

DANZIGER WIRTSCHAFTSZEITUNG

ZUGLEICH
MITTEILUNGEN DER HANDELS-
KAMMER ZU DANZIG



FERNER
POLNISCHE WIRTSCHAFTSGESETZE
IN DEUTSCHER ÜBERTRAGUNG

BEILAGE: DANZIGER JURISTISCHE MONATSSCHRIFT

18. NOVEMBER 1927

NUMMER 46

7. JAHRGANG

Aus dem Inhalt:

Zur Frage der Übernahme der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ als „Danziger Spediteurbedingungen“

Das Obergericht zur Frage der Tariffähigkeit

Die Wandlungen der polnischen Holzausfuhr als Folge des Zollkrieges

Mitteilungen der Handelskammer

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Uebertragung

Commerz- und Privat-Bank

**Aktiengesellschaft
Gegründet 1870**

Hamburg-Berlin

Filiale Danzig

220 Filialen

120 Depositenkassen

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: Bielitz, Bromberg, Grandenz, 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 Leszczyńskiego 2, Centrala Związku Kupców (Zentralverband der Kaufmännischen Vereine), Warschau, Centralny Związek Polskiego, Przemysłu, Warschau, Verband selbständiger Kaufleute, Grandenz.

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 (Volkerbund),

„ **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:** Instituto 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. 46

18. November 1927

Zur Frage der Übernahme der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ als „Danziger Spediteurbedingungen“ 954

Das Obergericht zur Frage der Tariffähigkeit 957

Die Wandlungen der polnischen Holzausfuhr als Folge des Zollkrieges 960

Mitteilungen der Handelskammer:

Bekanntmachung 961
Gebühr für die Feststellung des Naturalgewichts von Getreide auf der 20 Lit.-Schale 961
Aufhebung der polnischen Devisenvorschriften 961
Einfuhranträge für Wein und Kognak 961
Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 7. bis 12. November 1927 962
Danziger Wertpapiere 962
Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse 962
Nachweis von Geschäftsverbindungen 963

Danzig:

Eisenbahntarif- und Verkehrsnachrichten 964
Ständige wöchentliche Marktberichte 964
Danzig—Gdingen 965
Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege 966
Der Danziger Arbeitsmarkt im Oktober 967
Rohrpostsendungen 967
Brieftelegramme im Verkehr mit Luxemburg 967
Schiffsverkehr und Neubau der Grünen Brücke 967
Monatliche Wirtschaftszahlen aus Danzig und Polen 968
Bekanntmachung betr. Leuchtfeuer in Neufähr 968
Bekanntmachung 968
Eingang von Ausfuhrsgütern auf dem Bahnwege 969
Danzigs Gesamteigenhandel in der Zeit vom 1. bis 10. November 1927 969

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung:

Titelübersetzungen 970
Bevorstehende Zollerhöhung für Quarzlampen 970

Polen:

Vorkriegsmark gleich Reichsmark in Polen 970
Eine polnische Zelluloidwaren-Konzession in Rußland 970

Deutsches Reich — Uebrigtes Ausland:

Die internationale und universale Leipziger Messe 971
Eine Internationale Liga selbständiger Handelsvertreter 971
Erleichterungen des Aufenthalts von Ausländern in Estland 971
Rekord in der Ausfuhr Estlands 972
Der Verkehr im Talliner (Revaler) Hafen im August und September 1927 972
Eierausfuhr Estlands 972

Mitteilungen aus der Geschäftswelt 972

Zur Frage der Übernahme der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ als „Danziger Spediteurbedingungen“.

Von E. Kröhnert, Referent der Handelskammer.

Mit Wirkung vom 10. August 1927 sind im Deutschen Reich die bisher im Geschäftsverkehr zwischen den Spediteuren und ihren Auftraggebern angewandten „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ durch die „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ abgelöst worden. Während die früher angewandten „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ einseitig, nämlich lediglich von Seiten der Spediteurvereinigungen aufgestellt und damit der Allgemeinheit gewissermaßen aufgezwungene „Bedingungen“ waren, sind die am 10. August 1927 in Kraft getretenen „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ im Einvernehmen und unter Zustimmung der reichsdeutschen wirtschaftlichen Spitzenverbände eingeführt worden. Lediglich der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes hat an dem Zustandekommen der neuen Spediteurbedingungen nicht mitgearbeitet und hat auch nach Inkrafttreten derselben in mehrerer Hinsicht Bedenken und Einsprüche erhoben. Da die neuen Spediteurbedingungen zunächst nur versuchsweise auf ein Jahr in Kraft gesetzt sind und voraussichtlich im Frühjahr nächsten Jahres neue Verhandlungen über evtl. Umarbeitung der Geschäftsbedingungen stattfinden werden, an denen auch der Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes beteiligt werden soll, sind die bankseitigen Bedenken zunächst zurückgestellt worden.

Die „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ stellen einen Vergleich zwischen den stark auseinander gehenden Interessen der Verfrachterverbände und der Spediteure dar. Deshalb mußten auf beiden Seiten dringende Wünsche zurückgestellt werden, wenn man das Gesamtwerk überhaupt zustande bringen wollte. Aus demselben Grunde mußten die Bedingungen so gefaßt werden, daß die Vertragsfreiheit durch sie in keiner Weise berührt wird. Es besteht nach wie vor ohne weiteres die Möglichkeit, für besonders geartete Verhältnisse besondere, abweichende Abmachungen zu treffen.

Die zur Zeit in Danzig gültigen „Allgemeinen Geschäftsbedingungen, festgestellt vom Verein Danziger Spediteure am 22. 11. 1923“, entsprechen im wesentlichen den ehemaligen reichsdeutschen „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“. Sie haben deshalb genau wie die reichsdeutschen Bedingungen immer wieder zu Klagen aus Kreisen der Verfrachter Anlaß gegeben. Die Mehrzahl dieser Klagen und Einsprüche gegen die Bedingungen richtete sich gegen die §§ 53 ff. dieser Bedingungen, die eine Einschränkung der Haftpflicht der Spediteure enthalten. § 56 sieht bekanntlich vor, daß in Fällen, in denen der Spediteur für Verlust, Minderung, Vertauschung, Beschädigung, Verzögerung oder aus anderen Gründen haftbar gemacht wird, die Höchstgrenze dieser Haftung nicht mehr als 10 d für das Bruttokilo für jeden Schadenfall beträgt. Für bestimmte Schäden an nicht verpackten oder nicht sachgemäß verpackten oder mangelhaft verpackten Gütern sowie Schäden, die dem Gut aus der Einwirkung anderer Güter oder ihrer Verpackung (z. B. Geruch, Anziehen etc.) entstehen, und für eine ganze Reihe anderer Schäden, haben die

Spediteure sogar jede Haftung als ausgeschlossen erklärt. Gegen diese Haftpflichtbeschränkung ist auch in Danzig wiederholt bei den Gerichten Einspruch erhoben worden und Urteile des Danziger Obergerichts und der Kammern für Handelssachen haben die genannten, die Haftpflicht beschränkenden Paragraphen der Geschäftsbedingungen auf Grund des § 138 BGB. für ungültig erklärt (Urteile vom 4. 12. 23, vom 9. 3. 23 und vom 5. 7. 1927). Hierbei ist von den Danziger Gerichten die ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts angezogen worden, die den Grundsatz vertritt, daß Gruppen von Unternehmern, die, wie die Spediteure und Lagerverwalter, ein für den Verkehr unentbehrliches Gewerbe treiben, eine durch Zusammenschluß erlangte tatsächliche Monopolstellung nicht ausnutzen dürfen, um für sich mit der Rechtslegung unvereinbare Vorteile auszubedingen, durch die dem Verkehr besondere, als unbillig empfundene, Fesseln auferlegt werden. Insbesondere hat das Reichsgericht wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß die Freizeichnung von der gesetzlichen Haftung für eigenes Verschulden seitens der Lagerhalter eines gewissen Bezirkes unter Ausnutzung einer monopolartigen Stellung gegen die guten Sitten verstoße und deshalb nichtig sei. Die Zwangslage, in der sich der kaufmännische Verkehr den vereinigten Spediteuren und Lagerhaltern gegenüber befindet, wird nach Ansicht des Obergerichts auch dadurch nicht beseitigt, daß in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen eine Bestimmung, wie die des § 68, aufgenommen worden ist, wonach die Vereinbarung einer über diese Bedingungen hinausgehenden Haftung des Spediteurs gegen besondere Vergütung von Fall zu Fall vorbehalten bleiben soll. Die in der Freizeichnung der Spediteure liegende Unbilligkeit wird nach Ansicht des Gerichts dadurch nur auf ein anderes Gebiet übertragen, indem den Einlagern zugemutet wird, die Fülle der Geschäftsbedingungen auf nicht tragbare Unbilligkeiten durchzumustern, und zur Erlangung von Lagerbedingungen, die der Billigkeit entsprechen, in jedem Einzelfalle an den Lagerhalter heranzutreten, um von ihm gegen besondere Vergütung weitere Zugeständnisse zu erhalten.

Diese, von Seiten der Gerichte als „gegen die guten Sitten verstößend“ angesehenen Bestimmungen der bisherigen Allgemeinen Bedingungen sind in den neuen „Allgemeinen Spediteurbedingungen“ teilweise beseitigt worden. Da von Seiten der Spediteure erklärt wurde, daß eine wesentliche Erhöhung ihrer Haftpflicht angesichts der notwendigerweise niedrigen Spediteurtarife nicht möglich sei, wurde der Ausweg gefunden, die Haftung der Spediteure im Interesse der Wirtschaft und der Spediteure selbst durch Zuhilfenahme einer Versicherung auf eine breitere Basis zu stellen.

Zunächst ist im § 56 der neuen Spediteurbedingungen die Höchstgrenze für die Haftung des Spediteurs von 20,— M auf 40 M für 100 kg und von 400 M auf 600 M für den einzelnen Schadensfall heraufgesetzt worden. Daneben ist eine Art Zwangsversicherung für die Haftpflicht eingeführt worden. Nach § 39a ist der Spediteur verpflichtet,

wenn keine abweichende schriftliche Weisung vorliegt, die Schäden, die dem Auftraggeber durch den Spediteur bei der Ausführung des Auftrages erwachsen können, auf Grund der den „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ beigefügten besonderen „Speditionsversicherungsbedingungen“ zu versichern. Durch Einführung dieser Haftpflichtversicherung werden die in dem vorstehend angezogenen § 56 enthaltenen Bestimmungen über die Einschränkung der Haftpflicht nicht mehr die bisherige Bedeutung haben, sondern nur aushilfsweise Anwendung finden. Nach der Absicht der neuen Spediteurbedingungen wird die Inanspruchnahme der vorgesehenen Versicherung den Regelfall bilden. Trotzdem bleibt dem Kunden das Recht, auf diese Versicherung zu verzichten. Er muß dieses jedoch ausdrücklich bei Erteilung des Speditionsauftrages schriftlich dem Spediteur erklären. Diese Erklärung kann auch ein für alle Mal dem Spediteur gegenüber abgegeben werden.

Diese zwischen den Spitzenverbänden der reichsdeutschen Wirtschaft und der Spediteure nunmehr gefundene Lösung, die Nachteile der Haft einschränkung der Spediteure für den Kunden durch eine Art Zwangsversicherung auszugleichen, ist nicht ganz neu. Bisher scheiterte die Durchführung jedoch stets an dem Gedanken, daß eine Haftpflichtversicherung eine nicht unbedeutende Erhöhung der Speditionsspesen mit sich bringen würde. Dieses Moment glaubt man nun dadurch beseitigt zu haben, daß einmal dem Auftraggeber das Recht bleibt, auf Nichtversicherung zu bestehen, und daß andererseits sehr günstige Versicherungsbedingungen erreicht worden sind. Die Prämie beträgt nämlich 0,01 M für 1000,— RM. des Versicherungswerts, mindestens allerdings 0,10 M für jeden Verkehrsvertrag. Unter Verkehrsvertrag im Sinne dieser Bestimmung werden verstanden alle Speditions-, Fracht- und Lagerverträge einschließlich der bei solchen Verträgen üblichen Nebenverträge, wie Verwiegungen, Nachnahmehöherhebungen, Verzollung, Verladung, Musterziehung, Verpackung, Ausladung. Diese Versicherung ersetzt also nicht die Transport- oder Lagerversicherung. Ferner deckt sie nicht Schäden, die durch Vorsatz des Versicherten oder seiner Angestellten entstanden sind, oder Ansprüche, die aus Abreden, wie sie im Speditions-gewerbe nicht allgemein üblich sind, herrühren (wie Lieferfristgewähr, Vertragsstrafe etc.). Unberührt durch die Versicherung bleiben darüber hinaus natürlich alle Ansprüche aus Vereinbarungen, die über die gesetzliche Haftpflicht der Spediteure ohnehin hinausgehen.

Im Falle der Anwendung der Versicherung hat der Spediteur für jeden Auftrag (wie aus der Festsetzung einer Mindestprämie von 0,10 M hervorgeht) den Wert des Gutes mit 10000,— RM. anzunehmen. Ob er den Wert des Gutes kennt oder nicht ist einerlei. Einen höheren Wert hat der Spediteur nur dann zu versichern, wenn er vom Kunden ausdrücklich schriftlich mit einer höheren Versicherung beauftragt wird. Wichtig ist, daß durch diese neue Versicherung auch mittelbare Schäden, die bisher im allgemeinen nicht gedeckt werden konnten, gedeckt sind. Gedeckt werden durch die Versicherung alle Fehler, die der Spediteur oder dessen Beauftragter machen, soweit ein Schadenersatzanspruch seitens des Versicherten geltend gemacht wird. Ubersieht der Spediteur z. B. fahrlässig bei der Aushändigung des Gutes die Nachnahme einziehen zu lassen, so haften die Versicherer dem Kunden. Ebenso ist es, wenn der Lagerhalter bei der Aushändigung des Lagergutes eine Weisung des Einlagerers nicht beachtet, z. B., daß er das Gut gegen Vorlegung bestimmter Urkunden herauszugeben oder daß er es einem ihm bezeichneten

Empfänger erst nach Eingang einer weiteren Weisung des Einlagerers ausliefern soll. Ein mittelbarer Schaden kann auch darin liegen, daß der Spediteur Urkunden, z. B. Quittungen oder Wechsel, die ihm bei der Auslieferung des Gutes vorzulegen oder auszuhändigen sind, nicht sorgfältig genug prüft oder wenn Fehler bei Ausstellung von Konsulatsfakturen gemacht werden. Dazu gehören weiter Fehlleitungen, die der Spediteur verschuldet, die versehentliche Nichtbeachtung von Ausfuhrverboten oder Einfuhrbeschränkungen, Nichtberücksichtigung von Wegevorschriften des Auftraggebers und die infolgedessen durch Umwege verursachten Mehrkosten usw. Es fällt ferner darunter, wenn der Spediteur einen ihm erteilten Transport- oder Lagerversicherungs-Auftrag fahrlässig nicht oder nicht richtig ausführt. Ein mittelbarer Schaden in diesem Sinne liegt auch vor, wenn der Schaden zwar durch Transport- oder Lagerversicherung gedeckt worden ist, diese Versicherungen aber infolge fehlerhafter Maßnahmen des Spediteurs unwirksam geworden sind. Unter den Versicherungsschein fällt überhaupt die ganze vom Spediteur übernommene Besorgung. Hat er z. B. die Beförderung vom Haus des Absenders bis zum Haus des Empfängers zu vermitteln, so haben die Gesellschaften auf Grund der Speditionsversicherung für den mittelbaren Schaden einzutreten, der während irgend eines Teils der Reise entsteht. Benutzt der Spediteur einen Zwischenspediteur, zieht z. B. der Binnenspediteur einen Hafenspediteur zu, so fällt die Tätigkeit des Hafenspediteurs auch unter die einmalig genommene Speditionsversicherung, immer natürlich mit Ausnahme der direkten Schäden, die in Beschädigung oder Verlust des Gutes bestehen. Ähnlich ist es, wenn der Hauptspediteur einen Zwischenspediteur am Bestimmungsort beauftragt, das Gut vom Frachtführer abzunehmen und es dem Empfänger zuzuführen: die Tätigkeit des zuführenden Zwischenspediteurs fällt mit der erwähnten Beschränkung ebenfalls unter die Versicherung. Allerdings können die Versicherungsgesellschaften den Zwischenspediteur im Rückgriffswege in Anspruch nehmen, vorbehaltlich seiner Rechte, sich auf die vereinbarten Haftungsbeschränkungen zu berufen.

