

DANZIGER WIRTSCHAFTSZEITUNG



ZUGLEICH
MITTEILUNGEN DER HANDELS-
KAMMER ZU DANZIG



FERNER
POLNISCHE WIRTSCHAFTSGESETZE
IN DEUTSCHER ÜBERTRAGUNG

BEILAGE: DANZIGER JURISTISCHE MONATSSCHRIFT

23. DEZEMBER 1927

NUMMER 51

7. JAHRGANG

Aus dem Inhalt:

Unmittelbare oder mittelbare Produktivität

Notlage von Danzigs Handel, Umschlags- und Speditionsgewerbe

Der Danziger Handel und die polnische Eisenbahntarifpolitik

Die Entwicklung der polnischen Kohlenwirtschaft

Die Bedeutung der Eisenbahnlinie Schlesien—Gdingen für den Kohlenexport

Mitteilungen der Handelskammer

Nachweis von Geschäftsverbindungen

**DRESDNER BANK
IN DANZIG**

LANGER MARKT 12-13

Die „D. W. Z.“ kann ständig eingesehen werden:

Im Deutschen Reich:

bei den Handelskammern in: Allenstein, Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz, Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Elbing, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln a. Rh., Lübeck, Magdeburg, Saarbrücken, Stettin.

bei den Verbänden: Deutscher Industrie- und Handelstag, Berlin, Deutscher Wirtschaftsdienst, Berlin, Deutsch-Russischer Verein, Berlin, Reichsverband der Deutschen Industrie, Berlin, Verband Russischer Großkaufleute, Industrieller und Financiers in Deutschland, Berlin, Außenhandelsverband (Handelsvertragsverein) Berlin.

bei Behörden: Auswärtiges Amt, Berlin, Reichsbankdirektorium, Berlin, Reichswirtschaftsministerium, Berlin, Reichsbahndirektion Osten, Frankfurt (Oder), Zweigstelle des Auswärtigen Amtes, Nürnberg 2.

bei übrigen Stellen: Institut für Wirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Staatswissenschaftliches Seminar der Universität Greifswald, Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin.

In Polen:

bei den Handelskammern in: Bieltitz, Bromberg, Graudenz, Lemberg, Posen, Thorn.

bei Behörden: Ministerium für Industrie und Handel, Warschau (in 3 Abteilungen).

bei Verbänden: Verband deutscher Industrieller und Kaufleute in Polen, Bromberg, Oberschlesischer Berg- und Hüttenmänn-Verein, Kattowitz, Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pommerellen, Posen, Waty Leszczynskiego 2, Centrala Związku Kupców (Zentralverband der Kaufmännischen Vereine), Warschau, Centralny Związek Polskiego, Przemysłu, Warschau, Verband selbständiger Kaufleute, Graudenz.

bei übrigen Stellen: Konsulat der Tschecho-Slowakischen Republik, Posen, Biblioteka Sejm, Warschau, Legation de Suisse, Warschau.

In Rußland und den Randstaaten:

in Moskau: Bibliothèque Centrale D. O. V. W. R., Zentralbibliothek W. S. N. H.

„ **Memel:** Handelskammer,

„ **Reval:** Kaufmannskammer,

„ **Riga:** Kaufmannskammer, Rigaer Wirtschaftszeitung.

Im übrigen Ausland:

in Amsterdam: Polnisches Konsulat,
Bureau voor Handelsinlichtingen,

„ **Brüssel:** Fa. J. Steinberg, 213, Rue de la Poste,

„ **Budapest:** Budapester Handels- und Gewerbekammer, Bund der Ungarischen Fabrikindustrieller, Ungarisch-polnische Handelskammer, Budapest,

„ **Bukarest:** Dr. M. Margulies, Institut Economique Roumain,

„ **Genf:** Internationales Arbeitsamt (Bureau de Travail), Société des Nations (Völkerbund),

„ **Kopenhagen:** Königl. dänisches Ministerium des Äußern,

„ **London:** British Overseas Bank, „European Finance“, The Danzig Information Office Sentinel House, Southampton Row.

„ **Paris:** Handelskammer zu Paris,

„ **Prag:** Schriftleitung der Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer,

„ **Reichenberg:** Handels- und Gewerbekammer,

„ **Rom:** Istituto Nazionale,

„ **Stockholm:** Allgemeiner Schwedischer Exportverein,

„ **Wien:** Auslandsdeutsche Kammer für Handel und Volkswirtschaft, Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie.



DANZIGER WIRTSCHAFTS- ZEITUNG

zugleich Mitteilungen der Handelskammer
zu Danzig

Herausgegeben von dem Syndikus der Handelskammer Dr. Br. Heinemann. Schriftleiter: Dr. Chrzan

mit den Beilagen: **Danziger Juristische Monatsschrift**
Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

7. Jahrgang

Nr. 51

23. Dezember 1927

Unmittelbare oder mittelbare Produktivität	1066
Notlage von Danzigs Handel, Umschlags- und Speditionsgewerbe	1067
Der Danziger Handel und die polnische Eisenbahn- tarifpolitik	1070
Die Entwicklung der polnischen Kohlenwirtschaft	1072
Die Bedeutung der Eisenbahnlinie Schlesien—Gdingen für den Kohlenexport	1077
Mitteilungen der Handelskammer:	
Aus der 141. Vollsitzung der Handelskammer	1077
Bekanntmachung	1078
Vereidigung von Sachverständigen	1078
Danziger Sachverständigenverzeichnis	1078
Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 5. bis 10. Dezember 1927	1079
Danziger Wertpapiere	1079
Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse	1079
Nachweis von Geschäftsverbindungen	1080
Danzig:	
Eisenbahntarif- und Verkehrsnachrichten	1082
Amtliche Anzeigen des Hafenausschusses	1082
Ständige wöchentliche Marktberichte	1083
Durchfahren der Mottlaubrücken bei Dunkelheit	1084
Postanweisungsverkehr	1084
Monatliche Wirtschaftszahlen aus Danzig und Polen	1084
Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege	1085
Danzigs Gesamteigenhandel in der Zeit vom 1. bis 10. Dezember 1927	1085
Zahlung der Umsatzsteuer	1086
Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege	1086
Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung:	
Titelübersetzungen	1086
Rückerstattung des Zolls bei der Ausfuhr von Blutlaugensalzen, Blau sowie Kalilauge	1087
Polen:	
Verordnung über Maximalzölle	1087
Ausfuhrzoll für Zuckerrüben und rohe Knochen	1087
Polens Naphtha-Ausfuhr über Danzig	1087
Deutsche Holzkäufe in Polen	1088
Die polnische Regierung gegen die Preispolitik der polnischen Textilindustrie	1088
Standardisierung der Produktion von Emaillegefäßen in Polen	1088
Der Warenverkehr zwischen Lettland und Polen	1088

erscheint wöchentlich am Freitag und kostet im In- und Ausland durch die Post bezogen pro Monat 3.— Dg., unter Kreuzband nach Dg. und dem Ausland 12.— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1.— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Unmittelbare oder mittelbare Produktivität.

Es ist von Bedeutung, außerhalb des Streites der Tageszeitungen zunächst rein theoretisch Begriffe zu klären. Das ist in einem bemerkenswerten Vortrage über „Wirtschaft und Beamtentum“ des Universitätsprofessors Dr. Sombart, Berlin, neuerdings geschehen. Eine Frage ganz anderer Art ist es, wieweit diese Begriffe auf die Praxis Anwendung finden können.

Ich will hinsichtlich der Sombart'schen Darlegungen vollkommen von territorialen Unterschieden absehen, die darin liegen, daß, soweit Sombart Nutzungen auf die Praxis angedeutet hat, seine Ausführungen auf den reichsdeutschen Verhältnissen fußen, wobei aber in Betracht gezogen werden muß, daß die Danziger Beamtenschaft, wenn man Höhe des Gehalts, Anrechnung der Dienstjahre und Einstufung, ferner, wenigstens was die meisten Lebensmittel anbetrifft, billigere Lebenshaltung in Rechnung stellt, wesentlich günstiger als die reichsdeutsche Beamtenschaft dasteht. Aber auf diese rechnungsmäßigen Maßstäbe kommt es bei Schlußfolgerungen aus dem Sombart'schen Vortrage weniger an, sondern es dürfte sich darum handeln, den theoretischen Begriffsformulierungen nachzugehen und sie in Anwendung auf unsere tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse zu werten. Dabei darf nicht von den privatwirtschaftlichen Bedürfnissen des einzelnen oder eines einzelnen Standes ausgegangen werden, sondern es muß die finanzielle Lage des gesamten Staates und die wirtschaftliche Lage der gesamten Unternehmungen als Produktionsfaktoren entscheidend sein.

Bei dieser Nutzenanwendung scheiden sich die beiden Begriffe „unmittelbare Produktivität“ und „mittelbare Produktivität“. Wir sind uns klar darüber, daß bei der gegenwärtigen ökonomischen Lage in einem stärkeren Maße als je zunächst die materiellen Lebensbedingungen in der Erhaltung der Produktionsfaktoren und in der Erzielung einer Rentabilität der Produktionszellen geschaffen werden müssen, um den gegenwärtigen Kulturstand zu erhalten und eine weitere Kulturentwicklung zu ermöglichen. Es ist also von entscheidender Bedeutung, zunächst erst mal die unmittelbare Produktivität zu sichern und im Zusammenhange damit eine Frage des Ausmaßes, in welchem Umfange auf der Grundlage der unmittelbaren Produktivität eine mittelbare Produktivität gegeben sein muß bzw. gegeben sein kann. Zur Erzielung des wirtschaftlichen Erfolges sind gewiß eine Reihe von Verrichtungen mittelbarer Produktivität notwendig, aber in der gegenwärtigen Zeit einer außergewöhnlichen Kapitalarmut und einer Ueberlastung an steuerlichen und sozialen Abgaben dürfen diese Verrichtungen mittelbarer Produktivität in ihrem finanziellen Aufwande nicht soweit gehen, daß sie den ohnehin schon schmalen Enderfolg der unmittelbaren Produktivität noch geringer werden lassen. Es besteht sonst die Gefahr, daß das ganze wirtschaftliche System als solches und damit auch das Staatsgefüge zum Schaden sowohl der erwerbswirtschaftlichen als auch der beamteten Bevölkerungsgruppen zusammenstürzt. Kurz gesagt, erst kommt das Brot und der Hering und dann kommt die in Seide gebundene Lyrik!

Was das Thema „unmittelbare und mittelbare Produktivität“ anbetrifft, so ist charakteristisch für die Frage der Nutzenanwendung folgende Meldung vom 11. Dezember 1927 über die Deutsche Theaterausstellung in Magdeburg:

„Der Magistrat gibt in einer Vorlage für die nächste Stadtverordnetenversammlung das finanzielle Ergebnis der Deutschen Theaterausstellung bekannt. Danach ist ein Fehlbetrag von 691 300 Mark zu verzeichnen, von denen 250 000 Mark bereits gedeckt sind. Außerdem aber sind an Dauerbauten, die jedoch nicht auf das Konto der Deutschen Theaterausstellung zu setzen sind, rund 1 Million Mark noch zu finanzieren. Auf den Ausstellungsturm entfallen davon 370 000 Mark. Die Finanzierung der Dauerbauten soll aus Anleihemitteln geschehen, was umso unbedenklicher erscheint, als dauernde Einnahmen aus der Verpachtung der Ausstellungsrestaurationen und den Eintrittsgeldern des Turmes in Rechnung zu setzen sind.“

Gewiß, Ausstellungen sind schön, sie sind auch anregend und kulturfördernd. Der kulturelle Wert der vorstehenden Veranstaltung wird in keiner Weise bestritten; aber es ist verkehrt, wenn vielfach gesagt wird, die Frage kulturellen Aufwandes darf nicht mit finanziellen Erwägungen verquickt werden.

In Anbetracht unserer furchtbar ernsten Lage sowohl im Reiche als auch in Danzig kommen erst die unmittelbaren Bedürfnisse, und dementsprechend ist zunächst das Wichtigste die unmittelbare Produktivität. Man darf nicht Ausstellungshallen und Ausstellungstürme bauen in einer Zeit, in der tausende von Wohnungen fehlen. Man kann in Danzig an Errichtung von Sportplätzen und Schwimmhallen, an Theaterneubauten und ähnliche Sachen wohl denken, aber diese Dinge in großer Form nicht ausführen in einer Zeit, in der im Freistaate, und zwar im Gebiete der Stadtgemeinde, noch 4000 Wohnungen, davon 1000 im Bau, und im übrigen Freistaat 5 bis 6000 Wohnungen fehlen. In derselben Weise wie auf dem Gebiete der Sachaufwendungen liegen die Verhältnisse auf dem Gebiete der persönlichen Aufwendungen. Ein bestimmter Rahmen von finanziellen Aufwendungen für die mittelbare Produktivität ist unbedingt notwendig. Aber dieser Rahmen ist bereits in unserm Freistaate zur Zeit zu weit gespannt. Er hat bereits die Wirtschaft überlastet und droht den Staat ebenfalls zu überlasten, so daß dieser zusammenbricht.

Im Deutschen Reiche hat der Reichsaußenminister Dr. Stresemann, der doch wirklich nicht als Pessimist angesehen werden kann, die Lage in ähnlicher Weise geschildert und darauf hingewiesen, daß, wenn nicht die Verwaltungen in Reich, Ländern und Gemeinden sparsamer und rationeller wirtschaften und die Aufwendungen ganz erheblich eingeschränkt werden, wenn nicht eine durchgreifende Verfassungs- und Verwaltungsreform durchgeführt wird, eine Katastrophe schlimmster Art und schlimmsten Ausmaßes die Folge sein muß, ja, das Bestehen des Deutschen Reiches gefährdet ist. Charakteristisch ist in diesem Zusammenhange das „Memorandum für die deutsche Regierung“ des

Generalagenten für Reparationszahlungen vom 20. Oktober 1927. In diesem Memorandum heißt es gleich im Anfange:

„Aber die Entwicklung der Industrie und des Handels erfordert gleichfalls einen gleichmäßigen Zustrom neuen Kapitals, der sich auf heimische Ersparnisse oder Kreditbeanspruchung im Ausland gründet; und unter den in Deutschland obwaltenden Verhältnissen liegt nicht nur für die Schaffung neuen Kapitals, sondern auch für den Wiederaufbau des durch den Krieg vernichteten und durch die Inflation verlorenen alten flüssigen Kapitals eine Notwendigkeit vor. In Deutschland bestehen daher für Sparen und ebenso sehr für Maßhalten in den Ausgaben eine besondere Notwendigkeit und besondere Beweggründe.“

Der Reparationsagent folgert an anderer Stelle weiter:

„Tatsächlich häufen sich auf allen Seiten, und zwar in den letztverflossenen Monaten immer mehr die Zeugnisse dafür, daß die deutschen Behörden sich ständig erweiternde Programme für Ausgaben und Anleihen unter nur geringer Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen ihrer Handlungsweise zur Entwicklung und Durchführung bringen. Das steigende Niveau der öffentlichen Ausgaben gibt dem Wirtschaftsleben bereits jetzt einen künstlichen Antrieb und droht die wesentliche Stabilität des öffentlichen Finanzwesens zu untergraben. Wenn man die derzeitigen Tendenzen ungehemmt fortgewähren läßt, so ist es so gut wie sicher, daß die Folgen in ernsthaftem, wirtschaftlichem Rückschlag und Depression und einer heftigen Erschütterung des deutschen Kredits im In- und Ausland bestehen werden.“

Abhilfe kann in erster Linie dadurch geschaffen werden, daß man die gegenwärtigen Tendenzen auf übermäßiges Geldausgeben und übermäßige Kreditbeanspruchung in ihr Gegenteil verkehrt, d. h. statt dessen ein Regime strikter Sparsamkeit und geordneter öffentlicher Finanzen zur Anwendung bringt.“

Das sind Betrachtungen eines in finanziellen Dingen erfahrenen Ausländers, der die betreffenden Fragen kritisch rechnerisch ansieht, der aber auch einen Einblick in die in Betracht kommenden Verhältnisse wie wenige hat.

Wir wissen, daß sich Danzig nicht in besserer Lage befindet als das Deutsche Reich. Wohl hat Danzig keine Reparationen zu bezahlen; es ist aber durch Gründungs- und Anleihekosten bereits in sehr starkem Maße belastet. Die Danziger Wirtschaft steht hinsichtlich ihrer Erträge schlechter da als die Wirtschaft des Reiches. Der Hafenumschlag täuscht in dieser Beziehung, wie bereits des öfteren an anderer Stelle ausgeführt worden ist. Die Danziger Wirtschaft muß mit ihrem gesamten, und zwar unmittelbaren Produktionsapparat die materiellen Mittel erarbeiten, die für die Unterhaltung des Staatswesens notwendig sind. Mit dieser Feststellung ist auch bereits ein genügender Hinweis gegeben, von welchem Gesichtspunkte man bei der Betrachtung des Problems, wer die Steuern eigentlich trägt, ausgehen muß, ein Problem, auf das ich in diesem Zusammenhange nicht weiter eingehen will, das aber meiner Auffassung nach von Sombart nicht ausreichend behandelt, sondern nur gestreift wurde. Zur Aufrechterhaltung des Produktionsapparates ist selbstverständlich auch eine tüchtige Beamtschaft notwendig, die die ideellen Aufgaben des Staates hinsichtlich der Rechtspflege, Kulturpflege usw. unter Beschränkung auf diese zu erfüllen geeignet ist.

Es ist in letzter Zeit bei anderen Gelegenheiten genügend darauf hingewiesen worden, daß wir in unseren materiellen Bedürfnissen, sowohl was Bekleidung, Beschuhung, Wohnung und Wohnungsausstattung anbetrifft, zum allergrößten Teil auf den Bezug aus dem Auslande angewiesen sind. Diese Bezüge können aber nur gedeckt werden, vom Standpunkt der Danziger Wirtschaftsbilanz aus gesehen, von dem, was die Landwirtschaft für die Ausfuhr einschließlich der landwirtschaftlichen Nebengewerbe (vergl. z. B. Pferdezucht, Raps und Zucker), die Industrie für die Ausfuhr und außerdem Großhandel, Reederei, Speditions- und Bankgewerbe, soweit sie im Transithandel tätig sind, erarbeiten. Die Frage ist die, ob diese Erträge, die im Rahmen der unmittelbaren Produktion liegen, so groß sind, daß sie den gesamten Staatsapparat, der sehr ausgeweitete Gebiete der mittelbaren Produktion umfaßt, in diesem zu großen Umfange unterhalten können. Das ist die schwerwiegende Frage, die nicht nur jeder ernste Wirtschaftler, sondern auch jede beamtete Persönlichkeit, über direkte materielle Eigeninteressen hinaus, durchdenken muß. Hier liegt im Zusammenhange mit theoretischen Konstruktionen, die wohl einen Untergrund für die uns bewegenden Fragen, aber keine Lösung bieten, die praktische Seite der Angelegenheit.

Dr. Heinemann.

Notlage von Danzigs Handel, Umschlags- und Speditionsgewerbe.

In Nr. 50 der DWZ gaben wir die Ausführungen wieder, die der Vorstand des Vereins der Getreidehändler, Herr E. Karkutsch, anlässlich der Kundgebung der Danziger Warenbörse am 17. Dezember im Artushof gemacht hat. Nachstehend lassen wir die bei derselben Kundgebung gehaltene Rede des Herrn Kiese Wetter folgen, in der auf die polnische Eisenbahntarifpolitik eingegangen wird.

