evtl. Puerto Mexico.	Schupp. 72 B u. Ausfuhrschuppen u. Kamerunkai Hamburg	für N. D. L.: Oscar Ott, Amsinck & Hell Nachf. (Cuba), Theodor & F. Eimbcke (Mexico). für H.-A. L.: Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachf. (Cuba) Theodor u. F. Eimbcke (Mexico).
	M/S. „Iberia“	29. Juni ab Hamburg 2. Juli ab Antwerpen	—	—			

* Anfragen betreffend Bedingungen für diese Aufnahme in die Schiffsverkehrsliste sind zu richten an die Hanseatische Verlagsanstalt, Anzeigenverwaltung, Hamburg 36.
** Weitere Postanschlüsse enthält die Leitübersicht über Briefsendungen nach außereuropäischen Ländern, die durch die Postanstalten zu beziehen ist.

Reederei	Schiff	Abfahrt	Post-Schlußzeit Postamt Hamburg 1		Häfen	Güter-Annahme	Auskunft
Süd-Afrika: Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft A.-G., Hamburg	D. „Essen“	17. Juli	—	—	Kapstadt, Port Elizabeth, East London, Durban. Von Bremen werden die Güter etwa 4 Tage vor dem angezeigten Hamburger Abfahrtsdatum nach Hamburg befördert.	Schupp. 52 Australia-Kai, Verteil.-Schupp., Kamerun-Kai Ausfuhrschupp. I (Nur d. Fuhre)	Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg, Neptunhaus. Fernsprecher: 36 10 04. Carl Joh. Klingenberg & Co., Bremen
Niederländisch-Indien: Hamburg-Amerika Linie Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft A.-G., Hamburg	Linie I: D. „Kurmark“	13. Juli ab Hamburg 17. Juli ab Bremen	—	—	Linie I: Port Said, Suez, Padang, Belawan-Deli, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Balik Papan, Makassar. Bei genügendem Ladungsangebot auch nach Colombo direkt. Befördert Güter nach Sabang mit Umladung in Padang. Durchkonnossemente nach sämtlichen Nebenhäfen des Indischen Archipels (mit Umladung in die Dampfer der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij). Bietet Beförderung Gelegenheit für Passagiere.	Austral-Kai, Schuppen 52 und Verteilungs- schuppen Kamerun-Kai für Stückgut aus Sammel- ladungen	Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg, Neptunhaus. Fernsprecher: 36 10 04.
do.	Linie II: D. „Freiburg“	29. Juni ab Rotterdam 2. Juli ab Antwerpen	—	—	Linie II: Port Said, Suez, Port Sudan, Sabang, Belawan, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Balik, Papan, Makassar und bei genügendem Ladungsangebot auch nach Colombo direkt. Durchkonnossemente nach sämtlichen Nebenhäfen des Indischen Archipels (mit Umladung in die Dampfer der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij). Bietet Beförderung Gelegenheit für Passagiere.	Befördert nur Ladung von Rotterdam und Antwerpen	do.
Rotterdamsche Lloyd, Rotterdam	M/S. „Kota Baroe“	24. Juli ab Hamburg 27. Juli ab Bremen	—	—	Sabang, Belawan-Deli, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Pchalongan, Balikpapan, Makassar, sowie nach sämtl. anderen Häfen des Indischen Archipels mit Anschluß an die Dampfer der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.	Austral-Kai, Schuppen 52 und Verteilungs- schuppen Kamerun-Kai für Stückgut aus Sammel- ladungen.	H. C. Röver, G.m.b.H., Holzbrücke 7/9. Tel.-Adr.: Roverma. Fernsprecher: Sammelnummer: 31 18 71.
Niederlandsche Stoomvaart Maatschappij „Ocean“	D. „Polydorus“	22. Juni ab Hamburg 26. Juni ab Bremen 6. Juli ab Amsterdam	—	—	Port Said, Suez, Sabang, Belawan, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Balik Papan und Makassar direkt. Durchkonnossemente nach sämtlichen Nebenhäfen des Indischen Archipels (mit Umladung in die Dampfer der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij).	Austral-Kai Schuppen 52 und Verteil.-Schupp., Kamerun-Kai für Stückgut aus Sammel-Lad.	Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg, Neptunhaus. Fernsprecher: 36 10 04.
