

ab 15. V. 26

Aufheben!

—
 Alle Zusen-
 dungen ein-
 schließlich
 Anzeigen an
 die Kammer

Ostpommerische Wirtschaft

Im Auftrage der Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk
 Köslin zu Stolp herausgegeben von ihrem Syndikus Dr. Sievers, Stolp

Oktober 1926

Jahrgang 3
 Nummer 4
 —
 Nachdruck
 mit
 Quellen-
 angabe
 erwünscht

Stolper Bank Aktiengesellschaft

Stolp i. Pom.

Telephon 34 und 110
 Direktion 268

Stephanplatz 2
 Postcheckkonto Stettin 1519

Zweigniederlassungen:

Belgard a. Pers., Kolberg, Köslin, Lauenburg, Rügenwalde, Rummelsburg,
 Schlawe, Stolpmünde, Treptow a. Rega

Girokonten:

Preußische Zentralgenossenschaftskasse, Berlin
 Pommerische Landesgenossenschaftskasse, Stettin
 Preußische Staatsbank (Seehandlung), Berlin
 Reichs-Kredit-Gesellschaft A.-G., Berlin
 Direktion der Diskontogesellschaft, Berlin
 Reichsbankstelle Stolp

Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte

Stahlkammern

Industrie- und Handelskammer.

Nachruf.

Infolge eines Unfalls verschied am 10. d. Mts unser Mitglied

Herr Carl Duske in Neustettin.

Tiefbewegt gedenkt unsere Kammer, welcher er seit 1924 angehörte, des Verlustes, den sie erleidet. Kaufmännische Tüchtigkeit, verständnisvolle Mitarbeit und ein gewinnendes Wesen haben dem so plötzlich Entrissenen schnell die Wertschätzung unserer Körperschaft erworben und sichern ihm ein ehrendes Andenken.

Stolp i. Pom., den 11. Oktober 1926.

Der Präsident:
Gustav Manncke

Der Syndikus:
Dr. Sievers.

Bekanntmachung.

Wahlen zur Industrie- und Handelskammer.

Folgende Wahlen zur Kammer sind in diesem Jahre vorzunehmen:

im 1. Wahlbezirk

umfassend die Kreise Stolp Stadt, Stolp-Land, Lauenburg
Ergänzungswahlen sämtlicher Mitglieder dieses Bezirks
und zwar in der Wählerabteilung:

Einzelhandel für 3 Herren: Walter Laenen-Stolp, August Ruffmann-Stolp, Hugo Vigelahn-Lauenburg, Großhandel und Verschiedenes für 4 Herren: Arnold Koepke-Stolpmünde, Adolf Lewin-Stolp, Paul Reize-Stolp, Paul Schimmel-pfennig-Lauenburg; Industrie für 4 Herren: Gustav Denzler-Stolp, Max Eschenhagen-Stolp, Otto Nischke-Stolp, Charles Hein-Lauenburg.

im 2. Wahlbezirk

umfassend die Kreise Köslin Stadt und -Land, Schlawe,
Bublitz, Rummelsburg, Bütow
eine Ersatzwahl in der Wählerabteilung Industrie für
Herrn Georg H. A. Schmidtals-Rügenwalde;

im 3. Wahlbezirk

umfassend die Kreise Kolberg (Stadt), Kolberg-Körlin
(Land), Belgard, Schivelbein, Dramburg, Neustettin
drei Ersatzwahlen und zwar in der Wählerabteilung
Einzelhandel für Herrn Carl Duske-Neustettin, Großhandel
und Verschiedenes für Herrn Otto Fuhrmann-Polzin, In-
dustrie für Herrn Hans Wolff-Kolberg.

Die Listen der Wahlberechtigten für diese Wahlen lie-
gen werktätlich vom 22. bis einschließlich 28. Oktober d.
Js. öffentlich aus, und zwar für den

1. Wahlbezirk

umfassend die Kreise Stolp-Stadt, Stolp-Land, Lauenburg
in Stolp: Kanzlei der Kammer, 8-1 und 3-6 Uhr, am
23. Oktober 8-1 Uhr,
Lauenburg: Rathaus Zimmer Nr. 13, 8-1 Uhr und 3
bis 6 Uhr, am 23. Oktober nur von 8-1 Uhr,

2. Wahlbezirk

umfassend die Kreise Köslin-Stadt, Köslin-Land, Schlawe,
Bublitz, Rummelsburg, Bütow in den Rathäusern zu
Köslin: Zimmer Nr. 14, 8-1 und 3-6 Uhr, am 23. Ok-
tober 8-2 Uhr,

Schlawa: Zimmer Nr. 4, 8-1 Uhr,
Pollnow: Zimmer Nr. 5, 8-1 und 3-5 Uhr,
Rügenwalde: Zimmer Nr. 9, 9-12½ und 3-4 Uhr,
Zanow: Büro 1, 8-1 Uhr,
Bublitz: Zimmer Nr. 3, 8-1 und 3-6 Uhr, am 23. Ok-
tober 8-1 Uhr,
Rummelsburg: Zimmer Nr. 1, 9-12 Uhr,
Bütow: Zimmer Nr. 10, 8-1 und 3-6 Uhr,

3. Wahlbezirk

umfassend die Kreise Kolberg, Kolberg-Körlin, Belgard,
Schivelbein, Dramburg, Neustettin auf den Rathäusern zu
Kolberg: Zimmer Nr. 8, 9-1 und 3-5 Uhr,
Körlin: Magistratsbüro, 8-12 und 2-6½ Uhr, am 23.
Oktober 8-1 Uhr,

Belgard: Zimmer Nr. 10, 8-12 Uhr,

Polzin: Zimmer Nr. 4, 8-1 Uhr,

Schivelbein: Zimmer Nr. 9, 8-12 und 2-6 Uhr,

Dramburg: Polizeibüro, 8-1 und 3-6 Uhr,

Falkenburg: Zimmer des Stadtsekretariats, 8-12 und
3-6 Uhr,

Kalles: Zimmer Nr. 3, 8-12 und 2-6 Uhr,

Neustettin: Zimmer Nr. 17, Zentralbüro, 9-12 und 3 bis
5 Uhr,

Bärwalde: Zimmer Nr. 1, 8-1 und 3-6 Uhr, am 23.
Oktober 8-1 Uhr,

Ragebuhr: Zimmer Nr. 2, 9-12 Uhr,

Tempelburg: Zimmer Nr. 1, während der Dienststunden.

Einwendungen gegen die Listen, auch gegen die Zu-
weisungen in die einzelnen Wählerabteilungen (Einzel-
handel — Großhandel und Verschiedenes — Industrie) sind
innerhalb einer Woche nach beendeter Auslegung, zweck-
mäßig sogleich mit etwaigen Belegen versehen (Handels-
registerauszug, Nachweis der Veranlagung zur Gewerbe-
steuer usw.) bei der Kammer anzubringen.

Ebenda ist in der gleichen Frist von denjenigen Wäh-
lern, die mehrfach stimmberechtigt sind, die Erklärung ab-
zugeben, für welche Firma sie ihre Stimme abgeben
wollen.

Die Wahlordnung ist in der September-Nummer der
„Ostpommerschen Wirtschaft“ Jahrgang 1 veröffentlicht
worden.

Die Wählerlisten können nicht abgegeben werden, auch
nicht abgeschrieben.

Stolp, den 18. Oktober 1926.

**Die Industrie- und Handelskammer für den Regierungs-
bezirk Köslin zu Stolp i. Pom.**

Der Präsident:
Manncke.

Der Syndikus:
Dr. Sievers.

Vereidigung.

Die Kammer vereidigte am 13. September den Kauf-
mann Ewald Albrecht-Stolpmünde als Probenehmer für
Düngemittel, am 30. September den Kaufmann Paul Si-
mon-Stolp als Sachverständigen für Tabak und Tabak-
waren.

Ehrenurkunden

für langjährige treue Tätigkeit bei derselben Firma ver-
lieh die Kammer an Buchhalterin Anna Dobberstein bei
der Firma Franz Albrecht Inh. Paul Göttinger-Stolp —
Buchhalter Paul Tjecke bei der Firma Brauerei Feldschlöb-
chen Rudolf Koch-Lauenburg — Anlegerin Emilie Misch
bei der Firma B. Seelig & Co.-Stolp — Schmiedemeister
Gustav Denzke bei der Firma R. W. Heydemann-Stolp —
Privatsekretärin Emma Hannemann geb. Prause bei der
Papierfabrik Köslin Akt.-Ges.

Einzelhandel, Industrie- und Handelskammern und der Deutsche Industrie- und Handelstag.

Der Tagung, welche die Hauptgemeinschaft des deut-
schen Einzelhandels in Düsseldorf veranstaltet hat, widmete
das erste Präsidialmitglied des Deutschen Industrie- und

Handelstags, Reichsminister a. D. Dr. Hamm eine Begründung, aus der wir folgendes entnehmen:

Die Vertretung des Einzelhandels in den Handelskammern ist so alt wie diese selbst sind. Neben der Industrie, dem Großhandel, dem Bankwesen, dem Verkehrs- und Versicherungsgewerbe hat der Einzelhandel von Anfang an zu den von den Handelskammern vertretenen Berufszweigen gehört. Zwar sind zu den Handelskammern nur die in das Handelsregister eingetragenen Kaufleute wahlberechtigt; die Aufgabe der Interessenvertretung aber beschränkt sich für die Handelskammern nicht auf die Wahlberechtigten, sondern umfaßt den gesamten Beruf. So heißt es im § 1 des Preuß. Handelskammergesetzes, daß die Handelskammern die Bestimmung haben, die Gesamtinteressen der Handel- und Gewerbetreibenden ihres Bezirks wahrzunehmen. Im Zusammenhang mit dieser gesetzlichen Bestimmung steht es, wenn der Deutsche Industrie- und Handelstag vor kurzer Zeit darauf aufmerksam machte, wie bei Feststellung der auf Industrie, Großhandel und Einzelhandel entfallenden Handelskammersteuern darauf Rücksicht genommen werden möge, daß zwar die Betriebe der Industrie, des Großhandels, des Bankgewerbes usw. ausnahmslos in das Handelsregister eingetragen sind, daß dagegen beim Einzelhandel oft ein verhältnismäßig nur kleiner Teil der Betriebe eingetragen ist. Die Zahlen der Eintragungen geben daher kein lückenloses Bild von dem Umfang und der Bedeutung des Einzelhandels im Handelskammerbezirk. Daraus folgt, daß eintragungsfähige Betriebe möglichst zur Eintragung herangezogen, aber auch die nicht eintragungsfähigen Betriebe bei der Beurteilung der Bedeutung des Einzelhandels nicht außer acht gelassen werden sollen.