Als Danzig von Deutschland abgetrennt und zu einem selbständigen Freistaat gemacht wurde, haben wir Kaufleute wohl alle uns zwei Fragen vorgelegt: Erstens, wie weit wird uns das bisherige altgewohnte Geschäft erhalten bleiben, und zweitens, welche neuen Geschäfte wird uns die Aenderung der politischen Grenzen unseres Hinterlandes bringen. Die Optimisten

haben ungeheuer viel erhofft. Sie sagten, anstatt des verhältnismäßig kleinen Kongreßpolens haben wir heute ein ausgedehntes Reich hinter uns mit einer Einwohnerzahl von über 30 Millionen. Es gab aber auch, anfangs vereinzelt, später immer mehr Stimmen, die keine so ungeheuren Erwartungen stellten. Wir Spediteure insbesondere sahen von vornherein, daß die Abtrennung Danzigs vom Reich uns in ein Konkurrenzverhältnis mit unserem Mutterlande bringen würde. Wir haben immer, und wie die Entwicklung gelehrt hat mit Recht, gefürchtet, daß unser altes Vaterland unser gefährlichster Wettbewerber sein würde. Gerade wir Spediteure auch wußten aus Erfahrung, daß die politischen Grenzen

vor dem Krieg kaum ein Hindernis für Handel und Verkehr gewesen sind. Es bedeutete kaum ein Erschwernis, wenn wir seinerzeit durch das deutsche Hinterland Danzigs Güter transito nach Rußland, Oesterreich oder sonstwohin verladen sollten oder aus diesen Ländern Güter nach Danzig bezogen. Die Abfertigung auf Begleitschein war damals eine so einfache Sache, daß weder ein Aufenthalt noch sonst irgendeine Unbequemlichkeit damit verbunden war. Der Umstand also, daß wir vor dem Krieg mit deutschen Gebietsteilen, mit Kongreßpolen, mit Teilen Oesterreichs, insbesondere Galizien und der Bukowina und mit dem hinter Kongreßpolen liegenden eigentlichen Rußland zu tun hatten, und daß wir jetzt in der Hauptsache mit einem national geschlossenen Gebiet, dem heutigen Polen, zu tun haben, hat uns in bezug auf Handel und Verkehr an und für sich kein größeres Betätigungsfeld gebracht. Im Gegenteil, heute liegt zwischen Rußland und uns das selbständige Polen und schließt uns handels- und verkehrspolitisch immer noch von Gebieten in Rußland ab, die früher zu dem Geschäftsbereich unserer Kaufleute und zum Verkehrsbereich unseres Hafens gehört haben.

Für unseren Danziger Handel ist von größter Bedeutung nicht der Umstand, wie die politischen Grenzen unseres Hinterlandes beschaffen sind, sondern, daß erstens alle Erschwernisse fortfallen, die heute die Regierungen im Verordnungswege erlassen, und daß zweitens die Eisenbahnverwaltungen in unserem Hinterland eine Tarifpolitik treiben, die es unserem Hafen ermöglicht, den Wettbewerb mit den Nachbarhäfen erfolgreich aufzunehmen. Es ist hier nicht der Ort, darüber zu sprechen, ob diese Einfuhrbeschränkungen, Einfuhr- und Ausfuhrverbote und dergl. für das Land, das sie erläßt, von Vorteil sind oder nicht. Die namhaftesten Wirtschaftler, und zwar Praktiker sowohl als Theoretiker, kommen immer mehr zu der Ueberzeugung, daß jede künstliche Regelung des Handels in seinen Wirkungen völlig verfehlt ist und daß scheinbare Vorteile durch ebensoviel Nachteile wieder aufgehoben werden. Uns Kaufleuten, die wir mitten im Wirtschaftsleben stehen, ist diese Erkenntnis schon lange gekommen, d. h. wir haben sie von jeher gefühlsmäßig in uns empfunden und es kann uns geradezu die Verzweiflung packen, wenn wir heute neun Jahre nach Beendigung des Krieges mit den Waffen noch immer unter diesen Wirtschaftskriegen zu leiden haben. Sie sind heute hier zusammengekommen, um diese Not hinauszuschreien, die ganz besonders diejenigen Firmen, seien es Händler, seien es Vermittler, seien es Spediteure, betroffen hat, die sich dem Getreidehandel und dem Getreideumschlag gewidmet haben.

Mein Herr Vorredner hat bereits zur Sprache gebracht, daß in den Vorkriegsjahren gewöhnlich rund 400 000 t Getreide ihren Weg über unseren Hafen nahmen. Abweichungen, wenn sie vorkamen, haben selten 20% dieser Menge ausgemacht, so daß also Danzig erfahrungsgemäß auf eine ungefähr ständige Ausfuhrziffer rechnen konnte. Auf diese Jahresmenge hatten sich infolgedessen die Danziger Händler und Spediteure durch Bau von Elevatorspeichern eingerichtet. Nach dem Krieg und der durch ihn hervorgerufenen Umstellung kamen zunächst nur geringe Mengen Getreide zur Ausfuhr, da Polen, auf das die Danziger nunmehr allein angewiesen waren, das Getreide fast ausschließlich für den eigenen Gebrauch benötigte. Allmählich vergrößerte sich die Ausfuhrmenge und erreichte in den Jahren 1924—1926 wieder eine unter den veränderten Verhältnissen beachtenswerte Höhe, wenn auch die Vorkriegsmenge bei weitem nicht erreicht wurde. Um einem zu erwartenden größeren Bedarf gerecht zu werden, wurden 1926 noch

zwei große Speicher für Getreideumschlag umgebaut, ja, die Hoffnungen auf eine große Getreidespedition gingen soweit, daß in gewissen Kreisen der Gedanke propagiert wurde, daß der Hafenausschuß einen riesenhaft gedachten Silo bauen sollte, ein Plan, der — ich kann angesichts der augenblicklichen Verhältnisse wohl sagen — glücklicherweise nicht verwirklicht worden ist. Seit Herbst 1926 nahm nun die Getreideausfuhr rapide ab. Infolge schlechter Ernte und größeren Bedarfs im Inlande sind seit jener Zeit, auch wenn man die Mengen einrechnet, die Polen zeitweise eingeführt hat, nur ganz geringe Mengen Getreide über Danzig verladen worden, so daß die dafür vorgesehenen Speicheranlagen keine lohnende Beschäftigung finden konnten. Ganz verzweifelt gestaltete sich die Lage der Getreidespediteure seit etwa Jahresfrist, weil Polen durch Ausfuhrzölle und Ein- und Ausfuhrverbote den Getreide- und Mehluumschlag fast ganz lahmgelegt hat. Die Getreidespeicher, die auf einen großen Umschlag eingerichtet und in welche große Kapitalien hineingesteckt sind, stehen fast ganz leer. Wir können selbstverständlich nicht erwarten, daß Polen, solange es sein Getreide im eigenen Lande verbraucht, Getreide ausführt, lediglich um die Danziger Spediteure zu beschäftigen. Wir glauben aber, daß es Mittel und Wege gebe, uns wieder Getreide zuzuführen, wenn die Behörden, insbesondere die polnische Eisenbahnverwaltung uns ihre Unterstützung angedeihen ließe. Das Getreide, das in Friedenszeiten seinen Weg über Danzig nahm, kam nur zu einem Teil aus Polen, zum großen Teil kam es aus russischen Gebieten. Soweit Getreide damals aus dem Westen Polens ausgeführt wurde, wurde durch entsprechende Ausfuhrtarife zu Gunsten Danzigs dafür gesorgt, daß unserem Hafen die Ausfuhr aus seinem Hinterland erhalten blieb. So wurde z. B. seitens der damaligen preußischen Eisenbahnverwaltung der Tarif S 3a eingeführt, wodurch es möglich war, in der Provinz Posen nördlich Gnesen und in Westpreußen aufkommendes Getreide anstatt über Stettin über Danzig auszuführen. Die seinerzeitige preußische Eisenbahnverwaltung hat Danzig, wenn ich nicht irre, im Jahre 1909 besonders billige Ausnahmetarife für die Transporte aus der Ukraine eingeräumt. Diese Ausnahmetarife haben Danzig seinerzeit eine vermehrte Getreideausfuhr gebracht, die schätzungsweise auf 300 000 t pro Jahr zu beziffern ist. Es sind wiederholt mit den polnischen Regierungs- und Eisenbahnstellen Verhandlungen gepflogen worden, um ähnliche Ausnahmetarife wieder einzuführen. Es haben aber diese leider bisher einen Erfolg nicht gehabt. Wenn die Danziger Getreidespedition auf der Höhe bleiben soll, so müssen uns diese russischen Abladungen als Ersatz für die geringere polnische Ausfuhr unbedingt wieder zugeführt werden und wir müssen von der polnischen Regierung und von der Eisenbahnbehörde erwarten, daß sie unserem Antrage nach dieser Richtung hin unter der größten Beschleunigung stattgibt.

Was die Danziger Umschlags- und Lagersätze anbetrifft, so sind wir mit diesen schon so erheblich heruntergegangen, daß die Grenze des Möglichen erreicht worden ist. Wir würden aber vielleicht noch billiger sein können, wenn wirklich große Mengen über unsere Anlagen gearbeitet werden könnten.

Angesichts der gegenwärtigen Verhandlungen zwischen Polen und Deutschland in bezug auf einen Handelsvertrag müssen wir ebenfalls auf das dringendste bitten, daß die Danziger Interessen nicht preisgegeben werden und daß Ausnahmetarife weder eingeräumt noch verlangt werden, die der Ausfuhr über unseren Hafen weiteren Abbruch tun könnten.

Wenn behördlicherseits der schon oft erklungene Not-schrei der Getreidehändler und -Spediteure so ergebnislos verhallt ist, so scheint mit der Grund hierfür darin zu liegen, daß alle Behörden, soweit sie uns helfen könnten, diese Not nicht mit klarem Auge erkennen, weil unser Hafen seit Jahr und Tag einen so außerordentlich belebten Verkehr aufweist, daß nach außen der Anschein erweckt wird, als wenn wir alle hier in Geschäften und damit auch in Verdienst schwimmen. Es wird übersehen, daß diese Tätigkeit in unserem Hafen, dieses belebte Bild, das sich auch das Ausland über die Bedeutung des Danziger Handels heute macht, lediglich auf die Kohlenausfuhr zurückzuführen ist, neben der man nur noch eine gegen frühere Zeit vermehrte Holzausfuhr anführen könnte. Ziehen Sie heute die Kohlenausfuhr, die mehr ausmacht wie in den Vorkriegsjahren, die Ein- und Ausfuhrziffer zusammengerechnet, von unserem Hafenverkehr ab, so ergibt sich ein trübes Bild in bezug auf nahezu alle anderen Warengattungen. Es möge mir deshalb auch gestattet sein, in folgendem nicht nur von Getreide, sondern im allgemeinen von der Notwendigkeit billigerer Bahnfrachten für unseren Hafen zu sprechen.

Wir alle freuen uns natürlich außerordentlich über den Aufschwung, den unser Hafenverkehr durch die Kohlenausfuhr genommen hat, und wir hoffen und wünschen, daß dieses Geschäft, wenn auch der Danziger Handel wenig davon hat und auch der Verdienst für den Spediteur und die anderen beteiligten Kreise sehr gering ist, uns nicht nur erhalten bleibt, sondern möglicherweise noch an Umfang zunehmen möchte. Wogegen wir aber Stellung nehmen müssen, ist, daß zu Gunsten dieser Kohlenausfuhr die Belange aller anderen Warengattungen völlig ins Hintertreffen geraten. Wir können heute gewisse Hoffnungen auf die Zukunft setzen. Wie vor kurzem die Devisenbeschränkungen gefallen sind, so dürfen wir wohl hoffen, daß auch mit der Zeit die Ein- und Ausfuhrbeschränkungen und -Erschwernisse fallen werden. Wir hören auch, daß die polnische Eisenbahnverwaltung das für den Verkehr von Süden nach Norden benötigte Eisenbahnnetz vergrößert. Wir wissen ferner, daß in Weichselmünde ein neues Hafenbecken gebaut wird, welches einen Teil des Massengutverkehrs, insbesondere Kohlenausfuhr und Erzeinfuhr, aufnehmen und damit die anderen Hafenstellen entlasten wird. Wir können andererseits nicht zugeben, daß unser Hafen völlig ausgenutzt und etwa so überfüllt ist, daß er nicht mehr wie augenblicklich leisten könnte. Die Spitzenleistung ist in der Tat nur für die Kohlenausfuhr und die sich teilweise an denselben Uferplätzen abspielende Einfuhr von Erzen, Schrott und Phosphaten vorhanden. Alle anderen Hafenstellen sind nahezu leer, und der Hafen an und für sich könnte in bezug auf Getreideumschlag, Zuckerumschlag und Stückgutumschlag noch ganz erhebliche Mengen leisten. Wenn der Hafen in bezug auf diese Güter nicht ausgenutzt wird, so liegt das, abgesehen von den Aus- und Einfuhrverboten, daran, daß die polnische Eisenbahnverwaltung in bezug auf die Frachtenbildung die so notwendige Unterstützung der Bedürfnisse des Danziger Handels und Hafens vermissen läßt. Polen ist verpflichtet, den Danziger Hafen bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit auszunutzen. Polen kommt dieser Verpflichtung nur nach, wenn es einmal das Eisenbahnnetz den Bedürfnissen unseres Hafens entsprechend ausbaut, und wenn es zweitens tariflich den Kampf mit unseren Nachbarländern aufnimmt. Gerade das Beispiel der Kohlenausfuhr und der Erzeinfuhr zeigt uns, wie die

Ein- und Ausfuhr von der richtigen Frachtenpolitik abhängig ist. Polen hat ein großes Interesse an der Kohlenausfuhr, hat deshalb die Frachten auf die richtige Höhe festgesetzt und hat den Erfolg, daß die Kohlenausfuhr in ungeahntem Maße in Gang gekommen ist. Polen hat ein Interesse an der Erzeinfuhr, weil es die von Kohlen in Danzig leerwerdenden Waggons nicht in leerem Zustande, sondern beladen nach Polen zurücknehmen möchte, und Polen hat durch Einführung von Ausnahmetarifen große Mengen Erz nicht nur für polnische, sondern auch für tschechoslowakische Hüttenwerke nach Danzig herangezogen. Polen hat den Belangen des Getreidehandels und des Handels mit nahezu allen übrigen Warengattungen nicht stattgegeben, und wir müssen infolgedessen heute zusehen und es uns gefallen lassen, wie zur seewärtigen Ausfuhr bestimmte Güter ihren Weg unmittelbar aus Polen mit der Bahn nach Königsberg, Stettin und Hamburg nehmen und wie Güter, die in Bremen, in Hamburg und Stettin anlangen, unmittelbar mit der Bahn nach Polen befördert werden, weil Polen uns keine Frachtsätze an Hand gibt, bei denen wir gegen die deutsche Eisenbahn den Wettbewerb aufnehmen können, ja neuerdings können Sie von Hamburg über Königsberg nach Warschau — ich sage nicht Bialystok oder Ostpolen, das auch früher teilweise seine Ware über Königsberg bezogen hat, nein, Sie können von Hamburg nach Warschau über Königsberg nach Einführung des Grenzübergangstarifs für Durchfuhr Güter durch Deutschland eine ganze Anzahl Warengattungen billiger verfrachten wie über Danzig. Habe ich da nicht recht, wenn ich sage, die polnische Eisenbahnbehörde versagt uns nahezu jede Unterstützung? Wenn wir uns nach dem Kriege das Verkehrsnetz unseres polnischen Hinterlandes ansahen, so erschien besonders die während des Krieges erbaute Eisenbahnstrecke Lublin—Lemberg ein neuer Zubringer für unsern Hafen zu sein, hatten die Danziger doch schon jahrzehntelang vor dem Krieg immer wieder diese Verbindung als besonders wichtig angestrebt. Diese Bahn, die die kürzeste Verbindung zwischen Danzig und Galizien darstellt, das besonders durch seinen Ueberschuß an Hülsenfrüchten für Danzig wichtig ist, besteht; die Güter, die Galizien ausführt, nehmen aber ihren Weg unmittelbar mit der Bahn nach deutschen Ausfuhrhäfen, und die Güter, die die galizische Industrie bezieht, bezieht sie unmittelbar mit der Bahn über deutsche Häfen, weil die deutschen Durchfuhrtarife so außerordentlich billig sind und die polnischen Eisenbahntarife ihnen nicht angepaßt werden. So sitzen wir Danziger Kaufleute und Spediteure hier untätig in unserer alten Hansastadt mit unserm großen Hinterland Polen und sehen zu, wie der Verkehr rechts und links an uns vorbeigeht.

Von Seiten des Getreidehandels haben Sie im besonderen gegen die Ein- und Ausfuhrverbote sowie die Prohibitivzölle Stellung genommen. Von Seiten der Spediteure mußte ich mich hauptsächlich mit der Tarifpolitik der polnischen Eisenbahn beschäftigen, und wenn ich jetzt meine Ausführungen schließe, so kann ich den einzelnen Kaufleuten und Spediteuren sowie den Verbänden nur empfehlen, immer wieder der Handelskammer, der Eisenbahnbehörde, den Regierungen Danzigs und Polens, dem Hafenausschuß vor Augen zu führen, daß man der Konkurrenz unserer Nachbarhäfen, der Konkurrenz der Eisenbahnverwaltungen der benachbarten Länder die Spitze bieten muß, daß die polnische Eisenbahnverwaltung die Pflicht hat, uns in dem Konkurrenzkampf mit den Nachbarhäfen zu unterstützen. Zu diesem Zweck muß erstens die Durchrechnung der polnischen Frachtsätze bis Danzig und von Danzig für alle Warengattungen um-

gehend eingeführt werden, zu diesem Zweck muß zweitens die polnische Eisenbahnverwaltung die Frachtsätze nach Danzig und von Danzig so gestalten, daß Danzig den Wettbewerb mit seinen Nachbarhäfen wieder aufnehmen kann. Der polnische Eisenbahnbetrieb müßte sich in vielfacher Beziehung billiger gestalten lassen wie der Betrieb der deutschen Eisenbahn, denn bekanntlich sind Gehälter und Arbeitslöhne in Polen erheblich niedriger wie in Deutschland. Auch sollten die Kohlen und sonstigen Betriebsstoffe zum mindesten nicht teurer sein. Es ist daher nicht einzusehen, weshalb Polen uns die tarifliche Unterstützung versagt, die doch zu einer erheblichen Vermehrung des Verkehrs führen und diesen dadurch gewinnbringender gestalten würde.

Polen baut heute einen eigenen Hafen in

Gdingen aus, obwohl für die meisten Warengattungen, wie ich nachzuweisen versucht habe, der Danziger Hafen vollständig ausreicht. Infolgedessen wächst Gdingen sich, wie die Verhältnisse zur Zeit liegen, zu einem Konkurrenzhafen für Danzig aus, und Polen kommt in Konflikt mit seiner Verpflichtung, Danzig bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit auszunutzen. Umsomehr sollte man meinen, liege der polnischen Regierung und den polnischen Eisenbahnbehörden die Pflicht ob, Danzig durch wettbewerbsfähige Bahnfrachten zu unterstützen und ihm durch billige Durchfrachttarife auch den Güterverkehr aus denjenigen Gegenden wieder zuzuführen, die östlich und südlich der jetzigen polnischen Grenzen liegen, und die seit je zu dem Geschäftsbereich unserer Kaufleute und unseres Hafens gehören.

