

OSTSEE-HANDEL

WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE OSTSEELÄNDER

Amtliches Organ der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin.

Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins E. V. zu Stettin.

BEZUGSPREISE	
Deutschland vierteljährlich	3 Goldmark
Schweden	3 Kr.
Norwegen	6 Kr.
Finnland	30 fm.
Estland	300 em.
Lettland	240 l.rbl.
Litauen	7,50 lit.
Einzel-Nr.: Deutschland 30 G.-Pfennig.	
Ausland: $\frac{1}{10}$ des Bezugspreises.	

Herausgeber PAUL BOLTZE, Syndikus der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin.

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, Stettin; verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Bartz, Stettin; für d. Anzeigenteil E. Steiger, Stettin.

ANZEIGENPREISE:	
Deutschland $\frac{1}{2}$ Seite 160 Gmk.	$\frac{1}{2}$ Seite 90 Gmk.
$\frac{1}{4}$ Seite 50 Gmk.	$\frac{1}{8}$ Seite 30 Gmk.
Schweden . . . 160 Kr.	Estland .15000 emk.
Norwegen . . . 280 Kr.	Lettland .12000 l. rbl.
Finnland . . . 1600 fmk.	Litauen . 400 lit.
für $\frac{1}{2}$ Seite, Seitenleile entsprechend.	

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: »Ostsee-Druck« Stettiner Druckerei G. m. b. H., Stettin. Schriftleitung und Inseratenannahme: Stettin, Börse I, Eing. Schuhstraße, Fernsprecher 575, 927, 1579, 3273, 3274. Die Zeitschrift erscheint wöchentlich. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Konto in Helsingfors: Kansallis Osake Pankki, Alexandersgatan 40/42.

Nr. 10

Stettin, 8. März 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Reichsbahntarifpolitik und Seeschifffahrt. — Der lettländische Getreidehandel von Percy Meyer. — Zukunftsorgen der schwedischen Wirtschaft von Dr. W. Grotkopp. — Das Versicherungswesen in Stettin von E. Becker. — Der Stettiner Hafen im Februar 1925. — Von Stettiner Firmen. — Bücher und Zeitschriften. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Litauen, Freie Stadt Danzig, Polen. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte und Preise. — Dampferdienst.

Reichsbahntarifpolitik und Seeschifffahrt.

Die Tagespresse verbreitet Nachrichten über eine Deutsch-Russisch-Baltische Eisenbahnkonferenz, die die Grundlagen für eine Wiederaufnahme des direkten Eisenbahngüterverkehrs zwischen Deutschland und Rußland schaffen soll. Es ist vereinbart worden, die Linie des unmittelbaren Durchgangsverkehrs von Moskau durch lettisches und litauisches Gebiet über Eydtkuhnen und Tilsit nach Königsberg direkt gehen zu lassen. Auf dieser Durchgangsstrecke sollen umsetzbare Güterwagen verwendet werden, da die russischen Eisenbahnlinien größere Spurweite haben als die deutschen. Der Achsenwechsel soll in Dünaburg vorgenommen werden. In Königsberg soll eine Umladung in normale deutsche Güterwagen erfolgen und diese Wagen sollen durch den polnischen Korridor nach deutschen Verbrauchsgebieten durchgeführt werden. In derselben Weise soll sich der Rückverkehr bewegen. Man befaßt sich des weiteren mit der Schaffung eines Einheits-tarifes und hält die Schaffung dieses Tarifes für die Voraussetzung, die erfüllt sein muß, um die Waren, die bisher auf dem Seeweg über Petersburg nach Ham-

burg und Stettin befördert wurden, auf die neue Strecke umzuleiten.

Als die Stettiner Dampfer-Compagnie, Aktiengesellschaft, nach jahrelanger Unterbrechung als erste deutsche Reederei unter erheblichen Opfern einen regelmäßigen Linienverkehr nach Petersburg, jetzt Leningrad, wieder aufnahm, wurde dieser Schritt nicht nur von den deutschen Wirtschaftskreisen, sondern auch von den Zentralbehörden, insonderheit der Reichsbahn, lebhaft begrüßt, weil hierdurch die Wiederanbahnung direkter Wirtschaftsbeziehungen mit Rußland überhaupt erst möglich und der Reichsbahn in den deutschen Empfangs- und über die deutschen Ausgangshäfen beträchtliche Gütermengen zugeführt werden konnten. Jetzt, nachdem sich dieser Verkehr langsam zu befestigen beginnt, glaubt die Reichsbahngesellschaft ihre neuen kaufmännischen Grundsätze zuerst dahin anwenden zu sollen, daß sie zwischen Rußland und Deutschland Verkehrswege über die trockene Grenze durch zwei fremde Staaten, Litauen und Lettland, über das vom Mutterlande abgetrennte Königsberg durch den polnischen Korridor nach

Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

Allianz Versicherungs-A.-G. in Berlin, Allianz Lebensversicherungsbank A.-G. in Berlin, Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe, Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin, Deutscher Phönix Versicherungs-A.-G. in Frankfurt a. M., Globus Versicherungs-A.-G. in Hamburg, Hermes Kreditvers.-Bank A.-G. in Berlin.