Die Höhe der im Versicherungsfalle zu leistenden Entschädigung wird in § 8 der Bestimmungen des Speditionsversicherungsscheins folgendermaßen festgesetzt: Hat der Versicherte zur Zeit der Erteilung des Verkehrsauftrages das Gut verkauft, so erhält er im Höchsthalle den Verkaufspreis unter Berücksichtigung etwa entstandener bzw. ersparter Barauslagen (Frachten, Zölle und dergl.). Im andern Falle erhält der Versicherte als Höchstbetrag den gemeinen Handelswert bzw. gemeinen Wert, den das Gut zur Zeit der Erteilung des Verkehrsauftrages an dem Orte hatte, an dem es abzuliefern war, unter Berücksichtigung etwa entstandener bzw. ersparter Barauslagen. Unter allen Umständen bildet der angemeldete Versicherungswert die Höchstgrenze der Ersatzpflicht.

Erklärt sich der Auftraggeber mit dieser Haftpflichtversicherung nicht einverstanden und lehnt die Versicherung im Einzelfall oder für seine sämtlichen Aufträge ausdrücklich ab, so haftet der Spediteur nach dem oben genannten § 56 lediglich mit einer Haftungsgrenze von 40 RM. für 100 kg, maximal 600 RM. für jeden Schadensfall. Wie sich allerdings die Rechtsprechung in diesem Falle zu dieser beibehaltenen Beschränkung der Haftpflicht stellt, bleibt abzuwarten.

Ueberhaupt lassen sich Bedenken hinsichtlich der Rechtsgültigkeit der Haftpflicht einschränkung nicht von der Hand

weisen. Vor allem wird der Spediteur von der Verpflichtung, seine Verrichtungen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen und das Interesse des Auftraggebers voll wahrzunehmen, wohl kaum entbunden werden können. Der § 59a der neuen Spediteurbedingungen sieht trotzdem vor, daß für Verzögerungen irgendwelcher Art der Spediteur nur verantwortlich ist, insoweit dadurch ein Schaden an dem Gute selbst entsteht und auch nur dann, wenn dem Spediteur grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen wird und der § 69a bestimmt, daß gegenüber der Berufung des Spediteurs auf einen in diesen Bedingungen vorgesehenen Haftungsbeschränkungs- oder Ausschließungsgrund der Einwand, es liege leichte oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner Leute, oder Vorsatz seiner Leute, oder unerlaubte Handlung vor, unzulässig ist. Da die in § 59 genannten „Verzögerungen“ und die in § 69a angeführte „grobe Fahrlässigkeit“ sich doch ganz gewiß nicht mit der „Sorgfältigkeit eines ordentlichen Kaufmannes“, zu welcher der Spediteur auch in § 1 der neuen Spediteurbedingungen ausdrücklich verpflichtet wird, vereinbaren lassen, sind Zweifel an der Rechtsgültigkeit der genannten Paragraphen möglich. Auch in der Frage der Einschränkung von Schadenersatzansprüchen in den Fällen, in denen der Auftraggeber die Haftpflichtversicherung ablehnt und in denen mithin der § 57 der Spediteurbedingungen Anwendung findet, sind Bedenken berechtigt. Sind doch die Gründe, die das Reichsgericht sowie das Danziger Obergericht veranlaßten, unter Hinweis auf § 138 B. G. B. die Bestimmungen über die Haftpflichtbeschränkung der Spediteure für ungültig zu erklären, auch dem § 57 der neuen A. Sp. B. gegenüber durchaus noch anwendbar, zumal der Betrag von 40 RM. für 100 kg bei einer Anzahl von Waren, wie z. B. einigen Kolonialwaren, hinter dem Wert der Ware zurückbleibt, und da der Nachweis, daß eine dem § 62a entsprechende Uebung (betr. besonders wertvolle Güter) in allen Fällen, in denen die Höchstgrenze der Haftung nach § 57 nicht ausreicht, Anwendung zu finden pflegt, nicht möglich sein dürfte. Weitere Bedenken können dagegen erhoben werden, daß der § 44 dem Spediteur die Wahl läßt, die Ware in eigenen oder fremden (privaten oder öffentlichen) Lagerräumen einzulagern und daß trotzdem nach § 55 der Spediteur berechtigt ist, in den Fällen, in denen ein Schaden bei einem Dritten, namentlich Frachtführer, Lagerhalter, Schiffer, Zwischen- oder Unterspediteur etc. oder bei sonstigen, an der Ausführung des Auftrages beteiligten Unternehmern entstanden ist, seinen etwaigen Anspruch gegen diesen Dritten dem Auftraggeber auf dessen Verlangen abzutreten, es sei denn, daß der Spediteur auf Grund besonderer Abmachungen die Verfolgung des Anspruches für Rechnung und Gefahr des Auftraggebers übernimmt. Der Umstand, daß der Lagerhalter, bei dem der Spediteur die ihm übergebene Ware einlagert, nicht als sein „Erfüllungsgehilfe“ gilt und daß der Spediteur deshalb für diesen Lagerhalter nicht haftet, kann als eine gesetzlich ungültige Einschränkung der Haftungsspflicht der Spediteure angesehen werden.

Neben der Einführung der eingangs beschriebenen Versicherung sind folgende weitere Aenderungen der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ gegenüber den „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ wichtig:

Der bisherige § 2 der Bedingungen bestimmte, daß Ansprüche an den Spediteur nur vom Auftraggeber im eigenen Namen und für eigene Rechnung geltend gemacht werden konnten, daß mithin eine Abtretung dieses Rechts an einen Dritten, im besonderen an einen Versicherer oder sonstigen Beauftragten ausdrücklich ausgeschlossen war. Dem-

gegenüber bestimmen die neuen Spediteurbedingungen, daß eine Abtretung der Rechte des Auftraggebers an einen Dritten sowie die Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Spediteur namens oder für Rechnung eines Dritten insoweit erfolgen kann, als Rechte gegen den Spediteur auf Grund dieser Bedingungen bestehen. Diese Aenderung dürfte durch aus den Interessen der Auftraggeber entsprechen.

Des weiteren sind die Bestimmungen des Abschnitts III (Auftrag, Mitteilungen, Weisungen, Ermessen des Spediteurs) wesentlich vereinfacht worden. Hinsichtlich der Vergütungen, Leistungen und Auslagen ist folgende Bestimmung getroffen worden:

„Angebote des Spediteurs und Vereinbarungen mit ihm über Preise und Leistungen beziehen sich stets nur auf die namentlich aufgeführten eigenen Leistungen und oder Leistungen Dritter und, wenn nichts anderes schriftlich vereinbart, nur auf Güter normalen Umfangs, normalen Gewichts und normaler Beschaffenheit; sie setzen normale, unveränderte Beförderungsverhältnisse, ungehinderte Verbindungswege, Möglichkeit unmittelbarer sofortiger Weitersendung sowie Weitergeltung der bisherigen Frachten, Valutaverhältnisse und Tarife, welche der Vereinbarung zu Grunde lagen, voraus. Die üblichen Sondergebühren und Sonderauslagen, gelangen außerdem zur Erhebung, vorausgesetzt, daß der Spediteur den Auftraggeber darauf hingewiesen hat; dabei genügt ein genereller Hinweis, wie etwa „zuzüglich der üblichen Nebenspesen“.

Auch diese Neufassung dürfte im Interesse sowohl der beteiligten Wirtschaftskreise wie auch der Spediteure liegen.

In dem § 29 wird der Umrechnungskurs bei Zahlung in fremder Währung neu geregelt, wodurch auch voraussichtlich Streitigkeiten zwischen den Parteien, wie sie bisher nicht selten waren, künftig vermieden werden. Nach den Bestimmungen des bisherigen § 31 hatte die Umrechnung fremder Währung in deutsche und umgekehrt nach Wahl des Spediteurs entweder zu dem Kurs am Tage der Vorlage oder zu dem Kurs am Tage der Fälligkeit oder am Tage der Zahlung zu erfolgen. In dem neuen § 29 ist festgesetzt, daß die Umrechnung zum Briefkurs der vorliegenden letzten Berliner Börsennotiz am Tage der Auftragserteilung zu erfolgen hat.

In dem neuen § 30 ist des weiteren festgelegt, daß der Zahlungsverzug bei Begleichung der Rechnung des Spediteurs, der auf Grund der bisherigen Bedingungen schon nach 3 Tagen eintritt, erst nach Ablauf von 5 Tagen nach Fälligkeit eintritt, sofern er nicht nach dem Gesetz schon vorher eingetreten ist.

In der Frage der Verpflichtung des Spediteurs zur Transportversicherung besagte der § 36b der bisherigen Bedingungen, daß der Spediteur bei bloßer Wertangabe — mangels ausdrücklichen Versicherungsbetrages — zwar berechtigt, aber nicht verpflichtet war, diese Angabe als Versicherungsauftrag anzusehen. Der neue § 38 bestimmt demgegenüber, daß der Spediteur hierzu nicht berechtigt ist. Es bedarf also künftig stets eines ausdrücklichen schriftlichen Auftrages, wenn der Auftraggeber die Transportversicherung wünscht.

In der Frage des Pfandrechts der Spediteure waren die ursprünglichen Geschäftsbedingungen durch einen Zusatz vom 26. November 1926 im deutschen Reiche bereits dahin gemildert worden, daß das Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht des Spediteurs, soweit es nach den Allgemeinen Geschäftsbedingungen über das

gesetzliche Maß hinaus gehen würde, bei Aufträgen eines Spediteurs an einen anderen Spediteur nur solche Güter und Werte ergreift, die dem auftraggebenden Spediteur gehören oder die der beauftragte Spediteur für das Eigentum des auftraggebenden Spediteurs hält oder halten darf (z. B. Möbelwagen, Decken und dergl.). Die neuen Bedingungen haben diese Ergänzung in § 52b ausdrücklich festgehalten.

Wenn die im vorstehenden behandelten wichtigsten Abweichungen der neuen „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ von den bisherigen Geschäftsbedingungen auch den wesentlichsten Einsprüchen der Auftraggeber gerecht zu werden und den Geschäftsverkehr zwischen Spediteuren und ihren Auftraggebern in einer beide Teile befriedigenden Form zu regeln versuchen, so vermögen sie trotzdem — besonders nach den vorgetragenen rechtlichen Bedenken — nicht den Anspruch auf Vollkommenheit zu erheben. Die Schwierigkeit der Materie und der Widerstreit der Interessen haben deshalb — wie bereits eingangs dargelegt — dazu geführt, daß die neuen „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ zu-

nächst für ein Jahr probeweise eingeführt worden sind. Immerhin bedeuten sie auf dem Wege zur Vereinheitlichung des Speditionsrechts und damit zur Erhöhung der Rechtssicherheit im Verkehrsleben einen bedeutenden Schritt und es wäre deshalb zu wünschen, daß auch im Freistaat Danzig die heute noch gültigen „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ durch neue, den seit dem 10. August 1927 im Reiche gültigen Spediteurbedingungen entsprechende „Danziger Spediteurbedingungen“ abgelöst werden. Wenn für einzelne Branchen bzw. für einzelne Spediteurzweige angesichts der besonders gelagerten Danziger Verhältnisse abweichende Bestimmungen bzw. Zusätze erforderlich sein sollten, so würden sie zweckmäßigerweise als Anhang den reichsdeutschen Bestimmungen hinzuzufügen sein. Die voraussichtlich auch in Danzig vorhandenen Bedenken der Bankkreise werden — genau wie im Reiche — zweckmäßigerweise bis zu der im nächsten Frühjahr vorgesehenen Nachprüfung der reichsdeutschen Bedingungen zurückzustellen sein.

ERK.

Das Obergericht zur Frage der Tariffähigkeit.

Von Obergerichtsrat Dr. Rumpf.

Zwecks Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten ist durch die Verordnung vom 23. 12. 1918 ein Schlichtungsverfahren eingeführt worden, für das ein aus einem unparteiischen Vorsitzenden und je zwei ständigen und je einem nichtständigen Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammengesetzter Schlichtungsausschuß zuständig ist. Seine Tätigkeit beschränkt sich auf die Vermittlung eines Ausgleiches und, falls ein solcher nicht gelingt, auf die Abgabe eines Schiedsspruches. Dieser Spruch hat die Bedeutung eines autoritativen Vorschlages an die Parteien, der von ihnen angenommen oder abgelehnt werden kann. Im Falle der Ablehnung kann der Schiedsspruch gemäß § 28 der Verordnung vom 12. 2. 1920 (RGBl. S. 218) vom Demobilisierungskommissar für verbindlich erklärt werden, wodurch sein Inhalt für die Parteien Vertragsrecht wird.

Es ist anerkanntes Recht, daß auf solche Weise auch Tarifverträge zur Einführung oder Abänderung gelangen können. Die Rechtsform des Tarifvertrages ist neueren Ursprungs. In ihr hauptsächlich vollzieht sich die Entwicklung des modernen Arbeitsrechtes vom Einzelarbeitsvertrag zum kollektiven Vertrag. Träger des Kollektivvertrages sind auf Arbeitgeberseite entweder einzelne Arbeitgeber oder Arbeitgeberverbände, auf Arbeitnehmerseite immer Arbeitnehmerverbände. Gegenstand des Tarifvertrages ist die Festsetzung der Bedingungen der einzelnen Arbeitsverträge, beispielsweise die Höhe des Lohnes und die Kündigungsfristen. Die Wirkung des Tarifvertrages äußert sich außer in bestimmten obligatorischen Bindungen zwischen den Vertragschließenden selbst vor allen Dingen darin, daß die Bedingungen des Tarifvertrages automatisch für jeden einzelnen Arbeitsvertrag Geltung erlangen. Anderweite Vereinbarungen zu Ungunsten der Arbeitnehmer sind unzulässig. Würde z. B. statt des tariflichen Stundenlohnes von einem Gulden ein solcher von 80 Pfennigen festgesetzt, so hätte der einzelne Arbeitnehmer trotzdem einen klagbaren Rechtsanspruch auf den Tariflohn.