Man darf wohl feststellen, daß entsprechend der gesetzlichen Aufgabe der Handelskammern der Einzelhandel in ihnen auch zahlenmäßig eine zulängliche Vertretung findet. Der richtige Anteilssatz kann nicht etwa schematisch nach der Steuerleistung, noch weniger nach der Zahl der Betriebe und der dort Beschäftigten gefunden werden, sondern nur aus der Gesamtbeurteilung der Verhältnisse. In vielen Handelskammern ist das zahlenmäßige Verhältnis der Vertreter des Einzelhandels durch besondere Satzungsbestimmungen in der Art geregelt, daß für die Wahl der Handelskammermitglieder bestimmte Wahlgruppen zumeist für Industrie, Großhandel und Einzelhandel gebildet werden. Zum Wesen der Handelskammer gehört, daß ihre Mitglieder nicht auf die den eigenen Berufsstand unmittelbar berührenden Fragen in ihrer Tätigkeit beschränkt sind, sondern an allen Angelegenheiten der Handelskammer gleichen Anteil haben. Diese Tatsache wird in einer Zeit, in der der schwere Kampf ums Dasein die ausschließliche Vertretung der Einzelinteressen mehr in den Vordergrund zu rücken scheint als sonst, manchmal in ihrer Bedeutung mißkannt. In Wirklichkeit liegt hierin aber nicht nur eine den Handelskammern wesentliche, sondern auch eine für alle beteiligten Gewerbezweige wertvolle Wesenseigenschaft der Kammern. Denn gerade die gemeinsame Behandlung der die verschiedenen Berufszweige bewegenden wichtigen Fragen durch Vertreter aller der Handelskammer zugehörigen Berufe fördert die Erkenntnis der Schäden und der möglichen Wege zur Abhilfe und gibt der Vertretung der Notwendigkeiten des einzelnen Berufszweiges oft ein größeres Gewicht, als das eine Sonderbehandlung im Kreise des eigenen Berufsstandes könnte. Wie der Gesetzgeber alle an ihn herankommenden Gegenstände nur unter dem Gesichtspunkte des gemeinsamen Wohles, also eines verständigen Ausgleichs der Interessen der verschiedenen Berufszweige, zu würdigen hat, so hat in der beschränkten Spannweite der Berufszweige von Industrie und Handel die Handelskammer die Aufgabe, die an sie kommenden Wünsche und Anträge unter den Gesichtspunkten der Volkswirtschaft und des Gemeinwohls zu behandeln. Je mehr sie sich hiervon bei der Behandlung ihrer Aufgaben leiten läßt, desto

stärker wird ihr Einfluß sein. Zwar liegen in einer solchen Einstellung auf das allgemeine Wohl gewisse Hemmungen, aber auch in freien Verbänden läßt der weitblickende, kluge und verantwortliche Leiter ebenso aus Pflichtgefühl wie um des Erfolges willen, niemals bei der Vertretung der einzelnen Interessen die Gesamtinteressen außer acht. Nicht zuletzt aus diesem Grunde hat sich auch ein enges Verhältnis aufrichtiger Zusammenarbeit zwischen der Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels und dem Deutschen Industrie- und Handelstag herausgebildet.

Spiegelung und Zusammenfassung der Arbeit der Handelskammern erbringen für die einzelnen Länder und gegenüber den Landesregierungen die fast in allen Ländern bestehenden Landesvereinigungen, für die Gesamtheit des Reiches aber der seit 1861 bestehende Deutsche Industrie- und Handelstag. Seinem Vorstand, seinem Hauptausschuß gehören Vertreter des Einzelhandels als hervorragend tüchtige und geschätzte Mitarbeiter an. Ebenso arbeiten Vertreter des Einzelhandels mit im Sozialpolitischen Ausschuß, im Außenhandelsausschuß, im Steuer-Ausschuß, im Verkehrsausschuß, im Post-Ausschuß, im Fahrplan-Ausschuß, im Ausschuß für Geld-, Bank- und Kreditwesen, im Ausschuß für kaufmännisches und gewerbliches Bildungswesen, kurz, in allen Ausschüssen — eine selbstverständliche Folge des dem Deutschen Industrie- und Handelstag mit den Handelskammern gemeinsamen Wesens der ausgleichenden Vertretung aller Berufszweige von Handel und Industrie. Neben diesen Fachausschüssen entfaltet ein aus 90 Mitgliedern zusammengesetzter Einzelhandelsausschuß rege Tätigkeit. Vorsitzender des Einzelhandelsausschusses, von diesem gewählt und vom Hauptausschuß bestätigt, ist Herr van Norden, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer zu Köln, zugleich Vorsitzender des Rheinischen Einzelhandelsverbandes, wie denn im besonderen das Rheinland und besonders auch die Ausstellungs- und Versammlungsort Düsseldorf an diesem Ausschuß durch angesehene Vertreter beteiligt ist.*) Eine reiche Fülle von Fragen beschäftigt ihn, zum Teil altbekannte, zum Teil Kriegs- und Nachkriegswirtschaftsfragen, die erfreulicherweise allmählich verschwinden, aber von neuen Sorgen abgelöst werden. So befaßt sich der Ausschuß eingehend mit der Aenderung, dann der Abschaffung der behördlichen Preisregelung und der zumeist fälschlich sogenannten Wucher-Gesetzgebung, samt den damit zusammenhängenden Vorschriften über Preisaushang, Warenkennzeichnung usw., ferner besonders eingehend mit Mißständen im Ausverkaufswesen und bei Sonderverkaufsveranstaltungen, wie mit der Gesamtheit der Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs. Er sucht gegenüber unbilligem Wettbewerb und Mißständen im Wandergewerbe, im Kaiserhandel, im Bahnhofshandel die Erfordernisse des seßhaften Handels, die zugleich Erfordernisse einer nachhaltigen geordneten Bedürfnisbefriedigung für die Verbraucher sind, zu wahren. Er behandelte eine erhebliche Zahl von Fragen des Steuerrechts, des Zahlungs- und Kreditwesens, er beschäftigte sich mit Fragen des Genossenschaftswesens nach den verschiedenen Seiten hin, besonders des Konsumvereinswesens, nicht etwa, um seine Unterdrückung zu fordern, aber um die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Und so ist auch noch auf anderen Gebieten eine Fülle von Kleinarbeiten von rühmlichen Mitarbeitern geleistet worden. Die Persönlichkeit des Vorsitzenden des Einzelhandelsausschusses gab Gewähr für kräftige Vertretung der Erfordernisse des Einzelhandels, zugleich aber auch für eine verantwortungsbewußte Einstellung in die Gesamtheit der volkswirtschaftlichen Lage.

Wenn vor einiger Zeit in manchen Kreisen die Frage lebhaft besprochen wurde, ob die Vertretung des Einzelhandels nicht besser eigenen Einzelhandelskammern übertragen

*) Unsere Kammer ist durch ihr Mitglied Kaufmann August Ruffmann in Stolp vertreten.

werden solle, so darf diese Frage wohl im großen und ganzen als erledigt betrachtet werden. Denn immer deutlicher hat sich erwiesen, daß die Zusammenarbeit mit den Vertretern von Industrie und Großhandel doch Vorteile erheblicher Art bietet, namentlich im Sinne der gegenseitigen Aufzeigung der Lage und der Erfordernisse des eigenen Berufsstandes, der Förderung verständiger, wechselseitiger Berücksichtigung der Interessen und nicht zuletzt im Sinne der Herausbildung, Erziehung und Vertretung einer gemeinsamen Wirtschaftsauffassung. Andererseits hat sich auch gezeigt, daß für die Sonderfragen des Einzelhandels die Organisation der Handelskammern genügend freien Spielraum läßt, so daß da, wo nicht besondere Gründe und altes Verkommen, wie in den Hansestädten mit ihren hervorragenden geleiteten, besonderen Einzelhandelsvertretungen, für eine andere Organisation sprechen, wohl die bisherige Organisation zum besten des Einzelhandels beibehalten werden kann und soll. Dabei mag gewiß noch manches geschehen, um eine möglichst enge und rege Verbindung mit den verschiedenen Kreisen des Einzelhandels auch außerhalb des Sitzes der Kammer herzustellen, in allen das Gefühl lebendiger Vertretung in den Handelskammern wachzuhalten und die Ordnung in den eigenen Reihen aus freiem, verantwortungsbewußtem Kaufmannsgeiste heraus zu wahren und zu fördern. Und ebenso hat sich erwiesen, daß das Nebeneinander zwischen geselllicher Berufsvertretung und freiwilligen Berufsverbänden durchaus nicht zu Durcheinander und Gegeneinander führen muß, sondern daß es bei kluger, auf die Sache abgestellter Führung zu einem Verhältnis der Arbeitsgemeinschaft und Arbeitsteilung führen kann, das den Wirkungsgrad erhöht und überflüssige Doppelarbeit doch vermeidet. Möge der geselllichen Berufsvertretung wie der freien Berufsvereinigung es nie an den Männern fehlen, die, gewillt zu gemeinsamer Arbeit, jeder an seinem Platze den Einzelhandel klug führen und stützen, im höheren Dienste der gemeinsamen deutschen Volkswirtschaft.

Steuern und Zölle.

Gewerbsteuerzuschuß.

An Stelle des verstorbenen Mühlenbesizers Paul Albrecht-Flinkow wurde der Kaufmann Sally Schüler-Glowitz zum Mitgliede des für den Veranlagungsbezirk Stolp Land gebildeten Gewerbesteuerzuschusses ernannt. An Stelle des Kaufmanns Sally Schüler als Stellvertreter tritt Kaufmann Albert Barz in Rathsdammitz und an dessen Stelle Mühlenbesizer Max Albrecht in Flinkow.

Gewerbsteuernachzahlungen.

Das Gesetz über die Regelung der Gewerbesteuer für die Rechnungsjahre 1925 und 1926 vom 26. März 1926 bestimmt in § 4:

„Übersteigt auf Grund der Veranlagung der Steuerbetrag nach dem Ertrage 200 v. H. der nach den bisherigen geselllichen Bestimmungen und Verordnungen oder ministeriellen Richtlinien zu leistenden Vorauszahlungen, so wird der darüber hinausgehende Betrag auf Antrag niedergeschlagen.“

Das besagt: Die Nachzahlungen müssen auf den Betrag der Vorauszahlungen herabgesetzt werden, aber die Herabsetzung wird nur vorgenommen, wenn es der Steuerpflichtige beantragt. Angenommen, es hätte jemand 125 RM. auf die Gewerbesteuer nach dem Ertrage vorausbezahlt, so wären 200 v. H. hiervon 250 RM. Somit wären 250 RM. der Höchstbetrag der Gewerbesteuer nach dem Ertrage, der zu bezahlen ist. Geht die Veranlagung darüber hinaus, so muß sie auf 250 RM. herabgesetzt werden, sodaß die Nachzahlung, da bereits 125 RM. bezahlt sind, nur noch 125 RM. betragen darf.

Wechselsteuer.