Der Danziger Handel und die polnische Eisenbahntarifpolitik.

Bei fast allen Erörterungen über die Lage und Nöte der Danziger Wirtschaft werden Forderungen auf Abänderung der Eisenbahntarife, die für die Verbindung Danzigs mit seinem Hinterlande gelten, erhoben. Insbesondere sind es zwei Forderungen, die immer wieder als Voraussetzung für die Gesundung des Danziger Wirtschaftslebens bezeichnet werden,

1. die Ausdehnung der polnischen Gütertarife für sämtliche Waren auf die Stationen des Freistaates und
2. die Erstellung von hinreichend günstigen Transittarifen durch Polen und Danzig.

Erst vor wenigen Tagen ist in einer Protestversammlung der Danziger Getreidehändler die Erfüllung dieser beiden eisenbahntarifischen Forderungen als die Hauptbedingung für eine Wiederbelebung des Danziger Getreidehandels hingestellt worden.

Andererseits ist in den letzten Tagen durch irreführende Pressenachrichten eine gewisse Unsicherheit und Unruhe in einige Danziger Handelskreise hineingetragen worden. Brachte doch das Handelsblatt einer der meist gelesenen Danziger Tageszeitungen die Mitteilung, daß heute bereits für Getreide und Hülsenfrüchte, für Eisen, Stahl, Draht und Erzeugnisse daraus etc. Ausnahmetarife beständen, die beim Versand von Polen nach Danzig durchgerechnete Frachten vorsehen, ohne Rücksicht darauf, ob die Güter im Gebiet der Freien Stadt Danzig verbleiben oder über Danzig hinaus ausgeführt werden. Diese Mitteilung ist falsch, sie kann nur von einer Seite herrühren, die entweder den an sich klaren Wortlaut der Tarife nicht kennt oder ihn nicht versteht, und ist — zumal sie gleichzeitig mit Angriffen gegen Danziger Behörden verbunden war — geeignet, Verwirrung zu schaffen.

Es ist deshalb vielleicht nicht müßig, zusammenzustellen, für welche Transporte zur Zeit die von Danzig erstrebte Durchrechnung des polnischen Tarifs bis zu den Danziger Stationen bereits existiert. Es wird hierbei zu unterscheiden sein zwischen:

1. Ausnahmetarifen für den Versand aus Polen nach bestimmten Danziger Bahnhöfen, bei denen die Fracht sogleich für die ganze Beförderungsstrecke durchgerechnet wird,
2. Ausnahmetarifen für den Versand von bestimmten Danziger Bahnhöfen nach Polen, bei denen die Fracht sogleich für die ganze Beförderungsstrecke durchgerechnet wird,

3. Ausnahmetarifen, die nach sämtlichen Stationen des Freistaates gelten und bei denen die Fracht nach dem polnischen Tarif bis zur Bestimmungsstation durchgerechnet wird, sofern die Frachtbriefe den Vermerk „zur weiteren Ausfuhr auf dem Seewege“ enthalten,

4. Ausnahmetarifen nach allen Danziger Bahnhöfen mit der Maßgabe, daß zunächst die polnischen und die Danziger Binnentarife Anwendung finden und erst nachträglich bei Nachweis der tatsächlichen Ausfuhr ins Zollausland der Unterschied zwischen der erhöhenen und der nach dem (Durchrechnung vorsehenden) Ausnahmetarif sich ergebenden Fracht zurück-erstattet wird,

5. Ausnahmetarifen aus Polen nach sämtlichen Stationen des Freistaates, wobei die Fracht sogleich für die ganze Beförderungsstrecke nach dem polnischen Tarif berechnet wird.

Zu 1: Für den Versand aus Polen nach bestimmten Danziger Bahnhöfen (Danzig-Leegetor, Olivaertor, Langfuhr, Strohdeich, Kaiserhafen, Holm-Neufahrwasser, Weichselbahnhof, Zollinland und Freibezirk) sehen folgende Ausnahmetarife die Berechnung der Fracht nach dem polnischen Gütertarif für die ganze Beförderungsstrecke vor:

- II für die Ausfuhr von frischen Kartoffeln
- XIV für die Ausfuhr ins Ausland von Lederabschnitten, Spaltabfällen und Lederabfällen
- XVI für die Ausfuhr von Holzkohle, Teer und Terpentin
- XVII für die Ausfuhr von Zellulose, Holzzellstoff sowie Rohpappe
- XIX für die Ausfuhr von Steinkohlen und Koks
- XXI für die Ausfuhr von Eisenerzen
- XXIV für die Ausfuhr von Petroleumerzeugnissen und Erdwachs sowie Paraffinkerzen
- XXXII für die Ausfuhr von Zink und Blei, roh und gewalzt sowie Schwefelsäure und schwefelhaltiger Säure
- XXXV für die Ausfuhr von Glycerin, Salzsäure, Glaubersalz, Soda, Aetzkali, Schwefelton (Aluminium), Kristallalaun, Karbid, Eisenziankali, Pottasche, Kreosolöl, Zinkweiß, Lithophon, Preußisch- und Pariserblau sowie Ultramarin, Stickstoff, Knochenmehl, Pottaschesalze und Superphosphat

- XXXVI für die Ausfuhr von Zündhölzchen
 XXXVII für die Ausfuhr von Leim und Gelatine
 XLIII für die Durchfuhr von Mais, Preßrückständen aus Oelsamen (Oelkuchen), Rübenpreßrückständen nichtmelassierte, getrocknete.

Zu 2: Für den Versand von bestimmten Danziger Bahnhöfen (Danzig-Leegetor, Olivaertor, Langfuhr, Strohdeich, Kaiserhafen, Holm, Neufahrwasser, Weichselbahnhof, Zollinland und Freibezirk) nach Polen sehen folgende Ausnahmetarife die Berechnung der Fracht für die ganze Beförderungsstrecke nach dem polnischen Gütertarif vor:

- V für die Einfuhr von Rohtabak in Blättern
 VI für die Beförderung von Pflanzenölen, Pflanzenfetten und Fettsäuren sowie gewissen tierischen Fetten
 XI für die Beförderung von Fischen
 XXII für die Beförderung von Eisenerzen aller Art, auch Maganerzen, Pyriten, Pyritabbrände, Schlacken, Sinter (Walzensinter) u. dgl. sowie Zink-, Kupfer-, Blei- und Schwefelerzen sowie Phosphoriten
 XXIX für die Beförderung von Roheisen, Hematit sowie Eisenlegierungen
 XXX für die Beförderung von Eisen- und Stahlschrott
 XXXIV für die Beförderung von elektrischen Kraftanlagen (Motore), Maschinen und Apparaten
 XXXVIII für die Beförderung von Baumwolle, Jute und Wolle
 XXXIX für die Beförderung von Seemuscheln.

Zu 3: Anders ist die Regelung der Durchrechnung bei den Ausnahmetarifen XIII und XLIV. Der Ausnahmetarif XIII gilt für die Ausfuhr von nutzbaren Holzmaterialien sowie Brennholz. Der Ausnahmetarif XLIV gilt für die Ausfuhr ins Ausland von Butter sowie Fleisch aller Art, Bakons und geschlachteten Tieren. Wenn die Fracht sofort bei der Abfertigung für die ganze Beförderungsstrecke einschließlich der Danziger Bahnhöfe nach den polnischen Tarifsätzen berechnet werden soll, haben die Frachten den Vermerk „zur weiteren Ausfuhr auf dem Seewege“ zu tragen. Durch den vor einigen Wochen erfolgten Abschluß des deutschen-polnischen Holzabkommens wird es notwendig, daß der Ausnahmetarif XIII auch auf den Transport von Holz von Danzig auf dem Bahnwege nach dem Deutschen Reich ausgedehnt wird. Dies hat zur Voraussetzung, daß der Tarif, der z. Zt. nur „von allen polnischen Stationen“ nach den Grenzstationen bzw. Danzig gilt, auf Danzig als Abgangstation ausgedehnt wird und das der vorgeschriebene Frachtbriefvermerk in „zur weiteren Ausfuhr in das Zollausland“ abgeändert wird.

Zu 4: Folgende Ausnahmetarife gelten für den Versand aus Polen nach allen Danziger Bahnhöfen mit der Maßgabe, daß die Fracht zuerst nach dem polnischen Normaltarif und nach dem Danziger Tarif berechnet wird und daß erst, nachdem die Ausfuhr nachgewiesen, der Unterschied zwischen der erhobenen und der nach den (eine Durchrechnung vorsehenden) Ausnahmetarifen sich ergebenen Frachtzurückerstattet wird:

- III für die Ausfuhr ins Ausland von Kartoffelflocken, Kartoffelmehl und Kartoffelsirup
 IV für die Ausfuhr von Gemüse und Grünzeug, frisch und getrocknet sowie Rübensamen
 VII für die Ausfuhr ins Ausland von Raffinade-, Staub- und Kristallzucker sowie gewissen Sorten von gelbem Rohzucker

- VIII für die Ausfuhr von Melasse
 IX für die Ausfuhr von Spiritus
 XII für die Beförderung von Eiern
 XV für die Ausfuhr von gebogenen Holzmöbeln sowie Erzeugnissen und Korbmöbeln
 XXV für die Ausfuhr von Kochsalz, Viehsalz und Fabriksalz
 XXVII für die Ausfuhr von Erzeugnissen aus Glas, Erzeugnissen aus Porzellan, Fayence und Majolika, Erzeugnissen aus Ton und Terrakotta sowie Stein- und Schamottemasse
 XXVIII für die Ausfuhr von Zement
 XXXI für die Ausfuhr von Handelseisen und Handelsstahl, Blech und Draht, Erzeugnissen aus Eisen, Stahl, Blech und Draht, Maschinen und Apparaten aller Art sowie Artikeln der elektrischen Industrie.

Zu 5: Folgende Ausnahmetarife gelten nach sämtlichen Stationen des Freistaatgebietes, wobei die Fracht für die ganze Beförderungsstrecke nach dem polnischen Tarif durchgerechnet wird:

- XVIII für die Ausfuhr von Steinkohle, Braunkohle, Koks, Kohlenbriketten sowie Kohlen- und Koksstaub
 XXVI für die Beförderung von Kalk-, Sandziegeln, Kalksteinen, rohen und gespaltenen, Sand, Kies, gewöhnlichen Ton und Erden, Ziegeln, Dachziegeln, Röhren und Drainröhren aus Ton und Sand, unglasiert
 XLV für die Ausfuhr von künstlichem Mineralwasser.

Weitere Ausnahmetarife, die eine Durchrechnung der Frachten bis nach Danzig vorsehen, bestehen im Warenverkehr zwischen Polen und Danzig nicht. Insbesondere sieht der Ausnahmetarif I für die Ausfuhr von Korngetreide und Hülsenfrüchten, Oel und Futtersamen, sowie Rübensamen eine Durchrechnung bis Danzig nicht vor. Er bestimmt vielmehr lediglich, daß die Fracht für Sendungen nach den Danziger Bahnhöfen auch bei Unterwegslagerung von der Ursprungsversandstation bis Dirschau nach dem polnischen Normaltarif durchgerechnet und von Dirschau nach Danzig nach dem Danziger Tarif berechnet wird. Die Vergünstigung besteht also lediglich darin, daß trotz der Unterwegslagerung die Fracht bis Dirschau durchgerechnet wird.

Im übrigen gilt für Getreide sowie für alle übrigen, in den vorstehend genannten Ausnahmetarifen nicht erwähnten Warensendungen die Regelung, daß für die Danziger Strecken bis zum Tarifschnittpunkt der Danziger Tarif und für die polnischen Strecken der polnische Tarif zur Anwendung gelangt.

Ein Ueberblick über die polnische Seite für Danzig erstellten Ausnahmetarife zeigt, in welcher erschreckend großen Ausmaße Danzig von seinem wirtschaftlichen Hinterlande durch die Schranke der gebrochenen Tarife noch immer abgetrennt ist und wie recht die Handelskammer zu Danzig hat, wenn sie seit Jahr und Tag die Erstellung durchgerechneter Ausnahmetarife als eine der wichtigsten Forderungen Danzigs Polen gegenüber bezeichnet.

Als Danzig vom Deutschen Reich abgetrennt und zum Freistaat gemacht wurde, war es doch gewiß nicht beabsichtigt, die blühende und über weitreichende Handelsbeziehungen verfügende Handels- und Hafenstadt der Vorkriegszeit von seinem Hinterlande, mit dem es durch Jahrhunderte hindurch lebhafteste Beziehungen gepflogen hatte, abzutrennen. Ein Danzig, das nur auf das kleine Freistaatgebiet angewiesen sein

sollte, wäre mit einer lebensunfähigen Mißgeburt, die aus einem Kopf ohne zureichenden Körper besteht, zu vergleichen. Die bei der Errichtung des Freistaates der Republik Polen zugesprochenen Rechte und Pflichten gegenüber dem Danziger Hafen zeigen vielmehr eindeutig die Absicht, die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Danzig und seinem Hinterlande auch durch außenpolitische Maßnahmen für die Zukunft zu sichern. Die Schöpfer des Freistaates glaubten der Ueberzeugung sein zu dürfen, daß Danzig, auch wenn es durch die neue Grenzföhrung gewisse Teile seines Hinterlandes (Ostpreußens und Pommerns) verlor, doch mit anderen größeren Teilen seines wirtschaftlichen Hinterlandes (mit den an Polen abgetretenen ehemals reichsdeutschen Gebieten, mit Kongreßpolen, Galizien etc.) wirtschaftlich wieder eng verbunden werden würde. Leider muß festgestellt werden, daß diese Absicht nicht ganz erreicht ist; Danzig verfügt heute nicht über das große Hinterland, mit dem es in der Vorkriegszeit wirtschaftlich verbunden war, und selbst seine Wirtschaftsbeziehungen zu Polen, ja sogar zu dem unmittelbar benachbarten Pommerellen und den übrigen ehemals reichsdeutschen Gebieten Polens sind heute ganz ungleich geringere als in der Vorkriegszeit. Die Schuld hieran trifft aber in erster Linie die zwischen Danzig und seinem Hinterlande errichtete **Schranke der gebrochenen Tarife.**

Die jahrelangen Bemühungen der Handelskammer und der Danziger Regierung in dieser Angelegenheit haben bisher einzig dahin geführt, daß die Beseitigung der gebrochenen Frachttarife zwischen Danzig und Polen für den Beginn des kommenden Jahres in Aussicht gestellt worden ist. Hoffentlich wird diese Zusage von Polen eingehalten! Irgend welche Schwierigkeiten stehen der von Danzig beantragten Ausdehnung des polnischen Gütertarifs auf die Freistaatsstrecken nicht im Wege; das beweisen die bereits erstellten fünf und vierzig Ausnahmetarife zur Genüge. Wenn es Polen möglich gewesen ist für diejenigen Warenarten, an deren Export über Danzig es selbst besonderes Interesse hat, die Durchrechnung der Frachten einzuföhren — und zwar erfolgte das in wiederholten Fällen ohne besondere Vorbereitung, gewissermaßen von gestern auf heute! — so dürfte dies auch für andere Warenarten, an denen Danzig zum Teil größtes Interesse hat, möglich sein. Es entspricht diese Auffassung auch durchaus der Äußerung des diplomatischen Vertreters der Republik Polen in Danzig, der sich bereits vor

mehreren Monaten Danziger Kaufleuten gegenüber dahin aussprach, daß die Beseitigung der gebrochenen Danzig-polnischen Frachttarife lediglich von der Entscheidung Polens abhängig sei und keine Schwierigkeiten bereiten werde. **Leider ist seine Zusage, die Angelegenheit beschleunigt zu erledigen, bis heute nicht verwirklicht worden.**

Neben der Erstellung durchgerechneter Tarife zwischen Polen und Danzig bleibt für die Danziger Wirtschaft wichtig die **Erstellung hinreichend günstiger Transittarife.** Auch hierauf ist von der Handelskammer zu Danzig seit langem und wiederholt hingewiesen worden; besonders eindringlich im Sommer d. Js., als die Erörterung der Ausbaumöglichkeiten des Danzig-russischen Handels ergab, daß eine der wichtigsten Voraussetzungen für diesen Handel die Erstellung günstiger russisch-polnisch-Danziger Transittarife ist. Wenn die von Danzig und auch von Rußland mit Nachdruck betriebene Belebung des Russengeschäfts nicht annähernd in dem erhofften Maße eingetreten ist, so ist dies in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die erforderliche Verbesserung der Transittarife auf den polnischen Staatsbahnen nicht durchgeführt worden ist! Dabei gehen auch in dieser Frage die Interessen des Danziger Handels und die Interessen der polnischen Eisenbahnverwaltung eng zusammen. Die Eisenbahntarifpolitik aller europäischen Länder zeigt heute im besonderen Maße das Bestreben, Warentransporte aus dem Auslande auf die eigenen Eisenbahnlinien zu ziehen. In diesem Konkurrenzkampfe haben die polnische Staatsbahnen durchaus gute Aussichten, da die Arbeiterlöhne und Beamtengehälter in Polen wesentlich geringer als in seinen Nachbarstaaten sind und auch das wichtigste Betriebsmittel der Eisenbahn, die Kohle, mindestens zu nicht ungünstigeren Bedingungen zur Verfügung steht als den Eisenbahnen anderer Staaten.

Es würde deshalb sowohl im Interesse der polnischen Staatsbahn und damit der polnischen Finanzverwaltung selbst wie auch im Interesse der Danziger Wirtschaft liegen, wenn für die Durchföhrung aus der Ukraine und dem übrigen Rußland bis über Danzig günstige Transittarife erstellt würden.

Hoffentlich bringt das neue Jahr für den Danziger Handel neben der von polnischer Seite bereits zugesagten Durchrechnung polnischer Gütertarife bis nach Danzig auch die für den Danziger Handel so erforderlichen russisch-polnisch-Danziger Transittarife.
ERK.

Die Entwicklung der polnischen Kohlenwirtschaft.

Von Dr. Ewald Kulschewski, Königsberg i. Pr.