Stoomvaart Maatschappij „Nederland“	M/S. „Poelau Tello“	3. Juli ab Hamburg 6. Juli ab Bremen 12. Juli ab Amsterdam	—	—	Port Said, Suez, Sabang, Belawan, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Balikpapan, Makassar, (Paserocean, Probolinggo, Panaroe kan evtl. mit Umladung), sowie nach sämtlichen anderen Häfen des Indischen Archipels mit Anschluß an die Dampfer der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij.	Australkai, Schupp. 52	H. W. Pott & Körner, Alterwall 64. Fernspr.: Sammelnummer 36 15 12. Telegramm-Adresse: Pottorner.
Australien: Gemeinschaftsdienst Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft A.-G., Hamburg Norddeutscher Lloyd, Bremen Alfred Holt & Co., Liverpool	D. „Main“ [N. D. L.]	15. Juni	—	—	Adelaide, Melbourne, Sidney, Newcastle, Brisbane und anderen Häfen nach Bedarf. Durchkonnossemente nach allen bekannten Nebenplätzen. 1) Befördert keine Passagiere. 2) Befördert Kajütspassagiere.	(Schuppen 52 Austral-Kai), Verteilungs- schuppen Kamerun-Kai und Ausfuhr- schuppen I* * (Nur durch Fuhre)	Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg, Neptunhaus. Fernsprecher: 36 10 04. Carl Joh. Klingenberg & Co., Bremen, für Lloyd: Rob. M. Sloman jr., Baumwall 3.
do.	D. „Demodocus“ [Holt]	26. Juni	—	—			
do.	D. „Leuna“ [N. D. L.]	6. Juli	—	—			
Ost-Asien: Hamburg-Amerika Linie in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd, Bremen	Ein Dampfer [N. D. L.]	20. Juli	—	—			
do.	A/B-Linie: P. M/S. „Ruhr“ 7) 7) 7) [H.-A. L.]	15. Juni	—	—			
do.	F./D. „Preußen“ [H.-A. L.]	22. Juni	—	—			
do.	P.-M./S. „Duisburg“ 4) 7) 8) [H.-A. L.]	22. Juni	—	—	Taku Barre (Tientsin) Dairen, Tsingtau, Yokohama, Kobe, Nagoya, Osaka. 1) läuft bei Bedarf Belawan an. 2) läuft Tsingtau nicht an. 3) läuft auch Malakka an. 4) läuft Nagoya und Osaka an. 5) läuft Port Swettenham nicht an. 6) läuft Barcelona und bei Bedarf Port Sudan an. 7) läuft Penang nicht an. 8) läuft Manila nicht an. 9) läuft Taku Barre (Tientsin) nicht an. 10) läuft Yokohama nicht an. 11) läuft Moji an. 12) Dover, Barcelona u.b. Bedarf Port Sudan, Belawan. 13) bietet direkten Anschluß in Hongkong an. D. „Bremerhaven“. Penang nur für Passagiere.	Schupp. 73B	Hamburg-Amerika Linie. Ostasienfahrt. Paul Günther, Hamburg 8, Matten- twiete 1. Carl Joh. Klingenberg & Co., Bremen, für Lloyd: Rob. M. Sloman jr., Baumwall 3.
do.	F./D. „Neckar“ 1) 8) [N. D. L.]	29. Juni	—	—			
do.	Schnell-P./D. „Potsdam“ 3) 5) 9) [N. D. L.]	3. Juli ab Hamburg 9. Juli ab Southampton 13. Juli ab Palma de Mallorca 14. Juli ab Barcelona 16. Juli ab Neapel	—	—			
do.	P.-M/S. „Ermland“ [H.-A. L.]	13. Juli	—	—			
do.	Ein F./Dampfer [N. D. L.]	20. Juli	—	—			
Fern-Ost Linie	D. „City of Hereford“	19. Juni	—	—	Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobe, Osaka, Yokohama, Dairen, Taku Barre (Tientsin) und Hankow.	Güterannahme Schuppen E Grevenhof-Ufer (Nebulstraße) u. Ausfuhrschupp. I sowie Verteilungs- schuppen Kamerun-Kai und für Waggon- Ladungen Sandstrang (nach Rücksprache)	Theodor & F. Eimbcke, Raboisen 5/11, „Brüggehaus“. Anruf: Sammel- nummer 32 28 21.
do.	D. „Teucer“	10. Juli	—	—	Penang, Port Swettenham, Singapore, Hongkong, Shanghai, Taku Barre (Tientsin), Dairen, Moji, Kobe, Osaka und Yokohama.		
Kamerun und Fernando-Po Reederei F. Laeisz G. m. b. H., Hamburg, Trostbrücke 1 do.	M/S. „Pelikan“ D. „Puma“	15. Juni 21. Juni	14. 6. 20. 6.	7 n. 7 n.	Tiko—Kamerun — Fernando-Po.		Reederei F. Laeisz G. m. b. H.