Gesamt-Garantiemittel: **85 Millionen Goldmark**

Kölnische Versicherungsbank A.-G. in Köln, Kraft Versicherungs-A.-G. des Automobilclubs v. D. in Berlin, Die Pfalz Versicherungs-A.-G. in Neustadt a. d. Haardt, Providentia Versicherungs-A.-G. in Frankfurt a. M., Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar, Wilhelma Allgemeine Versicherungs-A.-G. in Magdeburg.

Versicherungszweige:

Transport / Feuer / Haftpflicht / Unfall / Einbruchdiebstahl / Beraubung / Kredit / Kautions / Maschinen / Autokasko / Valoren / Pretiosen / Aufruhr / Leben / Invalidität / Versorgung / Glas / Wasserleitungs-Schäden / Hagel / Vieh

deutschen Empfangsgebieten durch Ausnahmetarife künstlich ermöglicht, zu dem ausgesprochenen Zweck, den ausschließlich von deutschen Reedereien unterhaltenen regelmäßigen Linienverkehr Leningrad—Stettin—Hamburg auszuschalten. Im vorliegenden Falle handelt es sich nicht um Begünstigung eines von den Wirtschaftskreisen benutzten, erwünschten und sicheren Verkehrsweges, sondern es handelt sich um die Schaffung einer unmöglichen, durch zwei fremde Staaten hindurchgehenden, nur unter Achsenwechsel durchführbaren Eisenbahnverbindung zwischen Rußland über das durch polnische Gebiet von Deutschland abgetrennte Ostpreußen, mit dem Ziel, unter großem Kostenaufwande durch Kampftarife deutsche Seeschiffahrtslinien totzulegen. Die Reichsbahngesellschaft glaubt dadurch, daß sie die Waren mit Umladung in Königsberg auf lange Strecken fährt, besonderer finanzieller Vorteile teilhaftig zu werden. Es wird aber offenbar vergessen, daß bei allen Landverbindungen über Ostpreußen der polnische Korridor bzw. früher posensche, jetzt polnische Strecken durchfahren werden müssen und daß die Länge der zu durchfahrenden polnischen Strecken betragen:

zwischen Marienburg—Firchau	127 km
Deutsch-Eylau—Schneidemühl	222 „
Deutsch-Eylau—Kreuz	280 „
Deutsch-Eylau—Benschen (Stentsch)	323 „
Deutsch-Eylau—Fraustadt	323 „
Deutsch-Eylau—Korsenz	345 „
Deutsch-Eylau—Freyhan	290 „
Deutsch-Eylau—Kostau	361 „

Für diese Strecken müssen in allen Relationen die regulären Frachten an Polen zurückvergütet werden. Diese Rückvergütungen bedeuten also einen glatten Einnahmeverlust der Reichsbahngesellschaft. Bei einem Vergleich der Frachtereinnahme für aus Rußland seewärts in Stettin und Hamburg eingehende und durch die Reichsbahn auf deutschen Strecken weiterverfrachtete sowie in entgegengesetzter Richtung gehende Sendungen mit über die trockene ostpreußische Grenze ein- oder ausgehenden Gütermengen wird ersichtlich werden, daß diese Ausnahmetarife über die ostpreußische trockene Grenze tatsächlich Verlusttarife sind. Für die Reichsbahn muß es unter den obwaltenden Umständen günstiger sein, die Anziehungskraft der Seehäfen des deutschen Hauptgebietes als gewaltige Güterzubringer zu stärken, als ihnen durch Wettbewerbsexperimente, wie Erstellung von Kampftarifen über die trockene ostpreußische Grenze lediglich zum Nutzen Königsbergs Abbruch zu tun.