Zu großen Zweifeln hat nun die Frage der sogenannten Tariffähigkeit Anlaß gegeben. Sie bewegen sich insbesondere in der Richtung, ob Verbände, die zum freiwilligen Abschluß von Tarifverträgen an-

sich in der Satzung, durch förmlichen Beschluß oder in sonstiger Weise für tarifunfähig erklären und damit der Festsetzung eines Tarifvertrages durch Spruch des Schlichtungsausschusses und Verbindlichkeitserklärung des Demobilisierungskommissars entziehen können. Die bisher wohl als herrschend zu bezeichnende Lehre von der Möglichkeit gewollter Tarifunfähigkeit ist in letzter Zeit stark erschüttert worden. Es sollen hier die Gründe der einen und anderen Seite nicht angeführt werden. Es genügt dazu, auf die umfangreiche Literatur zu verweisen, wie sie u. a. in den Aufsätzen von Nipperdey in der „Neuen Zeitschrift für Arbeitsrecht“ 1926 S. 192 ff., von Hueck daselbst S. 641 ff. und von Jörges in „Das Schlichtungswesen“ 1926 S. 21 ff. angeführt ist. Das Reichsgericht hat sich über das Wesen der Tariffähigkeit in einem Urteil vom 9. 10. 1925 (Bd. 111 S. 354 ff.) ausgesprochen, ohne aber eine restlose Klärung der Streitfrage zu erreichen. Auf das Urteil berufen sich die Vertreter beider Ansichten.

Neuerdings hat das Danziger Obergericht Gelegenheit zur Stellungnahme gehabt. Zwischen Verbänden des Handels auf der einen und Verbänden der Arbeitnehmer auf der anderen Seite war es bereits 1924 zu Schlichtungsverhandlungen gekommen. In einem Schiedsspruch vom 19. 7. 1924 hatte der Schlichtungsausschuß die Tariffähigkeit der kaufmännischen Verbände bejaht und ihnen den Abschluß eines Tarifvertrages aufgegeben. Der Spruch war durch Entscheidung des Demobilisierungskommissars vom 26. 9. 1924 aufgehoben worden, weil die Tariffähigkeit der kaufmännischen Verbände nicht ausreichend dargetan sei. Im erneuerten Verfahren vor dem Schlichtungsausschuß erging darauf am 10. 12. 1924 der Schiedsspruch dahin, daß der Antrag der Arbeitnehmerverbände auf Abschluß eines Tarifvertrages mangels Tariffähigkeit der kaufmännischen Verbände abgelehnt wurde. 1926 kam es wiederum zu Schlichtungsverhandlungen. Durch Schiedsspruch vom 24. 7. 1926 wurde die Tariffähigkeit der kaufmännischen Verbände nunmehr vom Schlichtungsausschuß bejaht und ihnen der Abschluß eines bestimmt formulierten Tarifvertrages aufgegeben. Der Spruch wurde vom Demobilisierungskommissar vom 31. 8. 1926 für verbindlich erklärt.

Die Arbeitgeberverbände beschritten jetzt den Weg der Klage vor den ordentlichen Gerichten und beantragten, den Schiedsspruch für nichtig zu erklären. Gestützt wurde der Antrag auf ordnungswidrige Besetzung des Schlichtungsausschusses bei Fällung seines Spruches, ferner darauf, daß die Tariffähigkeit der Kläger durch den Spruch des Schlichtungsausschusses vom 10. 12. 1924 rechtskräftig verneint sei, drittens auf mangelnde Legitimation der Arbeitnehmerverbände zur Anrufung des Schlichtungsausschusses und schließlich wiederum auf die Tariffähigkeit der Kläger. Das Landgericht hat sämtliche Gründe für nicht stichhaltig erachtet und die Klage durch Urteil vom 25. 4. 1927 abgewiesen. Das Obergericht ist in seinem Urteile vom 25. Oktober 1927 (2 II U 354/27) zum gleichen Ergebnisse gelangt. Von seinen Gründen sind hauptsächlich diejenigen von allgemeinem Interesse, die sich mit den drei letzten Rügen befassen. Das Urteil lautet insoweit wörtlich wie folgt:

Die Kläger vertreten den Standpunkt, ein Schlichtungsverfahren habe überhaupt nicht eröffnet werden dürfen, weil bereits durch Schiedsspruch vom 10. 12. 1924 ihre Tariffähigkeit verneint worden sei und es sich in den neuen, durch den Schiedsspruch vom 23. 7. 1926 abgeschlossenen Verfahren wiederum nur um ihre Tariffähigkeit, also um die gleiche Streitsache, gehandelt habe. Dem gegenüber muß die Frage aufgeworfen werden, ob nicht als Streitsache des früheren Verfahrens lediglich die Festsetzung eines bestimmten Tarifvertrages anzusehen ist, die Frage der Tariffähigkeit der Kläger aber nur eine Vorfrage hierzu darstellt, deren Verneinung für das spätere Verfahren, dessen Streitgegenstand wiederum die Festsetzung eines Tarifvertrages bildete, belanglos ist. Eine Identität der Streitsache läge dann nur vor, wenn die im Jahre 1924 von den Beklagten gewünschte Festsetzung eines Tarifvertrages als identisch mit der im Jahre 1926 begehrten Festsetzung anzusehen wäre, eine Frage, die mit Rücksicht auf die inzwischen völlig veränderte Wirtschaftslage selbst dann zu verneinen wäre, wenn die einzelnen Bestimmungen der Tarifverträge miteinander übereinstimmten.

Einer entscheidenden Stellungnahme hierzu bedarf indessen es nicht. Eine Rechtskraft des Schiedsspruches in dem gleichen Sinne wie die eines Urteiles der ordentlichen Gerichte besteht nicht. Der Schiedsspruch ist ein reiner Verwaltungsakt und deshalb grundsätzlich jederzeit abänderbar. Wenn in § 12 Abs. 3 der 2. V. O. zur Ausführung der V. O. über das Schlichtungswesen vom 29. 12. 1923 (RGBl. 1924 Teil I S. 9) bestimmt ist, daß, wenn über eine Streitigkeit schon ein Schlichtungsverfahren stattgefunden hat, das weder zu einer Einigung noch zu einem bindenden Schiedsspruch geführt hat, ein neues Schlichtungsverfahren nur mit Zustimmung aller daran beteiligten Parteien oder nur dann eingeleitet werden soll, wenn es das öffentliche Interesse erfordert, so ist zunächst darauf hinzuweisen, daß diese Verordnung für Danzig nicht gilt. Wollte man aber auch ohne ausdrückliche Bestimmung den im § 12 Abs. 3 zum Ausdruck gebrachten Rechtsgedanken als geltendes Recht für Danzig ansehen, so handelt es sich doch immer nur, wie § 12 Abs. 3 ausdrücklich besagt, um eine Soll-Vorschrift. Sie enthält eine Anweisung an die Schlichtungsorgane bei Identität der Streitsache nur unter besonderen Voraussetzungen erneut einzugreifen. Die Verletzung dieser Soll-Vorschrift mag für den Demobilisationskommissar einen Anlaß bilden, von einer Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches gemäß § 28 der V. O. vom 12. 2. 1920 (RGBl. S. 213) Abstand zu nehmen; sie vermag aber nicht eine von den ordentlichen Gerichten zu beachtende Wichtigkeit

des für verbindlich erklärten Schiedsspruches zu begründen.

Das Schlichtungsverfahren, um das es sich hier handelt, ist durch den Antrag der Beklagten, wirtschaftlicher Vereinigungen von Arbeitnehmern, in Gang gesetzt worden. Die Kläger bestreiten deren selbständiges Antragsrecht, da es sich nicht, wie § 20 Abs. 1 der V. O. vom 23. 12. 1918 es fordere, um die Durchführung, sondern um die Neueinführung eines Tarifvertrages gehandelt habe. Ein selbständiges Antragsrecht ist aber auch für die Neueinführung von Tarifverträgen anzuerkennen. Das Reichsgericht hat das in Übereinstimmung mit dem überwiegenden Schrifttum in seinem Urteil vom 8. Juli 1924 (3 II 963/1923) angenommen und in eingehenden, durchaus überzeugenden Darlegungen begründet.

In letzter Linie bestreiten die Kläger ihre Tariffähigkeit, da sie auf dem Gebiete der Lohnpolitik niemals praktisch tätig, auch ausweislich ihrer Satzungen garnicht dazu fähig gewesen seien; übrigens habe zu einer solchen Betätigung auch kein Anlaß vorgelegen, da der Abschluß von Lohnvereinbarungen und dergl. lediglich Sache der ihnen übergeordneten Fachorganisationen, nämlich des Bundes der Fachverbände sei.

Für die Frage der Tariffähigkeit ist aber nicht auf den Willen der Beteiligten abzustellen, sondern auf objektive Merkmale. Wie der einzelne Arbeitgeber nicht nur dann tariffähig ist, wenn er sich für tariffähig erklärt, vielmehr kraft Gesetzes schon dann, wenn seine Eigenschaft als Arbeitgeber objektiv gegeben ist, so wird auch Arbeitgeberverbänden die Tariffähigkeit vom Gesetze nicht deshalb verweigert, weil sie dieser Fähigkeit teilhaftig werden wollen, sondern weil das Gesetz bestimmte Arbeitgeberverbände zur Durchführung seiner eigenen Ziele auf dem Gebiete der Tarifvertragspolitik für geeignet hält. Es ist deshalb der im Schrifttum immer mehr zum Durchbruch gelangten Meinung beizutreten, daß die Tariffähigkeit eine öffentlich rechtliche Eigenschaft ist, nämlich die rechtliche Fähigkeit, Träger tariflicher Rechte und Pflichten zu sein. Es handelt sich um eine besondere Art der Rechtsfähigkeit, die ebensowenig wie die allgemeine Rechtsfähigkeit einer Person der Verfügungsmacht dieser Person unterliegt, sondern unabhängig von ihrem Willen besteht oder nicht besteht. Es liegt gewiß im ausschließlichen und freien Ratsschlusse der einzelnen Arbeitgeber, ob sie sich überhaupt zu Verbänden zusammenschließen und auf welche Lebensgebiete sie ihre Tätigkeit erstrecken wollen. Ist ein Zusammenschluß aber erfolgt und sind weiteren noch zu behandelnde Voraussetzungen hinsichtlich ihrer Betätigung erfüllt, so knüpft daran das Gesetz die Folge der Tariffähigkeit, der sich zu entziehen nicht im Belieben der Vereinigungen steht. Sie bleiben tariffähig, auch wenn sie grundsätzlich oder zur Zeit tariffunwillig sind.

Daraus ergibt sich, daß, wie auch das Reichsgericht in Bd. III S. 354/356 annimmt, die Satzung allein die Frage der Tariffähigkeit nicht entscheiden kann. Handelt es sich, wie im vorliegenden Falle nicht zweifelhaft ist, um Arbeitgeberverbände, so ist außerdem lediglich ihre Betätigung auf dem Gebiete der Lohn- und Arbeitsbedingungen-Politik zu fordern, ein Handeln und Eingreifen auf diesem Gebiete (RG. a. a. O.). Für die Frage, ob eine solche Betätigung vorliegt, kann die Satzung wertvolle Anhaltspunkte bieten. Ihr Schweigen allein aber ist ebensowenig entscheidend, wie etwa eine ausdrückliche Satzungsbestimmung, Tarifverträge nicht abzuschließen zu wollen. Kassel (Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht 1926 S. 1 ff.) stellt der Tariffähigkeit die materielle und die formelle Tarifberechtigung gegenüber. Es ist aber Nipperdey

(a. a. O. S. 192/203) darin beizutreten, daß der Begriff der Tariffähigkeit den der materiellen Tariffähigkeit im Sinne Kaskel's umfaßt und daß ohne die letztere auch die erstere nicht besteht. Formelle Tariffähigkeit liegt dann vor, wenn ein tariffähiger Verband befugt ist, Tarifverträge abzuschließen. Dieser formellen Tariffähigkeit kommt aber für das Schlichtungsverfahren keine Bedeutung zu. Sie hat Bedeutung für die inneren Beziehungen des Verbandes zu seinen Mitgliedern, möglicherweise auch für die Frage, ob die Verbände freiwillig Tarifverträge abschließen können. Für die Frage aber, ob ein Verband geeignet ist, die Vorschläge des Schlichtungsausschusses zur Herstellung des Wirtschaftsfriedens entgegenzunehmen, kommt es auf die dem Verbands von seinen Mitgliedern freiwillig eingeräumten Befugnisse ebenso wenig an, wie etwa der Wunsch einer an sich parteifähigen Person beachtlich ist, sich einem zivilprozeßverfahren grundsätzlich oder für einen bestimmten Fall zu entziehen. Waren die Kläger imstande, mit dem Willen ihrer Mitglieder Tarifverträge überhaupt abzuschließen, so können Tarifverträge nunmehr auch gegen ihren Willen vom Schlichtungsausschusse festgesetzt und vom Demobilisierungskommissar für verbindlich erklärt werden. Diese Instanzen sind zwar nicht imstande, eine mangelnde Tariffähigkeit zu ersetzen. Sie sind aber sehr wohl imstande, beim Vorhandensein der Tariffähigkeit den mangelnden Willen, von dieser Fähigkeit auch Gebrauch zu machen, zu ersetzen. Das Wesen des Schlichtungsverfahrens mit seiner Spitze der Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches besteht gerade in der Ersetzung der Zustimmung der den Abschluß eines Vertrages weigernden Partei durch einen staatlichen Hoheitsakt (vgl. Ur. d. RG. vom 29. 10. 26 in Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht 1927 S. 115/117).

Die Frage, ob die Kläger sich auf dem Gebiete der Lohnpolitik tatsächlich betätigt haben, ist vom Schlichtungsausschusse sowohl wie vom Demobilisierungskommissar und vom Landgericht eingehend geprüft und mit Recht bejaht worden. Unstreitig haben Tarifverträge zwischen den Beklagten und dem Bund der Arbeitgeberverbände im Handelsgewerbe für Danzig und Umgegend, dem auch die Kläger angehören, bestanden. Die mit diesen Verträgen in Zusammenhang stehenden Verhandlungen haben sich nach der Darstellung des Bundes der Arbeitgeberverbände so abgespielt, daß alle Forderungen der Gewerkschaften, die diese an den Bund richteten, stets an die Einzelverbände zur Beratung und Stellungnahme weiter gegeben sind und daß in der darauf folgenden Bundesversammlung die einzelnen Vorsitzenden als Beauftragte ihrer Mitglieder deren Standpunkt vertreten, insbesondere auch den Auftrag ihrer Mitglieder zur Kündigung des letzten Manteltarifes

kundgetan haben. Bei dem Kläger zu 1) speziell haben die Verhandlungen über die Angestelltentariffragen stets in den Mitgliederversammlungen gemäß der Mitteilung durch den Bund stattgefunden; die Mitglieder sind um ihre Meinung bzw. Zustimmung befragt worden. Der Vorstand des Klägers zu 1) hat Vollmacht zum Abschluß eines Tarifvertrages für den Kläger als solchen nicht gehabt. Dagegen ist ihm die Vollmacht erteilt worden, namens des Klägers zu 1) dem Abschlusse eines Tarifvertrages durch den Spitzenverband zuzustimmen. Diese Vollmacht ist von Fall zu Fall erteilt worden. Die Kündigung des letzten Manteltarifes durch den Spitzenverband ist ausdrücklich beschlossen und gutgeheißen worden. Ähnlich haben nach der Darstellung des Bundes der Arbeitgeberverbände die Verhältnisse beim Kläger zu 2) gelegen.