Der Reichsminister der Finanzen hat sich in seinem Erlass vom 18. August 1926 — III Re 13 770 — damit einverstanden erklärt, daß in Zukunft in Deutschland eine Nachversteuerung der in Danzig, im Memelgebiet und im Saargebiet ordnungsmäßig versteuerten Wechsel nicht mehr stattfindet. Zur Vermeidung von Differenzen und im Interesse einer reibungslosen Abwicklung der geschäftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und den hier in Betracht kommenden Gebieten soll unter Zurückstellung aller rechtlichen Zweifel für die Frage, ob für einen Wechsel der Danziger (memelländische oder saarländische) oder der deutsche Wechselstempel zu entrichten ist, die Tatsache entscheiden, in welchem Gebiet und zu welchem Zeitpunkte die Steuerschuld zuerst entstanden ist.

Der Herr Minister weist im übrigen darauf hin, daß die im § 4 Abs. 1 zu a und b des Wechselsteuergesetzes vom 10. August 1923/3. Januar 1924 (R. G. Bl. 1923 I S. 778, 1924 I S. 22) vorgesehene Befreiung für Wechsel die auf das Danziger oder auf das Memelgebiet gezogen sind, Anwendung findet. Desgleichen gilt die Ermäßigung im § 8a des Wechselsteuergesetzes (zu vgl. R. G. Bl. 1925 Teil I S. 242) bei Wechseln, die vom Inland auf das Danziger oder auf das Memelgebiet gezogen und dort zahlbar sind, da Danzig und das Memelgebiet nicht zum Deutschen Reiche gehören. Die gleiche Regelung gilt für das Saargebiet, das zwar staatsrechtlich nach wie vor Inland ist, aber zur Zeit der Steuerhoheit des Reiches entzogen ist.

Anzeigepflicht.

In unserer Oktobernummer von 1924 haben wir auf Seite 100 ff. das Gesetz über die Industriebelastung erläutert und insbesondere auch darauf hingewiesen, daß nicht nur die Unternehmen der industriellen Betriebe, sondern auch des Handels, des Verkehrs-, Bank-, Versicherungs-, Gast-, Schank- und Beherbergungsgewerbes an der Aufbringung der Lasten beteiligt sind, soweit ihr zur Vermögenssteuer herangezogenes Betriebsvermögen über 20 000 RM. hinausgeht. Für alle diese Kreise ist es daher notwendig, dauernd im Auge zu behalten, daß § 2 der siebenten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes bestimmt:

Der Bank für deutsche Industrie-Obligationen (Berlin, Feilnerstr. 5a) haben unverzüglich anzuzeigen:

- der bisherige Unternehmer eines belasteten Betriebes den Wechsel in der Person des Unternehmers, wenn das Betriebsvermögen im ganzen oder zu einem Bruchteil auf einen anderen übergeht oder die zum Betriebsvermögen gehörigen Gegenstände zum Zwecke der Veräußerung des Unternehmens übertragen werden;
- der belastete Unternehmer die Einstellung des Betriebes; ferner jeden bis zur nächsten Umlegung erfolgten Wohnungswechsel, wenn sein Betrieb liquidiert, freiwillig aufgegeben oder aufgelöst wird, ohne daß das Betriebsvermögen als Ganzes oder die zu ihm gehörigen Gegenstände zum Zwecke der Veräußerung des Unternehmens auf einen Dritten übergehen;
- Unternehmer, die in der Zeit zwischen zwei Umlegungen der Belastung einen belastungspflichtigen Betrieb eröffnen oder das dem belasteten Betriebe gewidmete Vermögen durch Erweiterung ihres Kapitals vergrößern, die Eröffnung des Betriebes oder die Vergrößerung des Betriebsvermögens.

Verkehr.

Frachtermäßigungen für den Regierungsbezirk Köslin.

Seit Jahren ist unsere Kammer, wie ihre Veröffentlichungen in der Ostpommerschen Wirtschaft zeigen, um Berücksichtigung der schwierigen Lage ihres Bezirks bei der

Gestaltung der Frachten bemüht, und der jetzige Regierungspräsident bringt der so wichtigen Angelegenheit lebhaftes Interesse entgegen. Es ist mit Dank zu begrüßen, daß von ihm nach Vereinbarung mit der Kammer eine Besprechung über Frachtvergünstigungen für das östliche Pommern in einem engeren Kreis von Interessenten am 12. Oktober d. Jrs. veranstaltet wurde, die im Sitzungssaal der Kammer in Stolp stattfand und von einem Referat des Kammerpräsidenten Dr. Sievers ausging. Dieser wies zunächst darauf hin, daß die leitenden Gesichtspunkte die besondere Belastung des Regierungsbezirks durch die hohen Frachtsätze sind, ferner in Wechselwirkung die Abschmürung durch die neue Grenze und die Frachtbegünstigungen Ostpreußens. Aus dem Vortrag werden folgende Ausführungen für unsere Leser von besonderem Interesse sein.

Reichsbahn.

Was uns heute beschäftigt, sind in jeder Beziehung Kriegsfolgen. Nur die wichtigsten Punkte können hier berührt werden, um ein Urteil zu ermöglichen.

Ich erinnere zunächst an die Belastung der Reichsbahn mit dem Zwang, infolge des Kriegsausgangs große Mengen von Personal einzustellen. Man hat von einer Personalinflation nach dem Kriege gesprochen. Es geht hierbei nicht ohne Angaben von Zahlen ab. Das Personal der Bahnen, die ohne die abgetretenen Gebiete im Jahre 1913 nicht ganz 700 000 Mann betragen hat, war 1919 auf mehr als 1 100 000 Mann gestiegen und betrug 1925 immer noch über 750 000. Da die Löhne gestiegen sind, ist die Wirkung auf die Ausgaben gegeben. Damit hängt dann die Pensionslast zusammen, die auf sämtlichen deutschen Bahnen 1913 114 Millionen betrug, dagegen 1925 400 Millionen; auf 2,4 Köpfe des Personals kommt immer ein Pensionierter. Das sind politische Ausgaben, welche die Reichsbahn an Stelle des Reichs trägt. Wäre aber nicht abgebaut, so würden die Ausgaben für das überzählige Personal heute 1 Milliarde Mark jährlich mehr betragen. Zieht man die Mehrlast an Pensionen von 240 Millionen ab, so ergibt sich also eine jährliche Ersparnis von 760 Millionen Mark.

Die zweite politische Belastung folgt aus dem Versailleser Vertrag. Artikel 248 lautet:

„Unter Vorbehalt von Abänderungen, die seitens der Wiedergutmachungskommission bewilligt werden könnten, haften alle Vermögenswerte und Einnahmequellen Deutschlands und der deutschen Bundesstaaten an erster Stelle für die Bezahlung der Wiedergutmachung und aller anderen Verpflichtungen, die aus dem vorliegenden Vertrage oder aus Vereinbarungen herrühren, die zwischen Deutschland und den alliierten und assoziierten Mächten während des Waffenstillstandes und dessen Verlängerungen abgeschlossen wurden.“

Diese uferlosen Bestimmungen sind durch den Dawes-Plan bis auf weiteres abgegrenzt. Danach hatte die Reichsbahn für die Kriegsschädigung im Reparationsjahr 1925/26 550 Millionen Mk. Obligationszinsen und Tilgung zu zahlen, dazu an Verkehrssteuer 290 Millionen Mk., zusammen 840 Millionen Mk. Im darauf folgenden Jahre steigt die eigentliche Kriegsschädigung auf 660 Millionen Mark, zuzüglich 290 Millionen Mark Verkehrssteuer, zusammen 950 Millionen Mark, die an den Reparationsagenten fließen und von der Reichsbahn aufgebracht werden müssen. Die 1917 eingeführte Verkehrssteuer belastet jedes Gut mit 7 v. H. und die Personalfahrkarten mit 10 bis 16 v. H. Es liegt auf der Hand, daß man ungerechte Vorwürfe gegen die Tarife der Reichsbahn richtet, wenn man bei ihrem Vergleich mit der Friedenszeit diese 7%, ferner die 660 Millionen Obligations-Zinsen und die erhöhten Zahlungen an Gehältern und Pensionen außeracht läßt.

Denn die Reichsbahn ist genötigt, ihre Deckung fast ganz in den Einnahmen aus dem Güterverkehr und

dem Personenverkehr zu suchen. Der Güterverkehr bringt etwa 62 v. H. der Einnahmen, der Personenverkehr etwa 31 v. H. Geht man davon aus, daß aus dem Güterverkehr etwas über 3 Milliarden fließen, so könnten in der Theorie die Gütertarife bei Fortfall der Dawes-Zahlungen um etwa 27 v. H. ermäßigt werden.

Wie die Kriegsfolgen einmal sind, ist die erhebliche Steigerung der Frachtsätze unvermeidlich gewesen. Die Steigerung hat nun eine besondere Gestaltung dadurch gewonnen, daß unser Tariffsystem gegenüber der Friedenszeit von Grund auf geändert worden ist. Vor dem Kriege hatten wir Kilometertarife, jetzt Staffeltarife. Früher wurden die Frachten berechnet, indem der Frachtsatz mit der Anzahl der Kilometer multipliziert wurde. Seit 1920 haben wir Staffeltarife, bei denen der Kilometersatz mit der Entfernung so gestaffelt ist, daß er abnimmt. Es war ein Zugeständnis an die einzelnen Länder, die ihre Bahnen in die Reichsbahn einbrachten, damit sie einen Ersatz erhielten für ihre Tarifmaßnahmen, mit denen sie sich die weiter entfernten Produktionsgebiete näher heranzöhlten. Die Entfernungen unter 200 km sind stärker gestaffelt, die über 200 km schwächer. Die Folge ist, daß die nahen Entfernungen erheblich teurer sind, als im Frieden, während ganz weite Entfernungen, etwa 1000 km auf Friedenshöhe kommen. Von 1200 km an gehen alle Güter unter Friedenspreis. Aus der verwirrenden Fülle der Einzelheiten sei zur Veranschaulichung nur herausgehoben, daß für je 100 km die Fracht von 900 km ab nur noch etwa 10 v. H. der Fracht beträgt, welche für die ersten 100 km zu zahlen wären. Das Urteil über die Staffeltarife ist verschieden und hängt für den einzelnen Betrieb und für jede Gegend davon ab, ob sie größerer Interesse an den nahen oder an den weiten Entfernungen haben. Wer auf nahe Entfernungen verfrachtet, wie in der Hauptsache der Industriebezirk im Rheinland und Westfalen, bekämpft die Staffeltarife, Ostpreußen lobt sie, aber wieder mit Ausnahme der Hafenplätze, wie Königsberg, welche den Verkehr auf das Wasser leiten wollen, und das gleiche Bild hat eine Erhebung unserer Kammer in diesem Jahre für den Regierungsbezirk Köslin ergeben. Außer dieser vertikalen Staffeltung, wie der Fachausdruck lautet, gibt es nach wie vor die horizontale Staffeltung, d. h. die Güter sind nach ihrem Wert und ihrer Bedeutung in verschiedene Klassen mit verschiedenen Frachtsätzen eingestuft. Massengüter von geringem Wert oder besonderer Bedeutung werden billig gefahren, Güter von hohem Wert am teuersten. Aber diese Gütereinteilung sieht sehr viel anders aus als im Frieden und bedingt ebenfalls Verteuerungen.