Unter den Steinkohle exportierenden Staaten Europas spielten vor dem Kriege eigentlich nur England und Deutschland vermöge ihrer großen Naturschätze eine nennenswerte Rolle, während der kohlenwirtschaftliche Außenhandel der übrigen Länderkomplexe mehr passiven Charakter hatte, d. h. bestimmte Einfuhrzuschüsse erforderte. Die englische Kohlenausföhr erreichte im letzten Vorkriegsjahre einschl. der Bunkerkohle etwa 96 Mill. t, wogegen sich der deutsche Export im Jahre 1913 auf rund 34,6 Mill. t bezifferte. Dieser Exportmenge stand allerdings eine Einföhr Deutschlands in Höhe von 10,5 Mill. t gegenüber, die durch den Export von Koks und Briquets wieder ausgeglichen werden konnte. Trotz der relativ stärker erschöpften Steinkohlenvorräte produzierte England im Jahre 1913 insgesamt 2,2 Mill. t, während im Reichsgebiet, dessen Steinkohlenvorräte im allgemeinen überschätzt wurden, in derselben Betriebsperiode nur

etwa 190,1 Mill. t gefördert worden sind. Die Gesamtmenge dieser zwei Staaten reichte aus, um rund vier Fünftel des kontinentalen Steinkohlenbedarfs zu decken; der Rest dagegen wurde aus der Eigenproduktion der übrigen Staaten gespeist. Neben der Feststellung der Produktions- und Exportkapazität ist für die Beurteilung der späteren Ausführungen auch die Absatzrichtung sowohl der deutschen wie auch der englischen Steinkohle wesentlich, da ja die politisch-ökonomische Neukonstellation der Nachkriegszeit eine gewisse Neuorientierung insbesondere des deutschen Absatzes bedingte, der heute mit dem polnischen Konkurrenzprodukt auf einzelnen Märkten im harten Wettbewerb steht.

Der englischen Einflußsphäre unterlagen auf dem Kontinent namentlich die durch ihre geographische Lage zum Meere begünstigten Länder, wie die skandinavischen Staatengebilde, ferner Italien, Portugal,

Rumänien und der Nordwesten Rußlands, mit Ausnahme etwa der nordöstlichen Ausläufe des Schwarzen Meeres. Darüber hinaus wurde englische Kohle aber auch in den Staaten mit mehr oder minder großer Eigenproduktion, wie etwa Frankreich, Belgien und selbst Deutschland, abgesetzt, wohin sie auf dem frachtgünstigen Wasserwege in die Welthäfen vordrang und hier hauptsächlich den Bunkerkohlenbedarf der Handelsschiffe abdeckte. Eine andere Absatzorientierung hatte im allgemeinen die deutsche Steinkohle, die ihre Verbrauchszentren im wesentlichen auf dem Schienenwege erreichen mußte, dadurch also frachttarifarisch viel stärker belastet war als das englische Konkurrenzprodukt. Abgesehen von den relativ geringen Mengen, die der deutsche Kohlenbergbau nach Algier, Aegypten, Mexiko und Chile absetzte, waren es in erster Linie Frankreich, Belgien und Holland, zum Teil aber auch Italien, die im Absatzradius des Saar-, elsäß-lothringischen und Ruhrgebiets lagen, sich also mit dem englischen Konkurrenzprodukt begegneten. Wiederum bedienten die schlesischen Gruben neben dem ostdeutschen Kohlenmarkt vorwiegend das österreich-ungarische und russische Bedarfsgebiet.

Diese gegenseitige Verbundenheit und ökonomische Verflechtung haben die Ententemächte rücksichtslos zu zerstören gewußt und der Amerikaner Sidney Osborne (Die oberschlesische Frage und das deutsche Kohlenproblem, Berlin 1921) scheint den Kernpunkt dieses Problems richtig zu kennzeichnen, wenn er (S. 295) sagt: „Hätte England in jenen kritischen Tagen sich vergegenwärtigt, daß Deutschland in Wirklichkeit keine größeren Kohlenreserven besaß als Großbritannien selbst, und daß die Niederlage Deutschlands den Verlust seiner Eisenvorräte und die Bereicherung Frankreichs bedeuten würde, so hätte durch rechtzeitige Benachrichtigung, daß Deutschland, falls Frankreich es angreifen sollte, England auf Seiten der Angegriffenen fände, vielleicht noch ein erfolgreicher Versuch gemacht werden können, den Krieg zu verhindern. Aber unbewußt hatte sich bei den englischen Staatsmännern der irrige Gedanke eingeschlichen, daß Deutschland ein zu mächtiger Nebenbuhler sei, um ihn frei herumlaufen zu lassen, nachdem man ihnen vorgestellt hatte, Deutschland besitze fast dreimal soviel Kohle wie Britannien, und daß in zwanzig Jahren Deutschlands Förderung die von England um das Doppelte übersteigen würde. Nimmt man hinzu, daß Deutschland dreimal soviel Eisenvorräte haben sollte, wie Großbritannien, so kann man sich vorstellen, wie das Gespenst von Britanniens industriellem Schicksal seine Staatsmänner verfolgte.“

Dieses schleichende Angstbewußtsein vor der wirtschaftlichen Vormachtstellung Deutschlands hat denn auch seinen politischen Niederschlag im Friedensdiktat von Versailles gefunden, das ja grundsätzliche Wandlungen und eine völlige Verschiebung der Produktivkräfte auslöste. Durch die den Teilungsmächten auferlegten Bedingungen wurden dem wiedererstandenen Polenreiche kohlenwirtschaftlich bedeutsame Gebiete in den Schoß gelegt, die bislang Bestandteile der deutschen, österreich-ungarischen und russischen Volkswirtschaft waren und deren erhebliche Vorkommen es Polen gestatten, sich nicht nur vom ausländischen Kohlenbezug unabhängig zu machen, sondern auch auf dem Weltmarkte in den Wettbewerb mit Deutschland und England einzugreifen.

Neben dem früher österreichisch-ungarischen Krakauerevier, das unter produktionspolitischem Gesichtspunkte vermöge der geringen Mächtigkeit seiner Vorkommen eine untergeordnete Bedeutung hat, ist Polen auch das früher russische Dombrowabecken zu-

gefallen, dessen Produktionskraft noch darzulegen sein wird. Schließlich wurde Polen, unbeschadet der für Deutschland so günstig verlaufenen Abstimmung durch den sog. „Genfer Schiedsspruch“ vom 20. Oktober 1921 der größte und kohlenwirtschaftlich bedeutsamste Teil des schlesischen Abstimmungsgebietes zugesprochen. So verlor Deutschland nicht nur 51 156,3 ha seines schlesischen Besitzes ohne jegliche Abstimmung an Polen, sondern darüber hinaus konnte sich Polen in den Besitz einer Abstimmungsfläche in Schlesien von 321 342,2 ha setzen, wobei es sich um die wichtigsten Industriezentren der Verwaltungskreise Pless, Ratibor, Rybnik, Kattowitz, Königshütte, Tost-Gleiwitz, Hindenburg, Beuthen, Tarnowitz und Lublinitz handelt. Die kohlenwirtschaftliche Bedeutung dieses territorialpolitischen Verlustes geht daraus hervor, daß die Kohlenproduktion des Abstimmungsgebietes, die im Jahre 1913 insgesamt 42,8 Mill. t betrug, zu 76 % an Polen abgetreten werden mußte.

Durch die Einverleibung des schlesischen, des Krakauer und des Dombrowareviere zeichnet sich der polnische Kohlenreichtum durch eine geologisch einheitliche, verkehrsgeographisch allerdings recht ungünstige Lage aus. Umfassen erhöhte und gefaltete Bodensätze den Westen und Nordosten des Kohlengebietes, so wird es im Osten durch die Siewierz-Dembnikhöhe und im Süden durch die vorgelagerten Karpathen abgeschlossen. Angesichts der teils verschleierten Lagerungsverhältnisse und der teils unregelmäßigen Flözausbildung wird eine Berechnung der polnischen Kohlenvorräte sehr erschwert, indessen werden die von den jetzt tätigen 93 Gruben auszubehutenden Kohlenreserven auf etwa 62 Milliarden t angenommen, wobei sich diese Ziffer lediglich auf die bis zu einer Maximaltiefe von 1000 m laufenden Flöze von mindestens 0,50 m Mächtigkeit bezieht. Das kohlehaltige Gesamtareal wird auf 2880 qkm geschätzt. Neben dem geringen kalorischen Gehalt wird die Stellung der polnischen Kohle auf dem Weltmarkte auch dadurch erschwert, daß sich das Hauptkontingent der polnischen Vorräte insbesondere im Krakauer und Dombrowabecken auf nicht backende Flammkohle bezieht, die sich in erster Linie nur für Kessel- und Hausbrandzwecke eignet; der südwestliche Flügel des ostoberschlesischen Zentrums enthält allerdings auch Koks- und Gaskohle.

Hinsichtlich ihrer Produktionskapazität lassen sich die einzelnen Kohlenbezirke Polens durchaus nicht einheitlich beurteilen, zumal auch die statistischen Erhebungen teilweise nicht unerheblich von einander abweichen. Die amtliche polnische Statistik gibt die Gesamtförderung der jetzt polnischen Gruben für das Jahr 1913 mit 40,7 Mill. t an, eine Ziffer, die der Wahrscheinlichkeit ziemlich nahe kommt. Dieses Produktionskontingent verteilt sich zu 78,5 % auf Ostoberschlesien, auf das Dombrowarevier entfallen 16,7 % und mit 4,8 % der gesamten Förderung steht Krakau an letzter Stelle. In den ersten Nachkriegsjahren zeigt die Produktionsstatistik zunächst einen merklichen Rückgang; im Jahre 1923 erreicht die Förderung unter dem belebenden Einfluß der Inflation mit 36,0 Mill. t ihren Kulminationspunkt, weicht also trotzdem beträchtlich vom Vorkriegsniveau ab. Seitdem ergibt sich eine stark sinkende Tendenz, bis auf das letzte Betriebsjahr, wo die aus dem englischen Grubenarbeiterstreik resultierende Hochkonjunktur naturgemäß auch die Produktion außerordentlich begünstigte. Wenn die polnischen Gruben trotzdem noch nicht einmal den Produktivitätsgrad des Inflationsjahres 1923 zu erreichen vermochten, so spricht daraus nur, wie weit die allgemeine polnische Wirtschaftskrise den ökonomisch-technischen Niedergang des Bergbaus hervorgerufen hat. Daß dieser

namentlich in den ostoberschlesischen Gruben Platz griff, ergibt sich aus folgender Zusammenstellung, die der amtlichen polnischen Statistik entlehnt ist und die zum Ausdruck bringt, daß die Bezirke

Krakau und Dombrowa ihre Förderung auf Kosten Ost-Oberschlesiens steigerten, während die ostoberschlesischen Gruben im letzten Jahre nur 81,9 % der Vorkriegsproduktion erreichen konnten.

	1913	1923	1924	1925	1926	Jan-März 1927
I. Ostoberschlesien:						
Förderung in 1000 t	31 937,5	26 630,2	23 815,6	21 622,7	26 176,2	7 306,8
In % zur Vorkriegsförderung	100,0	83,4	74,5	67,7	81,9	90,8
II. Dombrowa:						
Förderung in 1000 t	6 819,2	7 418,6	6 585,1	5 720,8	7 233,5	2 100,0
In % zur Vorkriegsförderung	100,0	108,9	96,7	83,9	106,2	121,6
III. Krakau:						
Förderung in 1000 t	1 970,7	2 049,3	1 824,0	1 692,3	2 356,3	702,3
In % zur Vorkriegsförderung	100,0	104,0	92,6	85,9	119,6	142,5
I—III Ingesamt:						
Förderung in 1000 t	40 727,5	36 098,0	32 224,7	29 035,8	35 765,9	10 109,1
In % zur Vorkriegsförderung	100,0	88,6	79,1	71,3	87,8	98,5

Nach den für das erste Quartal der laufenden Betriebsperiode vorliegenden Produktionsziffern ist ceteris paribus mit einer Annäherung der Gesamtförderung an den Vorkriegsstand zu rechnen, was namentlich auf das weitere Steigen der Förderung in den zwei Bezirken Dombrowa und Krakau zurückzuführen ist. Dagegen bleibt die ostoberschlesische Produktion trotz unverkennbarer Besserung immer noch um etwa 10 % unter der Vorkriegsnorm zurück, was man mit der Absatzorientierung der einzelnen Zentren in Zusammenhang wird bringen müssen. Ist Oberschlesien in hohem Maße auf den Export seiner Produktionsüberschüsse eingestellt, so decken die zwei anderen Förderbezirke fast ausschließlich den Bedarf des Binnenmarktes; welche Folgerungen sich aus dieser Auswahl der Absatzwege ergeben, ist unten noch zu untersuchen.

Wie die Ziffern des obigen Zahlenbildes zum

Ausdruck bringen, ergibt sich für das Wirtschaftsjahr 1926 im Vergleich mit 1913 noch ein Produktionsausfall von 12,2 %. Zieht man dagegen die Zahl der beschäftigten Grubenarbeiter heran, dann ist für 1926 festzustellen, daß die Belegschaftsziffer bereits 95 % der Vorkriegszeit erreicht, ja 1925 sogar um 3 % überschritten hatte. Im Monat Dezember 1926 hat die Belegschaftsziffer seit Beginn des englischen Streiks den Höhepunkt erreicht und sie nimmt seitdem ab, so daß bis Ende April 1927 wieder 18 250 Arbeiter entlassen werden mußten. Umgekehrt betrug die arbeitstätige Förderung pro Grubenarbeiter im Jahre 1925 etwa 82 % und im letzten Betriebsjahr 98 %, was immerhin darauf schließen läßt, daß die Zahl der Feierschichten im Jahre 1926 erheblich abnahm. Auch in dieser Hinsicht weisen die drei Bezirke eine durchaus abweichende Entwicklung auf, was durch folgende Statistik charakterisiert wird:

	1913	1925	1926
I. Ostoberschlesien:			
Absolute Zahl der Beschäftigten	89 992	85 279	78 366
In %	100,0	95,0	87,0
Arbeitstägige Förderung in kg	1 202	1 009	1 190
In %	100,0	84,0	99,0
II. Dombrowa:			
Absolute Zahl der Beschäftigten	23 522	30 491	27 504
In %	100,0	130,0	117,0
Arbeitstägige Förderung in kg	963	771	939
In %	100,0	80,0	98,0
III. Krakau:			
Absolute Zahl der Beschäftigten	6 975	8 533	8 253
In %	100,0	122,0	118,0
Arbeitstägige Förderung in kg	994	803	1 035
In %	100,0	81,0	104,0
I—III Ingesamt:			
Absolute Zahl der Beschäftigten	120 489	124 303	114 123
In %	100,0	103,0	95,0
Arbeitstägige Förderung in kg	1 143	938	1 118
In %	100,0	82,0	98,0

Mit 87 % seiner Belegschaftsziffer hat sonach Ostoberschlesien im letzten Jahre 81,9 % der Vorkriegsproduktion zu erreichen vermocht, während auf die arbeitstätige Förderung 99 % entfallen. Noch in der ersten Jahreshälfte 1926 schwankte die Ziffer zwischen 90—92 %, woraus folgt, daß der polnische Bergbau relativ spät auf den englischen Streik reagierte

Dombrowa hat 17 % Arbeiter mehr beschäftigt, um seine Produktion um 6,2 % zu heben. Krakau, dessen Produktion um 19,6 % gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen ist, beschäftigte 18 % Arbeiter mehr als 1913. Aus diesen Ziffern spricht einerseits, daß die Rationalisierung in den einzelnen Bezirken einen verschiedenen Grad erreicht, daß andererseits die Produktivität der

Gruben, insbesondere im Dombrowabecken sinkende Tendenz zeigt. Einer weiteren Rationalisierung und Verbesserung der Produktionsmethoden steht freilich auch der notorische Kapitalmangel entgegen, zumal die Absatzstockungen des Jahres 1925 jede Neuinvestierung unmöglich machten.

Was ferner die Lohnverhältnisse im polnischen Kohlenbergbau betrifft, so ist die absolute Höhe des Lohnes in Ostoberschlesien am höchsten. Der tägliche Bruttolohn bewegt sich 1926 um 6,73 Złoty gegen 4,48 Złoty im Jahre 1913; im Januar 1927 erreicht er sogar 7,23 Złoty. In den zwei anderen Revieren wird dieses Niveau bei weitem nicht erreicht, obwohl erst in der letzten Zeit mehrfach Lohnsteigerungen stattfanden. Im Dombrowabecken betrug der Durchschnittslohn im Jahre 1913 etwa 3,75 Złoty, stieg 1926 auf 5,80 und im Januar 1927 auf 6,34 Złoty. Noch niedriger war er im Krakauer Bezirk, nämlich 3,51 Złoty im Jahre 1913 und 5,23 Złoty im Durchschnitt des Jahres 1926. Dem Index der Lebenshaltungskosten haben sich die Löhne noch lange nicht angepaßt, obwohl diese erst kürzlich wieder gestiegen sind, wogegen die Löhne sich etwa dem Niveau angleichen, wie sie vor dem englischen Streik gezahlt wurden. Versucht man die Belastung des Lohnes je t Förder- und Verkaufskohle unter Berücksichtigung der Lohnbewegung in den letzten zwei Jahren zu ermitteln, dann würde sich folgendes Bild ergeben:

Die Lohnkosten partizipieren je t in Zł.

	Förderkohle		Verkaufskohle	
	1925	1926	1925	1926
Ostoberschlesien	5,74	5,81	6,48	6,41
Dombrowa	6,52	6,44	7,54	7,24
Krakau	5,73	5,26	6,96	6,17
Im Durchschnitt	5,89	5,90	6,71	6,56

Auf die Gewichtseinheit umgerechnet haben sich die Löhne nur in Ostoberschlesien gehoben, während beim Dombrowa- und namentlich beim Krakauabecken ein merklicher Rückgang festzustellen ist. Was den Lohnanteil an der Verkaufskohle betrifft, so hat auch Ostoberschlesien einen Rückgang aufzuweisen, obwohl der Lohnanteil je t Förderkohle gestiegen ist. Ihre Begründung findet diese Erscheinung darin, daß der Eigenverbrauch der Gruben, also für Deputat- und technische Zwecke im Jahre 1926 mit Rücksicht auf den höheren Beschäftigungsgrad gesunken ist, denn während dieser Verwendungszweck im Betriebsjahr 1925 noch 11,25% in Anspruch nahm, beschränkte sich der Eigenverbrauch im letzten Jahr auf 9,2%.

Sind durch die bisherigen Ausführungen die wichtigsten Elemente des polnischen Steinkohlenbergbaus im Hinblick auf seine Produktion gekennzeichnet, so bleibt nun noch die Absatzfrage und ihre Entwicklung in den letzten Jahren zu untersuchen. Dabei wird, soweit statistische Unterlagen es gestatten, eine Trennung nach Inlandsabsatz und Export durchzuführen sein, was schon mit Rücksicht auf die Preisbildung notwendig erscheint. Der Inlandsbedarf des polnischen Kohlenmarktes schwankt nach den Verbrauchsziffern der letzten Jahre zwischen 16—18 Mill. t im Jahre. Diese Menge verteilt sich auf die einzelnen Verbrauchsgruppen wie folgt:

	1924	1925
Industrie u. Landwirtschaft in 1000 t	7 022,1	7 790,4
Eisenbahnen	3 124,9	3 251,7
Schifffahrt	169,2	223,9
Städtische Betriebe	1 075,4	997,0
Heeresverwaltung	282,9	163,9
Staatsbetriebe	96,6	65,5
Hausbrand	1 359,2	1 665,9
Andere Bedarfe	2 977,8	2 938,8
	<u>16 108,1</u>	<u>17 097,1</u>

Versucht man weiter zu ermitteln, mit welchem Anteil die drei Kohlenreviere an der Deckung des Inlandsbedarfs partizipieren, dann ergibt sich für die zwei Wirtschaftsjahre 1924/25 folgendes Bild:

	1924	1925
Ostoberschlesien	59,3	65,0
Dombrowa	31,9	26,9
Krakau	8,8	8,1
	<u>100,0 %</u>	<u>100,0 %</u>

Dabei ist zu beachten, daß Ostoberschlesien, nachdem es Mitte 1925 den deutschen Kohlenmarkt verloren hat, bei abnehmender Förderung einen relativ größeren Anteil an der einheimischen Bedarfsdeckung genommen hat. Der Rückgang der zwei anderen Bezirke steht naturgemäß im Einklang mit ihrer Produktionsverminderung. Im Ganzen betrachtet ist die verstärkte Aufnahmefähigkeit des polnischen Binnenmarktes teils auf den Mehrbedarf der Industrie und Landwirtschaft, teils auf den erhöhten Hausbrandbedarf zurückzuführen, während man den Rückgang der kommunalen und Staatsbetriebe mit den Sparmaßnahmen in Zusammenhang bringen kann.