Danach sind die Tarifverträge durch den Spitzenverband auf Veranlassung und in Vollmacht der Kläger geschlossen worden. Wer als der eigentliche Träger der Rechten und Pflichten aus diesen Verträgen anzusehen ist, ob die Kläger selbst oder der Spitzenverband, bedarf keiner Entscheidung. Finke: (Das Recht der Gewerkschaft auf tarifliche Regelung der Arbeitsbedingungen (S. 63/69) hält in Uebereinstimmung mit Dersch, Flatow, Joachim und dem Reichsarbeitsminister Spitzenverbände für tariffähig und sieht als die Vertragsparteien der durch die Spitzenverbände getätigten Verträge die einzelnen Verbände an, die den Spitzenverband zum Abschlusse bevollmächtigt haben. Will man entgegen dieser Meinung auch die Spitzenverbände für tariffähig halten, so ergeben doch die Beratungen und Verhandlungen im Schoße der Einzelverbände, die die Grundlage des Abschlusses durch den Spitzenverband bildeten, eine Betätigung der Kläger auf dem Gebiete der Lohn- und Arbeitsbedingungen-Politik, wie sie für die Tariffähigkeit der Kläger ausreicht. Aus der Tariffähigkeit des Spitzenverbandes würde sich keinesfalls die Tariffähigkeit der Kläger ergeben. Anstatt durch den Spitzenverband hätten auch sie selbst die Tarifverträge abschließen können. Der Abschluß in der einen oder anderen Form war lediglich Sache des Ermessens im Einzelfalle. Die Tariffähigkeit der Kläger wurde durch den Abschluß der Tarifverträge durch den Spitzenverband nicht berührt. Bei dieser Sachlage kann es dahingestellt bleiben, ob auch die Kläger selbst im Jahre 1919 einen Tarifvertrag mit den Beklagten geschlossen haben und ob auch gerade sie an dem Gehaltsabkommen vom 10. Dezember 1924 beteiligt waren, das nach den Feststellungen des Schlichtungsausschusses von dem größten und wichtigsten Teil der am Schlichtungsverfahren beteiligten Fachverbände abgeschlossen ist. Auch ohnedies war die Tariffähigkeit der Kläger zu bejahen“.

„Protos“-Staubsauger

230,00 G, bei Barzahlung ab 5% = 218,50 G
bequeme Teilzahlungen, unverbindliche Vorführungen

durch die

Vertriebsstelle für Protos-Erzeugnisse

Jopetgasse 65 "

Tel. 274 69



Die Wandlungen der polnischen Holzexport als Folge des Zollkrieges.

So optimistisch die Perspektiven des polnischen Holzhandels für die begonnene Saison 1927/28 im allgemeinen auch beurteilt werden, steht die bisher ungelöste Frage der unverhältnismäßig hohen Rundholzausfuhr nach Deutschland nicht nur im Brennpunkte der polnischen Exportpolitik, sondern aus den Erörterungen und Postulaten der an der Holzwirtschaft interessierten Wirtschaftskreise Polens kommt unzweideutig zum Ausdruck, daß der „Ausverkauf“, wie er in der letzten Berichtsperiode zwangsläufig Platz gegriffen hat, im neuen Wirtschaftsjahr unter allen Umständen vermieden werden soll. An dem Kernpunkt dieser Frage spalten sich indessen jene Forderungen, was sich naturgemäß aus der verschiedenartigen Lagerung der Interessensphären der Holzindustrie einerseits und des Handels andererseits ergibt. Grundsätzlich dreht es sich darum, ob und inwieweit die Rundholzausfuhr nach Deutschland zu sperren bzw. mit entsprechenden Ausfuhrzöllen zu belasten ist und wie man die Lücke in der Exportbilanz, die der Verlust des deutschen Marktes gegebenenfalls hervorrufen müßte und über deren allgemein ökonomische und handelspolitische Tragweite man sich nicht unklar ist, durch Erschließung aufnahmefähiger Absatzmärkte für Schnittmaterial wieder füllen könnte. Auf dem englischen Markte hat sich Polen namentlich unter dem begünstigenden Einfluß des englisch-russischen Konflikts eine hervorragende Position erobert; das hindert indessen nicht, daß der polnische Export qualitativ den Anforderungen Englands nicht zu entsprechen vermag. Darüber hinaus ist die Stellung Polens auf den außerdeutschen Märkten relativ unbedeutend und eine Steigerung ihres Importbedarfs dürfte auch künftighin kaum im Bereiche der Wahrscheinlichkeit liegen. Selbst wenn die englische Einfuhr in der neuen Saison weiter steigen sollte, was nach der bisherigen Nachfrage sehr wahrscheinlich ist, so steht Deutschland nach wie vor im Vordergrund polnischen Absatzinteresses, zumal aus der Belebung des deutschen Baumarktes auf einen Mehrbedarf in dieser Saison geschlossen wird. Es liegt daher nahe, daß Polen an einer baldmöglichen Verständigung mit Deutschland sehr viel liegt und sein Interesse scheint auch aus der Absicht der Regierung zu sprechen, die Frage der Holzexport nach Deutschland im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftsverhandlungen aufzuwerfen.

Der anhaltende Zollkrieg hat eine grundsätzliche Strukturverschiebung der holzwirtschaftlichen Exportbilanz Polens hervorgerufen und wie später noch gezeigt wird, hat er unbeschadet der absoluten Zunahme der Exportmenge eine beträchtliche Wertminderung der Holzexport zur Folge gehabt. Durch die ungleich günstigere zolltarifische Stellung des Rundholzes im Verhältnis zum Schnittmaterial in Verbindung mit der ohnehin gesteigerten Nachfrage des deutschen Holzmarktes hat die polnische Rundholzausfuhr nach

Deutschland gegen die Vorjahre den Höhepunkt erreicht, während Polen im deutschen Schnittholzmarkt den wichtigsten Faktor seiner Export verloren hat. Gewiß ist nicht zu leugnen, daß es den eifrigsten Bemühungen der polnischen Interessenskreise relativ rasch gelungen ist, sich teilweisen Ersatz für den deutschen Markt zu sichern, wofür ja die stark wachsende Schnittholzexport nach England spricht. Aber mit welcher riesigen Opfern nicht nur der Privat-, sondern auch der Volks- und Staatswirtschaft mußte diese Neuorientierung erkauft werden! Diese Tatsache pflegt man selbst in ernsthaften Fachkreisen Polens geflissentlich zu übergehen und die Neuorientierung als gegeben zu betrachten, wobei noch vergessen wird, daß die diesjährige Absatzkonjunktur dem Zusammenwirken einer Reihe glücklicher Faktoren zuzuschreiben ist, die an sich mit dem Zollkrieg in keinem Kausalverhältnis stehen. Zu denken wäre hierbei etwa an den englisch-russischen Konflikt, das Fehlen der russischen Konkurrenz auf dem Weltmarkte schlechthin und die währungspolitische Entwicklung Polens.

Lassen wir zunächst die amtliche polnische Exportstatistik sprechen, die ja schon in ausreichender Weise die oben angedeutete Struktur- und Wertverschiebung kennzeichnet. Besonders dankbar erscheint der Vergleich einer längeren Entwicklungsperiode, also seit etwa 1924, wo die polnische Holzwirtschaft angesichts der geordneten Währungsverhältnisse normalen Bahnen zugeführt werden sollte. So bezieht sich die polnische Holzexport für die erste Hälfte der Jahre 1924 bis 1927 auf folgende Ziffern:

	1924	1925	1926	1927
1. Rundholz, Menge in 1000 t . . .	103,8	261,2	481,7	896,7
Wert in Mill. Goldzl.	4,9	16,6	17,0	45,4
2. Papierholz, Menge in 1000 t . .	77,3	199,4	408,8	484,9
Wert in Mill. Goldzl.	2,0	7,6	9,5	14,2
3. Grubenholz, Menge in 1000 t . .	76,3	107,7	369,3	543,6
Wert in Mill. Goldzl.	2,1	3,8	7,6	13,7
4. Schnittholz, Menge in 1000 t . .	526,2	674,4	643,2	940,0
Wert in Mill. Goldzl.	32,5	60,5	41,2	76,2
5. Tel.-Stangen, Menge in 1000 t . .	—	23,5	40,9	28,5
Wert in Mill. Goldzl.	—	1,2	1,3	1,1
6. Schwellen, Mengen in 1000 t . .	84,3	184,9	204,2	100,2
Wert in Mill. Goldzl.	3,9	13,3	9,9	5,9

Diese Zusammenstellung umfaßt nur die wichtigsten Posten der polnischen Holzexport, die immerhin für die Beurteilung der Entwicklungstendenz von bestimmendem Einfluß sind. Wenn man nun die Ergebnisse des Jahres 1924 mit denen des laufenden Jahres in Beziehung bringt, dann ergibt sich, daß die Rundholzausfuhr im Jahre 1924 kaum ein Fünftel der Schnittholzmenge und etwa 11% der gesamten Exportmasse ausmachte, während es 1927 nur noch um 5% geringer ist als die exportierte Schnittholzmenge und an der gesamten Exportmasse mit 28% partizipiert. Die absolute Exportmenge zeigt bei Rundholz eine Steigerung um 770%, bei Schnittholz aber nur eine solche von

Seifen-Fabrik J. J. BERGER, A.-G.

Gegründet
1846

DANZIG, Hundegasse 58-59

Telephon
Sammel-Nummer 26 446

„Dreiring“ Haus-, Toiletteseifen und Seifenpulver

kaum 79%! Interessant sind zudem die Wertvergleiche der einzelnen Jahre; nimmt man die Menge und den Wert der polnischen Holzexporte im Jahre 1924 = 100, so stieg die Exportmenge auf 353, der Wert dagegen zeigt nur eine Aufwärtsbewegung auf 313, d. h. die Gesamtmenge der Ausfuhr stieg um 253%, ihr Wert aber nur um 213%, wobei zu berücksichtigen ist, daß die polnischen Holzpreise gerade im ersten Halbjahr 1927 ganz enorm anstiegen. Wurde nämlich im Vorjahre Flößereiholz mittlerer Art und Güte mit etwa 30 sh loco Bromberg gehandelt, so bewegt sich der gegenwärtige Preis um ca. 50 sh. In einzelnen Forstbezirken sind die staatlichen Auktionspreise gegen Dezember 1926 um 100% und mehr gesteigert worden und die namhaften Abschlüsse insbesondere deutscher Importeure lassen auf einen weiteren Preisanstieg schließen.

Eine noch ungünstigere Relation ergibt sich als primäre Auswirkung des Zollkrieges beim Vergleich des Jahres 1926 mit 1924, wo die Exportmenge sich um 153%, ihr Wert jedoch nur um 78% gehoben hat. Daraus folgt, daß die Rentabilität der polnischen Holzexporte insbesondere 1926 unter dem Drucke des Zollkrieges merklich abgenommen hat, denn während sich der Durchschnittswert einer Tonne Exportholzes im ersten Halbjahr 1924 auf 60,90 Goldzloty und 1925 sogar um 80,10 Goldzloty bewegte, sinkt er im darauffolgenden Jahr auf 43,30 Goldzloty und steigt 1927 wieder bis 54,40 Goldzloty, erreicht also kaum 68% des Wertes im Jahre 1925. Diese Ziffern bedürfen keiner näheren Interpretation, denn sie lassen die Opfer zu deutlich in Erscheinung treten, die der Zollkrieg für die polnische Holzwirtschaft mit sich brachte.

Dr. Ewald Kulschewski.

Mitteilungen der Handelskammer

Bekanntmachung.

Die Danziger Bank für Handel und Gewerbe, A.-G., Danzig hat den Antrag gestellt

G 1.800.000,— ihrer Stammaktien

eingeteilt in
15.000 Stk. zu je nom. G 100,— mit den Nummern 1—15.000

12.000 Stk. zu je nom. G 25,— mit den Nummern 1—12.000

zum Handel und zur amtlichen Notiz an der Danziger Börse zuzulassen.

Der Prospekt wird durch Aushang in der Börse interessierten zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

Danzig, den 12. November 1927.

Die Zulassungsstelle.

Gebühr für die Feststellung des Naturalgewichts von Getreide auf der 20 Lit.-Schale.

Die Gebühr einschließlich der Gebühr für den vereidigten Wäger beträgt für die Verwiegung von je 50 t 5,— Gulden, die Mindestgebühr in jedem Falle 6,— Gulden.

Aufhebung der polnischen Devisenvorschriften.

In Nr. 45 der Danziger Wirtschaftszeitung vom 11. November 1927 haben wir bereits eine Mitteilung darüber gebracht, daß die einschränkenden Bestimmungen bezüglich des Devisenverkehrs mit Wirkung ab Sonnabend, den 5. d. Mts., in Fortfall gekommen sind. Inzwischen liegt der Wortlaut der polnischen Verordnung vom 2. November 1927, veröffentlicht in Dz. Ust. Nr. 97 vom 5. November 1927 vor. Die Verordnung lautet in deutscher Uebersetzung:

„Verordnung des Finanzministers im Einvernehmen mit dem Justizminister betr. die Aufhebung der Beschränkungen des Verkehrs mit ausländischen Devisen und Valuten sowie des Geldverkehrs mit dem Auslande.“

Auf Grund des Gesetzes vom 2. März 1923 betr. Ermächtigung des Finanzministers zur Regelung des Geldverkehrs mit dem Auslande sowie des Verkehrs mit fremden Valuten (Dz. Ust. Nr. 25, Pos. 154) der Fassung der Verordnung des Präsidenten der

Republik vom 26. März 1927 (Dz. Ust. Nr. 31 Pos. 257) wird verordnet:

§ 1. Mit dem Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung verliert die Verordnung des Finanzministers im Einvernehmen mit dem Justizminister vom 15. 8. 1926 über die Regelung des Verkehrs mit ausländischen Devisen und Valuten sowie des Geldverkehrs mit dem Auslande (Dz. Ust. 86, Pos. 482), die durch die Verordnung des Finanzministers vom 24. Januar 1927 (Dz. Ust. 8, Pos. 67) abgeändert worden ist, ihre Rechtsverbindlichkeit.

§ 2. Die Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft (veröffentlicht am 5. November 1927).“

Wie aus der vorstehenden Verordnung zu ersehen ist, werden sämtliche Beschränkungen bezüglich des Verkehrs mit Devisen und Valuten aufgehoben. Es sind daher Ueberweisungen von Valuten und Devisen ins Ausland statthaft. Valutabescheinigungen, die auf Grund der Devisenordnung bei der Ausfuhr von Waren nach dem Auslande vorgelegt werden mußten, sind ebenfalls in Fortfall gekommen.

Eine Ausnahme bildet lediglich das Verbot der Ausfuhr von Gold, Goldmünzen und goldenen Stäben. Dieses Verbot ist in einer besonderen Verordnung erlassen worden, die durch die vorstehende Verordnung keineswegs berührt wird.

Im Verfolg der Aufhebung der Devisenbeschränkungen wird in der polnischen Presse eine Aufhebung der bisherigen Beschränkungen auf dem Gebiete des Paßwesens und auf dem Gebiete der Einfuhrreglementierung gefordert. In polnischen wirtschaftlichen Kreisen wird die weitere Beibehaltung der Paßbeschränkungen und der starren schematischen Einfuhrbeschränkungen in dem Augenblick für gegenstandslos gehalten, in dem die Devisenbeschränkungen restlos aufgehoben worden sind.

Einfuhranträge für Wein und Kognak.