West-, Südwest-, Süd- und Ost-Afrika: Deutsche Afrika-Linien Woermann-Linie Deutsche Ost-Afrika-Linie Hamburg-Bremer Afrika-Linie	Pass.-D. „Adolph Woermann“ [W.-L.]	6. Juli ab Hamburg	—	—	Über Rotterdam, Antwerpen, Boulogne, Southampton nach Las Palmas, Freetown, Port Bouet, Takoradi, Accra, Conou, Lagos, Apapa, Duala, Pointe Noire, Luanda, Lobito, Walvischbay, Lüderitzbucht, Kapstadt, Port Elizabeth, East London, Durban, Lourenço Marques, Baira und zurück via Suez. † Nur für Post und Passagiere.		
do.	D. „Ingo“ [H.-B. A.-L.]	6. Juli ab Hamburg 8. Juli ab Bremen	—	—	Über Antwerpen, Lissabon nach Madeira, Teneriffe, Las Palmas, La Palma, Sao Vicente, Praia, Bissao, Bubaque, Monrovia, Sao Thome, Libreville, Port Gentil, Pointe Noire, Boma, Matadi.	Ununter- brochene lagers- geldfreie Güter- annahme in Hamburg; Petersen-Kai Schuppen 27/28.	In Hamburg: Woermann-Linie und Deutsche Ost-Afrika-Linie, Afrikahaus sowie über Ladung Rob. M. Sloman jr., Baumwall 1—3. Bremen: Hamburg-Bremer Afrika-Linie (Lloydgebäude).
do.	Pass.-D. „Wadai“ [W.-L.]	16. Juli ab Hamburg	—	—	Über Rotterdam, Antwerpen, Boulogne † nach Teneriffe, Las Palmas, Freetown, Monrovia, Port Bouet, Takoradi, Cape Coast, Saltpond, Winneba, Accra, Lagos, Apapa, Port Harcourt, Calabar, Victoria, Tiko, Duala, Kribi, Sia, Isabel, San Carlos.	In Bremen: Für Durchfracht- güter nach Westafrika (via Hamburg) Zollauschluß I, Schuppen 9A, für alle sonstigen Verladungen nach Afrika Zollauschluß II, Schuppen 15.	Berlin: Deutsche Afrika-Linien, Generalvertretung Berlin G. m. b. H., Neustädt. Kirchstraße 15. NW. 8.
do.	D. „Livadia“ [D. O.-A.-L.]	20. Juli ab Hamburg	—	—	Über Amsterdam, Antwerpen nach Teneriffe, Las Palmas, Dakar, Bathurst, Conakry, Monrovia, Sherbro, Mano-Sulima, Cape Mount, Monrovia, Grand Bassa, River Cess, Sinoe, Cape Palmas, Tabou, Sassandra, Grand Lahou, Assinie, Ada, Keta, Forcados, Burutu, Warri, Sapelle, Abonema, Calabar, Ikang, Bata, Benito, Kogo, Rio Etembue, Rio Melanché.		
do.	Pass.-D. „Njassa“ [D. O.-A.-L.]	29. Juni ab Hamburg	—	—	Über Antwerpen, Rotterdam, Southampton, Lissabon, Ceuta (Tetuan), Malaga, Palma de Mallorca, Genues † nach Port Said, Suez, Port Sudan, Djibouti, Mombasa, Tanga, Zanzibar, Darressalam, Porto Amelia, Mozambique, Beira und zurück via Suez. † Nur für Post und Passagiere.		
do.	Pass.-D. „Ubena“ [D. O.-A.-L.]	4. Juli ab Hamburg	—	—	Über Vlissingen, Southampton, nach Las Palmas, Walvischbay, Lüderitzbucht, Kapstadt, Port Elizabeth, East London, Durban, Lourenço Marques, Beira und zurück via Suez. † Nur für Post und Passagiere.		
Levante: Deutsche Levante-Linie	Post-D. „Heraklea“ Post-D. „Star“	ca. 17. Juni ca. 18. Juni	—	—	Ägypten, Palästina, Syrien, Griechenland, Türkei u. Schwarzes Meer: Malta, Volo, Haydarpasa, Istanbul. Piraeus. Izmir, Haydarpasa, Derince, Zonguldak, Ayancik, Samsun, Trabzon, Batum. Oran, Salonik, Haydarpasa (?), Derince, Burgas, Varna, Constanza. Tunis, Malta, Alexandrien. Algier, Tripolis/B., Mersin, Alexandrette, Tripolis/S., Beirut, Haifa, Jaffa. Adria: Patras, Aegion, Corfu, Adria.	Amerika-Kai, Schupp. 42	Deutsches Seefrachtenkontor G.m.b.H. Ferdinandstraße 56. Fernsprecher: Sammelnummer: 32 10 14. Börsen- kontor 49.
do.	Post-D. „Angora“	ca. 21. Juni	—	—			
do.	Post-D. „Nienburg“	ca. 25. Juni	—	—			
do.	Post-D. „Cavalla“	ca. 25. Juni	—	—			
do.	Post-D. „Thessalia“	ca. 27. Juni	—	—			
do.	Post-D. „Chios“	ca. 25. Juni	—	—			
Frankreich: Argo-Reederei, Bremen	D. „Falke“	21. Juni	—	—	Bordeaux, Le Havre.	Schupp. 36	Euge Cellier, G. m. b. H., Hamburg. Neueburg 16 Für die Dampfer der Worms & Cie.: Worms & Cie., Hamburg, Hohe Brücke 1
do.	D. „Pomerol“	21. Juni	—	—	Rouen und Dünkirchen.	Schupp. 36	
England: Argo-Reederei, Bremen	D. „Greif“	19. Juni	—	—	Hull.	Schupp. 4/5	D. Fuhrmann, Nissle & Günther Nfl., Alsterthor 21.
do.	D. „Reiher“	22. Juni	—	—	London.	Schupp. 4/5	
do.	D. „Amisia“	18. Juni	—	—	London.	Schupp. 4/5	Rob. M. Sloman jr., Baumwall 3.