Es ergibt sich nunmehr die Frage, welche Stellung der polnischen Steinkohle auf dem Weltmarkte zukommt und welche Gestaltung die Ausfuhr Polens im allgemeinen genommen hat. Die Konkurrenzkraft der polnischen Steinkohle wird angesichts der relativ ungünstigen verkehrsgeographischen Lage der einzelnen Kohlenreviere außerordentlich beeinträchtigt, denn als frachtempfindliches Massengut wird sie durch die Transportspesen in so hohem Maße belastet, daß ihr Absatz nur auf verhältnismäßig kurzen Verkehrsstrecken eine Rentabilität zu gewährleisten vermag. Für eine nennenswerte Ausfuhr kommt auch nur das ostoberschlesische Bassin in Betracht, während die anderen zwei Bezirke bei ohnehin geringerer Qualität ihres Produkts dem Weltverkehr zu entlegen und daher hauptsächlich dem Binnenmarkte dienstbar sind, wenn man von den unbedeutenden Exportmengen absieht, die sie auf den Markt der österreichisch-ungarischen Nachfolgestaaten werfen. Aber auch das den Ostseehäfen entlegene Ostoberschlesien ist auf den teureren Schienenweg angewiesen, gravitiert also in erster Linie nach den innerdeutschen Verbrauchszentren. Bis zum Danziger Hafen hat die ostoberschlesische Kohle eine Entfernungslänge von weit mehr als 600 km zu überwinden, während die Spanne bis zum Stettiner Hafen etwa 500 km beträgt. Dadurch, daß Polen die Kohlentransporte nach Danzig frachttarifarisch begünstigt, hat es die ostoberschlesischen Produktionszentren dem Weltmarkte näher gebracht, dies freilich unter beträchtlichen Opfern, die von der polnischen Staatsbahn getragen werden müssen. Nach dem geltenden Ausnahmetarif betragen die Frachtspesen ab ostoberschlesischer Grube bis Danzig-Hafen zurzeit etwa 12,50 Złoty je t und werden die nach Danzig und Dirschau geleiteten Transporte noch besonders bonifiziert. Mitte Juni 1927 führte Polen auch auf der Strecke Grube—Jamielnik einen Ausnahmetarif ein, der je t 10,5 Złoty beträgt, der praktisch aber keine Bedeutung hat, da der deutsche Reichsbahntarif ab Station Deutsch-Eylau—Königsberg die Kohle mit 16,80 RM. je t belastet, ein Umschlag für den Königsberger Hafen also nicht mehr im Bereiche wirtschaftlicher Erwägung liegen kann. Die Häfen Stettin und Hamburg, die während des englischen Streiks eine so hervorragende Rolle beim Umschlag polnischer Exportkohle spielten, kommen nach Lage der gegenwärtigen Preis- und Absatzkonstellation ebenso wenig in Frage.

Dieser ungünstigen Verkehrslage entsprach, wenigstens bis zum Ausbruch des deutsch-polnischen Zollkrieges, die Absatzorientierung des ostoberschle-

sischen Produktionsüberschusses. Aber nach den ergebnislos verlaufenen Handelsvertragsverhandlungen haben sich die Verhältnisse anders gestaltet, denn nachdem Deutschland seine Einfuhrkontingente ostoberschlesischer Kohle sperrte, mußte sich die ostoberschlesische Kohle neue Absatzmärkte erschließen, was naturgemäß die ohnehin kritische Lage des polnischen Kohlenbergbaus wesentlich erschwerte. Praktisch fand diese verstärkte Depression darin ihren Ausdruck, daß nicht nur die Förderung im Jahre 1925 gesunken ist, wie oben schon zu zeigen war, sondern daß auch die polnische Ausfuhr, die im Jahre 1924 noch 11,5 Mill. t betragen hatte, im Jahre 1925 auf 8,2 Mill. t, d. h. um 28,6% zurückging. Inwieweit das ostoberschlesische und die zwei anderen, in ihrer exportpolitischen Stellung ziemlich belanglosen Produktionszentren auf den Verlust des deutschen Absatzmarktes reagierten, mag folgende Statistik charakterisieren, die den polnischen Steinkohlenexport der zwei Ausfuhrperioden 1924/25 berücksichtigt:

	Ausfuhr in t		
	1924	1925	oder
Ostoberschlesien	11 144 026	7 737 451	— 30,6%
Dombrowa	373 915	461 448	— 23,4%
Krakau	14 284	31 188	— 111,2%
Insgesamt: 11 532 225	8 230 087	— 28,6%	

Während also Ostoberschlesien, das im Monat Januar 1925 noch 813 792 t Steinkohle exportierte, auf die Sperrung des deutschen Einfuhrkontingents schmerzlich reagierte, indem seine Ausfuhr im Juli 1925 auf 421 266 t zurückging, zeigt die Ausfuhr des Dombrowa- und des Krakaubeckens eine diametral entgegengesetzte Tendenz, denn hier ist die Ausfuhr um 23,4 bzw. 111,2% gestiegen. Diese Ziffern sprechen deutlich für die wirtschaftspolitische Stoßkraft, die der Verlust des deutschen Kohlenmarktes für Ostoberschlesien mit sich brachte. Darüber hinaus ist noch zu beachten, daß der Wert der polnischen Kohlenausfuhr in stärkerem Maße gesunken ist als die Menge, denn mengenmäßig beträgt der Exportrückgang 28,6%, wogegen der Wert der Kohlenausfuhr eine Senkung um 39% aufweist, was bedeuten würde, daß die Sperrung der deutschen Einfuhr auch erhebliche finanzielle Opfer bedingte.

Wenn bisher nur die Exportziffern für 1924/25 herangezogen worden sind, so sollte im wesentlichen nur gezeigt werden, wie weit der ostoberschlesische Steinkohlenbergbau mit dem deutschen Kohlenmarkt amalgamiert ist und welche Wechselwirkungen andererseits der Zollkrieg auf diesem Gebiete des polnischen Produktions- und Erwerbslebens ausgelöst hat. Die dynamische Entwicklung des Exportjahres 1926 erfordert eine Sonderbehandlung schon deshalb, als durch das Aufschnellen der durch den englischen Grubenarbeiterstreik hervorgerufenen Hochkonjunktur wenigstens zeitweilig eine Entspannung der Depression eingetreten ist. Nun hat der englische Bergarbeiterstreik den polnischen Gruben nur einen Zeterfolg gebracht, der um so geringer gewertet werden kann, als die Produktionssteigerung erst im Monat Juli einsetzte. Der finanzielle Erfolg läßt sich überhaupt nicht einheitlich beurteilen, da es dabei im wesentlichen darauf ankommt, welche Gruben hauptsächlich für den Exporthandel produzierten, ganz abgesehen davon, daß alle Betriebe trotz der gestiegenen Selbstkosten zur Kohlelieferung an die Staatsbahn zu unveränderten Preisen verpflichtet blieben. Seit Juli 1926 trat aber auch auf dem Binnenmarkt keine nennenswerte

Preissteigerung ein und die im September von den Produzentenverbänden geplante Erhöhung scheiterte an dem Widerstand der Regierung. Andererseits unterlag ein nicht unerheblicher Teil der Ausfuhr, nämlich der Absatz nach Deutschösterreich, Ungarn und der Tschechoslowakei der Preisregulierung durch die allpolnische Kohlenkonvention, die für diese Ausfuhr lediglich im Oktober eine Saisonabgabe in Höhe von 10% einfuhrte. Auf den übrigen Märkten waren die Gruben zwar keiner Preisdiktatur der Kohlenkonvention unterworfen, konnten also die günstige Preisbildung wahrnehmen. Einzelnen Gruben lag es aber auch hier an langfristigen Lieferungen und die Abschlüsse bewegten sich weit unter den Konjunkturpreisen. Daß die abgeschlossenen Lieferungsverträge später nicht alle eingehalten worden sind, kann hier unerheblich bleiben. So betrachtet, ist die Version von den riesigen Konjunkturgewinnen der ostoberschlesischen Gruben durchaus unbegründet, immerhin ist die Ausfuhr, die eine grundsätzliche Verschiebung der Absatzwege unverkennbar in Erscheinung treten läßt, in diesem Jahre auf 14,7 Mill. t gestiegen, d. h. es wurde das Vorjahr um nahezu 79% übertroffen. Unter Berücksichtigung der wichtigsten Absatzgebiete würde sich die polnische Ausfuhr der letzten zwei Jahre durch folgende Zusammenstellung kennzeichnen lassen:

	Ausfuhr in t:			
	1925	%	1926	%
Deutschland	2 709 034	32,9	37 633	0,2
Deutschösterreich	2 690 402	32,7	2 591 319	17,6
Ungarn	720 552	8,8	604 121	4,1
Tschechoslowakei	636 203	7,7	554 519	3,8
Danzig	406 535	4,9	480 257	3,3
Schweden	344 002	4,2	2 267 713	15,4
England	—	—	2 985 415	20,3
Anderer Staaten	723 359	8,8	5 185 867	35,3

Das Hauptkontingent des Absatzes fällt sonach im letzten Jahre auf England, aber auch Schweden, dessen Einfuhrmenge im Jahre 1925 noch nicht so bestimmend ins Gewicht fiel, nahm 1926 etwa 15% der polnischen Gesamtausfuhr auf. Daß diese zwei, sowie eine Reihe der unter die Gruppe „Andere Staaten“ eingegliederten Absatzmärkte in diesem Jahre auch noch nennenswerte Kohlenmengen aus Polen beziehen werden, ist nicht anzunehmen, vielmehr dürfte es dem englischen Bergbau recht bald gelingen, Polen vom skandinavischen sowohl wie auch von anderen Märkten zu verdrängen. Die Ausfuhr nach England, die im November 1926 noch 308 806 t betrug, erreicht im Dezember nur noch 114 548 t und ging in den Monaten Januar/Februar auf 1264 t zurück; seitdem fand eine Einfuhr Englands an polnischer Kohle überhaupt nicht mehr statt. Ebenso zeigt die Einfuhr der skandinavischen Staaten und Italiens eine stark sinkende Tendenz, woraus die Tatsache spricht, daß diese Märkte nur temporär ein absatzpolitisches Interesse für Polen haben konnten. Die polnische Gesamtausfuhr betrug im ersten Quartal 1927 etwa 2 889 758 t. Zieht man in Betracht, daß ein großer Teil hiervon auf Lieferungsverträge abgerufen worden ist, die während des Streiks von den polnischen Gruben abgeschlossen worden sind, dann dürfte nahe liegen, daß sich die diesjährige Kohlenausfuhr Polens zumal unter Beachtung der jetzigen Weltmarktpreise in einem viel engeren Rahmen bewegen wird als im Vorjahre, womit gleichzeitig gesagt ist, daß der polnische Steinkohlenbergbau vor einer neuen, vielleicht noch ernsthafteren Krise steht.

Die Bedeutung der Eisenbahnlinie Schlesien-Gdingen für den Kohlenexport.

Das Organ der Handelskammer Kattowitz schreibt hierüber:

In Anbetracht der eng begrenzten, von der polnischen Kohle großenteils sehr ergiebig ausgenutzten Aufnahmefähigkeit der mittel- und südeuropäischen Absatzmärkte bieten nur die nord- und nordosteuropäischen, sowie die eigentlichen überseeischen Märkte der polnischen Kohle ausgedehnte Absatzmöglichkeiten. In vollem Umfange kann von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht werden, sobald es gelingt, zwei Grundbedingungen zu erfüllen: Einerseits muß die Leistungsfähigkeit der polnischen Häfen auf ein Höchstmaß gesteigert werden und andererseits ist es notwendig, die Heranschaffung der polnischen Kohle an diese Häfen auf dem schnellsten und billigsten Wege zu bewirken. Die erste Bedingung wird durch den Bau des großen Kohlenhafens in Gdingen und den Um- und Ausbau der Kohleumschlageneinrichtungen in Danzig und Tezew erfüllt. Nach Beendigung dieser Arbeiten wird es möglich sein, in den genannten Häfen rund 1 500 000 t monatlich umzuschlagen (in Gdingen 900 000, in Danzig 600 000 und in Tezew 500 000 t). Zurzeit wird etwa ein Drittel dieser Menge umgeschlagen (im Oktober d. Js. 495 000 t). Die Ausnutzung dieser Leistungsfähigkeit läßt sich nur durch Erfüllung der zweiten der genannten Bedingungen erreichen, d. i. eine entsprechende Verbesserung der Transportverhältnisse. Die idealste Lösung in dieser Hinsicht wäre der Bau eines Kohlenkanals, der die Weichsel mit der Warthe über den Goplosee verbinden würde. Der Transport oberschlesischer Kohle könnte sich auf diese Weise bis um die Hälfte billiger stellen. Die mit einem gewaltigen Kostenaufwand verbundene Verwirklichung dieser Idee ist jedoch, wie ein Vertreter des Ministeriums

für öffentliche Arbeiten, Ing. Peszkowski, auf einer letzters vom Verein für Wasserwegepropaganda in Warszawa veranstalteten Presse-Konferenz mit Nachdruck betont hat, für unabsehbare Zeit unaktuell. Umso größere Bedeutung gewinnt demgegenüber für die Lösung des Kohlenausfuhrproblems der in einzelnen Abschnitten bereits fertiggestellte Bau der Oberschlesien mit Gdingen verbindenden Eisenbahnlinie. Diese Bedeutung in vollem Umfange würdigend hat die Regierung beschlossen, in das Budget einen Teil der zum Bau der Strecke Herby—Zduńska Wola-Inowroclaw nötigen Mittel einzustellen. Der Zeitpunkt, wo die neue Eisenbahnverbindung ihre belebende Wirkung entfalten wird, wird damit bedeutend näher gerückt. Nach ungefähren Berechnungen erwartet man von der Fertigstellung der neuen Linie eine Steigerung der Kohlenausfuhr zur See auf nahezu das Doppelte. Einschließlich der Bunkerkohle könnten also in den polnischen Häfen rund 1 Mill. t umgeschlagen werden. Diese Ziffer erscheint nicht zu hoch gegriffen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die polnische Kohle sich schon jetzt auf den nordischen Märkten gegen die englische Konkurrenz behauptet. Die Benutzung der neuen Linie und die dadurch bewirkte Verminderung der Frachtkosten wird der polnischen Kohle diesen Wettbewerb zweifellos bedeutend erleichtern. Ein weiterer wesentlicher Vorzug der neuen Linie besteht darin, daß sie größere Regelmäßigkeit und Schnelligkeit der Transporte gewährleistet, was für die Seehandelsverhältnisse von großer Wichtigkeit ist.

Für den Staat wird ihre Eröffnung vermehrte Einnahmen und Stärkung der Handelsbilanz bedeuten, für Oberschlesien eine starke Verminderung der Arbeitslosigkeit.

Mitteilungen der Handelskammer

Aus der 141. Vollsitzung der Handelskammer.

Die Handelskammer spricht sich gegen eine Uebernahme des deutschen Futtermittelgesetzes aus, da das reichsdeutsche Gesetz nicht für die Danziger Verhältnisse paßt.

Die Staatsbahndirektion hat mit Wirkung ab 3. November 1927 das Lagergeld für Zollstückgüter auf dem Bahnhof Danzig-Leegetor insofern erhöht, als bei Nichtabnahme innerhalb von 8 Tagen das Lagergeld auf das Fünffache, und zwar vom Tage des Ablaufs der lagergeldfreien Zeit an gerechnet, steigt. Von der Handelskammer ist demgegenüber beantragt worden, daß die Erhöhung des Lagergeldes auf das Fünffache keine Anwendung finden soll, wenn von der Zollbehörde erklärt wird, daß die zur Verzollung erforderlichen Vorrichtungen eine Lagerung der eingegangenen Sendung über die lagergeldfreie Zeit hinaus erforderlich machen.

Es wird mitgeteilt, daß die Kammer im Oktober die Bank von Danzig gebeten hat, die Rediskontierung von Zlotywechseln wieder einzuführen, nachdem durch die Verordnung des polnischen Staatspräsidenten, betreffend den Stabilisierungsplan, und durch die Gewährung einer Auslandsanleihe an Polen das Vertrauen in die Wertbeständigkeit der polnischen

Währung gefestigt worden ist. Die Bank von Danzig hat daraufhin der Handelskammer mitgeteilt, daß sie wieder dazu übergegangen sei, den in Danzig ansässigen Banken Zlotywechsel zu rediskontieren.

Es wird darauf hingewiesen, daß am Dienstag, dem 3. Januar und Mittwoch, dem 4. Januar 1928 die Wahlen für den Vorstand der Warenbörse und den Vorstand der Effekten- und Devisenbörse stattfinden. Zu Wahlkommissaren werden die Herren Manneck, Ramm, Nagel und G. A. Werner bestellt.

Die Handelskammer hat seit langem gegen eine „allgemeine“ Buchprüfung Einspruch erhoben und dargelegt, daß die Handhabung des Landessteueramts, das das Recht in Anspruch nahm, jederzeit ohne Einschränkung und ohne besondere Begründung in sämtliche für die Steuerfeststellungen in Betracht kommende Geschäftspapiere Einsicht zu nehmen, gegen die Bestimmungen der Danziger Steuergesetzgebung verstoße. Auf wiederholte Beschwerden der Handelskammer hat die Regierung ein Gutachten des Oberverwaltungsgerichts eingeholt, das dem von der Handelskammer vertretenen Standpunkt recht gibt und die bisherige Uebung des Landessteueramts für gesetzwidrig erklärt. Der Text des Gutachtens des Oberverwaltungs-

gerichts ist in der Danziger Wirtschaftszeitung Nr. 47 vom 25. 11. 1927 veröffentlicht worden.

Die Kammer prüft die für die Amtsgerichtsbezirke Neuteich und Tiegenhof sowie für Zoppot stattgefundenen Ergänzungswahlen, in denen Dr. Siegfried Ruhm-Neuteich und Gustav Adolf Werner-Zoppot zu Handelskammermitgliedern gewählt wurden und stellt ihre Rechtmäßigkeit fest.

Handelsgebräuche werden festgestellt hinsichtlich der Kosten für das Schleppen eines gemieteten Kahnens zur Arbeitsstelle, des Kaufes nach Muster im Kartoffelhandel, der Verladung von verzinkten Eisenblechen beim Seetransport, der Zusicherung einer bestimmten Anzahl PS. im Handel mit gebrauchten Lokomobilen und der Maklerprovision für die Vermietung von Läden.