Frankreich hatte bisher das Recht, bei einer Anzahl einfuhrverbotener Waren, z. B. Wein, Kognak, Kosmetika, Pasteten usw. selbst Einfuhrbewilligungen für das Danzig-polnische Zollgebiet auszustellen. Diese Ermächtigung ist mit dem 1. November d. Js. in Fortfall gekommen. Einfuhrbewilligungen für Waren, die in Polen abgesetzt werden sollen, sind künftig über die Handelskammer bei dem polnischen Handelsministerium zu beantragen.

Amtliche Notierungen an der Danziger Börse vom 7. bis 12. November 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
7. 11. 27	25,00 ¹ / ₂	—	57,56	57,70	57,60	57,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8. 11. 27	25,00 ³ / ₄	—	57,53	57,67	57,60	57,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9. 11. 27	25,01	—	57,55	57,69	57,60	57,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. 11. 27	25,01	—	57,53	57,67	57,59	57,73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. 11. 27	25,01	—	57,53	57,67	57,58	57,72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12. 11. 27	25,01 ¹ / ₂	—	57,53	57,67	57,58	57,72	—	—	—	—	—	—	—	—	98,87	99,13

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
7. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,497	122,803	122,447	122,753
8. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,367	122,673	122,297	122,603
9. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,207	122,513
11. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122,347	122,653
12. 11. 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	7. 11. 27	8. 11. 27	9. 11. 27	10. 11. 27	11. 11. 27	12. 11. 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.
7 0/0 Danziger Stadtanleihe 1925	—	—	93 B.	93 B.	93 B.	93 B.
5 0/0 Roggenrentenbriefe	—	—	—	—	—	—
8 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie I—IX	98 ³ / ₄ bz.	—	98 ³ / ₄ bz.	98,70 bz.	98 ¹ / ₄ bz.	98 ¹ / ₄ bz.
8 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie X—XIV	98 ³ / ₄ B.	98 ³ / ₄ B.	98 ¹ / ₄ G.	98 ¹ / ₄ bz. B.	98 ¹ / ₂ B.	98 bz.
7 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie XIX—XXII	95 ¹ / ₂ bz.	95 ¹ / ₂ bz.	95 ¹ / ₂ bz.	95 ¹ / ₂ bz.	95 ¹ / ₂ bz.	95 ¹ / ₂ bz.
6 0/0 Danziger Hypotheken-Pfandbriefe	98 bz.	96 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.	93 bz.
Bank-von-Danzig-Aktien	112 B.	110 ¹ / ₂ bz. G.	110 G.	110 G.	111 B.	111 B.
Danziger Privat-Actien-Bank-Aktien	95 bz.	94 ³ / ₄ B.	94 B.	94 B.	93 bz.	93 bz.
Danziger Hypothekenbank-Aktien	134 ¹ / ₂ bz. G.	134 ¹ / ₂ bz. G.	134 ¹ / ₂	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.	134 ¹ / ₂ G.

Preisnotierungen für Getreide an der Danziger Börse.

Vom 7. bis 12. November 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	Blaumohn	Gelbsenf	Peluschkon	Wicken	Ackerbohnen	Roggenkleie	Weizenkleie
7. 11. 27	128 Pfd. 13,37 ¹ / ₂ 124 Pfd. 12,50 120 Pfd. 11,62 ¹ / ₂	12.12 ¹ / ₂	11,75 bis 12,75	11,25 bis 11,75	10,50 bis 11,—	21,— bis 27,—	16,— bis 21,—	13,50 bis 17,—	schwächer 34,— bis 38,—	17,— bis 21,—	10,50 bis 11,50	10,50 bis 11,50	12,— bis 12,25	8,75 bis 9,—	grobe 9,25
8. 11. 27	nicht notiert														
9. 11. 27	nicht notiert														
10. 11. 27	nicht notiert														
11. 11. 27	nicht notiert														
12. 11. 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.

Warenangebote.

Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma	Nr.	Angebotene Waren	Sitz der Firma
2211	Pflaumen, Kirschen, trockene Weichselkirschen, Aepfel, Birnen, frische Weintrauben, Nüsse	Galatz	2265	Trüffeln, Gemüse und dergl.	Paris
2217	Weintrauben, Obst, Frühgemüse	Luxemburg	2266	Frische und gesalzene Sprotten	Ostende
2218	Gesalzene Zitronenschalen, Zitronensaft, Essenzen	Messina	2290	Holzkohlen	Stary Sacz
2219	Inkasso, Vertretung in Rechtsstreitigkeiten	Triest	2291	Roh-Zitronensaft	Messina
2220	Jacquardwebstühle, Kartonpapier Vulkanfibrekofter, Musterkofter Weberlitzten, Bindfaden usw.	New Basford	2292	Kapern in Essig	Aguilas
2233	Butter, Eier	Posen	2304	Wäsche	Falkenstein
2234	Südfrüchte, Gemüse u. sonstige Landesprodukte	Milano	2305	Kämme	Hamburg
2241	Möbel	Kalisch	2306	Fischmehl	Hamburg
2242	Aepfel, Gänse	Kobryn	2307	Auskünfte, Inkasso	Czortków
2263	Goldene und silberne Uhren	Berlin	2308	Photographische Artikel	Bromberg
2264	Wurstkonserven spez. „Mortadella di Bologna“	Bologna	2309	Amylazetat	Livorno
			2310	Mandeln, getr. Früchte, Saaten, Getreide	Bari
			2323	Thomasmehl	Saarbrücken
			2324	Apfelsinen	Valencia
			2325	Verzollungen, Inkasso, Spedition	New York
			2326	Patent-Anmeldungen	Santiago

Warennachfragen.

Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma	Nr.	Gesuchte Waren	Sitz der Firma
2235	Kartoffeln, Gemüse	Berlin	2280	Eichenholz	Paris
2236	Schmier- und Mineralöle	Memel	2281	Linsen und grüne Erbsen	Marseille
2237	Leder	Lemberg	2282	Lagerung, Verladung, Verfrachtung	Prag
2238	Zinkbleche	Krakau	2293	Wacholderbeeren	Berlin
2239	Ramppfähle in Fichte und Tanne	Amsterdam	2294	Speisefette	Przemysl
2240	Wellpappen	Kobryn	2295	Seegrass, Crin d'Afrique, Hede und andere Fasermaterialien	Nowym Saczu
2243	Schmalz, Superphosphat	Kobryn	2296	Strick- und Teppichwolle	Bromberg
2244	Amerik. Schmalz, Pflanzenöle	Radomsk	2297	Kolonialwaren, Südfrüchte	Tarnow
2245	Eisenwaren	Tarnow	2298	Weine	Sierck
2246	Gebr. Lastautoreifen	Czenstochau	2299	Fleischkonserven, Rohmaterialien für Fischkonserven	Redditch
2247	Anchovis	Stavanger			Bielitz
2248	Holz	Sveek	2311	Lumpen	
2249	Holzpfähle	Antwerpen	2312	Heringe, gesalzen, Lachs, Aale, Räucherfische	Ohladów
2250	Sperrholzplatten	Saloniki	2313	Salzheringe	Radzionkau
2267	Maschinen, Werkzeuge	Warschau	2314	Amerik. Schmalz und Speck	Krakau
2268	Englisches Riffelglas, hell	Königshütte	2315	Schulpaste	Przemysl
2269	Tee	Cluj-Koloszvar	2316	Aluminium-, Martinstahl- und Alpacca-Bestecke	Kolomea
2270	Roggenmehl	Tel-Aviv	2317	Parfüm, Kosmetika	Warschau
2274	Rundholz, Masten, Telegraphenstangen, Eisenbahnschwellen und Kistenrollen	Dresden	2318	Leinsaat, Grubenholz	Helsingfors
2275	Nähmaschinen	Rożyszcze	2319	Kartoffeln	Athen
2276	Papier	Warschau	2327	Weichholz	Villach
2277	Papier	Lodz	2328	Speiseöl	Krakau
2278	Leinengarn	Przemysl	2329	Eier	Malaga
2279	Kolonialwaren				
	Konserven, kandierte Früchte und ähnliches	Livorno			

Vertretungen.

Nr.	Vertretungen gesucht für	Sitz der Firma	Nr.	Vertretungen gesucht für	Sitz der Firma
2330	Galanteriewaren	Darmstadt	2332	Bordeauxweine	Bordeaux
2331	Kolonialwaren	Wien	2333	Weine	Piraeus

Danzig

Eisenbahntarif- und Verkehrsnachrichten.

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

Die Handelskammer Stettin tritt für die Einführung von Großraumgüterwagen ein.

Auf der zweiten diesjährigen Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Stettin hielt Direktor Dr. Behm einen Vortrag über „Die Bedeutung Stettins als Seehafen und seine Weiterentwicklung“. Hierbei führte er zur Frage der Einführung von Großraumgüterwagen folgendes aus:

„Vor kurzem ist der Gedanke der Einführung von Großraumgüterwagen zur Verbilligung der Erztransporte in die Debatte geworfen worden. Wir haben in unserem Kreise diese Frage eingehend beraten und müssen sagen, daß wir trotz mancher Bedenken, die sich wieder auf die Interessen der Binnenschifffahrt bezogen, dennoch nahezu einmütig zu der Ueberzeugung gekommen sind, daß der technische Fortschritt, der sich in den Großraumgüterwagen verkörpert, unmöglich in seiner Auswirkung gehemmt werden kann, daß wir vielmehr fordern müssen, daß, sobald die Verwendung von Großraumgüterwagen eisenbahnseitig technisch möglich ist, und sobald die Empfangswerke darauf eingerichtet sind, ihre Verwendung im Verkehr zwischen Stettin und dem oberschlesischen Gebiet unbedingt stattfinden muß. Es kann den Anschein haben, als wenn dabei die Interessen der Binnenschifffahrt, die wir stets seitens unserer Kammer als ein notwendiges Glied der Verkehrsorganisation betrachtet und in ihren Interessen zu schützen versucht haben, zurückgesetzt würde. Wir sind indes der Ueberzeugung, daß die Binnenschifffahrt nur dadurch ihre Stellung wahren kann, daß auch sie sich technisch rationalisiert, wozu der beschleunigte zweckentsprechende Ausbau ihrer Verkehrswege die Vorbedingung bildet.“

Erhöhung des Lagergeldes für Zollstückgüter auf dem Bahnhof Danzig Leege Tor.

Die hiesige polnische Staatsbahndirektion hat wegen Ueberfüllung des Güterbodens des Bahnhofs Danzig Leege Tor, sowie wegen unzulänglicher Abnahme der Zollgüter gemäß § 80 Abschnitt 8 der Eisenbahnverkehrsordnung das Lagergeld für Zollstückgüter auf Bahnhof Danzig Leege Tor vom 3. XI. 1927 ab bei Nichtabnahme innerhalb 8 Tagen auf das Fünffache erhöht und zwar vom Tage des Ablaufs der lagergeldfreien Zeit. Ein entsprechender Aushang ist auf der Güterabfertigung Danzig Leege Tor angebracht.

Ständige wöchentliche Marktberichte.

(Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.)

Handel in Getreide, Saaten, Hülsenfrüchten und Futtermitteln.

Auch in dieser Berichtswoche hat sich das Geschäft nicht belebt, doch rechnet man damit, daß mit eintretendem Frostwetter die Landwirte zum Dreschen kommen werden und dadurch größere Zufuhren an den Markt kommen.

Roggen. Das Angebot war klein, aber auch die Nachfrage war nur gering, so daß die Preise ziemlich unverändert blieben.

Weizen. Hierin waren die Umsätze sehr gering und Preise unverändert.

Gerste. Für gute Qualitäten fanden sich ab und zu Käufer, während geringe Qualitäten weiter vernachlässigt sind.

Hafer. Ohne Umsatz, da Angebot in guten Qualitäten fehlt und geringe Qualitäten kein Interesse fanden.

Viktoriaerbsen. Hierin fanden auch nur gute Qualitäten bei ermäßigten Preisen Absatz.

Grüne Erbsen flau.

Futtermittel unverändert.

Zucker, Melasse und Trockenschnitzel.

Der Zuckermarkt verkehrte seit Beginn der Berichtswoche in stetiger, teils fester Haltung. Der Grund hierfür dürfte in den internationalen Besprechungen in Paris zu suchen sein. Wie neuerdings verlautet, sollen die Aussichten für ein Zustandekommen einer Vereinbarung zwischen Europa und Kuba recht günstig sein. Die Newyorker Kurse konnten 5—7 cents und London 3—5¼ pence gewinnen.

Rohzucker. Es wurden einige tausend tons polnischen Rohzuckers nach Deutschland gehandelt. Die Preise und Bedingungen sind nicht bekannt.

Weißzucker. Trotz des anziehenden Marktes wurden nur verhältnismäßig geringe Umsätze erzielt. Danziger Zucker wurde mit sh 13/10½ per 50 kg brutto für netto inkl. Sack fob Danzig am Beginn der Berichtswoche verkauft. Später kamen einige kleine Verkäufe polnischen Weißzuckers mit sh 14/6 per cwt. netto inkl. Sack zustande. Augenblicklich haben sich Verkäufer sowohl von Danziger als auch von polnischer Seite vom Markt zurückgezogen.

Melasse. Es kamen ganz geringe Umsätze zustande zu Preisen von \$ 13,50 per Tonne für prompte Lieferung bis \$ 14,— per Tonne für Frühjahrslieferung frei polnisch-deutscher Grenze.

Trockenschnitzel. Das Geschäft war sehr klein; die Werte liegen etwa bei \$ 22,— per Tonne für prompte Lieferung und steigen bis \$ 24,50 per Tonne für Lieferung März nächsten Jahres.

Auch in dieser Woche blieb das Wetter im allgemeinen recht günstig, und die Verarbeitung auf den Fabriken geht glatt vonstatten.

Von polnischem Zucker neuer Ernte kamen bis zum 15. cr. nach Danzig 27585 tons Rohzucker und 17960 tons Weißzucker.

Benzit-Seife

mit dem T

eine epochemachende Erfindung, nämlich eine Haushaltseife mit Doppelwirkung, welche die wunderbare Eigenschaft hat, gleichzeitig schmutzlösend zu wirken.

Alleiniger Fabrikant für den Freistaat Danzig

E. G. Gamm, Danzig

Seifenfabrik Gegr. 1825



Häute und Felle.

Die Marktlage für Häute und Felle hat sich keineswegs zu Gunsten der Käufer geändert. Die Preise sind nach wie vor als außerordentlich fest zu bezeichnen, obwohl man im allgemeinen infolge der größeren Schlachtungen als auch der jetzigen geringen Qualität mit Abschlägen von 10% zu rechnen hat.

Die letzten deutschen Auktionen brachten teilweise für leichte Häute $\frac{2}{3}$ % billigere teilweise unveränderte Preise. Aus der Tendenz der deutschen Auktionen geht hervor, daß der Bedarf nach wie vor ein sehr starker ist. Falls in diesen Monaten die Preise nicht zurückgehen, ist wohl kaum in nächster Zeit mit größeren Abschlägen zu rechnen.

Die Westfabrikanten zeigen nach wie vor Interesse für leichte Häute und Kalbfelle. Ebenso ist Amerika für Kalbfelle im Markt.

Schwere Rindhäute gehen nach wie vor nach Polen, doch bemühen sich die polnischen Käufer, die Preise herunterzudrücken, da der Ledermarkt in Polen außerordentlich ungünstig tendiert. Der Absatz für fertige Ware in Polen ist vollkommen ins Stocken geraten, was hauptsächlich auf die allgemeine stets sich wiederholende Geldknappheit zurückzuführen ist.

Augenblicklich kann Polen eher als Lieferant, als als Abnehmer girieren.