Die Gründe, die die russischen und deutschen Interessen veranlaßten, dem Seeweg gegenüber dem Landweg den Vorzug zu geben, sind so offensichtlich, daß sie eigentlich kaum hervorgehoben zu werden brauchen. Bei seewärtiger Verladung können die Güter den Umschlagshafen ohne Umladung erreichen. Die Sendungen entziehen sich der Kontrolle fremder Staaten, die Sendungen können nicht durch willkürliche Maßnahmen fremder Regierungen zurückgehalten oder beschlagnahmt werden. Demgegenüber besteht bei Benutzung des Landweges, abgesehen von der Notwendigkeit des Achsenwechsels und der Notwendigkeit der Umladung in Königsberg nicht nur die Möglichkeit der Kontrolle, sondern auch der Beschlagnahme durch drei fremde Staaten, Lettland, Litauen und Polen. Bei dem gespannten russisch-polnischen, dem unsicheren russisch-litauischen bzw. litauischen und dem feindlichen deutsch-polnischen Verhältnis wird diesen Möglichkeiten von den Interessenten besondere Bedeutung beigelegt. Wirtschaftliche Vorteile bietet die bahnwärtige Verladung unter den obwaltenden Umständen überhaupt nicht, nicht einmal in bezug auf Beschleunigung der Beförderung. Die Waren müssen in Königsberg entweder in Schiffe oder in andere

Waggons umgeladen werden. Man erzielt also mit Hilfe besonderer Ausnahmetarife für Königsberg das, was dem Ablader in Riga und Petersburg ohne Umladung und ohne Kontrolle fremder Mächte bequem möglich ist, den Umschlag in deutsche Schiffe. Man nimmt die Verkehrskontrolle fremder Staaten in den Kauf, um durch seewärtige Verladungen der Kontrolle des dritten Staates, Polen, zu entgehen. Im anderen Falle muß man die Wagen durch den Korridor laufen lassen. Volkswirtschaftliche Vorteile aus dem angestrebten Bahnweg für die Durchgangsstrecke Litauen—Lettland sind nicht erkennbar. Der angestrebte bahnwärtige Durchgangsverkehr kann diesen Staaten nur wirtschaftliche Nachteile dadurch bringen, daß er den Umschlagsverkehr ihrer Seehäfen erheblich vermindert.

Vor dem Kriege war Rußland Nachbarstaat Deutschlands. Heute ist Deutschland durch Vorlagerung neuer Staatengebilde, wie Polen, Litauen und Lettland, von Rußland getrennt. Außerdem ist das deutsche Ostpreußen durch weitere polnische Gebiete von Deutschland räumlich geschieden. Unter diesen Umständen ist das Bestreben der Reichsbahngesellschaft, den deutsch-russischen Güterverkehr bahnwärtig über das abgetrennte Ostpreußen zu leiten, eine politische und wirtschaftliche Absurdität, die für die deutsche Volkswirtschaft im Falle der geringsten politischen Verwicklungen im Osten unheilvolle Folgen nach sich ziehen muß. Man bezweckt und gibt das offen zu, die deutsche Linienschiffahrt zwischen Leningrad, Stettin und Hamburg durch Eisenbahnkampftarife auszuschalten, um, wenn man dieses erreicht hat, eines Tages durch die kleinste Aktion Polens oder der Randstaaten den deutsch-russischen Güterverkehr vollkommen unterbrochen zu sehen. Eine Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, durch die auf der einen Seite lebenskräftige, aus natürlichen Verhältnissen entwickelte deutsche Schiffahrtslinien, wie in der Presse offen bekannt wird, ausgeschaltet und lahmgelegt werden sollen, um den von ihnen vermittelten Verkehr auf den unsicheren Landweg abzulenken, während auf der anderen Seite zwecks Vermeidung eines unsicheren Landweges (polnischer Korridor) viele Millionen Reichsmark zur Einrichtung einer Dampferlinie zwischen Swinemünde und Pillau verausgabt werden, ist unverständlich und kann für die deutsche Volkswirtschaft nur nachteilige Folgen zeitigen. Der vorliegende Fall scheint leider eine Berechtigung für die Auffassung zu bilden, daß die Erinnerung an die bitteren Erfahrungen des Krieges bereits verblaßt sind. Durch die vor dem Kriege betriebene Eisenbahntarifpolitik hemmte man die wünschenswerte und erforderliche Entwicklung der Binnenschiffahrt, die, als in den Kriegsjahren die Eisenbahn den Anforderungen nicht zu genügen vermochte, fehlte und nur in unzureichendem Umfange zur Entlastung verfügbar war. Heute bewilligt das Reich zur Förderung der deutschen Werften und Reedereien 50 Millionen Reichsmark, während die Reichsbahngesellschaft durch eine schiffahrtsfeindliche, volkswirtschaftlich schädliche Tarifpolitik deutsche Reedereien zum Auflegen oder gar zum Verkauf erstklassiger Seedampfer zwingt.