Buchanzeigen

Das heutige Devisenrecht. Eine ergänzbare, nie veraltende Sammlung aller devisenrechtlichen Gesetze, Verordnungen u. Bestimmungen nach der neuen Fassung auf Grund des Gesetzes über die Devisenbewirtschaftung vom 4. Februar 1935 der Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Devisenbewirtschaftung und der Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung vom 1. Februar 1935. Bearb. von Fritz Koppe u. Bernhard Blau. Berlin: Spaeth & Linde 1935. (Loseblattform.) H: A 10 n 24/21

Diese ergänzbare Blattsammlung unterrichtet, anschließend an die früher geltenden Devisenbestimmungen, die ebenfalls wiedergegeben sind, über das Gesetz der Devisenbewirtschaftung vom 4. Februar 1935 mit den dazugehörigen Durchführungsbestimmungen. Es enthält neben den Gesetzestexten und Richtlinien eine systematische Darstellung des Devisenrechts, eine Beschreibung der Devisenregelung innerhalb und außerhalb des Warenverkehrs, Angaben über Auslandsabkommen, Stillhaltevereinbarungen, das Transfergesetz, Devisen- und Steuerrecht, Rechtsprechung und zum Schluß ein Sachregister, in dem die auf das neue Gesetz bezugnehmenden Seitenzahlen durch Fettdruck hervorgehoben werden. Das mit größter Sorgfalt zusammengestellte Werk wird ein wertvoller Helfer für Juristen, Verwaltungsbeamte, Kaufleute und Gewerbetreibende sein. mk.

Die Anordnungen der Überwachungsstellen für die Metallindustrie und Vorschriften zur industriellen Rohstoffbewirtschaftung. Zusammengestellt und herausgegeben von Heinrich Troeger. Frankfurt a. M.: Societäts-Verlag 1935. 87 S. 1,50 RM. K: A 10 g 4/4 b

In übersichtlicher Anordnung enthält die Broschüre die gesetzlichen Grundlagen der Rohstoffbewirtschaftung, Angaben über die Überwachungsstellen der Metallindustrie (Eisen und Stahl, unedle Metalle) und die Bestimmungen über die Preise. Den Abschluß bildet ein Sachregister. mk.

Die Anordnungen der Überwachungsstellen für die Textilindustrie und Vorschriften zur industriellen Rohstoffbewirtschaftung. Zusammengestellt und herausgegeben von Heinrich Troeger. Frankfurt a. M.: Societäts-Verlag 1935. 69 S. 1,50 RM. H: A 10 g 4/4 a

Außer den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen über die Rohstoffbewirtschaftung und die Bestimmungen über Preise enthält diese Broschüre genaue Einzelheiten über die Überwachungsstellen der Textilindustrie, gegliedert nach Bastfasern, Baumwolle, Baumwollgarnen und -geweben sowie Wolle und anderen Tierhaaren. mk.

Über Form, Wirkungen und Möglichkeiten der Devisenzwangswirtschaft. Ein Beitrag an Hand der Entwicklung und der Folgeerscheinungen des deutschen Devisennotrechts. Von Wilhelm Bartels. Chemnitz: C. W. Baum. 1934. 139 S. 5 RM. A 10 n 24/119

Die übersichtliche und instruktive Arbeit gibt zunächst eine systematische Darstellung der deutschen Devisenzwangswirtschaft nach dem bei ihrem Abschluß — Juli 1934 — neuesten Stande, einen kurzen Abriß ihrer Entwicklung seit 1916 und eine kritische Stellungnahme zu ihren Einzelmaßnahmen.

Ein längeres Abschlußkapitel, das den Kern der Arbeit darstellt, will die Frage der ökonomisch zweckmäßigsten Form der Devisenzwangswirtschaft untersuchen, läuft freilich hinaus auf eine Erörterung der Möglichkeiten, diese Zwangswirtschaft überhaupt überflüssig zu machen. On.

Vom Unternehmer zum Betriebsführer. Wesen der Persönlichkeit im Lichte der Rechte und Pflichten des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit. Von Paul Gerstner. Berlin: Haude & Spener 1935. 183 S. 5 RM. A 10 n 210

Der Verfasser behandelt die neuen Aufgaben, die durch das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit dem Betriebsführer übertragen werden und zeigt im einzelnen auf, wie diese Aufgaben überall über den Wirkungskreis des Unternehmers im liberalistischen Sinne hinausgehen. Besonders ausführlich schildert der Verfasser die hohe soziale und ethische Verantwortung, die dem Betriebsführer neben der wirtschaftlichen Verantwortlichkeit durch das Gesetz auferlegt wird. Die fachlichen, geistigen und charakterlichen Ansprüche, die an den Betriebsführer zu stellen sind, werden gekennzeichnet und zu praktischen Anregungen für die Ausbildung und fachliche Schulung des Betriebsführers weitergebildet. sp.