Andererseits ist im Auge zu behalten, daß über 60 v. H. aller Verfrachtungen nach Ausnahmetarifen laufen, deren Zahl von der Reichsbahn ständig vermehrt ist und bereits über 200 hinausgeht. Den Wünschen auf Fracht-



Stabparkett

in

Eiche u. Buche



in diversen Stärken, verlegt und unverlegt,
liefert unter weitgehendster Garantie in
erstklassigster Ausführung

Parkettfabrik Germania

Paul Trzebiatowsky

Belgard a. d. Pers. in Pom. / Tel. Nr. 55

gegr. 1902. Jahresprodukt. 1911 ü. 100000 qm. Eigenes Anschluß-Gleis.

ermäßigung ist man durch diese Ausnahmetarife entgegengekommen und sie können in Bezirken mit nahen Entfernungen, also z. B. in unserem Bezirk nach unseren Häfen, ebenso wie in Ostpreußen nach Königsberg usw. als Hilfsmittel dienen.

Es ist im Ganzen ein recht buntes Bild und ein Vergleich mit den früheren Zeiten und mit dem Ausland ist außerordentlich schwierig. Das Ausland mit zerrütteter Währung, Frankreich und Belgien scheiden für einen Vergleich von vornherein aus, Länder mit guter Währung haben in vieler Beziehung andere Verhältnisse. Die Schweiz, Holland, Dänemark haben nur kurze Entfernungen. Auf 200 km Entfernung haben jedenfalls Artikel wie Mehl, Kalkdünger, Zucker, Kartoffeln in Deutschland niedrige Frachtsätze als in England, Schweden und in der Schweiz. Vergleicht man die deutschen Frachtsätze in der Friedenszeit mit den heutigen, so spielen die Verschiebungen des Geldwerts stark hinein. In unserer „Ostpommerschen Wirtschaft“ vom April 1924 haben wir diese anschaulich gemacht. Bei etwa 20 Artikeln, deren Preise und Frachten von 1913 und 1924 verglichen wurden, hat sich gezeigt, daß der Anteil der Fracht am Preise je nach den Entfernungen sehr verschieden war. Inzwischen sind jedoch die Preise und Frachten vielfach gesunken. Die Frachten sind seit Befestigung unserer Währung dreimal gesenkt worden, im Januar 1924 um 8 v. H., im März 1924 um 10 v. H. und im September 1924 nochmal um 10 v. H. So mannigfaltig das Bild im einzelnen sein mag, im ganzen haben wir eine erhebliche Verteuerung der Frachten vor uns, die noch durch andere Verteuerungen erhöht wird, so wenn jetzt für die Beförderung von Gütern in gedeckten Wagen ein Gewichtszuschlag von 5 v. H. des Gewichts der Sendung berechnet wird, was früher nicht der Fall war usw. Die Höhe der Verteuerung wird auf etwa 145% zu berechnen sein, in denen aber die Verkehrssteuer von 7% steckt, also bei 145% 10, außerdem die Kriegsentschädigung. Die Spanne, die also übrig bleibt, um der Reichsbahn eine Ermäßigung zu ermöglichen, ist recht gering.

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags hat im März 1925 in einer längeren Entscheidung gegen die Absicht der Reichsbahn Einspruch erhoben, die Frachten bestehen zu lassen und hat für nahe und mittlere Entfernungen ihre Herabsetzung um 20—15% gefordert, ferner die Beschleunigung der bereits eingeleiteten Nachprüfung der Gütereinteilung und des Tariffsystems, um wieder die Friedensverhältnisse annähernd zu erreichen usw. Was kann tatsächlich herauskommen? Damit eine Ermäßigung der Frachten fühlbar wäre, müßte sie im Durchschnitt doch mindestens 10 v. H. betragen. Das ergäbe bei einer Einnahme aus dem Güterverkehr von rund 3 Milliarden den Ausfall von 300 Millionen Mark. Unter den heutigen Verhältnissen scheint es sehr gewagt, anzunehmen, daß dieser Ausfall durch Steigerung des Verkehrs, welche die Frachtermäßigung zur Folge hätte, wieder ausgeglichen würde. Im Mai hat der damalige stellv. Generaldirektor Dorpmüller in einem Vortrag mitgeteilt, daß 7000 Lokomotiven und 140 000 Personenwagen untätig stehen müßten. Es kommt hinzu, daß etwa 80 v. H. aller Frachten auf den Nahverkehr entfallen, wenn man ihn mit 130 km abgrenzt. Der Nahverkehr gibt also für die Reichsbahn den Ausschlag und man hat berechnet, daß bei Fortfall des Staffeltarifs die Nahfrachten nur um 2 v. H. gesenkt werden könnten. So tun wir gut, an die im Gange befindlichen Tarifarbeiten nur bescheidene Erwartungen zu knüpfen. Es handelt sich dabei nach Dorpmüller um eine neue Gütereinteilung und um eine Ueberprüfung der Frachtsätze. Wie man hört, sind jetzt die internen Verhandlungen der Reichsbahndirektion erledigt und es beginnen die Verhandlungen mit dem Ausschuß der Verkehrs-Interessenten bei der Ständigen Tariffkommission.

Der Regierungsbezirk Köslin.

Was ist bei dieser allgemeinen Lage der Dinge im Frachtenwesen für den Regierungsbezirk Köslin zu tun? Sein Umfang erreicht bekanntlich fast den des ganzen Freistaates Sachsen und von der Pommerschen Bevölkerung beherbergt er mehr als ein Drittel, nämlich 681 000 Seelen. Im inneren Verkehr des Bezirks werden die Entfernungen durch Neustettin veranschaulicht, das von Kolberg 100 km, von Rügenwalde 110 km und von Stolpmünde 123 km entfernt ist. Die Entfernung Insterburg/Königsberg beträgt 91 km. Den Ausschlag geben die weitesten Entfernungen. Von Stolp aus haben wir nach Danzig 136 — Allenstein 295 — Königsberg 327 — Insterburg 418 — Goldap 454 — nach Westen bis Stettin 236 — Berlin 370 — Magdeburg 517 — Halle und Leipzig 545 — Dortmund 838 — Essen 372 — Köln 925 — Saarbrücken 1109 — nach Süden bis Breslau 555 — Oppeln 638. So ergibt sich eine ähnliche Beurteilung der Staffeltarife, wie in Ostpreußen. Unsere Hafensplätze Kolberg, Rügenwalde, Stolpmünde möchten, wie die ostpreußischen Häfen, den Nahverkehr verbilligt sehen, um das Frachtgut an sich heranzuziehen, und sind Gegner der Staffeltarife, weil sie auf die weiten Entfernungen das Frachtgut dem Wasserverkehr zu Gunsten des Landverkehrs entziehen. Auf Grund einer Umfrage, welche meine Kammer Anfang dieses Jahres veranstaltet hat, ist sie dazu gelangt, sich für die Beibehaltung der Staffeltarife auszusprechen, da im Versand wie im Bezug der Bezirk darauf angewiesen ist, daß die Frachtsätze für die weiten Entfernungen durch die Staffeltarife niedrig gehalten werden und die Schifffahrt nicht überall hin unmitttelbar befördern kann. Außerdem spielen Interessengegensätze hinein. Die Hafensmühlen, welche die billige Schifffracht genießen, wollen von den Staffeltarifen nichts wissen, weil diese den Binnenmühlen den Absatz bis nach Süddeutschland ermöglichen. Die Binnenmühlen urteilen umgekehrt. Der Mittelweg wird also sich auch für unseren Bezirk empfehlen, wie ihn für Ostpreußen die Elbinger Kammer empfiehlt: Beibehaltung der Staffeltarife mit Verbilligung des Nahverkehrs, wofür auch Ausnahmetarife in Betracht kommen. Sehr bezeichnend hat uns eine Siegelei geschrieben, daß die wünschenswerten Ermäßigungen der Frachten für nahe Entfernungen nicht auf Kosten der Staffeltarife gehen dürften, wobei sie auf den Bezug von Kalk und Kohlen aus Schlesiens hinwies.

Allerdings läßt sich nicht übersehen, daß Ausnahmetarife für unseren Nahverkehr kein Allheilmittel sind. Denn unter 100 km gewähren die Ausnahmetarife keine Ermäßigung. Darin liegt aber keine Erklärung dafür, daß wir in 2 Fällen Lücken in Ausnahmetarifen feststellen mußten, zunächst Ende 1925 im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, der für die seewärtige Kohleneinfuhr nur Kolberg als Wasserumschlagstelle ausführte. Wir wiesen der Hauptverwaltung infolge von Beschwerden nach, daß die Kohleneinfuhr über Stolpmünde erheblich höher sei und erreichten, daß ab 1. Januar d. Jrs. auch Stolpmünde als Kohlenversandstation in den Kohlenausnahmetarif aufgenommen wurde. Ebenso fehlte zunächst im Ausnahmetarif 106 für Kartoffelstärkefabrikate Stolpmünde, obwohl Stolp als Versandstation benannt war. Die Lücke ist dann im Mai d. Jrs. ausgefüllt worden.

Was die Frachtenverteuerung für unseren entlegenen Bezirk ausmacht, belegen einige Beispiele: Die Frachtsätze für Papier von Köslin betragen vor und nach dem Kriege, wobei jetzt noch der erwähnte Ausschlag von 5 v. H. für gedeckte Wagen hinzukommt, nach Berlin 1,96 Mk., — jetzt für 10 Tonnen 3,18 Mk., für 15 Tonnen 2,89 Mk. — Breslau 2,63 Mk. bzw. 4,32 Mk. und 3,93 Mk. — Göttingen 3,91 Mk. bzw. 5,10 Mk. und 4,64 Mk. — Düsseldorf 5,17 bzw. 5,80 Mk. und 5,27 Mk. — Magdeburg

2,83 Mk. bezw. 4,13 Mk. und 3,75 Mk. — München 5,85 Mk. bezw. 5,98 Mk. und 5,44 Mk. — Hamburg zur Ausfuhr 2,48 Mk. bezw. 4,33 Mk. und 3,94 Mk. — Stettin zur Ausfuhr 0,88 Mk. bezw. 1,82 Mk. und 1,65 Mk. Die Fracht für Zollstoff betrug ab Königsberg vor dem Kriege 0,97 Mk. und beträgt jetzt 2,24 Mk., wozu im letzteren Fall wieder der Aufschlag von 5. v. H. kommt. Die Kohlenbeförderung kostete früher 0,94 Mk. und kostet jetzt 1,34 Mk. Früher kam die Fracht für 10 Tonnen Kohle von Oberschlesien bis Stolp rund 90 Mk., heute beträgt sie 137 Mk.