In Roßhäuten befinden wir uns Augenblicklich am Eingang der Saison. Die Preise sind infolgedessen, wenn auch nicht schwächer, jedoch gedrückt. Der Absatz vollzieht sich nur langsam, da die Käufer mit allen Mitteln bemüht sind, billiger als früher anzukommen.

Im allgemeinen kann man den Häute- und Fellmarkt als zuversichtlich bezeichnen. Man muß annehmen, daß die Preise auch für die nächste Zeit weiter fest tendieren.

Der Wildhäutemarkt ist wenig verändert und preishaltend.

Danzig — Gdingen.

In Nr. 42 der D. W. Z. wiesen wir auf die Bestrebungen hin, den Danziger Handel durch Gdingen auszuschalten, wobei wir die im „Tygodnik Handlowy“ veröffentlichten Ausführungen wiedergaben. Dieselbe Zeitschrift, das Organ des Verbandes der polnischen Kaufleute in Warschau, veröffentlicht einen von ihrem Danziger Berichterstatter verfaßten Artikel über das Schwinden des Hanseatengeistes in Danzig, den wir der Danziger Kaufmannschaft nicht vorenthalten möchten. Ein Kommentar zu dem Artikel erübrigt sich. Vielleicht beantwortet der Berichterstatter der Zeitschrift aber nur die Fragen, wie er sich die Entfaltung eines Hanseatengeistes denkt, wenn man durch ein hochprotektionistisches System, durch strenge Einfuhrbeschränkungen, hohe Zölle und bis vor kurzem durch Devisenbeschränkungen nicht nur den Handel künstlich niederhält, sondern auch zum großen Teil jede Privatinitiative ausschaltet. Zum Handel mit Kolonialwaren z. B. gehört bei diesem System weder ein Hanseaten- noch ein Krämergeist, sondern lediglich ein möglichst hohes Einfuhrkontingent. Ist es aber Zufall, wenn zahlreiche polnische Firmen sogar mit dem Einfuhrkontingent nichts anzufangen wissen und ihre Einfuhrbewilligungen an Danziger Firmen zum hohen Preise verkaufen? Man könnte über das Thema Hanseatengeist — Krämergeist, wenn man Vergleiche anstellen wollte, noch viel sprechen; wir halten es jedoch für keine Gegensätze innerhalb der Danziger und der polnischen Kaufleute hervorgerufen, für unzumutbar. Betreffs des Baumwollhandels über Danzig verweisen wir auf den in Nr. 24 Jahrg. 1926 der D. W. Z. ver-

öffentlichten Artikel. Daß sich der Baumwollhandel, wie jeder Handelszweig über Danzig leiten läßt, wenn die notwendigen Vorbedingungen durch weitgehendste Tarifiermäßigungen geschaffen werden, ist niemals bestritten worden. Der Berichterstatter verwechselt einen Baumwolltransport mit einem Baumwollhandel. Daß ein Baumwollhandel in Danzig oder Gdingen sich durch eigene Kraft, selbst bei Erstellung von Ausnahmetarifen, erhält, bezweifeln wir nach wie vor. Was Hamburg, Rotterdam und Kopenhagen trotz Unterstützung eigener amerikanischer Ausfuhrfirmen nicht gelungen ist, wird auch Gdingen schwerlich gelingen.

Der im „Tygodnik Handlowy“ veröffentlichte Artikel lautet folgendermaßen:

Das Schwinden des Hanseatengeistes.

Wenn wir — auf Grund alter Danziger Chroniken — Danzigs Lage vor der Teilung Polens mit der augenblicklichen Situation vergleichen, dann fällt uns die Tatsache auf, daß der hanseatische Geist und vor allem der kaufmännische Geist völlig geschwunden ist. Damit läßt sich auch die von Widerständen begleitete Entwicklung Danzigs an sich erklären, obwohl der Warenverkehr unstreitig ständig zunimmt und die Nachbarhäfen Königsberg und insbesondere Stettin in hohem Maße drückt.

Es ist garnicht solange her, daß eine von den kompetenten Personen aus der Danziger Wirtschaftswelt, nämlich der Präsident der Handels- und Industriekammer, auf der internationalen Wirtschaftskonferenz in Stockholm erklärt hat, daß der polnische Warenverkehr sich zwar über Danzig abspiele, aber nicht mit Danzigs Vermittlung, weshalb die Danziger Kaufmannschaft hieraus keine allzu hohen Gewinne zieht.

Diese Anschauung hat im gegenwärtigen Zeitpunkt zwar nur eine teilweise Begründung, aber in nicht allzu ferner Zukunft wird es immer so sein.

Die Tatsache, daß polnische Kohle unmittelbar, und nicht mit Vermittlung Danzigs, nach dem Auslande versandt wird, wird leider verallgemeinert, und man vergißt, daß wir hier doch außerdem der größte Holzhafen in Europa sind. Es wird ferner vergessen, daß sich noch bis vor kurzem der gesamte Heringsimporthandel in Danzig konzentrierte, und daß über Danzig sehr große Partien von Kolonialwaren gingen.

Zwar hat sich die bisherige Sachlage grundsätzlich noch nicht verändert, doch liegt etwas nicht Greifbares in der Luft, das sich vorläufig noch nicht ganz bezeichnen läßt und das um Gdingen herum sich sammelt. Begonnen hat dort schon die Zusammenziehung von edlen Importwaren, die nicht viel Raum einnehmen und doch ziemlich wertvoll sind, und während man bis vor kurzem noch sämtliche Projekte für die Schaffung eines Hafens in Gdingen als Geste betrachtete, so hat heute bereits dort auf der ganzen Linie die Arbeit eingesetzt, und zwar mit einer Energie, die in Polen überhaupt unbekannt war.

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

Einer der wichtigsten Artikel, die über Gdingen geleitet werden sollen, ist Baumwolle. Vor nicht zu langer Zeit hatte man auf polnischer Seite den Plan erwogen, die Baumwolle über Danzig zu leiten, aber die zuständigen Danziger erklärten, daß das nur ein Phantasiegebilde wäre, das sich auf keinen Fall im Hinblick auf Bremens Tradition verwirklichen ließe, eine Tradition, die, wer weiß, noch aus der Patriarchenzeit herreicht und die der Unternehmungsgeist der Danziger Hanseaten nicht zu verletzen wagt.

Dieses Unfaßbare, von dem wir eben sprachen, das man die Danziger Konjunktur nennen könnte, erfolgte kurze Zeit nach der Bekanntgabe der Steuervergünstigungen auf einen längeren Zeitraum für Gdingen. Diese Vergünstigungen beginnen sich jetzt auf der ganzen Linie auszuwirken. Wir haben sogar schon die Absurdität, daß eine ganze Reihe von Danzig-deutschen Unternehmen sich nach Gdingen zu orientieren anfängt und dort schon ihre Vertretungen eröffnet hat oder in Verhandlungen steht, um sich einen Platz unter der polnischen Sonne zu sichern.

In Danzig macht sich eine Atmosphäre der wirtschaftlichen Depressionen breit, und wir müssen objektiv feststellen, daß von irgendwelchen Bestrebungen von polnischer Seite aus in der Richtung, einen Druck auf Danzig auszuüben, nicht die Rede ist.

Es erscheint merkwürdig, daß zu keiner Zeit wie gerade jetzt soviel im Kreis der Danziger Gesellschaft über die Festsetzung eines Wirtschaftsprogramms gesprochen wurde. Diese Tendenzen finden zwar ihre teilweise Begründung in den nahe bevorstehenden Wahlen zum Danziger Volkstag, jedoch ist dies noch nicht die hinlängliche Erklärung für diese, wenn wir so sagen, Wirtschaftspsychose. Danzig ist hinter der Schranke des Handels mit Polen solide stehen geblieben, und die nahen Perspektiven sind mit Rücksicht auf die Realisierung des Danziger Programms, das nunmehr ausgeführt werden soll, im Hinblick auf das Schwinden des Hanseatengeistes in Danzig und seinen Ersatz durch einen kleinlichen und boshaften Krämergeist, nicht glänzend.

Der polnische Hafen Gdingen.

Im Wirtschaftsdienst Heft 44/1927 ist unter dieser Ueberschrift folgender Bericht über den Ausbau Gdingens enthalten:

Die Urteile und Berichte über den polnischen Hafen Gdingen, denen man auch gelegentlich in der deutschen Presse begegnet, lauten je nach ihrer Herkunft recht verschieden. Während die einen von dem rüstigen Fortschreiten des Hafenbaus erzählen und den Abschluß der Bauarbeiten in nahe Aussicht

stellen, klagen die anderen über die Unfertigkeit aller Anlagen, über das Fehlen jeglicher Hilfsmittel zum Löschen und Laden und über den langen Aufenthalt der Schiffe. Bei dieser Verschiedenheit der Lesarten gewinnt ein Bericht Interesse, den neuerdings der Leiter der mit dem Ausbau des Hafens betrauten dänischen Tiefbaufirma Hojgaard & Schultz, Kopenhagen, der dänischen Presse über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten in Gdingen erstattet hat. Danach ist man seit drei Jahren mit der Anlage des Hafens beschäftigt. Fertiggestellt ist indessen bisher lediglich ein Lösch- und Ladekai von 400 m Länge. Weiter ist der Hauptteil eines Wellenbrechers ausgeführt, so daß die Schiffe einigermaßen sicher an Kai liegen können. Um alle Anlagen, die geplant sind, fertigzustellen, wird es voraussichtlich einer Arbeit von weiteren drei Jahren bedürfen. Es ist die Schaffung von Kais und Molen in einem Gesamtausmaß von 8 km beabsichtigt. Der Hafen wird dann eine Wasserfläche von ungefähr 180 ha besitzen. An diesen Handelshafen wird nördlich ein Bassin von der Ausdehnung 300 m mal 300 m grenzen, das der polnischen Kriegsmarine dienen soll. Auf der entgegengesetzten Seite des Handelshafens soll ein Hafen für Fischerfahrzeuge errichtet werden.

Bis Ende des Jahres hofft man einen weiteren Kai von 400 m Länge und 150 m Breite auf der südlichen Seite und einen Kai von 600 m Länge auf der westlichen Seite des Handelshafens fertigzustellen. Die Kais sollen mit modernen Kränen für Löschen und Laden ausgerüstet werden. Im nächsten Jahre wird auch ein großer Silospeicher und eine Reismühle auf dem westlichen Kai errichtet werden. Der südliche Kai, der namentlich dem Kohlenumschlag dient, ist erst zur Hälfte fertig.

Bisher belaufen sich die Kosten des Hafenbaus auf ungefähr 40 Mill. Goldfr., was an Schuppen, Kränen, Schienenwegen usw. sonst noch geplant ist, wird weitere Aufwendungen von mindestens 15 bis 20 Mill. Goldfr. erfordern. So weit die Angaben des dänischen Bauleiters. Obwohl, wie aus ihnen ersichtlich ist, Gdingen bis jetzt noch keineswegs die Bezeichnung eines Hafens verdient, beschäftigt sich die polnische Oeffentlichkeit bereits mit dem Plane, von dort aus regelmäßige Ueberseelinien unter polnischer Flagge ins Leben zu rufen. Eine mit Hilfe des Staates zu gründende Schifffahrtsgesellschaft soll einen regelmäßigen Dienst von Gdingen nach Antwerpen und eine weitere Linie nach Hull einrichten. Durch diese beiden Verbindungen glaubt man den Auswandererverkehr von Danzig nach dem polnischen Hafen hinüberziehen zu können. Auch ein regelmäßiger Dienst zwischen Gdingen und Schweden ist geplant.

Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege.

Vom 7. bis 12. November 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.
7. 11. 27	—	—	3	40	9	135	2	27	14	187	1	15	10	129
8. 11. 27	—	—	—	—	9	135	—	—	5	70	—	—	3	35
9. 11. 27	3	40	—	—	1	10	—	—	8	113	1	15	7	105
10. 11. 27	1	5	—	—	4	55	1	15	8	108	1	15	11	127
11. 11. 27	—	—	—	—	9	110	—	—	5	72	—	—	11	131
12. 11. 27	1	15	2	30	11	165	1	15	4	55	—	—	8	117
Gesamt	5	60	5	70	43	610	4	57	44	605	3	45	50	652

Der Danziger Arbeitsmarkt im Oktober.

Nach Eintritt der ungünstigen Witterung hat auch die Arbeitslosigkeit zugenommen. Wenn auch die Abschwächung verhältnismäßig spät eingetreten ist, so ist die Zahl der im Laufe des Monats Oktober neu von Erwerbslosigkeit betroffenen Personen doch immerhin erheblich. An der Zunahme der Arbeitslosenziffer waren sämtliche Kommunalbezirke des Freistaates beteiligt. Am größten war die Zunahme auf dem Lande und zwar in den Kreisen Gr. Werder und Danziger Niederung. Verhältnismäßig gering stieg die Erwerbslosenziffer im Wirtschaftsgebiet der Stadt Danzig. Waren im Monat September nur 8681 Personen im Gesamtgebiet der Freien Stadt Danzig arbeitslos gemeldet, so stieg ihre Zahl im Laufe des Oktober auf 9531. Ende Oktober waren bei den Arbeitsnachweisen in Zoppot 863, in Neuteich 6, in Tiegenhof 85, im Kreise Danziger Höhe 683, im Kreise Danziger Niederung 370 und im Kreise Gr. Werder 861 Erwerbslose gemeldet. Das Arbeitsamt der Stadt Danzig verzeichnete zu diesem Zeitpunkt 5130 Männer und 1533 Frauen, zusammen 6663 Arbeitssuchende. Während die Zahl der männlichen Arbeitssuchenden zugenommen hatte, war die Arbeitslosenziffer für weibliche Personen um ein geringes zurückgegangen. Innerhalb der Berufsgruppen gestaltete sich der Arbeitsmarkt auch in diesem Berichtsmonat uneinheitlich. Die Zahl der arbeitslosen gewerblichen Arbeiterinnen nahm ab, da die Nahrungs- und Genußmittelindustrie etwas lebhafter arbeitete. Auch im Bau- und Holzgewerbe war ein Rückgang der Erwerbslosenziffer durch Aufnahme größerer Bauvorhaben zu verzeichnen. Erfreulicherweise konnte auch eine Reihe von Erwerbsbeschränkten untergebracht werden, so daß auch ihre Zahl geringer als im Vormonat war. Nur wenig verändert hat sich die Lage unter den männlichen kaufmännischen Büroangestellten und unter den Facharbeitern aller Art. Bei letzteren machte sich eine geringe saisonmäßige Belegung des Bekleidungs-gewerbes bemerkbar. Dagegen nahm die Zahl der erwerbslosen Jugendlichen erheblich zu. Die vom Arbeitsamt der Stadt Danzig den Sommer über im Kreise Dt. Krone untergebrachten Jugendlichen kehrten nach Danzig zurück und fanden nicht sogleich wieder anderweite Beschäftigung. Auch bei den Hausangestellten war das Angebot von Arbeitskräften größer als die Nachfrage. Für Musiker bot sich verhältnismäßig wenig Beschäftigungsmöglichkeit. Leider nahm auch die Zahl der erwerbslosen Metall-facharbeiter wieder zu. Das gleiche gilt für weibliche kaufmännische und Büroangestellte, von denen hauptsächlich ältere Kräfte unter lang andauernder Erwerbs-

losigkeit zu leiden haben. Durch Schluß des Sommer-geschäfts belasteten Gastwirtsangestellte beiderlei Geschlechts in erhöhtem Maße den Arbeitsmarkt. In dem gleichen Maße wie die Erwerbslosigkeit zunahm, nahm die Vermittlungstätigkeit des Arbeitsamtes nicht ab. Es konnten im Laufe des Oktober 2229 Männer und 862 Frauen, zusammen 3091 Personen vermittelt werden. Trotz Einrichtung einer neuen Baustelle wurden Ende des Berichtsmonats nur 25 Personen mit Notstandsarbeiten beschäftigt. Die Tätigkeit von weiblichen Arbeitssuchenden in den beiden Nähstuben der Arbeiterwohlfahrt und des Hausfrauenbundes erreichte Mitte Oktober nach 9 wöchiger Dauer ihr Ende. Die beiden Nähstuben sind nunmehr mit 64 weiteren Arbeitslosen besetzt. Die Umbildung von Schlossern zu Niernern und zu Schweißern nahm ihren Fortgang. In Danzig wurden in der Zeit vom 1. 10. bis 28. 10. 27 = G 194 597,71 an Erwerbslosenunterstützung gezahlt.