Bekanntmachung des Instituts für Weltwirtschaft, Kiel Weltwirtschaftliches Archiv Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft

Begründet von Bernhard Harms

Herausgegeben von Dr. sc. pol. Andreas Predöhl, o. Professor an der Universität Kiel

Vom Weltwirtschaftlichen Archiv erscheinen jährlich 6 Hefte, je 3 Hefte bilden einen Band.

Der Preis für den Band beträgt RM 20,—.

Das Mai-Heft des Weltwirtschaftlichen Archivs (41. Band, Heft 3, 1935) enthält u. a.:

Abhandlungen

Protektionismus und Volkseinkommen. Von Dr. Bertil Ohlin, Prof. a. d. Handelshochschule Stockholm.
Neue Probleme der Außenhandelstheorie. Von Dr. Gustavo Del Vecchio, o. Prof. a. d. Königl. Universität Bologna.

Währung, Wirtschaft und Außenhandel. Zur Theorie und Praxis der Wechselkurse. Von Dr. Wolfgang Volwassen, Mitarbeiter im Stabe des Stellvertreters des Führers, Abtlg. für Zentrale Wirtschaftsbeobachtung, Berlin.
Wirkungen der Neustaatenbildung in Nachkriegseuropa auf Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsniveau. Von Dr. Peter-Heinz Seraphim, Assistent am Institut für Osteuropäische Wirtschaft am Staatswissenschaftlichen Institut der Albertus-Universität, Königsberg i. Pr.

Berichte

Strukturwandlungen der jugoslawischen Volkswirtschaft. Von Dr. Mirko Lamer, Zagreb, z. Z. University of Wisconsin, Madison, Wisc.

Internationale Kongresse und Konferenzen im Jahre 1934. Aus dem Institut für Weltwirtschaft. Bearbeiter: Dr. Fritz Lotsch, Abteilungsleiter und Archivar am Institut für Weltwirtschaft, Kiel.

Schrifttum

„Economía española“. Von Prof. Dr. Román Perpiñá Grau, Director Técnico del Centro de Estudios Económicos Valencianos, Valencia.

Der Literaturteil gibt in Sammel- und Einzelbesprechungen sowie Inhaltsangaben eine fast lückenlose Übersicht über das wirtschaftliche Schrifttum des In- und Auslandes. Außerdem bringt ein Dissertationsteil Auszüge aus den wichtigeren weltwirtschaftlichen Dissertationen aus dem Kieler Institut.

Mitglieder der „Gesellschaft zur Förderung des Instituts“ bestellen unmittelbar bei der Außenstelle des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Nichtmitglieder beim Verlag Gustav Fischer, Jena, oder bei ihrer Buchhandlung.

Buchanzeigen

Die Arbeitslosigkeit der Gegenwart. Hrsg. von Manuel Saitzew. T. 4: Die Arbeitslosigkeit in der Schweiz, von Fritz Mangold. München und Leipzig: Duncker & Humblot, 1934. (Schriften des Ver. f. Soz. Pol. 185/IV.)

A: 10 n 15/146
Der Verfasser behandelt in der vom Verein für Sozialpolitik über das brennendste gegenwärtige Wirtschaftsproblem der „Arbeitslosigkeit der Gegenwart“ herausgegebenen Schriftenreihe die Arbeitslosigkeit in der Schweiz. Er kommt mit Saitzew, dem Herausgeber dieser Untersuchungen, zu dem Resultat, daß die Schweiz in den Jahren 1923—1931 „keine, jedenfalls keine in langer Welle liegende Arbeitslosigkeit hatte“, wobei er allerdings zugeben muß, daß das vorliegende statistische Material nicht als „einwandfrei vergleichbar“ angesehen werden kann. Die Begründung sieht er in der Verringerung des Angebots an Arbeitskräften auf dem Arbeitsmarkt durch Begünstigung der Auswanderung nach Kanada und Grenzsperre gegen die Einreise fremder Arbeitskräfte, in dem staatlichen Arbeitsbeschaffungsprogramm (Subventionierung der Bautätigkeit und Elektrifizierung der schweizerischen Bundesbahnen), ferner nicht zuletzt in handelspolitischen Verfügungen mit dem Zwecke der Einfuhrdrosselung von im Inland erstellbarer Waren und künstlicher Exportförderung. Ein Nachtrag vom Mai 1934 dieser schon im Herbst 1932 abgeschlossenen Untersuchungen zeigt, daß auch die Schweiz durch die Verbundenheit ihres Waren-, Kapital- und Fremdenverkehrs mit den angrenzenden Krisenländern, insbesondere Deutschland und Österreich in den Strom der Wirtschaftsdepression seit 1931 einbezogen wurde, und demnach auch die Arbeitslosigkeit mit einem Jahresdurchschnitt von 67 900 Arbeitslosen im Jahre 1933 eingesetzt hat. Im Vergleich mit anderen Ländern hat aber die Krise in der Schweiz später, dann aber um so rascher und kräftiger eingesetzt.