Die Handelskammer genehmigt einen Beschluß des Vorstandes der Effekten- und Devisenbörse, demzufolge die Verzugszinsen für Auszahlung Warschau, die bisher 18% für das Jahr betragen, ermäßigt werden. Die Verzugszinsen für Auszahlung Warschau sollen künftighin betragen: Bei einem Verzuge bis zu 3 Tagen 2% über Banksatz, bei längerem Verzuge für die ganze Verzugszeit 4% über Banksatz. Einer entsprechenden Aenderung der Allgemeinen Bedingungen für den Handel mit Effekten, Devisen und Sorten an der Danziger Börse wird zugestimmt.

Bezüglich der vom Hafenausschuß geplanten Neuregelung der Erhebung von Hafengebühren für den Eisaufbruch im Danziger Hafen werden gegen die vorgesehene Höhe des Zuschlages und gegen die Länge der vorgeschlagenen Eisbrechperiode Bedenken geltend gemacht. Entsprechende Gegenvorschläge sollen dem Hafenausschuß unterbreitet werden.

Ueber die Festsetzung der autonomen Danziger Bedarfskontingente und die Verhandlungen mit den polnischen Regierungsvertretern in dieser Angelegenheit wird ein ausführlicher Bericht erstattet, in dem insbesondere die Schwierigkeiten beleuchtet werden, die sich bei der Sicherung ausreichender Kontingente für den Eigenbedarf der Freien Stadt Danzig ergeben. Diese Schwierigkeiten bestehen darin, daß, nachdem Danzig angesichts einer Meinungsverschiedenheit über die Auslegung des § 212 des Oktober-Abkommens sich bereit erklärt hatte, im Wege der Verständigung mit Polen Kontingente festzusetzen, Polen nunmehr die danzigerseits angemeldeten Kontingente nicht nur deshalb beanstandet, weil sie angeblich über den Eigenbedarf Danzigs hinausgehen, sondern auch deshalb, weil ein Teil dieser Kontingente angeblich aus dem Zollinland zu beziehen ist.

Die Klagen aus Kreisen des Getreide- und Waren-großhandels über die schwankende Pfundnotierung und die Handhabung der Diskontierung von Wechseln Danziger Großhandelsfirmen werden eingehend besprochen. An Hand einer von der Bank von Danzig zur Verfügung gestellten graphischen Darstellung wird festgestellt, daß sich der Kurs des Danziger Guldens gegenüber dem Pfund durch eine bemerkenswerte Stabilität auszeichnet, während sich beispielsweise die Kursbewegung der Reichsmark viel unruhiger darstellt. Was die Frage der direkten Diskontierung von Wechseln anlangt, so richten sich diese nach den Vorschriften des Notenprivilegs und den im Einverständnis mit dem Bankausschuß beachteten Grundsätzen.

Der Bericht über die Rechnungslegung für das Kassenjahr 1. April 1926/27 wird genehmigt und Entlastung erteilt. Der vorgelegte Haushaltsplan der Handelskammer für das Jahr 1. April 1927/28 findet die Zustimmung der Vollversammlung.

Die Frage der Schädigung des ortsansässigen Danziger Einzelhandels durch Errichtung einer besonderen Vertriebs- und Kreditorganisation seitens eines großen Unternehmens für seine eigenen Arbeiter und Angestellten löste eine lebhafte Debatte aus. Diese Frage wird weiter geprüft und verfolgt werden.

Bekanntmachung.

Wahl zum Vorstand der Warenbörse und zum Vorstand der Effekten- und Devisenbörse in Danzig.

Nach § 4 der Börsenordnung haben zu Beginn jeden Jahres Wahlen zum Börsenvorstand stattzufinden. Für die Vorstände der Warenbörse und der Effekten- und Devisenbörse sind insgesamt je 11 Mitglieder zu bestellen, von denen je 5 von den Börsenbesuchern aus ihren Kreisen gewählt werden. Wir haben Termin für die Wahl zum Vorstand der Warenbörse auf

Dienstag, den 3. Januar 1928,
von 12 bis 1 Uhr vormittags,

und für den Vorstand der Effekten- und Devisenbörse auf
Mittwoch, den 4. Januar 1928,
von 12 bis 1 Uhr vormittags

festgesetzt. Wahllokal ist der große Sitzungssaal der Handelskammer, Hundegasse 10, parterre.

Die Wahl erfolgt in geheimer Wahl durch Stimmenmehrheit. Als Legitimation ist die Börsenkarte vorzulegen. Zur Ausübung der Wahl sind nur die im § 13 der Börsenordnung genannten Personen berechtigt. Für eine zum Börsenbesuch zugelassene Firma kann das Wahlrecht nur persönlich, und zwar nur durch eine der berechtigten Personen ausgeübt werden.

Danzig, den 16. Dezember 1927.

Die Handelskammer.

Vereidigung von Sachverständigen.

Die Handelskammer hat Herrn Isidor Hanelt, Danzig-Houbude, Sandstraße 5, als Sachverständigen für Telegraphenstangen, Schwellen und Sleepers und Herrn Zivilingenieur Otto Lange, Danzig, Am Jakobstor 19, als Sachverständigen für Fabrik- und Gaswerkeinrichtungen sowie für Kraftfahrzeuge öffentlich angestellt und vereidigt.

Danziger Sachverständigenverzeichnis.

Die Handelskammer hat in handlichem Format ein neues Verzeichnis der von ihr öffentlich angestellten und vereidigten Sachverständigen, Buchrevisoren, Kornwerfer, Probenehmer usw. herausgegeben. Diesem Verzeichnis ist auch eine Aufstellung der von anderen Behörden vereidigten Dolmetscher und Sachverständigen angegliedert, soweit diese Vereidigungen für die kaufmännische Tätigkeit von Bedeutung sind.

Das Verzeichnis kann von der Amtsstelle der Handelskammer gegen Zahlung von 1,— G bezogen werden.

Oberschlesische Kohlen

für Export Hausbrand, Industrie, Landwirtschaft Bunker

Baltische Kohlenhandels-gesellschaft m. b. H.

Tel. Nr. 257 11 Danzig, Krebsmarkt 2/3 Tel.-Adr. Baltickohlen
Vertrieb aus den Bergwerken des Fürsten von Pless

Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 12. bis 17. Dezember 1927.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Scheck London	Tel. Auszahlung London Geld Brief	100 Zloty Ausz. Warschau		100 Zloty loko Noten		Dollar-Noten Nr. 1 von 5-100 St.		Dollar-Noten Nr. 2 von 500-1000 St.		Tel. Auszahl. New York		Tel. Auszahl. Amsterdam		Tel. Auszahl. Zürich	
			Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
12. 12. 27	25,00 ¹ / ₄	—	57,36	57,50	57,41	57,55	—	—	—	—	5,1140	5,1270	—	—	—	—
13. 12. 27	25,00 ¹ / ₄	—	57,37	57,51	57,41	57,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14. 12. 27	25,00 ¹ / ₄	—	57,38	57,52	57,41	57,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15. 12. 27	25,00 ¹ / ₄	—	57,39	57,53	57,42	57,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16. 12. 27	25,00	—	57,38	57,52	57,42	57,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17. 12. 27	25,00	—	57,40	57,54	57,42	57,57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Zeit	Tel. Auszahl. Paris		Tel. Auszahl. Brüssel—Antwerpen		Tel. Auszahl. Helsingfors		Tel. Auszahl. Stockholm		Tel. Auszahl. Kopenhagen		Tel. Auszahl. Oslo		100 Reichsmarknoten		100 Reichsmark tel. Ausz. Berlin	
	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief	Geld	Brief
12. 12. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13. 12. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,147	122,453
14. 12. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15. 12. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16. 12. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17. 12. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,277	122,583	122,247	122,553

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

	12. 12. 27	13. 12. 27	14. 12. 27	15. 12. 27	16. 12. 27	17. 12. 27
4 0/0 Danziger Stadtanleihe 1919	—	—	—	—	—	—
5 0/0 Danziger Goldanleihe 1923	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.	4,90 G.
7 0/0 Danziger Stadtanleihe 1925	93 G.	93 G.	93 G.	93 G.	94 ¹ / ₂ bz.	93 G.
5 0/0 Roggenrentenbriefe	9 G.	9,20 B.	9,20 B.	9,20 B.	9,20 B.	9,20 B.
8 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie I—IX	97 ¹ / ₄ bz.	97 ³ / ₈ B.	97 ¹ / ₄ bz. B.	97 bz. G.	97 ¹ / ₄ bz.	97 ³ / ₈ B.
8 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie X—XIV	97 ¹ / ₄ B.	97 B.	96 ³ / ₄ bz.	96 ³ / ₄ rpt. G.	97 ¹ / ₄ B.	97 ¹ / ₄ B.
7 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie XIX—XXII	94 ³ / ₄ bz.	94 ³ / ₄ bz.	94 ³ / ₄ bz.	94 ³ / ₄ bz.	94 ³ / ₄ bz.	94 ¹ / ₄ bz.
6 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe	92 bz.	92 bz.	92 bz.	92 bz.	92 bz.	91 ³ / ₄ bz.
Bank-von-Danzig-Aktien	114 B.	113 ¹ / ₂ bz. G.	113 ¹ / ₂ G.	113 ¹ / ₂ bz. G.	113 ¹ / ₂ bz.	113 ¹ / ₂ bz.
Danziger Privat-Actien-Bank-Aktien	93 bz.	93 bz. B.	93 G.	93 ¹ / ₂ G.	94 ¹ / ₄ bz.	94 ³ / ₄ G.
Danziger Hypothekenbank-Aktien	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.
Danziger Bank für Handel und Gewerbe-Aktien	137 ¹ / ₂ G.	137 ¹ / ₂ bz. G.	137 ³ / ₄ bz.	138 bz. G.	138 bz.	138 ¹ / ₂ bz.

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 12. bis 17. Dezember 1927. Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G).

Zeit	Für 50 kg frei Waggon Danzig														
	Weizen	Roggen	Gerste	Futtergerste	Hafer	Viktoria-Erbesen	grüne Erbsen	kleine Erbsen	Blau-mohn	Gelbsenf	Peluschken	Wicken	Ackerbohnen	Roggenkleie	Weizenkleie
Letzte Notierung: 6. 12. 27	schwächer 128 Pfd. 14,— 124 Pfd. 15,— 120 Pfd. 12,25 117 Pfd. 11,85	ruhig 12,50	12,— bis 13,—	11,— bis 11,75	10,50 bis 11,10	—	—	—	—	—	—	—	—	9,—	grobe 9,25
12. 12. 27	nicht notiert														
13. 12. 27	nicht notiert														
14. 12. 27	nicht notiert														
15. 12. 27	nicht notiert														
16. 12. 27	nicht notiert														
17. 12. 27	nicht notiert														

Beachten Sie bitte die Empfehlungsanzeigen unserer Inserenten

Nachweis von Geschäftsverbindungen.

Angebote und Nachfragen in- und ausländischer Leser werden kostenfrei veröffentlicht und sind an die Handelskammer in Danzig zu richten.

Interessenten erteilt die Handelskammer unverbindliche Auskunft gegen eine Schreibgebühr von 1 G oder dessen Gegenwert.

Danziger Firmen können die Anschriften in der Auskunftsstelle der Handelskammer, Hundegasse 10, Zimmer 4/5, erfahren. Angabe der laufenden Nummer ist erforderlich.

W a r e n a n g e b o t e .

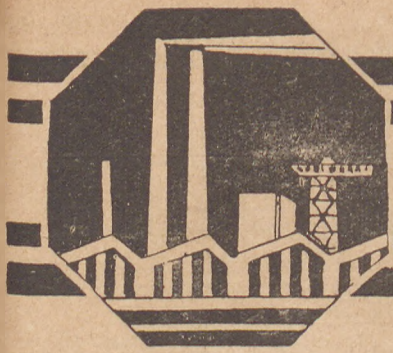
Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma	Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma
2233	Butter, Eier	Posen	2309	Amylazetat	Livorno
2234	Südfrüchte, Gemüse u. sonstige Landesprodukte	Milano	2310	Mandeln, getr. Früchte, Saaten, Getreide	Bari
2241	Möbel	Kalisch	2323	Thomasmehl	Saarbrücken
2242	Aepfel, Gänse	Kobryn	2324	Apfelsinen	Valencia
2263	Goldene und silberne Uhren	Berlin	2325	Verzollungen, Inkasso, Spedition	New York
2264	Wurstkonserven spez. „Mortadella di Bologna“	Bologna	2326	Patent-Anmeldungen	Santiago
2265	Trüffeln, Gemüse und dergl.	Paris	2334	Bleizucker	Wien
2266	FrISChe und gesalzene Sprotten	Ostende	2335	Eisen- und Kupferwaren	Amsterdam
2290	Holzkohlen	Stary Sacz	2336	Mandeln, Haselnüsse, Südfrüchte	Catania
2291	Roh-Zitronensaft	Messina	2348	Drahtgewebe, Drahtseile, Ketten	Hannover
2292	Kapern in Essig	Aguilas	2349	Wäschebesätze	Barmen
2304	Wäsche	Falkenstein	2350	Photograph. Aufnahmen a. Italien	Bromberg
2305	Kämme	Hamburg	2351	Liköre	Memel
2306	Fischmehl	Hamburg	2352	Walnußkerne	Wien
2307	Auskünfte, Inkasso	Czortków	2353	Därme, Sehnen für Musikinstrumente	Marnesa
2308	Photographische Artikel	Bromberg			

W a r e n n a c h f r a g e n .

Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma	Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma
2281	Linsen und grüne Erbsen	Marseille	2338	Kleisen- und Stahlwaren, Tischlereibedarfsartikel	Bielitz
2282	Lagerung, Verladung, Verfrachtung	Prag	2339	Hülsenfrüchte, spez. Viktoriaerbsen	Permauern
2293	Wacholderbeeren	Berlin	2340	Emaillierte Vereinsabzeichen	Lemberg
2294	Speisefette	Przemysl	2341	Eichen- und Kieferschwellen	Flensburg
2295	Seegras, Crin d'Afrique, Hede und andere Fasermaterialien	Nowym Saczu	2342	Paraffin	Hannover
2296	Strick- und Teppichwolle	Bromberg	2343	Fischkonserven	Cernauti
2297	Kolonialwaren, Südfrüchte	Tarnow	2344	Kolonialwaren	Stryj
2298	Weine	Sierck	2354	Poln. Arzneipflanzen, ganz und geschnitten, Salmiakpastillen, Salmiakgeist 0,910, reine und rohe Karbolsäure	Danzig
2299	Fleischkonserven, Rohmaterialien für Fischkonserven	Redditch	2355	Kalz. Soda 58°	Hamburg
2311	Lumpen	Bielitz	2356	Superphosphat	Magdeburg
2312	Heringe, gesalzen, Lachs, Aale, Räucherfische	Ohladów	2357	Erbsen	Kiel
2313	Salzheringe	Radzionkau	2358	Speiseöle	Krakau
2314	Amerik. Schmalz und Speck	Krakau	2359	Celluloid-Galanteriewaren	Löbau
2315	Schuhpaste	Przemysl	2360	Fischmehl	Lemberg
2316	Aluminium-, Martinstahl- und Alpacca-Bestecke	Kolomea	2361	Holzwaren (Massenartikel)	Warschau
2317	Parfüm, Kosmetika	Warschau	2362	Maschinen f. Fabrikation v. Reißbrettstiften u. Briefklammern	Konitz
2318	Leinsaat, Grubenholz	Helsingfors	2363	Makulatur	Rzeszów
2319	Kartoffeln	Athen	2364	Petroleumbrenner „Reform“	Kattowitz
2327	Weichholz	Villach	2365	Flachsabfälle	Trautenu
2328	Speiseöl	Krakau	2366	Briefmarken	Triest
2329	Eier	Malaga	2367	Zuckerkerzen, Neuheiten	Casablanca
2337	Steinpilze in Salzlake in Fässern eingelegt	Hamburg			

V e r t r e t u n g e n .

Nr.	Vertretungen gesucht für	Sitz der Firma
2368	Apfelsinen- und Zitronensaft	Hamburg
2369	Reis	Triest



DANZIGS INDUSTRIE

F. B. Prager G.m.b.H., Danzig Eisengroßhandlung

Walzeisen	Hufeisen	Formeisen
Stähle	Eisenbleche	Eisenkurzwaren
Draht	Gießereierzeugnisse	Drahtstifte
Zinkbleche	Rohre	Metalle
	Fittings	Schleifsteine

Eigene Werkstätten zur Herstellung von Drahtgeflechten

Tel.-Nr. 24281 u. 24282 Kontor Speicherinsel Mausegasse 4

Kabelfabrik Mechanische Draht- und Hanfseilerei G. m. b. H.

Fernspr. 24330 **DANZIG** Langgarten 109

liefert recht preiswert

Hanfseile, geteert und ungeteert, Manila-seile und Schlepprossen, Stahldrahtseile für alle Zwecke, Hanf-Import und Export

C. W. Kühne G. m. b. H.

Essig-, Mostrich- und Konservenfabrik, Oelmühle
Danzig, Thornscherweg 10f

Fernspr.: 24184 Tel.-Adr.: Ceweka
eigener Gleis- und Wasser-Anschluß
Stammhaus gegründet 1792

Spezialitäten: Natursessige aller Art, wie Wein-essig, Doppelwein-Essig, Kräutereisig, Estragon-Essig, Frucht- und Salat-Essige usw. Mostrich (Kühne-Senf) in Gebinden, Eimern, Gläsern und Töpfen, Salzillgurken erster Qualität, prima zarten Sauerkohl (Magdeburger Feinschnitt), Cornichons, Serruriercurken, Mixed Pickles, Piccalilly (Mixed Pickles in Senfsauce), Essiggurken, Gewürzgurken (in Gebinden, Dosen, Galonen wie 1, und 1, Gläsern), la Tafelöl, garantiert rein, prima Kometa Back- und Bratöl

Färberei Kraatz

Ohra-Danzig

Telephon 28573

reinigt färbt wäscht
alles erstklassig und schnell

Ansässiger, modernsteingerichteter
Betrieb und mit besten Fachleuten

Eigene Filialen
in allen Stadtteilen und Vororten
Schiffswäsche in 2-3 Tagen

„Der Lachs“

Älteste Danziger Likörfabrik

Spezialitäten:

Doppelt Goldwasser

Doppelt Kurfürstlicher Magen



gegr.
anno
1598

gegr.
anno
1598

Sehenswerte, alte Probierstuben
Danzig, Breitgasse 52

Fernsprecher 28820

David Grove A.-G.

DANZIG

Pfefferstadt 72 b
Tel. 24681, 24682

Herstellung von Zentralheizungs-
anlagen, Be- u. Entwässerungen
u. Badeeinrichtungen für Villen,
Landhäuser und Fabriken, Aus-
führung von Reparaturarbeiten

Industrie- und Blechwaren-Werke A.-G.

DANZIG

Reitergasse 12-15
Telephon 24051 - 24054

1. Blechwaren-Abteilung
2. Mechanische Werkstätten
3. Autoreparaturwerkstatt
4. Stahlschmiede



Feinmechanik Metallwarenfabrik
Danzig, Weldengasse 35/38

H. Bartels & Co.

G. m. b. H.

Große Mühle Danzig

Mühlenbetrieb : Export : Spedition

Tel.-Adr.: Großmühle Tel. 28495, 28496

Danzig

Eisenbahntarif- und Verkehrsnachrichten.