Bei aller Würdigung der Tatsache, daß die Reichsbahngesellschaft verpflichtet ist, durch kaufmännische Wirtschafts- und Betriebsführung die Aufbringung der ihr auferlegten Reparationslasten zu ermöglichen, muß doch verlangt werden, daß dieses notwendige kaufmännische Gebaren sich nicht in einer noch dazu unwirtschaftlichen Ausnutzung der Monopolstellung äußert, unwirtschaftlich deswegen, weil die Reichsbahn an Gütermengen und Frachten bahnwärtig nach und von deutschen Seehäfen den Teil verlieren muß, der auf den neuen künstlich ermöglichten reinen Bahnweg übergeht.

Es muß verlangt werden, daß die Reichsbahngesellschaft eine Politik aufgibt, die darauf abzielt, deutsche Reedereien

zur Einstellung ihres seit vielen Jahrzehnten unterhaltenen Linienverkehrs nach russischen Häfen und zum Verkauf ihrer Dampfer zu zwingen, der deutschen Binnenschifffahrt weitere Gütermengen künstlich zu entziehen und die die deutsche Volkswirtschaft eines Tages vor die Tatsache einer vollkommenen, durch Maßnahmen fremder Nachbarstaaten herbeigeführten Unterbrechung des deutsch-russischen Güterverkehrs stellen und dadurch eine Wirtschaftskatastrophe herbeiführen kann.

Der lettländische Getreidehandel.

Von Percy Meyer-Riga.

Wenn auch in früheren Artikeln hier schon darauf hingewiesen worden ist, daß in der lettländischen Gesamtwirtschaft und dem Agraraußenhandel Viehzucht und Milchwirtschaft eine ganz natürliche, wachsende Rolle spielen, so ist es andererseits doch ebenso selbstverständlich, daß die Kultur von Zerealien noch überwiegt, daß also die Ueberlieferung noch mitspricht und daß die landwirtschaftliche Umstellung nicht von heute auf morgen vor sich gehen kann. Außerdem bildet die Zerealienwirtschaft die Grundlage der Viehwirtschaft, die hier nicht so bald auf ausschließlichen Import von Futtermitteln aus dem nahen Osten übergehen kann.

Im Jahre 1923, das bekanntlich Lettland Mißwachs brachte, wurden eingeführt:

31 901 Tonnen Weizenkorn für 8 691 706 Lat hauptsächlich aus Deutschland, Amerika und Holland,
5 138 Tonnen Weizenmehl für 2 141 474 Lat hauptsächlich aus Amerika, Schweden und Deutschland,
35 569 Tonnen Roggenkorn für 7 126 951 Lat hauptsächlich aus Rußland, Litauen und Deutschland,
6 004 Tonnen Hafer für 1 108 873 Lat hauptsächlich aus Litauen und Rußland,
2 481 Tonnen Reis für 857 560 Lat hauptsächlich aus Deutschland.

Dagegen exportierte Lettland in demselben Zeitraum:

3 803 Tonnen Gerste für 631 380 Lat hauptsächlich nach Dänemark und Deutschland,
11 508 Tonnen Hafer für 2 057 272 Lat hauptsächlich nach England und Holland,
3 408 Tonnen Erbsen für 829 860 Lat hauptsächlich nach England und Dänemark,
1 801 Tonnen Wicken für 587 351 Lat hauptsächlich nach England und Dänemark.

Im ersten Halbjahr 1924 (für das zweite vorjährige Halbjahr liegen auch nur annähernde Endsummen noch nicht vor) stieg die Getreideeinfuhr auf:

24 227 Tonnen Weizen (Korn u. Mehl)	für 6 355 000 Lat
33 686 „ Roggen	„ 7 005 000 „
5 682 „ Gerste	„ 1 204 000 „
16 623 „ Hafer	„ 3 279 000 „
1 174 „ Reis	„ 425 000 „

Während die Zerealienausfuhr wie folgt fiel:

210 Tonnen Gerste	für 35 000 Lat
1 133 „ Hafer	„ 171 000 „
61 „ Erbsen	„ 11 000 „
42 „ Wicken	„ 14 000 „

Die Bilanz des lettländischen Zerealienaußenhandels ist, wie hieraus ersichtlich, in den Semestern 1923/I, 1923/II und 1924/I stark passiv gewesen, sie hat sich auch im Halbjahr 1924/II kaum gebessert, nachdem der Herbst 1924 kein günstiges Erntergebnis in Roggen gebracht hat, während die einheimische Weizenernte bei dauernd zunehmenden Weizenverbrauch im Lande lange nicht mehr genügt. Daß der hier vorliegende sehr bedeutende Ausfall zu einem großen Teil schon durch die Erzeugung und Ausfuhr von Animalien gedeckt wird, sei hier nur der Ordnung wegen erwähnt, nicht aber weiter behandelt, da dieses Moment für die vorliegende Untersuchung nicht in Frage kommt.