Dr. Kl.

Probleme der sozialen Werkspolitik. Hrsg. von Goetz Briefs. Teil 2: Der persönliche Umgang zwischen Führung und Arbeiterschaft. . . Von Erich Sommerfeld. Teil 3: Grundfragen der betrieblichen Sozialpolitik. Von

L. H. Adolf Geck. München—Leipzig: Duncker & Humblot 1935. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Band 181.) Teil 2: 4,80 RM; Teil 3: 2,50 RM.

T P IX/5

Sommerfelds Arbeit, welche die Teilgebiete der soziologischen Betriebsforschung „Werkst. Betriebsatmosphäre und Betriebsdisziplin“ (Briefs) behandelt, wendet sich in erster Linie an alle großbetrieblichen Vorgesetzte, auch an die kleinsten Unterführer. Sie will durch Bessergestaltung der Umgangsformen zwischen Führer und Gefolgschaft einerseits und unter den Arbeitern andererseits erreichen, daß menschliches Verstehen beider Gruppen oberster Grundsatz für die Kooperation im Betriebe wird mit dem Ziel, daß „man im anderen nicht den Gegner, sondern den Mitarbeiter sieht“.

Geck zeigt, daß die Grundsätze der Sozialpolitik, verbunden mit einer Nachprüfung der Tatsachen, erweisen, „daß es schon heute durchaus möglich ist, ein wissenschaftlich begründetes System der betrieblichen Sozialpolitik aufzubauen bzw. insbesondere der Staatsleitung und den Unternehmern solches Tatsachenwissen und solche grundsätzliche Kenntnisse zu vermitteln, welche den Aufbau einer allzu lange vernachlässigten betrieblichen Sozialpolitik als Glied einer umfassenden Sozial- oder Gesellschaftspolitik erlauben“. Die Erfüllung dieser Aufgabe ebnet die Wege zur wissenschaftlichen Behandlung von Einzelheiten und Sonderfällen; sie ermöglicht aber vor allem eine weitgehende Betrachtung der deutschen Verhältnisse mit dem Ziel, den „Aufbau einer volklichen oder nationalen betrieblichen Sozialpolitik als Diener einer sozialen Betriebsführung“ zur Herstellung „der sozialen Befriedung“ (Briefs) im Betriebe zu erreichen.

Dr. Kl.

Einkommen-, Körperschaft- und Bürgersteuer erl. v. Hermann Hog und Alfred Riewald. Nachtrag, enthaltend Durchführungsbestimmungen, Veranlagungsrichtlinien usw. Berlin und Leipzig: Walter de Gruyter & Co. 1935. XX, 146, 45 S. (Guttentagsche Sammlung: Steuergesetze. Nr. 190 a II.) 1,80 RM. A 10 m 3/112

Bezugsquellen - Nachweis für Handel und Industrie

Aufnahme in diese Interessenten-Liste finden alle handelsgerichtlich eingetragenen Firmen. Der ermäßigte Grundpreis für ein Feld (44 mm breit x 6 mm hoch) beträgt RM. 1.- für jede Nummer.

Wir bitten, bei allen Anfragen auf den Anzeigenteil des „Wirtschaftsdienst“ Bezug zu nehmen.

Adreßbücher

Kelly's Directories GmbH,
Hamburg 36,
Colonnaden 66—68.
Fernspr.: 35 04 89.

Alleinvertrieb für Mitteleuropa
von „Kelly's
Welt-Handelsadreßbuch“
„Kelly's Directory of Merchants, Manufacturers etc.“

49. Ausgabe
Jahrgang 1935

ist vorrätig und sofort ab
Hamburg lieferbar.

Vertreter und ständige Lager
in Berlin, Hamburg, Bremen,
Köln, Frankfurt a. M., Prag,
Wien, Budapest, Warschau
usw.

Ausführliche Prospekte
kostenfrei.

Blei und Bleifabrikate

Wilhelmsburger Bleiwerk G.
m. b. H., Harburg-Wilhelms-
burg-Nord 5, Witternstr. 4.

Briefumschläge

Prüssing & Köll, Hamburg 11,
Herrengarten 10. Fsp. 36 63 44.

Buchbinderei

Max Hofmann, Hamburg 1,
Spaldingstr. 64, Fsp. 24 41 47.

Buchbinderei-Bedarf

Walter & Mackh, Hamburg 36,
Kaufmannshaus. Fsp. 35 26 24.

Büromaschinen

Carl Brunswick A. G., Hamb. 11,
Mönkedamm 15, F. 36 15 31/34

Chemikalien u. Drogen

Lehmann & Voss & Co. m. b. H.,
Hamburg 1, Bieberhaus.