Rohrpostsendungen.

Gewöhnliche Briefe und Postkarten aus dem Frei-staat Danzig nach Berlin und München können neuerdings am Bestimmungsort mit der Rohrpost befördert werden, sofern sie den Bedingungen für Rohrpost-sendungen entsprechen. Die Sendungen müssen in der Anschrift mit dem rot zu unterstreichenden Vermerk „In Berlin (München) durch Rohrpost, Rohrpostzuschlag vom Empfänger einzuziehen“ versehen sein. Außer der Gebühr für eine gewöhnliche Sendung gleicher Art hat der Absender die Eilzustellgebühr zu entrichten. Nähere Auskunft erteilen die Postanstalten.

Brieftelegramme im Verkehr mit Luxemburg.

Vom 15. November 1927 an werden auch im Ver-kehr mit Luxemburg Brieftelegramme zugelassen. Die Gebühr beträgt z. Zt. 13 P für das Wort, mindestens ist die Gebühr von 20 Wörtern zu entrichten. Hin-sichtlich der übrigen Bestimmungen erteilen die Telegrammannahmestellen nähere Auskunft.

Schiffsverkehr und Neubau der Grünen Brücke.

Während der Bauzeit der neuen Grünen Brücke können Schiffe die Brücke nur in der Zeit von 6 bis 7½ Uhr morgens, 12 bis 1 Uhr mittags und 4 bis 5½ Uhr nachmittags passieren.

Die Anmeldung hat wie bisher bei der Brücken-wache zu erfolgen.

Das schönste Weihnachtsgeschenk!!!

Pianos

von Mk. 350.— aufwärts, beste Marken, bis 30 Raten, evtl. ohne Anzahlung.
 Vertrauliche, entgegenkommende Behandlung, ohne Bürgen und Formalitäten.
 Lange Garantie. : : : : : Freie Lieferung zu jeder Bahnstation.
 Kaufen Sie nicht ohne unser Angebot. Nachweis von Käufern wird honoriert.

H. Küster, Berlin-Charlottenburg 1, Krummestraße Nr. 87

Monatliche Wirtschaftszahlen aus Danzig und Polen.

I. Gesamteigenhandel Danzigs.

Wareneingang:		
September 1926	September 1927	August 1927
62 126 To.	128 605 To.	139 335 To.
Wert: 32 382 301 G	Wert: 34 295 397 G	Wert: 40 677 938 G
Warenausgang:		
September 1926	September 1927	August 1927
577 121 To.	542 189 To.	597 352 To.
Wert: 38 907 873 G	Wert: 32 744 433 G	Wert: 32 786 777 G

II. Ein- und Ausfuhr Polens.

Wareneingang:		
September 1926	September 1927	August 1927
251 836 To.	346 157 To.	418 425 To.
Wert: 85 373 000 Goldzl.	Wert: 219 002 000 Goldzl.	Wert: 129 862 000 Goldzl.
Warenausgang:		
September 1926	September 1927	August 1927
2 494 001 To.	1 651 269 To.	1 891 640 To.
Wert: 114 712 000 Goldzl.	Wert: 205 195 000 Goldzl.	Wert: 120 600 000 Goldzl.

III. Seeschiffsverkehr im Danziger Hafen.

Eingang:		
September 1926	September 1927	August 1927
554 Schiffe	568 Schiffe	744 Schiffe
304 755 Netto-Rgt.	322 772 Netto-Rgt.	354 581 Netto-Rgt.

IV. Großhandels-(Gold)indexziffer:

1913/14 = 100		
September 1926	September 1927	August 1927
= 148,5	= 147,1	= 145,8

V. Erwerbslosenziffer im Freistaat:

September 1926	September 1927	August 1927
11 906	8 681	8 297

VI. Anträge auf Konkurseröffnung im Amtsgerichtsbezirk Danzig.

September 1926	September 1927	August 1927
5	2	1

VII. Zinssätze.

a) Bank von Danzig:			
September 1926	September 1927	August 1927	
Diskont 5 1/2 %	6 %	6 %	
Lombard 6 1/2 %	7 %	7 %	
b) Bank Polski:			
September 1926	September 1927	August 1927	
Diskont 10 %	8 %	8 %	
Lombard 12 %	9 1/2 %	9 1/2 %	

Deutsch-Polnisches Rechts- u. Informationsbüro im Verkehr mit Danzig und Polen

Tel. 238 61 **Danzig, Kohlenmarkt 6** Tel. 238 61

Rechtsangelegenheiten, Informationen, Klagen, fachmännische Beratung bei Eisenbahnunfällen, Körper- u. Sachschaden, Eisenbahnfrachten, Reklamationen, Beschwerden, Hypotheken- u. Aufwertungssachen mit Polen

Fr. Sarach,

Beamter a. D. b. General-Prokurat Kommiss. Rep. Pol.

VIII. Danziger Devisenkurse.

a) Scheck London:	1. 9. 26	1. 9. 27	1. 8. 27
	25,04	25,07 7/8	25,08
	15. 9. 26	15. 9. 27	15. 8. 27
	25,01 3/4	25,09 1/2	25,08 1/2
b) 100 Zloty loco	1. 9. 26	15. 9. 26	
Noten:	57,55 G. 57,70 B.	57,31 G. 57,45 B.	
	1. 9. 27	15. 9. 27	
	57,65 G. 57,80 B.	57,67 G. 57,81 B.	
	1. 8. 27	15. 8. 27	
	57,68 G. 57,82 B.	57,68 G. 57,82 B.	
c) Dollarnoten:	2. 9. 26	15. 6. 26	
	5,1385 G. 5,1515 B.	—	
	5. 9. 27	17. 9. 27	
	5,1422 G. 5,1553 B.	5,1435 G. 5,1565 B.	
	1. 8. 27	10. 8. 27	
	—	5,1410 G. 5,1540 B.	
d) Reichsmark-	1. 9. 26	16. 9. 26	
noten:	122,846 G. 123,154 B.	122,846 G. 123,154 B.	
	2. 9. 27	17. 9. 27	
	122,646 G. 122,954 B.	122,676 G. 122,984 B.	
	2. 8. 27	15. 8. 27	
	122,721 G. 123,029 B.	122,622 G. 122,928 B.	

Bekanntmachung.

Das wegen Neueinrichtung seit Juni d. J. gelöschte Leuchtfeuer auf der Ostmole in Neufähr (Fischerfeuer) ist wieder in Betrieb gesetzt. Das neue Feuer ist ein Blz. Grp. rot von 2 Blitzen je 1 1/2 Sek., Folge 2,5 Sek., Pause 6 Sek., Wiederkehr 10 Sek. Das Feuer ist ein Acetylen-Gasfeuer mit Linse Tragweite 3—4 sm. Das Feuer ist sichtbar über 180° von r. w., 94,5° über S. u. W. bis r. w. 274,5°.

Danzig, den 12. November 1927.

Der Ausschuß

für den Hafen und die Wasserwege von Danzig.

Bekanntmachung.

Solange die im Bau befindliche Notbrücke neben der Grünen Brücke nicht wieder abgebrochen ist, kann die Durchfahrt von Schiffen über 10 m Breite nicht gestattet werden. Bei schwierigen Eisverhältnissen, ungünstigen Witterungsumständen und aus besonderen schiffahrtstechnischen Gründen kann das Hafenannt auch Schiffen bis zu 10 m Breite die Durchfahrt untersagen.

Danzig, den 9. November 1927.

Der Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig.

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

Eingang von Ausfuhrsgütern auf dem Bahnwege.

Berichtswoche vom 7. November bis 13. November 1927.

Bezeichnung des Gutes	D a n z i g																Summa	
	Leegæ Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser				Weichselbahn-hof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm			
	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.
Kohlen	49	1105	203	3060	1404	27180	216	4258	1100	21145	—	—	1773	35317	—	—	4745	92065
Holz	11	210	88	1520	5	75	23	345	4	86	264	5225	309	6310	616	13552	1420	27323
Getreide, Saaten	22	1289	—	—	—	—	7	105	5	75	—	—	—	—	—	—	34	1469
Zucker	—	—	—	—	—	—	166	2490	166	2584	—	—	91	1350	—	—	423	6424
Naphtha	1	2	12	180	—	—	—	—	6	120	—	—	32	480	—	—	51	782
Rüben-schnitzel	1	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	20
Melasse	—	—	21	367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	367
Kartoffel-mehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zement	2	30	6	90	—	—	—	—	93	1417	—	—	62	966	—	—	163	2503
Häute	4	33	9	84	—	—	3	43	—	—	—	—	—	—	—	—	16	160
Eier	1	7	—	—	1	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	18
Zink	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisen, Ma-schinen	5	60	44	720	9	270	—	—	7	104	—	—	—	—	—	—	65	1154
Übr.Güter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pferde	—	—	—	—	—	—	2	24 St.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	24 St.
Schweine	21	704 St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	704 St.
Rinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schafe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kälber	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Danzigs Gesamteigenhandel in der Zeit vom 1. bis 10. November 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 I. Dekade 1.—10. 11. 27 in dz.
1	Weizen	18 950
1	Roggen	810
1	Mais	2 400
2	Reis	900*
34	Schmalz	4 390
37,4 b	ges. Heringe	3 460
51	Fette	57 650
54	ges. Häute	4 210
62	Leinsaat	590
66	Steine	3 500
79	Kohlen	8 600
82	Harz und Kolophonium	12 250*
91	Schwefel	590
117	Öle	2 300
124	Gerbstoffextrakt	2 840
138	Eisenerz	2 200
140/41	Eisen und Stahl	68 110
142	Schrott pp.	2 010*
		3 200

Pos.	Warenbezeichnung	In der I. Dekade 1.—10. 11. 27 in dz.
1	Gerste	19 100
1	Hafer	500
1	Weizen	1 800
1	Hülsenfrüchte	4 230
4	Kartoffelmehl	470*
22,1	Rohzucker	3 430
22,2	Raffinade	34 830
33	Salz	7 100*
34	fr. Fleisch	4 160
39	Viehfutter	2 710
39	Kleie	350
39	Eier	5 400
39	Melasse	1 050*
40	Tiere	5 000
52	Paraffin	22
54	Häute	2 200
58	Holz	150
62	Klee	9 540
62	Raps	150
65	Zement	2 900
79	Kohlen (Seewärtiger Ausgang)	20 450*
80	Teer	2 240
85	Oele	190*
105	Soda	1 400
105	Glaubersalz	48 270
220	Zuckerrüben	1 194 890
223	Schwefelkiesabbrände	2 900
		2 430
		1 050
		100
		4 450*
		2 400*

Öle und Fette

Kolonialwaren — Chemikalien
Langgasse 67 **Sondexpoco** Tel. 23147

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Der Rollfix-Eilwagen

ein dreirädriger Motor-Lieferwagen ist das beste und billigste Schnellverkehrsmittel für Transporte von 200 und 500 kg Lasten. Ausführliche Angebote und Vorführung durch den Generalvertrieb:

Erich Wätzel, Industrie- u. Fahrzeugbedarf
Fernruf 222 11 **DANZIG** Eichenallee 2 a

Titelübersetzungen

aus dem Dziennik Ustaw Nr. 97 vom 5. November 1927.

Pos. 855 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 5. November 1927 betr. die Aenderung des Geldwesens.

Pos. 856 Verordnung des Präsidenten der Republik vom 5. November 1927 über die Bestätigung

der Abänderungen in dem Statut der Bank Polski.

Pos. 857 Verordnung des Finanzministers, des Ministers für Industrie und Handel sowie des Landwirtschaftsministers vom 29. Oktober 1927 betr. die Zollerleichterung für Kalkstickstoff.

Pos. 858 Verordnung des Finanzministers vom 2. November 1927 im Einvernehmen mit dem Justizminister betr. die Aufhebung der Beschränkungen des Verkehrs mit ausländischen Devisen und Valuten sowie des Geldverkehrs mit dem Auslande.

Bevorstehende Zollerhöhung für Quarzlampen.

Soweit wir informiert sind, wird beabsichtigt, den Zoll für Quarzlampen der Pos. 169/21 um 75% zu erhöhen. Der Zoll für Röntgenlampen soll nicht erhöht werden.

Polen

Vorkriegsmark gleich Reichsmark in Polen.

Die Industrie- und Handelszeitung teilt mit: Die englische Firma Schung & Co. aus Bradford erhob Klage gegen die Konkursmasse der polnischen Firma Rudzinski & Co. auf Verurteilung zu 10131 Reichsmark oder 24133 Zloty mit eventueller Kursdifferenz am Tage der Bezahlung. Die Forderung setzte sich zusammen aus einer Faktura auf 1946 Vorkriegsmark, einem Wechsel auf 4112 RM., 50 RM. Kosten sowie 3991 RM. Zinsen für die Dauer von 10 Jahren und 10 Monaten. Der Konkursverwalter beantragte Zuerkennung der Forderung der englischen Firma in Höhe von 10% im Sinne der in Polen geltenden Valorisierungsverordnung. Der Kläger hingegen verlangte die Umrechnung der deutschen Vorkriegsmark in heutige Reichsmark bzw. 100prozentige Aufwertung.

Die Handelsabteilung des Kreisgerichtes in Lodz erkannte die Faktursumme, die Kosten- und Wechselsumme, insgesamt also den Saldo per 9. Januar 1915 in Höhe von 6140 RM. an, verwarf hingegen die Zinsforderung als ungerechtfertigt. Das Appellationsgericht in Warschau entschied, daß die Verpflichtung der bankerotten Firma, eingegangen in fremder Währung und in dieser zahlbar, nicht der Aufwertungsverordnung vom 14. Mai 1924 unterliege, da der in Frage stehende Wechsel, als dessen Zahlungsort Berlin festgesetzt wurde, niemals in polnischer Mark zahlbar war. Der Umstand, daß das heutige Umlaufgeld in Deutschland nicht Mark, sondern Reichsmark sei, habe für die Sache selbst keine Bedeutung, da es keinem Zweifel unterliege, daß der theoretische Wert der Vorkriegsgoldmark und der gegenwärtigen Reichsmark gleich sei. Wenn Verpflichtungen in fremder Währung eingegangen werden, so tragen beide Parteien gegenseitig das

Risiko des Fallens oder Steigens der in Frage stehenden Valuta. Aus diesen Gründen bestätigte das Appellationsgericht in Warschau das Urteil der ersten Instanz.