Von der Reichsregierung wird man verlangen müssen und erwarten dürfen, daß sie aus den angeführten, schwerwiegenden Gründen der Reichsbahngesellschaft die nach § 33 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 erforderliche Genehmigung zur Einführung dieses internationalen Ausnahmetarifs versagt, die Erschließung dieses absurden Eisenbahnverkehrsweges unmöglich macht und damit die deutsche Wirtschaft vor außerordentlichen Gefahren bewahrt.

In richtiger Voraussicht des diesjährigen Bedarfes an Roggen und Weizen, als den für die Ernährung der Bevölkerung hauptsächlich in Frage kommenden Getreidearten, haben die lettländischen, vorwiegend die Rigaer Kornimporteure schon um die Jahreswende ganz bedeutende Mengen an Getreide eingeführt. Die hier greifbaren Bestände werden auf rund 30 000 Tonnen Weizen und etwa 25 000 Tonnen Roggen geschätzt, wovon freilich ein großer Teil Spekulationsbezug ist, der weniger für das Inland, als für den Weiterverkauf bestimmt ist. Tatsächlich haben Rußland und Litauen in jüngster Zeit schon je etliche Mille Tonnen hiesigen Importgetreides für ihren Bedarf gekauft, während kleinere Posten dauernd über die Ost- und Südgrenze gehen.

Um einer etwaigen Preistreiberei vorzubeugen, hat das Parlament zu Riga auf Initiative der Staatsleitung beschlossen, einen Getreidereservefonds zu schaffen. Es sollte sich um 5000 Tonnen Roggen handeln. Der Fiskus zögerte lange mit dem Ankauf, hat aber soeben 2000 Tonnen amerikanischen Roggens, die schon im Rigaer Elevator lagern, aus privater Hand erworben, während wegen der weiteren 3000 Tonnen zurzeit mit Hamburger Getreidefirmen unterhandelt wird. Die Roggenreserve ist eigentlich inzwischen schon unnötig geworden, denn nicht nur sind die Importvorräte im Lande bedeutend angewachsen, auch die Weltmarktpreise sind ganz vor kurzem stark gefallen, die hiesigen Importeure sehen sich deshalb in ihren Erwartungen sehr getäuscht, können natürlich keine allzu hohen Preise erzielen und das Moment der Preisregulierung durch den Staat kommt damit eo ipso in Fortfall. Wenn der Staat trotzdem jetzt erst und jetzt noch an die Schaffung der Roggenreserve schreitet, so spekuliert auch er und nutzt im übrigen die günstige Gelegenheit aus. Seine Kalkulation birgt immerhin jetzt nach dem Preissturz mehr Gewinnchancen, als die der privaten Importeure, auch ist das moralische und psychologische Moment des staatlichen Korneinkaufs nicht zu unterschätzen.

Ueberhaupt spielt der Staat in der lettländischen Agrarwirtschaft noch eine Rolle von ragender Bedeutung. Das stellt allein schon die nun ihrem Abschluß entgegengehende Agrarreform zur Bedingung: sie schuf Zehntausende von Neuwirtschaften, die noch lange nicht die staatliche Unterstützung entbehren können. Nicht nur handelt es sich um Korn an sich, sondern namentlich auch um Saatgut für den rationellen Getreidebau. Im Jahre 1924 hat das Landwirtschaftsministerium allein 57 600 landwirtschaftlichen Einheiten Saatgut darlehensweise hergegeben; von dieser Zahl, die etwa drei Vierteln aller Neuwirtschaften gleichkommt, besaßen 45 000 auch nicht die geringsten Vorräte an Saatgetreide. Insgesamt hat das Ministerium im vorigen Jahre annähernd 12 000 Tonnen Hafer, etwa 7000 Tonnen Gerste, 1000 Tonnen Leinsaat und 2000 Tonnen anderes Saatgut verteilt. Ohne diese staatliche Beihilfe wäre ein großer Teil des Ackerbodens einfach unbestellt geblieben.

Nun ist der Gegenwert dieser Saatarlehen zum 1. April rückzahlbar und der Fiskus, der zu dieser Frist Darlehens-

tilgungen in der Höhe von 1 Million Lat budgetmäßig auf der Einnahmenseite vorgesehen hat, rechnet auf die ersten Eingänge. Sie sind aber heute keineswegs auch nur mit annähernder Gewißheit vorauszusetzen, denn gerade zum Frühjahr braucht der Landwirt Geld, um dafür wieder — Saatgut zu kaufen. Hier nun soll der Saafonds in die Bresche springen. Natürlich ist es derselbe Staat, der den Fonds und damit die neue Kreditmöglichkeit schaffen soll, um eine Tilgung der alten Kredite größtenteils überhaupt erst zu ermöglichen. Anstatt der früher vorgesehenen Summe von 4 Millionen Lat wird jetzt geplant, 5 Millionen für die Schaffung eines ausreichenden Saafonds anzuweisen. Insbesondere handelt es sich um Hafer, denn die vorjährige Ernte hat in dieser Getreideart nur 20—40 Prozent taugliches Saatgut ergeben, auch mangelt es an keimfähiger Saatgerste.