Därme

Carl Wilde, Hamburg 15,
Schwabenstr. 20.

Druckerei-Bedarfs- artikel

R. C. Müller, Hamburg 22,
Richardstr. 33. Tel. 23 55 20.

Druckfarben

R. C. Müller, Hamburg 22,
Richardstr. 33. Tel. 23 55 20.

Fleischextrakt

Ohrtmann & Asmus, Ham-
burg 1, Import und Groß-
handel.

Getreide

und Futtermittel

Rohstoff-Einfuhr Gesellschaft,
Hamburg, Kleine Johannis-
straße 9.

Glycerin

Fritz Fenchel, Hamburg, Ober-
straße 130.

Holz

F. A. Sohst, Hamburg 15, Grü-
nerdeich 20.

Klischee

Friedrich Heitgres, Hamburg
36, Pilatuspool 7/9, Fernspr.
35 50 96.

Mehl

Georg Plange, Hamburg 1,
Alsterdamm 16—18.

Ölein

Fritz Fenchel, Hamburg, Ober-
straße 130.

Vereinigte Stearinwerke G. m.
b. H., Hamburg 11.

Papier

E. Michaelis & Co., Hambg. 11.

Paraffin

E. N. Becker, Hamburg 1,
Mönckebergstr. 11.

Spedition International

Baumann & Co., Hamburg,
Ferdinandstr. 59, Tel. 32 70 46

Stearin

Fritz Fenchel, Hamburg, Ober-
straße 130.

Vereinigte Stearinwerke G. m.
b. H., Hamburg 11.

Straßenbau

(Pflastersteine)

Hr. J. Harms, Hamburg-Groß-
Borstel, Brückwiesenstr. 5,
Tel. 58 22 04.



REICHS-KREDIT-GESELLSCHAFT A K T I E N G E S E L L S C H A F T

Bankgeschäfte aller Art

B E R L I N W 8 / B E H R E N S T R A S S E 2 1 - 2 2

**Tausende
lesen ihre Zeitschrift —
und welche
Zeitschrift liest Du?**



Seit 40 Jahren!

Körperpflege — Ansteckungsschutz, Des-
infektion von Gebrauchsgegenständen,
„Erste Hilfe“, Trinkwasser- und Futter-
desinfektion in der Tierzucht

mit Chinosol!

Fordern Sie Literatur u. Angebot!
Chinosolfabrik A.-G., Hamburg, Billbrookdeich 42



Die Brücken zwischen Deutschland u. Übersee

Ostasiatische Rundschau

Die Zeitschrift für den
Fernen Osten, Australien und
die Südsee

Afrika- Rundschau

Afrika
und
Deutschland

Ibero- amerikanische Rundschau

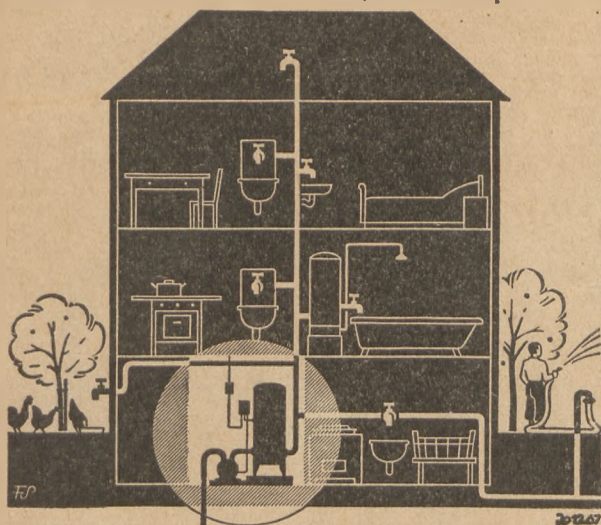
Zeitschrift der
lateinamerikanischen Länder



Politik, Wirtschaft, Gesetzgebung, Kultur, Kunst, Überseedeutschtum,
Wissenschaft und Forschung sind Gegenstand einer umfassenden, zuver-
lässigen und unmittelbaren Berichterstattung

HANSEATISCHE VERLAGSANSTALT HAMBURG

SIEMENS Elektro- Hauswasserpumpen



liefern frisches Wasser in Haus,
Hof und Garten

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AG

Indem

nützt sich und der Gesamtheit, der
sich für

mottenecht,

das heißt mit Eulan behandelte Ware
entscheidet. Eulan schützt zuverlässig
vor Mottenfraß und beugt dadurch
vorzeitiger Entwertung vor. Deshalb
künftig Eulan-behandelte

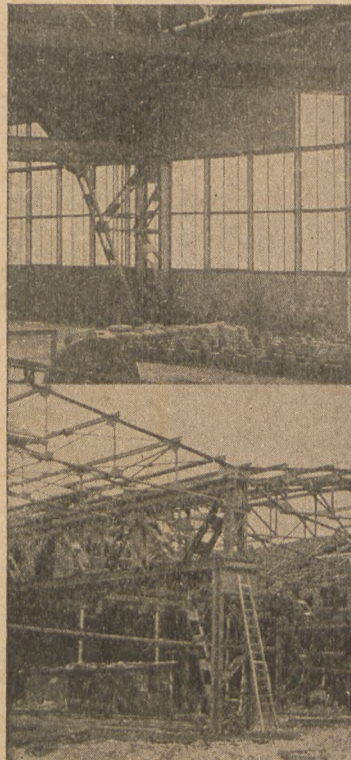
Waren vorzuziehen!