Nun haben wir aber noch nachdrücklich geltend zu machen, was meine Kammer schon so oft ausgeführt hat, daß der Regierungsbezirk Köslin durch die neuen Grenzen von seinem alten Hinterlande abgetrennt und abgeschnürt ist. Die so wichtigen Absatzgebiete in Westpreußen und Posen sind vollkommen verloren gegangen, so für unsere Papierindustrie, Möbelindustrie usw. Unsere Grenzstädte Lauenburg, Bütow usw. sind dadurch in eine sehr böse Lage gerate, was ich alles in diesem Kreise nicht zu erläutern brauche. Man spricht sehr viel von Ostpreußen als einer Insel des Reiches, aber niemand denkt daran, daß Ostpommern eine Halbinsel geworden ist. Von Oberschlesien und anderen Grenzgebieten ist sehr viel die Rede, aber niemals von unserem Bezirk und doch wird durch diese Abschnürung die Wirkung der Frachtenverteuerung außerordentlich zugespitzt, weil der Wettbewerb mit den weiter westlich gelegenen Betrieben ausgeschaltet oder erschwert wird, welche den Rohstoffen und dem Hauptabsatz näher liegen. An und für sich versorgen sich die Käufer lieber aus der Nachbarschaft, weil sie ihren Bedarf dabei schneller erhalten. Für den Kammerbezirk ist die damit gegebene Beschränkung auf die eigene Nachbarschaft weit nachteiliger als für andere Gegenden, weil seine Bevölkerung bekanntlich dünn ist, etwa um die Hälfte geringer auf den Geviertkilometer als im Durchschnitt des übrigen Deutschlands und weil es ihm an Bodenschätzen mangelt. Alle großen Gruppen des Wirtschaftslebens leiden darunter gleichermaßen: Landwirtschaft, Handwerk, Industrie und Handel, und es macht keinen Unterschied, ob Handel und Industrie, wie in unserem Bezirk überwiegend auf dessen Landwirtschaft ruhen oder nicht. Der Absatz nach Süden und Osten ist größtenteils fortgefallen und nach Westen wird er durch den Wettbewerb mit der im Westen selbst ansässigen Landwirtschaft und Industrie von vornherein ungünstig gestellt. Umgekehrt werden in Bezug alle Bedarfsartikel unerträglich verteuert. So entsteht der fehlerhafte Kreislauf, daß die Erzeugnisse unseres Bezirks, voran die landwirtschaftlichen, einem unnatürlichen Preisdruck unterliegen, die Einnahmen des Kammerbezirks zusammenschmelzen, gleichzeitig aber die notwendigen Ausgaben außerordentlich gesteigert werden. In voller Uebereinstimmung mit meiner Kammer hat daher die Landwirtschaftskammer im Juli 1924 nach einem Schriftwechsel mit uns dem Reichsverkehrsministerium diese Verhältnisse ebenfalls dargelegt und unter Hinweis auf die Eingaben unserer Kammer um ernste Prüfung der Angelegenheit gebeten. Die Landwirtschaftskammer hat im Interesse des Wirtschaftslebens der Grenzgebiete unserer Provinz besonders Maßnahmen wirtschaftspolitischer Art für erforderlich erklärt. Diese müssen, wie sie ausführte, vor allem auf Erleichterungen im Bezuge und im Absatz zugeschnitten sein. Unter anderem dürften in Frage kommen Seehäfenausnahmetarife für die hinterpommerschen Häfen Kolberg, Rügenwalde und Stospmünde sowohl für die Ausfuhr nach dem Auslande wie für die Verschiffung von Erzeugnissen, vor allem der Landwirtschaft nach Westdeutschland. Ferner werden Ausnahmetarife nach Stettin und Hamburg für Sendungen ins Ausland und nach Westdeutschland für geeignet gehalten, die Lage der Wirtschaftskreise hinterpommerns zu bessern.

Seitdem ist noch ein neuer Grund hinzugetreten, nämlich die Begünstigung Ostpreußens durch Aus-

nahmetarife, die bereits unsere Interessen schädigt, wie mit der Bevorzugung von ostpreußischem Getreide und Mehl. Ich komme darauf noch im Einzelnen zu sprechen. Hier interessiert uns zunächst die Erwägung, was wir daraus zu unseren Gunsten machen können. Eine Schwierigkeit liegt darin, daß es sich bei uns um einen Regierungsbezirk der Provinz Pommern handelt, der bei seiner weiten Ausdehnung sich im Westen den Verhältnissen von Mittelpommern nähert, im Südwesten in die Provinz Brandenburg hineinspringt und in seiner Südgrenze mit der Grenzmark verzahnt ist. Dringt diese doch z. B. mit Baldenburg tief in den Regierungsbezirk Köslin hinein. Dagegen bildet Ostpreußen schon als Provinz, aber vor allem in seiner Abtrennung durch den polnischen Korridor ein abgeschlossenes Ganzes. Unserer Berufung ist vor allem aber das Schwergewicht der staatspolitischen Interessen entgegengesetzt worden, die eine besondere Berücksichtigung Ostpreußens in jeder Beziehung zur Pflicht machen. Hat doch Ostpreußen sogar einen besonderen Vertreter, eine Art Botschafter in Berlin in der Person des Regierungsrats Frankenberg. Daß wir mit unserer Berufung auf die Begünstigung Ostpreußens bereits Genossen haben, erleichtert unsere Rolle nicht, sondern erschwert sie. Z. B. ist bereits die Berliner Industrie- und Handelskammer mit Nachdruck gegen die billigen Ostpreußenfrachten für Getreide und Mehl aufgetreten. Die Reichsbahn wird vermutlich sagen, daß diese Berufung beweise, wie notwendig es sei, die tarifmäßigen Begünstigungen auf den ganz klar gelagerten Ausnahmefall von Ostpreußen zu beschränken, sonst würden bei Gewährung von Vorzugstarifen auch an Ostpommern ähnlichen Forderungen keine Schranken mehr zu ziehen sein. In der Tat hat z. B. mein Amtsgenosse von der ober-schlesischen Industrie- und Handelskammer Oppeln bereits in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstags vom März 1925 dringend um Abhilfe für Oberschlesien gebeten durch Wiedereinführung der notwendigen Ausnahmetarife. In diesem Zusammenhang führe ich aus einem Schreiben der Stettiner Reichsbahndirektion vom März 1925 folgende Sätze an: „Gelegentlich der Erörterung des Antrags der ober-schlesischen Papierindustrie haben wir geltend gemacht, daß, wenn der ober-schlesischen Papierindustrie eine Frachtermäßigung für Papier zugestanden würde, auch die hinterpommersche Papierindustrie mit einbezogen werden müßte. Wir werden darüber wachen, daß die hinterpommersche Papierindustrie von etwaigen Ermäßigungen nicht ausgeschlossen wird, glauben aber, daß derartige Sonderermäßigungen nicht zustande kommen, weil die Gefahr der Berufungen seitens zahlreicher anderer Gebiete, wie die vorerwähnte Erörterung gezeigt hat, zu groß ist.“ Schon im Februar 1924 hatte uns die Stettiner Direktion in einem Schriftwechsel über Ausnahmetarife erwidert, daß die allgemeine wirtschaftliche Lage hinterpommerns nur im Rahmen der allgemeinen Tarifermäßigungen und Ausnahmetarife berücksichtigt werden könne.

Nach alledem haben wir auch vom Standpunkt des Regierungsbezirks Köslin aus mit sehr starken Hemmnissen für unsere Wünsche zu rechnen.

3.

Unsere Wünsche im Einzelnen.

Verhältnismäßig bessere Ausichten eröffnen sich, wenn wir in Uebereinstimmung mit allen übrigen Frachtinteressenten eine Verbilligung für den Nahverkehr und die Erhaltung der niedrigeren Frachten im Fernverkehr im Rahmen des Möglichen anstreben. Darüber hinaus handelt es sich für uns vor allem um die Behandlung der folgenden Artikel:

Getreide und Mehl

genauer gesagt Roggen und Mehl stehen mit den Kartoffeln als die Haupterzeugnisse unseres landwirtschaftlich be-

stimmten Bezirks an der Spitze. Für Weizen sind wir bekanntlich Bedarfsgebiet.

Von vornherein ist zu betonen, daß im Tarifwesen seit alter Zeit Getreide und Mehl gleichmäßig verfrachtet werden. Wollte man also z. B. die Ausfuhr von Getreide über unsere Häfen durch billigere Frachten bevorzugen, so müßte die Müllerei entschieden Einspruch erheben, weil ihr dadurch der Rohstoff entzogen würde. So hat auch vor dem Kriege der Seehafenausnahmetarif S 3 für Getreide und Mülenerzeugnisse gegolten, in den Kolberg, Rügenwalde und Stolpmünde einbezogen waren. Die gemeinsamen Bemühungen unserer Kammer und der Stettiner Kammer um seine Wiedereinführung erfuhren eine Wendung, als bekannt wurde, daß Ostpreußen den Ausnahmetarif 64 bekäme, der den Dorkriegstarif S 3 a wiederherstellte. Dieser Seehafenausnahmetarif S 3 a jetzt also Ausnahmetarif 64 für Ostpreußen hat nämlich eine erheblich günstigere Stagesbildung als S 3, außerdem aber gilt er nicht nur wie S 3 für die Ausfuhr ins Ausland, sondern auch bei Wiedereinfuhr in das Inland, z. B. über die Rheinhäfen nach den deutschen Bedarfsgebieten. Schließlich ist dieser Tarif mit seiner 30%igen Ermäßigung auch den ostpreußischen Mühlen für ihre Bezüge gewährt. So hat denn meine Kammer schon am 12. Dezember v. Jrs. bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nachdrücklich darauf hingewiesen, daß unser Bezirk in gleichem Maße wie Ostpreußen Anspruch auf diese Frachtoverbilligung habe und die Bevorzugung Ostpreußens unsere Wettbewerbsfähigkeit hemmen müsse. Einen Erfolg haben wir bis heute trotz aller Anstrengungen, die auch von anderen Stellen gemacht worden sind, nicht erzielen können. Der Ausnahmetarif 64 ist für Ostpreußen am 15. Januar d. Jrs. in Kraft getreten und seine Wirkung ist noch verstärkt durch einen gleichzeitig in Kraft gesetzten Ausnahmetarif 17 a für Getreide und Mülenerzeugnisse von Ostpreußen nach Berlin, der eine Ermäßigung von 19 v. H. gewährt, sodaß die Fracht von Königsberg nach Berlin für den D3. um 35 Pfg. ermäßigt wird. Der Generaldirektor der Reichsbahngesellschaft erwiderte der Kammer im Februar d. Jrs., daß lebhafteste Berufungen aus anderen Landesteilen eine Ausdehnung der im Rahmen des Ostpreußensprogramms als Notstandsmaßnahme für die besonders bedrängte ostpreußische Landwirtschaft eingeführten Frachtermäßigungen auf Pomern nicht zulassen. Die Frage der Einführung eines allgemeinen Ausfuhr-Ausnahmetarifs werde besonders geprüft. Ich entnehme aus unserem Material weiter den Einspruch der Industrie- und Handelskammer Berlin gegen die Bevorzugung Ostpreußens, weil dadurch die Berliner Interessen geschädigt würden. Auch dieser Einspruch ist inzwischen mit der gleichen Begründung zurückgewiesen worden. Es möge zutreffen, wird dann gesagt, daß durch die Maßnahmen gewisse Verschiebungen auf dem Berliner Markt eingetreten sind; diese könnten indes nicht so bedeutend sein, daß dadurch dem Berliner Handel und den Berliner Mühlen nennenswerte Nachteile erwachsen sollten. Die letzte Nachricht der Stettiner Reichsbahndirektion stammt vom 4. August und besagt, daß die Frage eines allgemeinen Ausnahmetarifs für die Ausfuhr von Getreide über See nach außerdeutschen Ländern im Herbst weiter verfolgt werden solle, sobald sich die Ergebnisse der Ernte übersehen lassen. Zur Aufklärung der beteiligten Kreise haben wir im September ein Rundschreiben erlassen, dessen Beantwortung nur nochmals die Richtigkeit unserer Forderungen bestätigt. Wir haben zu hören bekommen, daß ostpreußisches Mehl noch billiger angeboten werde als Mehl aus unserem Bezirk, und daß z. B. in Lauenburg Ostpreußen Futtermittel und Weizenmehl billig anbietet. Die Mühle aus Marienwerder soll nach Lauenburg und nach Bütow durch ihre billigen Lieferungen gelangt sein.