Daneben wird mit der Schaffung des großen Saafonds die Absicht verfolgt, endlich einmal auch eine stufenweise Selektionierung des hiesigen Kornbaus zu erreichen, speziell dort, wo es sich um Neuwirtschaften oder nach dem Kriege wiederaufgebaute Bauernhöfe handelt. Einstweilen sollen größere Zuchtversuche nur auf mustergültigen Wirtschaften und in speziellen Saatzuchtanstalten vorgenommen werden. Das Saatgut für gewöhnlichen Kornbau wie für Selektionszwecke wird auf 12—18 Monate Ziel kreditiert werden. Die Mittlerdienste der Genossenschaften werden hierbei intensiv in Anspruch genommen werden.

Die Angelegenheit duldet keinen Aufschub und wird voraussichtlich auch keinen erfahren. Lettland ist immerhin noch vorwiegend Agrarstaat und von der Lösung des Problems der Zerealienkultur hängen Volksernährung wie Viehwirtschaft mit allen Nebenkulturen ab.

Zukunftssorgen der schwedischen Wirtschaft.

Von Dr. W. Grotkopp-Stockholm.

Ein Herumtasten im Ungewissen, so kann man vielleicht am besten kurz die augenblickliche schwedische Wirtschaftslage und die Zukunftsaussichten kennzeichnen. Zum Leben zu wenig, zum Sterben zu viel, mit diesen Worten kennzeichnen heute viele Schweden ihre wirtschaftliche Lage. Zwar kann von keiner Seite geleugnet werden, daß seit der großen Krise im Jahre 1920 eine wesentliche Stabilisierung eingetreten ist und daß Schweden sich von den übelsten Nachwirkungen erholt hat, aber viele Fragezeichen müssen noch immer gemacht werden, wenn man einen Blick auf die Zukunft wirft. Zwar zeigen sich Anzeichen einer gewissen Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage: in Amerika deuten, was allerdings oft überschätzt wird, mehrere Symptome auf eine beginnende Hochkonjunktur hin. Diese Entwicklung in Amerika bildet einer der wesentlichsten Hoffnungen der schwedischen Wirtschaft. Gleichzeitig wird aber auch ein Blick auf den Weltmarkt durch andere Symptome getrübt, speziell durch die Entwicklung der Preise. Dank der Preisentwicklung hat die schwedische Wirtschaft in letzter Zeit mühelos hohe Gewinne einstreichen können. Nach der Deflationkrisis sind die Preise für die Waren, die Schweden einführen muß, bedeutend stärker gefallen, als für die Exportwaren. 1922 betrug der Preisindex der schwedischen Importwaren 140, der der Exportwaren 160. 1923 betrug diese beiden Preisindexe 148 und 168, so daß für beide Jahre eine Differenz von 20 Punkten zu verzeichnen war. Diese Entwicklung bedeutete gegenüber 1913, daß Schweden in den letzten Jahren eine geringere Menge von Waren zu exportieren brauchte, um ein gleich gewisses Quantum zu importieren. Aber diese Differenz ist im Laufe des Jahres 1924 immer geringer geworden. Im Januar 1924 betrug sie nur noch 12 Punkte, im Dezember 1924 gar nur noch 6 Punkte. Damals betrug der Importpreisindex 148 und der Exportpreisindex 154, so daß die Zeit des Einstreichens müheloser Gewinne jetzt der Vergangenheit angehört. Hinzutritt noch, daß gerade die Preise der wichtigsten nicht zu entbehrenden Importwaren gestiegen sind und daß die schlechte Ernte für dieses Jahr ein Steigen des Importes von Getreide bedingt. Als Ganzes gesehen muß also das Land zu konsumtiven Zwecken mehr Geld ausgeben als bisher und bekommt als Bezahlung für seinen Export weniger Geld herein als in den beiden letzten Jahren.