(Unter dieser Rubrik werden u. a. alle für den Danziger Handel bedeutsamen Neuregelungen und Verordnungen der polnischen Eisenbahnverwaltung mitgeteilt.)

Güterverkehr Danzig—Polen—Rumänien.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1927 sind in diesem Verkehre auch Barvorschüsse zugelassen.

Wagenstandgelderhöhung für Kohlenexportsendungen auf den Danziger Umschlagsbahnhöfen.

Wegen andauernder Ansammlung infolge ungenügender Entladung von Kohlenexportsendungen auf den Danziger Umschlagsbahnhöfen hatte die Eisenbahnverwaltung vom 1. Dezember ab das Wagenstandgeld nach Ablauf der zweitägigen Entladefrist für die ersten 5 Tage um 100%, für die weiteren Tage um 200% erhöht.

Das Standgeld sollte somit betragen

für den ersten Standgeldtag	8 DG
„ „ zweiten „	12 „
„ „ dritten „	16 „
für alle weiteren Standgeldtage	24 „

Hiergegen hat die Handelskammer sogleich Einspruch erhoben. Daraufhin hat nunmehr vom 3. Dezember ab die Eisenbahnverwaltung in teilweiser Abänderung des Vorstehenden das Standgeld für nicht rechtzeitig entladene Exportkohlsendungen wie folgt festgesetzt:

Für die ersten drei standgeldpflichtigen Tage ist das tarifmäßige Standgeld von 4, 6 bzw. 8 DG zu entrichten, und vom vierten standgeldpflichtigen Tage ab wird das doppelte tarifmäßige Standgeld, mithin 16 DG für den Tag erhoben.

Ermäßigung der Exportkohlenfrachten nach Danzig.

Vom 15. Dezember an sind die Frachtsätze für Kohlentransporte bis zum Widerruf wie folgt festgelegt: Für Steinkohlen, Kohlenbrikette sowie Kohlen- und Koksgrus je 7,2 Zl für die Tonne, für Koks 8,2 Zl die Tonne. — Die Ermäßigung beträgt somit 0,50 Zl für die Tonne.

Ausnahmetarif 19 für grobe Holzwaren.

1. Für Brückenhölzer (Brückenschwellen), Bagger- und Kranschwellen, auch getränkt;

2. Kanteln, rohe für Möbel, Stäbe, Stöcke, Speichen, Felgen, landwirtschaftliche Maschinen und dergleichen.

Vorstehender Ausnahmetarif gilt auf den deutschen Reichsbahnen und auch auf den Strecken im Gebiete der Freien Stadt Danzig vom 1. Dezember 1927 bis 31. Januar 1928.

Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und das Tarifbüro der Danziger Staatsbahndirektion.

Amtliche Anzeigen des Hafenausschusses.

(Aus dem „Anzeiger des Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege von Danzig“ Nr. 9 vom 14. Dezember 1927.)

Nachtrag

zum Krangebühren-Tarif vom 6. September 1927.

Gültig vom 15. Dezember 1927.

Die Tarifstelle „Ausnahmen“ erhält folgende Fassung: „Die Krangebühren für Sack- und Faßgüter werden bei Benutzung von Kränen bis zu 3 t Tragfähigkeit nach den für leichte Massengüter bei Arbeit in einer Schicht geltenden Stundensätzen der 2,5 t-Kräne berechnet, und zwar auch dann, wenn in mehreren Schichten gearbeitet wird.“

Nachtrag

zur Kranordnung für die von der Kaiverwaltung des Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege von Danzig verwalteten Kräne vom 6. September 1927.

Gültig vom 15. Dezember 1927.

Der § 3 erhält folgende Fassung:

§ 3.

Die Krangebühren werden berechnet von der Bereitstellung der Kräne bis zur Meldung, daß die Arbeit, zu der die Kräne bestellt waren, beendet ist.

Wenn Kranmieter während der Mietzeit aus anderen Gründen als Kranschäden die Arbeit unterbrechen und die Kräne vorübergehend abbestellen, gelangen statt der eigentlichen Krangebühren Bereithaltungsgebühren während der Unterbrechung, längstens aber für 3 Stunden innerhalb von 8 aufeinanderfolgenden Arbeitsstunden einer Schicht oder unmittelbar aufeinanderfolgender Schichten zur Erhebung.

Werden bestellte Kräne noch vor der Bereitstellung wieder abbestellt, jedoch nicht so rechtzeitig, daß die von der Kaiverwaltung getroffenen Dispositionen ohne besondere Kosten rückgängig gemacht werden können, so werden mindestens Bereithaltungsgebühren für 3 Stunden erhoben.

Die Abbestellung der Kräne hat in jedem Falle bei der zuständigen Kranbetriebsstelle zu erfolgen.

Für nicht abbestellte Kräne werden Bereithaltungsgebühren vom Zeitpunkte der nachweisbaren Unterbrechung bzw. der Zurverfügungstellung an, jedoch nur bis zu höchstens 5 Arbeitsstunden innerhalb der laufenden und der folgenden II. oder III. oder I. Schicht, und sofern nur die Arbeit in einer Schicht üblich ist, außerdem bis höchstens zum Ablauf der Schicht erhoben.

Nach Ablauf dieser Fristen gelten die Kräne als endgültig abbestellt.

Bereithaltungsgebühren entfallen, wenn die Abbestellung der Kräne mindestens 3 Stunden vor Eintritt der Unterbrechung erfolgt, oder für die Kräne infolge anderweitiger Verwendung Gebühren zur Erhebung gelangen.

Die Krangebühren werden nach der entsprechenden Tarifstelle des jeweiligen Krangebühren-Tarifs des Hafenausschusses berechnet und sind 72 Stunden nach Zustellung der Rechnung an die Kaiverwaltung oder mit deren Genehmigung an die Hafenausschuß-Hauptkasse zu zahlen. Stundungen sind nur zulässig für Firmen, denen bei der Kaiverwaltung oder bei der Hafenausschuß-Hauptkasse ein Stundungskonto eingerichtet worden ist. Bei Ueberschreitung der Zahlungsfristen erhöht sich der nach dem Krangebühren-Tarif zu zahlende Betrag für die ersten 10 Tage des Zahlungsverzuges um $\frac{1}{4}$ Prozent, für jede weiteren angefangenen 10 Tage um $\frac{1}{3}$ Prozent, mindestens jedoch um 0,50 G.

Zur Zahlung der Krangebühren ist der Kranmieter verpflichtet.

FIRMEN

die männliche oder weibliche

Gehilfen oder Lehrlinge

suchen, wenden sich an die kostenfreie

Stellenvermittlung

des G. D. A. (früher 1858er Verein, Leipz. Verb.)

Danzig, Hundegasse 128, I

Fernspr. 233 51 (Sammelnummer)

Bisher über

433 000

Stellen besetzt

Bekanntmachung.

Im Laufe des Monats November d. Js. werden im Bezirk des Hafenausschusses Danzig-Neufahrwasser folgende Winterseezeichen ausgelegt:

Vor der Einfahrt Neufahrwasser:

- a) 1 rote Leuchttone als Anseglungstonne. Blink 2 Sek., Pause 7 Sek., Wiederkehr 9 Sek.,
- b) 1 rote Bakentonne mit 1 Balltoppzeichen,
- c) 1 rote Spierentonne,
- d) 3 schwarze Spitztonnen Nr. 1, 2 und 3 (Größe und Form wie die Sommerseezeichen).

Gleichzeitig werden die entsprechenden Sommerseezeichen eingezogen.

Ferner werden noch folgende Sommerseezeichen eingezogen:

- a) Die Ansteuerungstonne vor der alten Weichselmündung bei Neufahr,
- b) die weiße Bakentonne vor Weichselmünde „Weichselriff“.

Bekanntmachung

betr. vorübergehende Ermäßigung von Lagergeldern.

Der Hafenausschuß hat mit sofortiger Wirkung beschlossen:

- 1) die tarifmäßigen Lagergelder für die Nordhalle im Freibezirk bis auf weiteres auf 4 P je qm benötigter Fläche und Tag zu ermäßigen,
- 2) für die Einlagerung von Zucker aus der diesjährigen Zucker-Campagne in den Schuppen V und VI auf dem Weichseluferbahnhof, je nach Bedarf, die tarifmäßigen Lagergeldsätze auf 4 P je qm benötigter Fläche und Tag herabzusetzen.

Bekanntmachung.

Für die Kaiverwaltung des Hafenausschusses ist bei dem Telegraphenamt Danzig eine Telegramm-Adresse mit der Bezeichnung „Kaihaupt“ eingetragen worden. Es ist erwünscht, daß sich die Interessenten bei der telegraphischen Anmeldung von Schiffen an die Kaiverwaltung dieser Telegramm-Adresse bedienen.

Bekanntmachung.

Entsprechend den Bestimmungen der Tarifstelle XI des Abgabentarifs für den Danziger Hafen vom 6. September 1927 betr. Eisbrechgebühren und der Bekanntmachung betr. den Eisaufbruch im Danziger Hafen vom 22. Dezember 1926 wird hiermit bekanntgegeben, daß am 19. Dezember 1927 eine gebührenpflichtige Eisbrechperiode begonnen hat.

Danzig, den 19. Dezember 1927.

Der Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig.

Ständige wöchentliche Marktberichte.

(Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.)

Handel in Getreide, Saaten, Hülsenfrüchten und Futtermitteln.

Die verflossene Berichtswoche stand bereits ganz unter dem Eindruck der herannahenden Feiertage, d. h. es herrschte auf allen Gebieten absolute Lustlosigkeit.

Sowohl in Roggen wie in Weizen wurden nur ganz unbedeutende Umsätze getätigt. Die Preise zeigten keinerlei Veränderung gegen die Vorwoche.

In Gerste scheint das Angebot etwas stärker zu werden. Etwas Nachfrage ist nach solchen Qualitäten vorhanden, die sich der Preislage nach zum Export als Futtergerste eignen.

Über Hafer ist Neues nicht zu berichten

Für Hülsenfrüchte fehlt jede Anregung.

Zucker, Melasse und Trockenschnitzel.

Die Londoner und New Yorker Börse war in dieser Woche nur geringen Schwankungen unterworfen. Die Notierungen zeigten zum Schlusse nur geringe Aenderungen gegen die Vorwoche.

Rohzucker geschäftslos.

Weißzucker. Polnischer Weißzucker aus erster Hand war nicht am Markt. Die zweite Hand ist für kleine Posten zu sh 15/— per cwt. netto verkaufsbereit. Für Danziger Kristalle werden sh 14/10¹/₂ per 50 kg brutto für netto fob Danzig-Neufahrwasser verlangt.

Melasse, prompte Lieferung, ist mit \$ 13.75 per Tonne franko polnisch/deutscher Grenze zu bewerten, während Frühjahrslieferungen nach wie vor mit \$ 15.50 per Tonne Käufer finden würden, jedoch blieben die Fabriken weiter zurückhaltend.

Trockenschnitzel. Bei ganz kleinem Angebot wird Lieferung Januar/Februar/März mit \$ 27.50 per Tonne franko polnisch/deutscher Grenze beboten.

Inzwischen haben die meisten Zuckerfabriken ihre Kampagne beendet, und es hat sich herausgestellt, daß sich die Befürchtungen wegen geringer Ernte leider bewahrheiten. Einige Fabriken haben einen Durchschnittsackerertrag von ca 120 Zentnern pro Morgen, der größere Teil der Fabriken aber nur ca. 100 Zentner pro Morgen.

Von polnischem Zucker neuer Ernte kamen bis zum 20. cr. nach Danzig

- 50 764 t Rohzucker,
- 27 263 t Weißzucker.

Häute und Felle.

Im allgemeinen erwartete man infolge des heran nahenden Jahresabschlusses eine Abschwächung der Preise sowohl für Rindhäute als auch Kalbfelle. Leider hat sich dieses nicht bewahrheitet; im Gegenteil, in allen Artikeln hat der Markt sich nach wie vor befestigt. Speziell Westeuropa wie auch Amerika scheinen starkes Interesse für Kalbfelle als auch Roßhäute zu haben, während leichte Häute nach wie vor nach Westeuropa in großen Mengen verladen werden.

Auch auf den deutschen Auktionen sind die Preise wesentlich gestiegen, so daß die internationale Tendenz als außerordentlich fest zu bezeichnen ist und ist auch kaum anzunehmen, daß solche sich in den nächsten zwei Monaten abschwächen wird.

Das Geschäft in Polen hat sich wesentlich beruhigt, da anscheinend die Fabrikanten als auch Händler zum Jahresabschluß möglichst glatte Salden abbuchen wollen. Es ist jedoch anzunehmen, daß nach Neujahr eine größere Belebung wieder einsetzen wird.

Die Militärausrüstungen haben nirgend aufgehört und werden weiter fortgesetzt; hieran beteiligen sich alle in Frage kommenden Militärstaaten.

DALITA, Kohlenmarkt Nr. 10, Telephone Nr. 27161

Größtes und vielseitigstes

Uebersetzungsbüro und Schreibstube
mit 4 Schreibmaschinen.

Uebersetzungen durch Nationalkräfte!

Polnisch, englisch, französisch, italienisch, spanisch, portugiesisch, schwedisch, dänisch, holländisch, ungarisch, tschecho-slowakisch, serbisch, russisch, ukrainisch, ruthenisch, türkisch, jiddisch, hebräisch, Esperanto, önnisch, litauisch, lettisch, estnisch usw.

Beglaubigungen durch vereidigte Dolmetscher

Eigener polnischer Uebersetzer im Büro.

Deutsche und fremdsprachige (auch russische) Schreibmaschinen-Abschriften, Diktate, Stenogramme, Vervielfältigungen.

Schnelle, gute Arbeit bei zeitgemäß sehr niedrigen Preisen.

Auf Wunsch Abholung und Wiedereinstellung durch unsere Boten.

Wir warnen die Geschäftswelt vor inkorrekten Uebersetzungen.

Die Preise für leichte Häute, sog. Jungviehhäute sind unverändert, Kalbfelle sind um 5/10% gestiegen, ebenso auch haben die Roßhäute im Preise angezogen. Augenblicklich wird auf Eindeckung alter Abschlüsse eingekauft. Neue Abschlüsse konnten nicht vorgekommen werden, da die Preise zu hoch sind.

In Ziegenfellen ist die Tendenz ebenfalls fest, aber auch hier ist ein Stillstand eingetreten, da die Fabrikanten die enormen Preisforderungen nicht be-willigen möchten.

In schweren Häuten ist der Markt unverändert, da Polen Augenblicklich keine großen Quantitäten aufgenommen hat.

Was die Danziger Stadtware anbetrifft, so ist diese für den polnischen Markt geräumt worden.

Durchfahren der Mottlaubrücken bei Dunkelheit.

Der Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig macht darauf aufmerksam, daß das Durchfahren der Mottlaubrücken bei Dunkelheit für die durchfahrenden Schiffe erhöhte Havariegefahren mit sich bringt, ohne daß deshalb dem Lotsen ein Verschulden zur Last gelegt werden kann. Die Schifffahrts-Interessenten, die auf das Durchlotsen von Schiffen während der Dunkelheit durch die Mottlaubrücken bestehen, müssen daher von vornherein mit der Möglichkeit des Eintritts einer Havarie rechnen. Es ist wiederholt vorgekommen, daß bei Havarien in solchen Fällen die Schifffahrts-Interessenten gedroht haben, die Lotsen bzw. den Hafenausschuß schadenersatzpflichtig zu machen. Dies kann leicht dazu führen, daß der Hafenausschuß sich genötigt sieht, das Durchlotsen von größeren Schiffen durch die Mottlaubrücken bei Dunkelheit wegen der verbundenen Havariegefahr grundsätzlich zu untersagen.

Der Hafenausschuß hat im übrigen, um die Havariegefahr möglichst herabzumildern, beim Senat — Verwaltung der Stadtgemeinde Danzig — eine bessere Beleuchtung der Brücken beantragt.

Postanweisungsverkehr.

Vom 1. Januar 1928 ab sind im Verkehr zwischen der Freien Stadt Danzig und Französisch Indochina (Annam, Cambodja, Cochinchina, Kwang-tschou-wang, Laos und Tonkin) sowie im Verkehr zwischen der Freien Stadt Danzig und Griechenland Postanweisungen zugelassen. Im Verkehr mit Französisch Indochina müssen die Postanweisungen in beiden Richtungen in französischen Franken (Höchstbetrag 1000 französische Franken) und im Verkehr mit Griechenland in amerikanischen Dollars (Höchstbetrag 100 amerikanische Dollars) ausgestellt werden. Telegraphische Postanweisungen sowie die Eilzustellung von Postanweisungen sind nicht zugelassen, wohl aber Postanweisungsauszahlungsscheine.

Monatliche Wirtschaftszahlen aus Danzig und Polen.

I. Gesamteigenhandel Danzigs.

Wareneingang:		
Oktober 1926	Oktober 1927	September 1927
51 353 To.	126 769 To.	128 605 To.
Wert: 26 702 072 G	Wert: 41 823 672 G	Wert: 34 295 397 G
Warenausgang:		
Oktober 1926	Oktober 1927	September 1927
552 794 To.	418 520 To.	542 189 To.
Wert: 35 455 615 G	Wert: 30 528 767 G	Wert: 32 744 433 G

II. Ein- und Ausfuhr Polens.

Wareneingang:

Oktober 1926	244 846 To.	Wert: 102 189 000 Goldzl.
Oktober 1927	383 439 To.	Wert: 151 149 000 Goldzl.
September 1927	346 157 To.	Wert: 219 002 000 Goldzl.

Warenausgang:

Oktober 1926	2 216 097 To.	Wert: 117 933 000 Goldzl.
Oktober 1927	1 993 261 To.	Wert: 137 742 000 Goldzl.
September 1927	1 651 269 To.	Wert: 205 195 000 Goldzl.

III. Seeschiffsverkehr im Danziger Hafen.

Eingang:

Oktober 1926	510 Schiffe	308 476 Netto-Rgt.
Oktober 1927	539 Schiffe	329 407 Netto-Rgt.
September 1927	568 Schiffe	322 772 Netto-Rgt.

Ausgang:

Oktober 1926	511 Schiffe	314 214 Netto-Rgt.
Oktober 1927	512 Schiffe	313 779 Netto-Rgt.
September 1927	585 Schiffe	337 605 Netto-Rgt.