Nach Lage der Dinge scheinen mir Erfolge für uns sehr zweifelhaft, wie ich bereits bemerkt habe. Schon die ost-

preußischen Begünstigungen haben zahlreiche Berufungen veranlaßt einschließlich der unstrigen und die Reichsbahn würde sich bei Ausdehnung der Vergünstigungen auf unseren Bezirk überhaupt nicht mehr retten können. Die Bevorzugung Ostpreußens wird als triftiger Grund nicht anerkannt, weil sie ausdrücklich beabsichtigt wird. Man will ostpreußischem Getreide und Mehl einen Absatz sichern. So werden wir uns voraussichtlich an dem Mitgenuß einer allgemeinen Herabsetzung genügen lassen müssen.

Uebrigens genießt Ostpreußen noch einen besonderen Ausnahmetarif 17 für Kleie, der von allen Stationen außerhalb Ostpreußens nach Ostpreußen gilt.

Kartoffeln.

Die Kartoffeln werden nach der Versicherung des Generaldirektors Geiser, die sich in einem Vortrag von Anfang d. Jrs. findet, außerordentlich billig gefahren bis an die Grenze der Selbstkosten. Die hohen Eisenbahntarife seien nicht daran schuld, wenn sie in der Stadt 4 Mk. und auf dem Lande im Herbst 70 Pfg. gekostet hätten. So hat denn auch kürzlich die Reichsbahn-Hauptverwaltung dem Deutschen Industrie- und Handelstag erklärt, daß sie die Herabsetzung des Notstandstarifs für verschiedene Lebensmittel, die vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1925 eine 10%ige Frachtermäßigung brachte und für einige Lebensmittel bis zum 31. März d. Jrs. galt, nicht wieder einführen werde. „In einer Zeit, wo notwendige Tarifmaßnahmen zurückgestellt werden müßten, könne die Reichsbahn finanziell wichtige Tarifermäßigungen nicht beibehalten, deren Wirkungslosigkeit im allgemeinen ihr nicht zweifelhaft sei.“ Ein Satz, dessen Tragweite nicht zu übersehen ist. Zum Glück bietet ein Ausnahmetarif 16a einen Ersatz der ab 15. März für frische Kartoffeln zur Verwendung im Deutschen Reich eingeführt ist und 10% Ermäßigung gewährt. Allerdings ist seine auf den 30. September begrenzte Dauer jetzt zunächst bis zum 31. Dezember verlängert und zwar gerade in dem Zeitpunkt als der Zweckverband nordostdeutscher Industrie- und Handelskammern, zu dem Elbing, Schneidemühl und Stolp gehören, an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Antrag richtete, Ausnahmetarif 16 a für die Hauptversandzeit der Kartoffeln, also mindestens bis Ende März 1927 zu verlängern. Wir wollen hoffen, daß diese Bemühungen Erfolg haben.

Für getrocknete oder gedörrte Kartoffeln zu Futterzwecken (Flocken, Scheiben, Schnitzel) gilt bis zum 31. Dezember d. Jrs. Ausnahmetarif 16 c.

Milch,

so hat Generaldirektor Geiser hinzugefügt, steigt im Preise, obgleich sie bis zu 50 v. H. unter den Dorkriegssätzen gefahren werde. Es handelt sich um den Ausnahmetarif 25.

Fische

sind im Ausnahmetarif 8 berücksichtigt. Es handelt sich dabei um Seefische frisch, gefroren, geräuchert und mariniert, um anderes zu übergehen. Im Regierungsbezirk Köslin gelten die ermäßigten Sätze für den Versand von Kolberg, Köslin, Loba, Rügenwalde und Stolpmünde.

Ein Ausnahmetarif 8 a gilt für marinierte Seefische, in dem aber Orte des Kammerbezirks nicht aufgeführt werden.

Ostpreußen hat noch den Ausnahmetarif 86 für frische Süßwasserfische zum Versand aus Ostpreußen nach allen Stationen der Reichsbahn.

Holz.

a) Papierholz

bildet wegen seiner Bedeutung für die Darziner Papierfabrik den Gegenstand bisher vergeblicher Bemühungen, ihr den Ausnahmetarif 65 zu Gute kommen zu lassen, der jetzt nur für den Bezug der ostpreußischen Zellstoffabriken aus dem Auslande gilt.

b) Grubenholz

wird nach der übereinstimmenden Auffassung der Forstwirtschaft und der Grubenholzverbände bei weitem zu teuer verfrachtet. Man wünscht für Grubenholz künftig die Klasse E. Die letzte Eingabe in diesem Sinne ist im Juli d. Jrs. an den Ausschuß der Verkehrsinteressenten gerichtet.

c) Schnittholz

Ist vor dem Kriege zu den günstigen Säben der Ostbahnstafel gefahren, die für unseren Bezirk bis Berlin galt und noch darüber hinaus bis nach dem Westen hin Verbilligungen brachte. Es entstand daher ein lebhafter Kampf, als sich 1924 herausstellte, daß die Vergünstigung nur für Ostpreußen wieder eingeführt werden sollte. Trotz nachdrücklicher Bemühungen ist tatsächlich der Ausnahmetarif 1 e für Schnittholz nur für die Stationen der Königsberger Reichsbahndirektion nach dem Berliner Reichsbahndirektionsbezirk eingeführt worden. Schlesien erhielt den Ausnahmetarif 1 d, der aber nicht bis Berlin gilt. Ostpommern ging vollkommen leer aus. Das bedeutete für Ostpreußen eine Frachtermäßigung um rund 18 v. H., ebenso für den schlesischen Verkehr. So sind denn unsere Kämpfe weitergeführt und zwar durch den Zweigverein Ostpommern mit Unterstützung seines Hauptvereins, des Vereins ostdeutscher Holzhändler und Sägewerke. Der Dezernent der Stettiner Reichsbahndirektion hat unseren Wünschen volles Verständnis entgegengebracht, zumal nachweislich unser Schnittholzversand vor dem Kriege fast zur Hälfte nach Berlin gegangen ist. Zunächst kam es zu einem Kompromiß, in dem der Schlesiische Tarif 1 d auch auf den Verkehr Schlesiens mit unserem Bezirk an und östlich der Strecke Kolberg, Belgard, Stargard, Pritz ausgebehnt wurde. So richten sich jetzt also die Anstrengungen darauf, die Ermäßigungen bis nach Stettin und vor allem nach Berlin auszudehnen. Der Erfolg wurde im Frühjahr im letzten Augenblick durch den Widerspruch der Holzfachverbände von Bayern, Thüringen, Hessen und Sachsen vereitelt und so hängt jetzt alles davon ab, ob es gelingt, diesen Widerspruch aus der Welt zu schaffen, was allerdings erhofft wird. Dabei bleibt zu beachten, daß für ostpreussisches Schnittholz neue Ermäßigungen gewünscht werden. Wir haben die Zusage erhalten, daß wir vor neuen ostpreussischen Anträgen Gelegenheit zur Äußerung erhalten werden.

Kohle.

Man zahlte vor dem Kriege von Oberschlesien, dessen Kohle bekanntlich für uns in Betracht kommt, etwa 90 Mk. Fracht für die Tonne, heute etwa 137 Mk. Die Erhöhung bewegt sich also in dem Rahmen, der leider als normal angesehen werden muß. Eigenartig ist die Einwirkung der größeren Entfernung, welche die Kohle zurücklegen muß, weil die unmittelbare Verbindung über Posen—Schneidemühl fortgefallen ist. Infolgedessen ist ein Umweg von 120—150 km entstanden. Die Kohlentarife von Oberschlesien sind über Küstrin gebildet und wegen ihrer außerordentlich starken Staffelung betragen die Frachtsätze für Steinkohlen von Kattowitz z. B. nach Stolp über Posen 145 Pfg., über Küstrin nur 148 Pfg., obwohl der Weg über Küstrin 152 km länger ist. Die Frage bleibt, ob nicht die Tarifbildung für uns noch günstiger wäre, wenn nach wie vor die Kohle über Posen gefahren würde. Immerhin lassen sich auf dieser Grundlage Anträge an die Bahn nicht aufbauen.

Nachnahmen bei Gütersendungen.

Infolge Aenderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind vom 1. Oktober d. Js. ab bei Gütersendungen Nachnahmen nach Eingang erst von einem Betrage von über 20 RM. zulässig. Bahnlagernde Güter und Güter, für die Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann, können auch

mit geringeren Nachnahmebeträgen belastet werden. Der Absender hat dem Frachtbriefe einen Nachnahmebegleitschein nach dem von der Eisenbahn vorgeschriebenen Muster beizugeben. Absendern von Massensendungen kann die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen auf Antrag erlassen werden. In den Frachtbrief hat der Absender einzutragen: „Nachnahmebegleitschein beigelegt“. In den Fällen, wo ihm die Beigabe erlassen ist, hat er einzutragen: „Beigabe des Nachnahmebegleitscheins von (Angabe des Namens der den Erlaß genehmigenden Stelle) erlassen.“ Auf Antrag des Absenders übernehmen die Güterabfertigungen die Ausfüllung der Nachnahmebegleitscheine gegen die im Nebengebührentarif festgesetzte Gebühr. Die Nachnahme wird an den Absender ausbezahlt, wenn die Versandstation die Anzeige der Bestimmungstation über die Zahlung der Nachnahme durch den Empfänger erhalten hat. Für die Auszahlung der Nachnahmen an solche Absender, denen die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen erlassen worden ist, gelten die besonders festgesetzten Fristen.

Barvorschüsse werden bis zu 20 RM. für eine Sendung gewährt, wenn sie durch den Wert des Gutes sicher gedeckt sind. Auf bahnlagernde Güter und Güter, für die Vorauszahlung der Fracht verlangt werden kann, werden keine Barvorschüsse gewährt.