Eine polnische Zelluloidwaren-Konzession in Rußland.

Ende September d. J. erfolgte die Eintragung der polnischen „Akt-Ges der Tschenstochower Fabrik von Zelluloid-Erzeugnissen“ in das russische Register ausländischer Unternehmungen. Die genannte Gesellschaft hat mit der Sowjetregierung am 20. August 1926 einen Konzessionsvertrag geschlossen, durch den sie auf 15 Jahre berechtigt ist, aus Zelluloid, Galalith und Kunsthorn Käbme, Knöpfe, Spielwaren, Zahnbürsten u. a. m. herzustellen und zu vertreiben. Zu diesem Zwecke ist dem Konzessionär die ehemalige Fabrik „Krasnaja Prjadilnja“ in Leningrad überlassen worden.

**Geschmackvolle
Innendekoration**

erfreut das Auge u. macht
eine Wohnung behaglich

Grosse Auswahl, sowie eigene
Anfertigung setzen uns in
die Lage, jedem Geschmack
Rechnung zu tragen und bei
billigen Preisen das Rich-
tige zu bieten.



AUG. MOMBER
G. M. B. H.
DOMINICKSWALL 9-10 GEGENÜBER

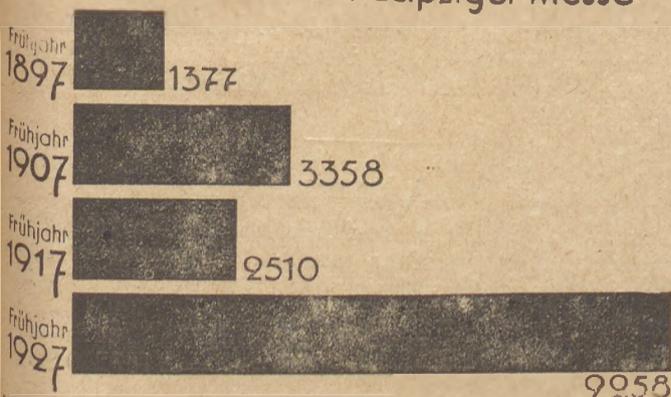
Bezugsquellen für sämtliche industriellen Erzeugnisse werden von der Geschäftsstelle kostenfrei nachgewiesen

Deutsches Reich — Übriges Ausland

Die internationale und universale Leipziger Messe.

Die Weltruf genießende Leipziger Messe ist in der modernen Form der Musterausstellung wohl eine der bedeutendsten Einrichtungen des internationalen Handelsverkehrs. Die heutige Leipziger Messe ist aus der alten Leipziger Warenmesse hervorgegangen. Zur Mustermesse hat sie sich in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts umgewandelt. Es findet also kein unmittelbarer Warenverkauf auf der Leipziger Messe statt, sondern die Bestellung von Waren erfolgt vielmehr nach den dort ausgestellten Mustern. An dieser Musterausstellung sind rund 10000 Aussteller-

Die Zahl der Aussteller auf der Leipziger Messe



betiligt, unter ihnen zahlreiche ausländische. Es handelt sich also bei der Leipziger Messe nicht nur um eine Ausstellung deutscher Fabrikate, sondern um eine internationale Musterausstellung. Auf der Leipziger Messe ist heute jede Ware vertreten, die überhaupt nach einem Muster verkauft werden kann. Daneben findet man auch Rohstoffe und Halbfabrikate. Die Anzahl der Muster und Neuheiten auf jeder Messe, die dem Besucher vorgeführt werden, geht hoch in die Hunderttausende, so daß die Leipziger Messe nicht nur ein internationaler, sondern auch ein universaler Markt ist.

Wie das Warenangebot, so ist auch die Einkäuferzahl auf der Leipziger Messe international zusammengesetzt. Unter den 155000 Einkäufern der Leipziger Frühjahrsmesse 1927 befanden sich 23130 ausländische Einkäufer, und zwar nicht nur solche aus den Deutschland benachbarten Staaten, sondern aus ganz Europa, Asien und überseeischen Ländern.

Die Leipziger Frühjahrsmesse 1928 findet vom 4. bis 10. März (Große Technische Messe und Baumesse) statt, die Leipziger Herbstmesse 1928 dauert vom 26. August bis 1. September.

Eine Internationale Liga selbständiger Handelsvertreter.

Am 30. Oktober 1927 fand in Amsterdam eine internationale Konferenz der Verbände der selbständigen Handelsvertreter für Industrie und Handel statt. Deutschland war durch den Centralverband Deutscher Handelsvertreter-Vereine (Sitz Berlin) vertreten. Die Konferenz hatte zur Gründung der „Internationalen Liga der selbständigen Handelsvertreter“ (Ligue internationale des Associations de Représentants de

Commerce Indépendants) mit dem Sitz in Amsterdam, an der alle zentralen Organisationen, die ausschließlich Handelsvertreter als selbständige Kaufleute umfassen, teilnehmen können.

Zum Präsidenten wurde Adler, Amsterdam (Niederländische Vereinigung van Handelsagenten) gewählt, zu Vizepräsidenten: Laurenze, Berlin (Verbandsvorsitzender des Centralverbandes Deutscher Handelsvertreter-Vereine), Reinganum, London (Manufacturers „Agents“ Association of Great Britain and Ireland), Iserief, Amsterdam (Niederländische Vereinigung van Handelsagenten). Sekretär ist Lezer, Amsterdam.

Erleichterungen des Aufenthalts von Ausländern in Estland.

Laut der neuen Verordnung darf sich nur jeder Ausländer so lange in Estland aufhalten, wie dies in seinem Visum vorgesehen ist. Nur falls der Ausländer länger in Estland bleiben will, als dies laut dem Visum möglich ist, muß er sich durch den zuständigen Präfekten oder Vizepräfekten eine Aufenthaltserlaubnis einholen.

Ausländer mit einem Transitvisum haben das Recht, sich 48 Stunden in Estland aufzuhalten. Falls gewichtige Gründe sie zwingen sollten, ihren Aufenthalt in Estland zu verlängern, hat der örtliche Präfekt, Vizepräfekt oder Kommissar das Recht, die Dauer des Transitvisums bis zu sieben Tagen zu prolongieren. Bis jetzt konnte dies nur die Polizeihauptverwaltung tun.

Mit einer Reihe von Staaten hat Estland Spezialabkommen abgeschlossen, auf Grund deren den Bürgern dieser Staaten wiederholte Visa zur Einfahrt nach Estland bewilligt werden. Der Besitzer eines derartigen Visums ist berechtigt, im Laufe eines Jahres mehrmals nach Estland zu reisen, wobei er sich dort jedesmal ohne besondere Erlaubnis bis zwei Monate aufhalten kann.

Größere Veränderungen sind auch in Sachen der Registrierungsordnung vorgenommen worden. Bis jetzt war jeder Ausländer, der sich länger als 48 Stunden in Estland aufhielt, verpflichtet, persönlich zur Registrierung in der Polizeipräfektur zu erscheinen, und sich außerdem ins Hausbuch eintragen zu lassen. Diese zweifache polizeiliche Registrierung ist nun abgeschafft. Laut der neuen Ordnung ist die Pflicht der Registrierung auf die Hotelbesitzer oder Inhaber von Privatwohnungen, bei denen der Ausländer abgestiegen ist, übertragen worden. Das obligatorische persönliche Erscheinen des Ausländers in der Präfektur fällt demnach fort. In der Stadt und in den Flecken muß die Registrierung des Ausländers durch die Hotel- oder Wohnungsbesitzer im Laufe von 24 Stunden beim örtlichen Polizeikommissar geschehen (in Flecken ohne Kommissariat in der Fleckenverwaltung), auf dem Lande im Laufe von 7 Tagen in den Gemeindeverwaltungen. Ausländer, die länger als 7 Tage in Estland bleiben, müssen hierbei ihre Photographie vorstellen.

Inhaber von Diplomatenpässen, sowie Besitzer von Amts- und Kurierpässen, die in exterritorialen Räumen absteigen, werden vom Außenministerium registriert und erhalten von dort die notwendige Aufenthaltserlaubnis.

In der neuen Verordnung sind auch Veränderungen in Sachen der Aufenthaltssteuer für Ausländer vorgesehen. Diejenigen Ausländer, die sich in Estland vor dem 1. Januar 1919 niedergelassen haben, müssen 10 Emk. pro Woche zahlen, die, welche vom 1. Januar 1919 bis zum 1. Januar 1925 nach Estland gekommen sind, 20 Emk. pro Woche, die noch später Eingereisten 50 Emk. pro Woche. Der Besteuerung unterliegen sämtliche Ausländer im Alter über 18 Jahre.

Diese Steuererhöhungen sind in Anbetracht dessen vorgenommen worden, daß im Auslande die entsprechenden Summen überall bedeutend höher sind, als in Estland. Von der Entrichtung der Aufenthaltssteuer sind Ausländer befreit, die am estländischen Freiheitskriege teilgenommen haben, sowie ihre Familienmitglieder und direkten Nachkommen, ferner Besitzer von Amts- und Kurierpässen, von der Regierung nach Estland berufene Sachverständige und ihre Familien, von den Behörden für zahlungsunfähig anerkannte Personen, ausländische Pressevertreter, Mitglieder der ausländischen Institutionen des Roten Kreuzes, sowie der aus-

ländischen wohltätigen Organisationen, die nach Estland abkommandiert sind, Sommergäste, die sich vom 1. Mai bis zum 15. September in amtlich anerkannten Villenorten aufhalten, und zum Schluß Mitglieder von Exkursionen.

Bei der Abreise aus Estland sind Ausländer, die dort über 2 Monate verbracht haben, verpflichtet, sich eine Ausreiseerlaubnis einzuholen. Diese wird von der entsprechenden Präfektur erteilt, in Städten, wo solche nicht vorhanden sind und auf dem Lande vom Polizeikommissar.

Die neue Verordnung tritt am 28. November 1927 in Kraft.

Rekord in der Ausfuhr Estlands.

Der Außenhandel ist für 9 Monate mit 456 Mill. Emk. aktiv.

Die Ausfuhr betrug im September d. J. 1123614900 Emk.

Die Einfuhr betrug im September d. J. 890608100 Emk.

Die Ausfuhr Estlands stieg im September d. J. auf 1123614900 Emk., was in der estländischen Ausfuhr dieses Jahres und überhaupt des Außenhandels ein Rekord bedeutet.

Die Einfuhr betrug im September d. J. 890610100 Emk., somit zeigt der Außenhandel Estlands im September d. J. eine Aktivität von 233 Mill. Emk.

Von Beginn dieses Jahres an bis Ende September sind aus Estland Waren ausgeführt für 7377,3 Mill. Emk., in derselben Zeitspanne sind jedoch Waren eingeführt für 6921,1 Mill. Emk. Somit ist der Außenhandel für 9 Monate dieses Jahres mit 456,2 Mill. Emk. aktiv.

Die bedeutendsten Ausfuhrprodukte im September d. J. waren: Butter für 377,9 Mill. Emk., Kartoffeln 1,1 Mill. Emk., Eier 37,3; Fleischwaren 35,3; Rohleder 9,2; Holzprodukte 21,1; Furnier und Stuhlböden 30,4; Flachs 17,8; Heede 0,5; Baumwollgarn und Zwirn 44,4; baumw. Gewebe 96,4; Segeltuch 10,6; Zement 18,2; Zündhölzer 5,2; Zeitungs- und Druckpapier 44,5 Mill. Emk. Zu beachten ist, daß die Bierausfuhr im September d. J. einen Rekord brachte. Auch wurde in bedeutenderem Umfange Papier, Zellulose, und überhaupt Papierwaren und zwar für 96 Mill. Emk. ausgeführt, wobei allein Zellulose allein für über 40 Mill. Emk. Auch die Ausfuhr von Telephonapparaten ist gestiegen, von welchen allein nach Litauen für über 7 Mill. Emk. ausgeführt sind.

Die bedeutendsten Einfuhrprodukte waren: Getreide 85,3; Mehl 12,4; Heringe 29; Zucker 75,6; Tabak 8,4; Baumwolle 52,8; baumw. Gewebe 35,9; wollene Gewebe 42,3; Eisen 21,9; Steinkohle und Koks 27,2; Naphtha 9; Düngemittel 1,6; Rohleder 11,5; Gummwaren 21,4 Mill. Emk. Die erhöhte Zuckereinfuhr ist anscheinend der Saison für Weinfabrikation zuzuschreiben.

Im September d. J. stellte sich die Ausfuhr nach den bedeutendsten Ländern wie folgt: 1. Deutsch-

land für 436,8 Mill. Emk., 2. England 296,2 Mill. Emk., 3. Lettland 69,5 Mill. Emk.; 4. Schweden 54,8 Mill. Emk. und 5. Finnland 51,5 Mill. Emk.

In der Einfuhr stehen nachstehende Länder an erster Stelle: 1. Deutschland 242,8 Mill. Emk.; 2. England 184,7; 3. Amerika 107; 4. Sowjetunion 52,7 und 5. Schweden 37,4 Mill. Emk.

Der Verkehr im Talliner (Revaler) Hafen im August und September 1927.

Im September d. J. sind eingelaufen 150 Schiffe mit 65611 N. To.

Im August d. J. sind eingelaufen 178 Schiffe mit 84216 N. To.

Von der genannten Zahl der Schiffe im September gehörten:

57 Schiffe Estland, 34 Deutschland, 7 England und 33 Finnland.

Im August d. J.: 64 Estland, 10 England, 49 Deutschland und 38 Schiffe Finnland.

Im Laufe von 9 Monaten d. J. betrug die Zahl der eingelaufenen Schiffe in den Hafen zu Tallinn (Reval) insgesamt 1015 mit einem Gesamttraumgehalt von 517796 N. To.

Eierausfuhr Estlands.

Laut den Daten der Ausfuhrkontrolle über durchgesehene und zur Ausfuhr tauglich befundene Eier stellte sich die Eierausfuhr im Oktober d. J. wie folgt:

Nach
England: 649440 St. Deutschland: 1463760 St. Finnland: 54000 St. = 2167200 St.

Mitteilungen aus der Geschäftswelt.

(Für diese Mitteilungen ist die Schriftleitung der D.W.Z. nicht verantwortlich.)

Der „Lachs“ in Danzig.

Zu den Sehenswürdigkeiten, welche jeder nach Danzig kommende Fremde aufsucht, gehört die älteste, anno 1598 gegründete Liqueurfabrik „Der Lachs“. Die Probierstuben, Breitgasse 52, von denen ein Raum bereits seit dem Jahre 1704 in Benutzung ist, weisen große Kunstschätze an Gemälden, Stichen, altem Kupfergerät usw. auf. Die gut erhaltenen Holländer Öfen sind heute noch im Gebrauch. Die Fabrikate der Firma werden unverändert nach den alten Rezepten hergestellt und haben im Laufe der Jahrhunderte Weltruf erlangt; namentlich das echte „Danziger Goldwasser“ und der „Kurfürstliche Magen“ aus dem „Lachs“ sind berühmt geworden.

Lachskonfekt, kleine Schokoladenfläschchen mit echten Lachsliqueuren gefüllt, werden von der Firma G. Mix, Langermarkt 4/5, hergestellt und von Fremden gern als Andenken an Danzig mitgenommen.

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. 26696

Holzmakler

Grandt & Schumann, Danzig

Krankenartikel

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

Optik

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

Spedition

Emil Berenz, Danzig
Danzig Königsberg Kowno

Verbandstoffe

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