Diese Entwicklung muß ein weiteres Stocken des Kapitalakkumulationsprozesses zur Folge haben und die Beantwortung der Frage: woher nehmen wir das erforderliche Kapital? immer schwieriger gestalten. Mehr noch als bisher wird die schwedische Wirtschaft zwecks Beschaffung des erforderlichen Kapitals auf das Ausland angewiesen sein. Ob es das Kapital hier bekommt, ist für die Zukunft

von entscheidender Bedeutung, denn Kapital ist unbedingt erforderlich, um eine Senkung der sachlichen Produktionskosten zu ermöglichen. Oft haben in der letzten Zeit aus Amerika zurückgekommene Führer der schwedischen Wirtschaft festgestellt, daß die schwedische Industrie in technischer und organisatorischer Beziehung den modernsten Anforderungen nicht mehr genügt und daß sie alles tun muß, um diese Lücke auszufüllen. Zur Sorge der Kapitalbeschaffung tritt eine andere hinzu: die Frage der Absatzmärkte. Für die Holzindustrie ist es sehr bedeutsam, ob Rußland auch in der kommenden Saison größere Holz mengen zu Preisen, die unter den schwedischen Produktionskosten liegen, auf den Markt bringt. Endgültiges kann hierüber noch nicht gesagt werden, doch ist damit zu rechnen, daß Rußland auch im kommenden Jahre den Holzpreis drücken wird. Die Papier- und Zelluloseindustrie genießt dagegen noch immer ein gewisses natürliches Monopol und braucht sich wegen des Absatzes ihrer Produkte keine besonderen Sorgen zu machen. Dasselbe gilt für einige schwedische Spezialindustrien, wie die der Zündhölzer, Kugellager, Separatoren, wenn sich auch vielleicht speziell für letztere die Konkurrenz Deutschlands wesentlich bemerkbar machen wird. Von besonderer Bedeutung ist aber die Konkurrenz Deutschlands für die übrigen Zweige der schwedischen Eisen- und Stahlindustrie und für die für den einheimischen Markt arbeitende, wie besonders für die Textilindustrie. Mit Interesse, aber auch mit starken Sorgen verfolgt man in der schwedischen Öffentlichkeit das Wiedererstarken der deutschen Wirtschaft, beobachtet man, wie es der Reichsbank geglückt ist, trotz der zahlreichen Auslandsanleihen jede neue Inflation zu vermeiden und die Stabilität der Währung zu sichern, wie die deutschen Industriellen wieder anfangen, mit dem Pfennig zu rechnen und ihren Export zu heben. Man weiß andererseits, daß die deutsche Wirtschaft infolge der Bestimmungen des Dawesgutachtens automatisch zu einem hohen Export gezwungen werden muß und daß die deutsche Wirtschaft diesen Konkurrenzkampf mit allen Mitteln führen muß. Dadurch ist aber auch die Frage der Widersinnigkeit des Dawesgutachtens wieder aktuell geworden. Diese Sorgen sind in letzter Zeit stärker als bisher hervorgetreten, was sich besonders bei den Arbeitsstreitigkeiten zeigte. Als Ende vorigen Jahres innerhalb der Metall- und Holzindustrie neue Lohnabkommen zustande kamen, glaubte man, daß jede Gefahr von Streiks und Aussperrungen überwunden sei. Tatsächlich aber sind in letzter Zeit neue Schwierigkeiten entstanden, da eben der Pessimismus stärker hervorgetreten ist und die Industriellen eine Senkung der Löhne für unbedingt erforderlich halten, um der schwedischen Industrie Absatzgebiete zu sichern.

Das Versicherungswesen in Stettin.

Von Erich Becker.

Die Anfänge der Versicherung reichen bis ins späte Mittelalter zurück. Die großen Gefahren, denen in damaligen Zeiten Güter, die über See befördert wurden, ausgesetzt waren, ließen den Gedanken aufkommen, einen Schutz gegen den Verlust der Güter zu finden. Es fanden sich dann auch einzelne Kaufleute, die sich gegen ein Entgelt bereit erklärten, für einen Verlust der Güter einzutreten. Zuerst war dies wohl nur Spekulation, aber als nach der Entdeckung ferner Erdteile das Bedürfnis nach Seeversicherung immer mehr stieg, begannen viele Kaufleute, wenn auch meistens wohl nur nebenbei, die Versicherung gewerbsmäßig zu betreiben, bis dann schließlich durch den immer wachsenden Bedarf nach Versicherungsschutz infolge des gesteigerten Seeverkehrs im Laufe des 18. Jahrhunderts auch Versicherungsgesellschaften entstanden, die den privaten Betrieb der Seeversicherungen allmählich ganz verdrängt haben mit Ausnahme von England, wo es neben vielen großen Gesellschaften noch immer Privatassekurateure gibt, die zwar unter dem Namen „Lloyds“ zu einer großen Interessengemeinschaft vereinigt sind, wo aber trotzdem jeder nur für den von ihm übernommenen Anteil an einer Versicherung haftet.