Kraftfahrzeuge.

Die nachstehenden Uebersichten über den Bestand an Kraftfahrzeugen führen die Statistiken in der Ostpommerschen Wirtschaft Jahrgang 1 S. 108, Jahrgang 2 S. 26/27 Jahrgang 3 S. 9 für 1926 fort.

Vereinsbank für Pommern

Aktiengesellschaft

Stolp i. Pom.

Langestraße 62

Fernsprecher Nr. 264, 265, 274, 288

Filialen in Bütow, Greifenberg,
Kolberg, Schlawe, Stolpmünde



Günstige und sorgfältige Ausführung aller
Bankgeschäfte.

Im Regierungsbezirk Köslin betrug die Vermehrung gegen das Vorjahr

bei den	im Jahre (am 1. Juli)	%
Großkraftträdern	1922	133
	1923	19
	1924	80
	1925	82
	1926	51
Personenkraftwagen	1922	144
	1923	5
	1924	30
	1925	8
	1926	6
Lastkraftwagen	1922	116
	1923	13
	1924	13
	1925	9
	1926	2,7

und von den Personenwagen hatten	1922	1923	1924	1925	1926
bis zu 6 Steuer PS	308	263	456	474	541
über 6 - 10 " "	404	491	560	659	692
" 10 - 14 " "	130	139	172	173	177
" 14 - 18 " "			87	68	53
mehr als 18 " "	109	96	22	24	17
waren Kraftomnibusse		11	11	19	28

Vorzugsweise zur Personenbeförderung dienende Kraftwagen	Reg.-Bez. Köslin			
	1923	1924	1925	1926
Gesamtzahl	1002	1308	1417	1508
Es finden vorwiegend Verwendung:				
1. Im öffentlichen Fuhrverkehr (Droschken, Omnibusse)				
a) Kraftwagen	65	79	132	207
b) Kraftomnibusse	11	8	13	18
2. Für Zwecke öffentl. Behörden (Post-, Heeres-, Marine- und Gemeindeverwaltung, soweit nicht schon unter 1a) und b) aufgezählt.				
a) Kraftwagen	58	87	98	87
b) Kraftomnibusse	2	2	3	3
3. Für gewerbliche, berufliche und sonstige Zwecke				
a) Kraftwagen	860	1131	1168	1186
b) Kraftomnibusse	—	1	3	7

Vorzugsweise zur Lastenbeförderung dienende Kraftwagen.	Reg.-Bez. Köslin			
	1923	1924	1925	1926
Gesamtzahl	305	345	377	367
bis zu 2000 kg Eigengewicht	6	18	44	71
mit mehr als 2000 kg Eigengewicht	299	327	333	296
Die Kraftwagen mit mehr als 2000 kg Eigengewicht finden vorwiegend Verwendung:				
1. Für Zwecke öffentlicher Behörden (Post-, Heeres-, Marine-, Gemeindeverwaltung usw.)	52	49	46	41
2. Im Transportgewerbe Spediteure Kraftverkehrsgesellschaften usw.	14	16	25	27
3. Im Brauereigewerbe	21	21	27	29
4. Im Müllereigewerbe	7	9	11	15
5. Im Baugewerbe (einschließlich Steinbrüche, Ziegeleien, Kunststeinfabriken und dergl.)	19	19	32	27
6. In land- und forstwirtschaftlichen Betrieben	163	213	105	91
7. Für andere Zwecke	23	—	87	66

Rechtspflege.

Konkurs und Firmenlöschung.

Von verschiedenen Handelskammern ist angeregt worden, als Folge der Einstellung eines Konkursverfahrens mangels Masse ohne weiteres die Löschung der Firma von Amts wegen vornehmen zu lassen. So schreibt die Industrie- und Handelskammer Frankfurt a. M.: „Wie die Erfahrung lehrt, können zurzeit unlaunere Elemente, trotzdem das Konkursverfahren gegen sie mangels Masse hat eingestellt werden müssen, und trotz Leistung des Offenbarungseides, ihre Firma ungestört fortführen und ihr anredliches Gebaren fortsetzen. Es bedarf wohl keiner weiteren Begründung, daß der Schuldner, der so leichtsinnig mit dem Gelde seiner Gläubiger wirtschaftet und so lange mit dem Antrag auf Konkurseröffnung wartet, bis noch nicht einmal mehr die zur Deckung der Kosten des Verfahrens nötigen Mittel in der Masse liegen, keinen Anspruch mehr darauf hat, seine Firma weiter führen zu dürfen. Es sollte daher als automatische Folge der Einstellung eines Konkursverfahrens mangels Masse ohne weiteres die Löschung der Firma von Amts wegen eintreten.“

Die Handelskammer Mannheim schließt sich dieser Anregung mit folgenden Ausführungen an: „Die Bekanntgabe der Zahlungsunfähigkeit wird gewöhnlich nur einem verhältnismäßig geringen Teil der Lieferfirmen bekannt. Es wäre von vornherein unmöglich, auf den Namen einer alten Firma Kredite zu erlangen, wenn solche Firmen, sobald sie einmal Konkursantrag zu stellen gezwungen wa-

Kraftfahrzeuge	Provinz Pommern					Regierungsbezirk															
	1. Januar					Köslin				Stettin				Stralsund				Schneidemühl			
	1909	1914	1924	1925	1926	1924	1925	1926	1924	1925	1926	1924	1925	1926	1924	1925	1926	1924	1925	1926	
Großkraftträder	330	356	1944	3172	4801	628	1142	1719	1074	1528	2367	242	502	715	297	511	958				
Personen-Kraftwagen:																					
Gesamtzahl	154	1030	2716	3804	4878	1308	1417	1508	1019	1812	2661	389	575	709	494	644	781				
Lastkraftwagen:																					
Gesamtzahl	13	72	844	1023	1183	345	377	367	438	564	719	61	82	97	100	111	134				
darunter solche bis zu 3000 kg Eigengewicht	—	—	119	274	427	49	60	102	65	203	311	5	11	14	10	20	31				
3000 - 4000 kg Eigengewicht	—	—	216	232	244	97	92	73	98	112	140	21	28	31	31	31	40				
mit mehr als 4000 kg Eigengewicht	—	—	509	517	512	199	225	192	275	249	268	35	43	52	59	60	63				

ren, und das Konkursverfahren mangels Masse nicht durchgeführt werden konnte, aus dem Handelsregister gestrichen würde."

Unsere Kammer sprach dem Deutschen Industrie- und Handelstag ihre Zustimmung zu den Vorschlägen aus und betonte, daß die Häufung derartiger Vorkommnisse die Verwirklichung der Vorschläge dringlich macht.

Handel mit trockener Kartoffelstärke und Kartoffelstärkemehl.

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat Geschäftsbedingungen im Handel mit trockener Kartoffelstärke und Kartoffelstärkemehl deutscher Herkunft aufgestellt, die auch im Kammerbezirk den Wünschen der beteiligten Kreise entsprechen. Es wäre durchaus zu wünschen, daß diese Geschäftsbedingungen im ganzen Deutschen Reich Geltung erlangen, damit die Geschäftshandhabung einheitlich wird. Wir empfehlen, die Geschäftsbedingungen den Abschlüssen regelmäßig zu Grunde zu legen.

Kartoffelhandel.

Die Geschäftsbedingungen für den deutschen Kartoffelhandel (Berliner Vereinbarungen von 1926) sind von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin in ihrer neuen Fassung veröffentlicht worden und von unserer Kammer den von ihr öffentlich bestellten und beeidigten Sachverständigen für Kartoffeln zugesandt worden.

Vorsicht bei Linoleumböden!

Zahntechniker L. in Berlin hatte in einer Depositenkassette eines Bankhauses Geschäfte zu erledigen. Beim Fortgehen kam er auf dem Linoleumboden zu Fall und erlitt einen Schenkelbruch, der eine Verkürzung des rechten Beines zur Folge hatte. Er behauptete, in seiner Erwerbsfähigkeit wesentlich beeinträchtigt zu sein und verlangte Schadenersatz. Das Kammergericht erkannte seinen Anspruch auf Zahlung einer monatlichen Rente von 500 RM. dem Grunde nach als berechtigt an. Das Reichsgericht wies die Revision der Beklagten zurück mit folgenden Entscheidungsgründen:

„Aus dem Umstand, daß sich der Kläger vor dem Unfall bereits in dem betreffenden Raume aufgehalten hat, folgt noch nicht, daß er die Gefährlichkeit des Fußbodens bemerkt hat. Es ist nicht festgestellt, daß er sie beim Verlassen des Raumes gekannt habe. Daß ihm die Gefährlichkeit nicht zum Bewußtsein gekommen ist, kann ihm nicht zum Verschulden angerechnet werden. Daraus, daß der Fußboden jahrelang nach demselben Verfahren geölt worden ist, folgt noch keineswegs, daß das Linoleum stets nach erneuter Einölung eine gefährliche, übermäßige Glätte gehabt habe. Eine solche stellt aber der Berufsrichter ohne Rechtsirrtum in dem vorliegenden Falle, wo noch Schneesetter geherrscht hat, fest. Es ist sehr wohl möglich, daß früher die Ölung zu keinen Beanstandungen Anlaß gab, weil sie nicht so stark war, daß daraus Gefahr erwuchs. Daß der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Beklagte für die Aufstellung von Warnungstafeln und die Verwendung von abstumpfenden Mitteln (Sägepänen, Decken) gesorgt hätte, stellt der Berufsrichter ebenfalls fest. Uebrigens hat die Beklagte selbst Vorichtsmaßnahmen für nötig erachtet, denn sie hat solche nach dem Unfall getroffen.“

Sozialpolitik.

Sonntagsruhe.

Im Verlauf der Bemühungen der Kammer, die von ihrer Vollversammlung beschlossen worden sind, eine einheitliche Regelung der 10 Ausnahmesonntage im Regierungsbezirk Köslin herbeizuführen, veranstaltete die Kammer eine Umfrage bei 45 Vereinen des Bezirks. Es gin-

gen nur 19 Antworten ein, und diese ließen erhebliche Abweichungen in den Wünschen erkennen. Der geschäftsführende Ausschuß der Kammer hielt es daher nicht für zweckmäßig, daß die Kammer selbst bestimmte Anträge stellt, zumal die wichtige Frage, wie die Verkaufsstunden an den in Betracht kommenden Sonntagen zu legen wären, nur in wenigen Fällen beantwortet ist.

Es ist daher nicht möglich, den beabsichtigten Versuch einer Vereinheitlichung zu machen, sondern es empfiehlt sich, die Freigabe wie bisher örtlich zu betreiben.

Versicherungspflicht für Lehrlinge.