IV. Großhandels-(Gold)indexziffer:

1913/14 = 100

Oktober 1926	Oktober 1927	September 1927
= 147,1	= 145,3	= 147,1

V. Erwerbslosenziffer im Freistaat:

Ende Okt. 1926	Ende Okt. 1927	Ende Sept. 1927
12 040	9 531	8 681

VI. Anträge auf Konkurseröffnung im Amtsgerichtsbezirk Danzig.

Oktober 1926	Oktober 1927	September 1927
10	4	2

VII. Zinssätze.

a) Bank von Danzig:

	Oktober 1926	Oktober 1927	September 1927
Diskont	5½ %	6 %	6 %
Lombard	6½ %	7 %	7 %

b) Bank Polski:

	Oktober 1926	Oktober 1927	September 1927
Diskont	10 %	8 %	8 %
Lombard	12 % bis 14. 10.	9½ %, ab 15. 10.	9 % 9½ %

VIII. Danziger Devisenkurse.

a) Scheck London:	1. 10. 26	1. 10. 27	1. 9. 27
	24,97	25,06	25,07⅔
	15. 10. 26	15. 10. 27	15. 9. 27
	25,00	25,07¼	25,09½
b) 100 Zloty loco	1. 10. 26	15. 10. 26	
Noten:	57,05 G. 57,20 B.	57,10 G. 57,25 B.	
	1. 10. 27	15. 10. 27	
	57,57 G. 57,71 B.	57,70 G. 57,85 B.	
	1. 9. 27	15. 9. 27	
	57,65 G. 57,80 B.	57,67 G. 57,81 B.	
c) Dollarnoten:	28. 9. 26	16. 10. 26	
	5,1310 G. 5,1440 B.	5,1535 G. 5,1665 B.	
	1. 10. 27	15. 10. 27	
	5,1397 G. 5,1528 B.	—	
	5. 9. 27	17. 9. 27	
	5,1422 G. 5,1553 B.	5,1435 G. 5,1565 B.	
d) Reichsmarknoten:	1. 10. 26	15. 10. 26	
	122,595 G. 122,903 B.	122,646 G. 122,954 B.	
	30. 9. 27	13. 10. 27	
	122,497 G. 122,803 B.	122,796 G. 123,104 B.	
	2. 9. 27	17. 9. 27	
	122,646 G. 122,954 B.	122,676 G. 122,984 B.	

Eingang von Ausfuhrägütern auf dem Bahnwege.

Berichtswoche vom 12. bis 18. Dezember 1927.

Bezeichnung des Gutes	D a n z i g																Summa	
	Leege Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser				Weichselbahn- bahnhof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm		Wagg.	To.
	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Freibe- zirk		Zollin- land		Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.		
Kohlen	46	1160	192	3072	1404	28235	125	2956	1409	26319	—	—	2315	42316	136	2860	5627	106918
Holz	6	80	95	1778	—	—	16	240	4	73	174	3425	231	4242	416	9160	942	18998
Getreide, Saaten	110	1440	—	—	—	—	75	1140	65	1008	—	—	30	330	6	85	286	4003
Zucker	—	—	32	486	12	180	131	2010	120	1798	—	—	44	700	—	—	339	5174
Naphtha	—	—	10	146	—	—	—	—	34	484	—	—	13	245	—	—	57	875
Rüben- schnitzel	2	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	25
Melasse	—	—	5	82	—	—	—	—	6	120	—	—	—	—	—	—	11	202
Kartoffel- mehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salz	2	30	—	—	—	—	10	150	4	60	—	—	—	—	—	—	16	240
Häute	1	8	8	70	—	—	6	57	—	—	—	—	—	—	—	—	15	135
Eier	4	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	22
Zement	6	90	4	60	—	—	—	—	156	2353	—	—	6	90	—	—	172	2593
Eisen, Ma- schinen	9	144	42	713	126	2495	—	—	3	52	—	—	—	—	—	—	180	3404
Übr. Güter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pferde	—	—	—	—	—	—	5	72 St.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	72 St.
Schweine	34	1221 St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	1221 „
Rinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schafe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Danzigs Gesamteigenhandel in der Zeit vom 1. bis 10. Dezember 1927 (vorläufige Uebersicht).

Die nachstehende Tabelle umfaßt nur die wichtigsten Waren.

Bei den mit * versehenen Waren handelt es sich um den Landweg, bei den übrigen um den Seeweg.

Einfuhr in Doppelzentnern

Ausfuhr in Doppelzentnern

Pos.	Warenbezeichnung	In der 1. Dekade 1.—10. 12. 27 in dz.
1	Weizen	28 870
1	Roggen	1 100
1	Hafer	450*
1	Mais	2 900
2	Reis	8 380
34	Schmalz	4 930
37,4 b	ges. Heringe	450
41	Phosphorite	196 300
51	Fette	2 310
54	ges. Häute	1 640
62	Leinsaat	3 030
66	Steine	5 600
79	Kohlen	3 780*
82	Harz und Kolophonium	1 140
91	Schwefel	500
117	Öle	14 280
124	Gerbstoffextrakt	1 210
138	Eisenerz	63 630
140/41	Eisen und Stahl	1 406
142	Schrott pp.	4 000*
181	Wolle	20 650
		137

Pos.	Warenbezeichnung	In der 1. Dekade 1.—10. 12. 27 in dz.
1	Gerste	4 500
1	Hülsenfrüchte	3 490
4	Kartoffelmehl	2 440
22,1	Rohzucker	39 770
22,2	Raffinade	5 030
33	Salz	1 450
39	Viehfutter	2 930
39	Kleie	400*
39	Melasse	2 100
40	Tiere	250*
52	Paraffin	6 510
54	Häute	230
58	Holz	440*
62	Klee	6 250
62	Raps	850
65	Zement	446 700
79	Kohlen (Seewärtiger Ausgang)	13 540*
80	Holzteer	5 180
85	Oele	1 000
89	Kalisalze	62 280
105	Soda	1 540 420
223	Schwefelkiesabbrände	2 960
		460
		13 800
		1 200
		3 000*

Kohlen u. Koks
engros — endetail
H. Eibisch, Langfuhr
Tel. 418 40 Hauptstr. 60-61

Danziger Papiergroßhandlung
Bürobedarfsartikel
Drucksachen in jeder Ausführung
engros — detail

DANZIG
Heilige Geistgasse 120 Telefon 211 27 Ecke Ziegengasse

Zahlung der Umsatzsteuer.

Eine Nachprüfung der fälligen Umsatzsteuer wird in nächster Zeit bei allen Steuerpflichtigen erfolgen, deren nach der Selbstberechnung zu leistende Umsatzsteuer-Zahlungen für die letzten Zeitabschnitte ausgeblieben oder auffallend gering geworden sind. Die Nachprüfung geschieht durch Entsendung von Kontrollbeamten in die Geschäftsräume des Steuerpflichtigen und führt evtl. zur Anwendung der Strafbestimmungen. Steuerpflichtige, die beides vermeiden wollen, werden ersucht, bis spätestens zum 20. Januar 1928 die versäumten Zahlungen für das Kalenderjahr 1927 nachzuholen.

Hierbei wird empfohlen, alle fälligen Beträge für Umsatzsteuer bei Einsendung oder Barzahlung auf volle 10 Pfennigbeträge abzurunden und den hierdurch entstehenden Minderbetrag auf die Jahresleistung bei der Abschlußzahlung auszugleichen, die nach Empfang des jährlichen Steuerbescheides zu leisten ist. Die Kassenbeamten sind angewiesen, alle Zahlungen auf laufende Steuern nach Abrundung auf volle 10 Pfennigbeträge entgegenzunehmen, damit eine einfachere und schnellere Abfertigung des zahlenden Publikums, besonders an Tagen mit größerem Verkehr, erreicht werden kann.

Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege.

Vom 12. bis 17. Dezember 1927.

Datum	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Hülsenfrüchte		Kleie u. Ölkuch.		Saaten	
	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.
12. 12. 27	3	38	5	75	28	411	6	90	18	220	1	15	4	45
13. 12. 27	3	40	4	60	32	470	1	15	3	40	—	—	8	95
14. 12. 27	1	15	1	15	12	175	1	10	13	180	1	15	4	55
15. 12. 27	1	15	4	50	9	135	—	—	2	30	—	—	2	25
16. 12. 27	—	—	6	85	15	225	2	30	7	105	—	—	1	15
17. 12. 27	2	30	2	30	38	557	7	100	12	185	—	—	3	45
Gesamt	10	138	22	315	134	1973	17	245	55	760	2	30	22	280

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Titelübersetzungen

aus dem Dziennik Ustaw Nr. 109 vom 10. Dezember 1927.

Pos. 923 Verordnung des Präsidenten des Republik vom 19. 11. 27 über das Verfahren, wie Eintragungen in Grundbüchern zu ersetzen sind, die im Besitze der deutschen Behörden des oberschlesischen Teils der Wojewodschaft Schlesien verblieben sind.

Pos. 927 Verordnung des Ministers für Landwirtschaft vom 4. 11. 27 über das Stempeln des zur Ausfuhr nach Schweden bestimmten Fleisches.

Pos. 930 Verordnung des Finanzministers vom 21. 11. 27 betr. die Abänderung der Verordnung des

Finanzministers vom 19. 2. 25 sowie Festsetzung des Handelsrabatts für Salzverkäufer.

Pos. 931 Verordnung des Finanzministers sowie des Justizministers vom 26. 11. 27, die die §§ 2 und 3 der Verordnung des Finanzministers und des Justizministers vom 7. 9. 26 über den Geldwucher abändert.

Pos. 932 Verordnung des Finanzministers vom 28. 11. 27 über die Festsetzung der Art und Weise der Veröffentlichung des Goldwertes.

Pos. 933 Verordnung des Finanzministers vom 28. 11. 27 über das Herausziehen der Kleingeldkassenscheine im Werte von 2 Zł. aus dem Verkehr.



Briefumschlagfabrik
Hansa A.G.
Danzig, Weidengasse 35/38
liefert als Spezialitäten
Fensterbriefumschläge
Musterbeutel
in jeder Ausführung

F. Lüdecke Danzig
Aktiengesellschaft
Langgasse 40 Fernsprecher 27981/82
Papier-Großhandlung
Lieferung nur an Buchdruckerolen
Berlin Bremen Breslau

Rückerstattung des Zolls bei der Ausfuhr von Blutlaugensalzen, Blau sowie Kalilauge

Verordnung des Finanzministers, des Ministers für Industrie und Handel sowie des Ministers für Landwirtschaft vom 26. November 1927 betr. die Zollerrstattung bei der Ausfuhr von Blutlaugensalzen, Blau sowie Kalilauge.

(Dziennik Ustaw Nr. 111 vom 15. Dez. 1927. Pos. 941.)

Auf Grund des Artikels 7 Absatz d) des Gesetzes vom 31. Juli 1924 über die Regelung der Zollverhältnisse (Dz. Ust. Nr. 80 Pos. 777) wird nachstehendes verordnet:

§ 1. Bei der Ausfuhr — ins Ausland — von Blutlaugensalzen, Blau sowie Kalilauge, die im Inlande hergestellt sind, wird die Erstattung des Zolls, der für die aus dem Auslande eingeführten und zur Herstellung dieser Waren gebrauchten Materialien entrichtet worden ist, nach nachstehenden Richtlinien gestattet:

- für 100 kg Kaliameisencyanür (Ferrocyankalium) Zł 13,70
- für 100 kg Natriameisencyanür (Ferrocyanatrium) „ 9,60
- für 100 kg Blau: Pariser-Blau und „Milor“ „ 18,50
- für 100 kg Kalilauge „ 1,60

§ 2. Die Erstattung des Zolls aus dem im § 1 dieser Verordnung genannten Rechtstitel erfolgt mit Hilfe von Ausfuhrquittungen, die jedesmal von den dazu berechtigten Zollämtern auf Grund von Bescheinigungen der Exportverbände, nach Feststellung der Ausfuhr der Waren ins Ausland, ausgestellt werden.

§ 3. Die Ausfuhrquittungen lauten auf den Vorzeiger und behalten ihre Gültigkeit für einen Zeitraum von 9 Monaten vom Datum ihrer Ausstellung ab und können zur Entrichtung von Zollgefällen für alle Waren, die aus dem Auslande eingeführt werden, dienen, und zwar in jedem der zur Ausstellung dieser Quittungen berechtigten Aemter.

§ 4. Die Nachweisung der zur Ausgabe oben genannter Bescheinigungen berechtigten Exportverbände wird durch den Finanzminister im Einvernehmen mit dem Minister für Industrie und Handel aufgestellt und in dem Amtsblatt „Monitor Polski“ veröffentlicht.

BEHNKE & SIEG

Schiffsmakler und Reeder

DANZIG

Langer Markt 20

Telephon: Sammelnummer 23541
Tel.-Adr.: Behnsieg

Zweigniederlassung:
Neufahrwasser, Olivaer Straße 33 a

Befrachtungen
und regelmäßige Dampferlinien
nach allen Welthandelsplätzen

Chartering
and regular steamer service to
all ports of the world direct
or with transshipment

§ 5. Die Ausführungsbestimmungen zu dieser Verordnung erläßt der Finanzminister.

§ 6. Die Verordnung tritt mit dem Tage der Verkündung in Kraft und ist bis zum 31. März 1928 verbindlich.

Polen

Verordnung über Maximalzölle.

Wie wir erfahren, wird demnächst im Dziennik Ustaw eine Verordnung erscheinen, die den Inkraftsetzungstermin der Verordnung über Maximalzölle auf den 1. Februar 1928 verschiebt.

Ausfuhrzoll für Zuckerrüben und rohe Knochen.

Wie wir erfahren, wird demnächst eine Verordnung erscheinen, die für Zuckerrüben einen Ausfuhrzoll von 2.— Zł per 100 kg vorsieht. Der Ausfuhrzoll für Knochen der Pos. 226 des Zolltarifs soll auf 7.— Zł für 100 kg erhöht werden.

Polens Naphtha-Ausfuhr über Danzig.

Nach den Veröffentlichungen des Zentralverbandes der polnischen Wirtschaftsorganisationen wurden über Danzig ausgeführt in der Zeit vom Juli bis September

Benzin	529 t	(i. gleich. Zeitraum d. Vorj.	6824 t)
Naphtha	2206 t	(„ „ „ „	16935 t)
Gasöle	2687 t	(„ „ „ „	22714 t)
Schmieröle	5276 t	(„ „ „ „	8074 t)
Paraffin	555 t	(„ „ „ „	2072 t)
Kerzen	35 t	(„ „ „ „	5 t)
Asphalt	60 t	(„ „ „ „	225 t)
Halbprodukte	239 t	(„ „ „ „	15 t)

Bruno Stillert

Jopengasse 59

Tel. 212 84 Tel.-Adr.: Stillertkohle

BUNKERKOHLEN

Theodor & Co.

Metallschmelzwerk Metallgroßhandlung

Danzig-Oliva. — Telephon Oliva 298

Spez.: Metallegerungen, Lagermetalle, Lötzinn,
10 und 15 % Phosphorkupfer usw.

Specjalność: Stopy, wszelkie metale o żądanych składnikach cyna do lutowania, 10 i 15 % miedź fosforowa

An dem Export hatten die einzelnen Länder folgenden Anteil:

Afrika	35 t			
Amerika	25 t			
Belgien	2547 t	(i. gleich. Zeitraum d. Vorj.	8634 t)	
Dänemark	178	(	3848 t)	
Estland	—	(	133 t)	
Finnland	1853	(	4761 t)	
Frankreich	1268	(	13705 t)	
Griechenland	—	(	14 t)	
Holland	33	(	151 t)	
Litauen	1626	(	670 t)	
Lettland	301	(	754 t)	
Deutschland	180	(	633 t)	
Norwegen	72	(	39 t)	
Palästina	—	(	1 t)	
Schweden	3189	(	10953 t)	
Türkei	—	(	100 t)	
England	279	(	12039 t)	
Italien	—	(	200 t)	
andere Länder	1	(	214 t)	
Insgesamt	11887 t		(56849 t)	

Der Eigenbedarf Danzigs belief sich im 3. Vierteljahr d. Js. auf 3390 Tonnen, d. s. 202 Tonnen mehr als vom Juli bis zum September 1926. Im besonderen verbrauchte Danzig:

Benzin	1163	(1185)
Naphtha	563	(1058)
Gasöle	900	(610)
Schmieröle	172	(214)
Paraffin	23	(109)
Kerzen	5	(2)
Asphalt	119	(—)
Halbprodukte	445	(1)
zusammen	3390 t	(3188 t)

Deutsche Holzkäufe in Polen.

Deutsche Firmen interessieren sich neuerdings stärker für Waldobjekte in Polen. In den letzten Tagen sind polnische Wälder in ausländischen Besitz übergegangen. Nach langen Unterhandlungen hat die oberrheinische Firma J. J. Vowinkel-Moguncja in den Wäldern des Fürsten Radziwill in Davigrodek ungefähr 30000 cbm Fichtenholz angekauft. Auf dem Zamoysker Majoratsgut hat eine Berliner Firma einige größere Holzbestände erstanden. Die größte Transaktion wurde zwischen der Breslauer Firma „Oberschlesische Holzindustrie“ und der Verwaltung der galizischen Wälder von Liebig abgeschlossen. Die Oberschlesische Holzindustrie hat von der genannten Verwaltung über 40000 Hektar besten Waldes mit Grund und Boden, Transportmitteln und 4 großen 26gattrigen Sägen angekauft.

Transitsprit

liefert ab Lager Danzig
bezw. Neufahrwasser

J. Schmalenberg, Danzig
Import G. m. b. H. Export

DANZIG, jetzt Thornscherweg 12/13
Tel.-Nr. 243 13. 278 77 Telegr.-Adr. Schmalkauf

Die polnische Regierung gegen die Preispolitik der polnischen Textilindustrie.

Die größten Lodzer Textilfabriken sollen beschlossen haben, den Preis von Manufakturwaren um 20 bis 25% zu erhöhen. Das Ministerium für Handel und Industrie, welches sich gegen diese bedeutende Verteuerung der Manufakturwaren ausgesprochen hat, beabsichtigt, die bisher bestehenden Einfuhrbeschränkungen für fertige Baumwollwaren aus dem Auslande gänzlich aufzuheben und gegebenenfalls auch die Einfuhrzölle von diesen Waren herabzusetzen, um die Lodzer Textilindustriellen zu zwingen, die geplante Preiserhöhung aufzuheben.

Standardisierung der Produktion von Emaillegefäßen in Polen.

Die Vereinigung der Polnischen Gießereien und Emaillefabriken hat ihren Mitgliedern die Produktion einheitlicher Typen von Emaillegefäßen empfohlen. Weiterhin wurde beschlossen, von einer Erhöhung der Preise im Inlande abzusehen, dagegen eine Preissteigerung für Exportwaren eintreten zu lassen.

Der Warenverkehr zwischen Lettland und Polen.

Der Warenverkehr zwischen Lettland und Polen zeigt nach der lettischen Statistik folgendes Bild:

Import aus Polen Export nach Polen
(in Millionen Lat)

1922	2,6	0,2
1923	8,3	1,2
1924	8,1	4,9
1925	10,4	4,9
1926	16,4	3,4

Branchenverzeichnis

Automobile

Automobile „Ford“
v. Alvensleben & Thiel, Danzig

Automobile Studebaker
„Dakla“ G. m. b. H.
Hopfengasse 74 Telefon 283 84

Briefumschläge

Briefumschlagfabrik Hansa AG.
Danzig, Weideng. 35/38. Tel. 266 96

Holzmakler

Grandt & Schumann, Danzig

Kolonialwaren

The House of Commerce G. m. b. H.
Fette für die Seifenfabrikation,
Speck, Schmalz

Krankenartikel

L. Gutzzeit vorm. A. Lehmann
Jopengasse 31/32

Optik

L. Gutzzeit vorm. A. Lehmann
Jopengasse 31/32

Spedition

Emil Berenz, Danzig
Danzig Königsberg Kowno

Verbandstoffe

L. Gutzzeit vorm. A. Lehmann
Jopengasse 31/32