Das Eulan-Etikett ist das Kennzeichen für
Mottenechtheit. Beim Einkauf sollte man stets
auf diese Schutzmarke achten.



PATINA-STAHL als Baumaterial

hat fast doppelte
Lebensdauer des
gewöhnlichen Stahls



Gerüst einer Werkshalle
aus Patina-Stahl



Mit ausführlicher
Druckschrift und
Beratung stehen wir
gerne zur Verfügung

PATINA-STAHL für Fach-
werks- und Skelettbauten,
Überbauten, Brücken, Stahl-
häuser, Moniereisen, Well-
bleche, Zaunmaterial, Drähte,
Pfosten, Geländer usw.

Auskunft durch:

WALZEISENKONTOR GMBH.

D Ü S S E L D O R F

POSTFACH 320



HYPOTHEKEN BANK

IN HAMBURG

Die Aufmerksamkeit aller an der Wirtschaft interessierten Kreise gehört der neuen Arbeit des Präsidenten des Instituts für Konjunkturforschung

PROFESSOR DR. ERNST WAGEMANN

Welthandel und Handelspolitik

In lebendiger Darstellung gibt der Verfasser ein überaus aufschlußreiches Bild der Zusammenhänge und Bewegungen auf den einzelnen Weltmärkten, wobei er sich nicht nur dem jeweiligen Anteil der einzelnen Länder am Welthandel widmet, sondern auch die Binnenwirtschaft berücksichtigt. Mit größter Klarheit stellt er den Ländern der aktivistischen Krisenbekämpfung die passiven Länder gegenüber und gibt als Abschluß seiner Arbeit ein Bild der Möglichkeiten zur Hebung des Welthandels.

Zur Veröffentlichung kommt diese Arbeit neben den folgenden:

Preisstruktur und Preisbewegung

Geht die Produktionsgütererzeugung der Verbrauchsgüterproduktion voraus?

Allgemeiner Überblick über die Wirtschaftslage in Deutschland

Die Lage der Weltwirtschaft

in dem soeben erschienenen „**Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung**“, Heft 1 Teil A, der jetzt in einem handlichen Zeitschriftenformat herauskommt und auch inhaltlich gelockerter ist.

Preis des Heftes RM. 5.— zuzüglich Porto. Bestellungen durch den Buchhandel oder direkt an den Verlag

HANSEATISCHE VERLAGSANSTALT HAMBURG

Die

MITTEILUNGEN DER HANDELSKAMMER HAMBURG

berichten in regelmäßiger Folge über die

Tätigkeit der Handelskammer, die wichtigsten wirtschaftlichen Maßnahmen des In- und Auslandes, Wirtschaftsberichte, Nachrichten für den Geschäftsverkehr, Handelspolitische Rundschau, Geschäftliche Anfragen, Amtliche Preisnotierungen der Hamburger Warenterminmärkte

Kostenlose Probenummern sowie Annahme von Abonnements und Inserataufträgen durch den Verlag

ACKERMANN & WULFF NACHFLG.

HAMBURG 11, DEICHSTRASSE 48-50, FERNSPRECHER: 36 29 51

POLSKI EKSPORT ŻELAZA Spółka z ogr. odp., **KATOWICE, Polen, ul. Kościuszki 30**

Exportverkaufsorganisation der polnischen Eisenhütten:

Pilsudskihütte (Königshütte) – Laurahütte – Batoryhütte (Bismarckhütte) – Falvahütte – Huta
Pókój (Friedenshütte) – Huta Bankowa – Modrzejów-Hantke – Sosnowitzer Röhrenwerke

für die folgenden Erzeugnisse:

Stab-, Form- und Universaleisen,
warm- und kaltgewalztes Bandeisen,
Walzdraht,
schwarze Fein-, Mittel- und Grobbleche,
verzinkte Flach- und Wellbleche,
Gas-, Wasser-, Bohrrohre, Spezialrohre aller Art,
Schienen und Oberbaumaterial

Zweigniederlassung: **POLNISCHER EISEN-EXPORT G. M. B. H.,**
Hamburg, Schopenstehl 15, Telefon 33 45 51 — 52

Ein halbes Jahrhundert **Deutsche Pionierarbeit**

AEG

15
FABRIKEN

71
BÜROS UND VERTRETUNGEN
IM INLAND

158
BÜROS UND VERTRETUNGEN
IM AUSLAND

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT • BERLIN NW 40