Die Detaillistenkammer in Hamburg hat die gesetzlichen Bestimmungen zusammengestellt:

1. Krankenversicherung. Nach § 165 der Reichsversicherungsordnung sind Lehrlinge, sowohl kaufmännische, wie auch gewerbliche, krankenversicherungspflichtig. Eine Ausnahme davon machen Personen, die zu ihrer wissenschaftlichen Ausbildung für den zukünftigen Beruf gegen Entgelt tätig sind. Auf Antrag des Arbeitgebers sind Lehrlinge aller Art von der Versicherungspflicht zu befreien, solange sie im Betriebe ihrer Eltern beschäftigt sind.

2. Unfallversicherung. Nach § 544 der Reichsversicherungsordnung sind auch Lehrlinge unfallversicherungspflichtig, wenn die übrigen Voraussetzungen vorliegen.

3. Invalidenversicherung. In der Invalidenversicherung sind Lehrlinge versicherungspflichtig, soweit sie nicht nach dem Angestelltenversicherungsgesetz versicherungspflichtig sind; allerdings nur unter der Voraussetzung, daß sie gegen Entgelt beschäftigt werden. Der § 1387 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung bestimmte bisher, daß die vollen Beiträge vom Arbeitgeber zu entrichten sind. Seit dem 1. Juli ist diese Bestimmung jedoch gestrichen worden. Danach gilt folgendes:

a) Erhält der Lehrling keinen Entgelt (Erziehungsbeihilfe oder dergl.), so ist er nicht invalideversicherungspflichtig.

b) Erhält der Lehrling einen Entgelt (Erziehungsbeihilfe oder dergl.), der weniger als sechs Reichsmark wöchentlich ausmacht, so muß der Arbeitgeber den ganzen Beitrag bezahlen, wie das auch sonst für Arbeitnehmer gilt, die weniger als sechs Reichsmark wöchentlich verdienen.

c) Erhält aber der Lehrling einen Entgelt (Erziehungsbeihilfe oder dergl.), der mehr als sechs Reichsmark wöchentlich ausmacht, so zahlen Lehrlinge und Arbeitgeber nach den allgemeinen Bestimmungen jeder die Hälfte.

4. Angestelltenversicherung. Nach dem Angestelltenversicherungsgesetz sind Handlungslehrlinge und Bureaulehrlinge versicherungspflichtig, wenn sie einen Entgelt erhalten, ebenso auch Lehrlinge nach § 1, Ziffer 5 und 6 (Bühnenmitglieder, Musiker, Krankenpfleger usw.) In der Angestelltenversicherung hat der Arbeitgeber für den Lehrling stets den vollen Beitrag zu zahlen.

Lehrlingshöchstzahlen.

Dem Herrn Regierungspräsidenten berichtete die Kammer, daß die vom Reichstag in Aussicht genommene Festsetzung einer Lehrlingshöchstzahl im Handel eine höchst unglückliche Maßnahme wäre, für welche im Kammerbezirk irgendwelches Bedürfnis nicht besteht. Die kaufmännische Berufsschule in Stolp z. B. wird von 218 männlichen und 239 weiblichen Schülern besucht, insgesamt also von 457. Da die Fortbildungspflicht bis zum 18. Lebensjahr reicht, befinden sich unter diesen Schülern und Schülerinnen auch solche, die nicht mehr im Lehrverhältnis stehen. Die Gesamtzahl stellt also die Höchstzahl der in Stolp vorhandenen Lehrlinge dar. An beitragspflichtigen Firmen zählt die Kammer in Stolp 389, danach kämen also auf jede Firma 1,2 Lehrlinge. Ist schon dieses Verhältnis weit entfernt davon etwaige Behauptungen zu rechtfertigen, daß es zu viel Lehrlinge gäbe, so muß noch berücksichtigt werden, daß

auch Handwerksbetriebe, die zu unserer Kammer bekanntlich nicht heitragspflichtig sind, kaufmännische Lehrlinge beschäftigten, welche die kaufmännische Berufsschule besuchen müssen. Somit beschäftigt das Handelsgewerbe in Stolp im Durchschnitt etwa 1 Lehrling. Aber auch diese Zahl ist noch zu hoch. Denn unter den Schülerinnen befinden sich Stenotypistinnen in gewisser Anzahl, die deshalb außer Betracht bleiben muß, weil bekanntlich männliche Stenotypisten eine seltene Ausnahme bilden. Es kann also keine Rede davon sein, daß diese Gruppe weiblicher Lehrlinge für die Handlungsgehilfen später einen Wettbewerb bedeutet. Schließlich ist zu betonen, daß der größte Teil der weiblichen Handlungsgehilfen durch Heirat aus der Berufstätigkeit ausscheidet. Nur ein geringer Bruchteil der 239 Schülerinnen ist also endgültig in Ansatz zu bringen. Wir greifen sehr hoch, wenn wir berechnen daß insgesamt von den 457 Schülern und Schülerinnen 250—300 dauernd berufstätig bleiben. Selbst auf die 389 im Handelsregister eingetragenen Handels- und Industriefirmen entfällt noch nicht ein Lehrling. Ebenso stellt sich die Beurteilung, wenn die 250 bis 300 im Verhältnis zu der Gehilfenzahl von rund 2000 gesetzt werden. Es ergibt sich dann, daß auf 7—8 Gehilfen 1 Lehrling kommt. Stolp als gewerblicher Mittelpunkt des Regierungsbezirks kann als Stichprobe für die Verhältnisse im ganzen Bezirk dienen.

Auf diese Durchschnittszahl aber kommt es an. Es mag sein, daß es Betriebe gibt, die eine erheblich größere Zahl von Lehrlingen beschäftigen. Derartige Einzelfälle berechtigen aber in keiner Hinsicht zu einer so einschneidenden Maßnahme, wie es die Festsetzung einer Lehrlingshöchstzahl wäre. Anscheinend bestehen auch bei Stellen, die unterrichtet sein sollten, Irrtümer, welche bei der Forderung der Lehrlingshöchstzahl eine Rolle spielen müssen.

Ob bei einer anscheinend großen Lehrlingszahl im Einzelfall Lehrlingszüchtereie vorliegt, kann nur von Fall zu Fall geprüft werden. Schon vor vielen Jahren hat die Kammer in einer Vollversammlung festgestellt, daß eine Lehre mit vielen Lehrlingen und jungen Leuten je nach Lage der Dinge besseres bieten kann, als eine Lehre mit wenigen Lehrlingen, weil im ersteren Falle die Lehrlinge selber alles kennen lernen und in ihrer Ausbildung nicht einseitig nur auf bestimmten Gebieten beschäftigt werden. Es war ein damaliges Mitglied unserer Kammer, das aus diesem Grunde seine Ausbildung in einem Geschäft mit einer sehr großen Zahl von Lehrlingen als ausgezeichnet rühmte. Auch in dieser Beziehung entscheiden nicht Theorien und Normen, sondern die Tatsachen der Wirklichkeit.

Es müßte auch bei einer Regelung der Lehrlingszahl die Frage aufgeworfen werden, wie sie in den kommenden Jahren gehandhabt werden soll, in denen sich der mit dem Kriege zusammenhängende Geburtenausfall bemerkbar machen wird. Schon ist davon zu lesen, wie man die damit gegebene Einschränkung des Angebots von jungen Leuten benutzen will.

Da der Herr Reichsarbeitsminister nach den Zweigen des Handelsgewerbes fragt, die in Betracht kämen, möchten wir die Verteilung der Berufsschüler und Berufsschülerinnen durch folgende Uebersicht veranschaulichen:

Die Schüler der kaufmännischen Berufsschule Stolp verteilen sich:

nach Berufsweigen	männlich	weiblich
Fabrikkontore	26	3
Zeitungs Expeditionen	2	2
Bankgeschäfte	3	
Baumaterialienhandlungen	7	1
Buchhandlungen	1	6
Destillationen	1	1
Drogenhandlungen	6	5
Eisenwarenhandlungen	10	2

nach Berufsweigen	männlich	weiblich
Fleischwaren-, Fisch- und Wildhandlungen	3	
Galanterie- und Spielwarenhandlungen		2
Genossenschaften (landw)	6	7 f. Molkereien
Getreide- und Mehlhandlungen	5	
Handelsgärtnereien	1	1
Holzhandlungen	3	1
Kohlenhandlungen	1	1
Kolonial- und Materialwarenhandlungen	55	4
Leder- und Schuhwarenhandlungen	2	16
Manufaktur-, Putz-, Tapissier- und Modewarenhandlungen	22	89
Makler- u. Speditionsgeschäfte	9	4
Molkereien	2	2
Sahrrad- und Nähmaschinenhandlungen	1	2
Papierhandlungen und Polygraphische Anstalten	3	9
Photographische Anstalten		
Porzellan- u. Glaswarenhandlg.	2	5
Rohproduktengeschäfte	4	
Schreiber	17	14
Seifenhandlungen		
Tapetenhandlungen		
Tiefbaugeschäfte	4	
Zigarrenhandlungen	3	1
ohne Beruf	16	59
Möbelgeschäfte	3	2
	zus. 218	239

Von den 457 Schülern sind die Schreiber und Berufslosen abzusehen mit 106. Es verbleiben für die Berechnung der Lehrlingszahl also höchstens 351.

Auch hieraus geht hervor, daß sich einzelne Zweige mangels einer Uebersetzung mit Lehrlingen nicht benennen lassen. Die Zahl der Lehrlinge stuft sich nach der Zahl der in den einzelnen Geschäftszweigen vorhandenen Geschäfte und deren Bedarf ab. Ein Kolonialwarengeschäft muß eine größere Anzahl von Lehrlingen verwenden als etwa eine Buchhandlung, weil die Einrichtungen andere sind.

Verschiedenes.

Die Zukunft auf dem Arbeitsmarkt.

Nach dem Reichsarbeitsblatt wird sich der mit dem Kriege zusammenhängende Geburtenausfall von 1930 ab bemerkbar machen, wenn im ersten Kriegsjahr geborenen Jugendlichen die Volksschule verlassen. Die Zahl der Jugendlichen, welche Arbeit suchen, wird für 1928 mit rund 1 294 000 berechnet. Dagegen werden es 1930 nur 793 000 sein, also 500 000 weniger, 1932 wird die Zahl auf rund 651 000 sinken und dann wieder 1933 auf 697 000 steigen, um 1934 auf 1 311 000 und 1932 auf 1 270 000 zu gelangen. Die Folge des Rückganges der Jugendlichen um mehr als 2 000 000 ist von 1933—1937 ein entsprechender Ausfall an Dollarbeitern. Man wird daher ins Auge zu fassen haben, welche Wirkungen das verringerte Angebot der Arbeitskräfte haben wird, wenn etwa gleichzeitig das Wirtschaftsleben einen stottern Gang aufzuweisen haben sollte.

Kaufmännische Lehrverträge.

Schon seit vielen Jahren empfiehlt die Kammer zum Abschluß kaufmännischer Lehrverträge die vom Verband mitteldeutscher Industrie- und Handelskammern herausgegebenen Vordrucke, die in der Brandenburger Druck- u. G. in Brandenburg a/Havel im Wege des Buchhandels oder auch, wo dies nicht möglich ist, durch unsere Kammer erhältlich sind.