Anders war der Entwicklungsgang der Feuerversicherung. Wurde die Seeversicherung von Anfang an als Erwerbsunternehmen betrieben, so hat sich die Feuerversicherung als gemeinnütziges Unternehmen entwickelt. Zuerst waren es die Brandgilden, die aber infolge ihrer örtlich beschränkten Ausdehnung bei großen Bränden allzu oft versagen mußten. Diesem Uebel wurde von Staatswegen durch die Errichtung von öffentlichen Feuerversicherungsanstalten, den sogenannten Sozietäten, abgeholfen, die sich aber nur auf Versicherung von Gebäuden beschränkten und zum größten Teil erst in neuester Zeit — durch die Konkurrenz der privaten Versicherungsgesellschaften gezwungen — dazu übergingen, auch andere Objekte in Deckung zu nehmen. Erst im Anfang des vorigen Jahrhunderts entstanden auch private Feuerversicherungsgesellschaften, und zwar im Gegensatz zur Transportversicherung, wo es, abgesehen von kleinen Kaskoversicherungs-Vereinen, stets nur Aktiengesellschaften gegeben hat, zuerst Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit und später erst Aktiengesellschaften. Die Aktiengesellschaften haben aber heute die Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit ganz verdrängt.

Die Lebensversicherung in ihrer modernen Form ist erst auf Grund mathematisch-statistischer Grundlagen möglich geworden. Zwar gab es schon lange kleinere Sterbekassen in verschiedenster Form, aber diese genügten dem Bedürfnis in keiner Weise und brachen oft schon nach kurzem Bestehen zusammen. Erst im zweiten Viertel des vorigen Jahrhunderts wurden in Deutschland die ersten größeren Lebensversicherungsgesellschaften gegründet.

Die Transportversicherung, die Feuerversicherung und die Lebensversicherung stellen die hauptsächlichsten Versicherungszweige dar. Die anderen Versicherungszweige werden meist von den Versicherungsgesellschaften neben ihren Hauptversicherungszweigen betrieben und eine Geschichte dieser Zweige wiederzugeben, dürfte sich erübrigen.

Welchen Anteil hat nun Stettin an dem Versicherungsgewerbe? Es liegt auf der Hand, daß Stettin als drittgrößter Hafenplatz Deutschlands in der Transportversicherung, die sich ja hauptsächlich auf die Seeversicherung stützt, eine große Rolle spielt. Es bestehen daher auch in Stettin eine Anzahl von Transportversicherungsgesellschaften, und zwar:

die „National“ Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft (gegründet 1845),

die „Union“ Actien-Gesellschaft für See- und Fluß-Versicherungen in Stettin (gegründet 1857)

mit ihrer Tochtergesellschaft der „Stettiner Allgemeine“ Versicherungs-Aktien-Gesellschaft,

die „Norddeutsche“ See- und Fluß-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft (gegründet 1869)

und die „Atlantic“ Transportversicherungs-Aktiengesellschaft (gegründet 1916).

Auch die Feuerversicherung wird von Stettiner Gesellschaften betrieben. Die „National“ Allgemeine Vers.-A.-G. und die von den Germania-Gesellschaften zusammen mit der „Union“ A.-G. für See- und Fluß-Vers. in Stettin gegründete „Germania-Union“ Vers.-A.-G. betreiben diese Branche.

Die Lebensversicherung wird von der in Deutschland und im Ausland wohlbekanntesten „Germania“ Lebens-Versicherungs-A.-G. (gegründet 1857) in Stettin betrieben. Dazu hat sich im letzten Jahr die „National“ Lebens-Vers.-A.-G. gesellt. Unfall- und Haftpflichtversicherungen schließen die „National“ Allgemeine Vers.-A.-G. und die „Germania“ Unfall- und Haftpflicht-Vers.-A.-G. ab.

Neben den privaten Versicherungsgesellschaften arbeiten noch in Stettin die Pommersche Feuersozietät (gegründet 1885) und die Pommersche Provinzial-Lebensversicherungsanstalt (gegründet 1911).

Außerdem unterhalten fast sämtliche größeren deutschen Versicherungsgesellschaften in Stettin Generalagenturen, die sich ebenso wie die einheimischen Firmen durch einen vorzüglichen Ruf und hohe Leistungsfähigkeit auszeichnen. Unter anderen seien hier genannt der Allianz-Konzern, der Hovad-Konzern, die Aachener und Münchener Feuerversicherungs-A.-G. usw.

Die Versicherungsgesellschaften haben wohl noch mehr als die meisten anderen Unternehmungen durch Krieg und Inflationszeit sehr gelitten, und leider wird auch heute noch durch die herrschende Geldknappheit der Geschäftsgang sehr erschwert.

Die Lebensversicherungsgesellschaften waren bis weit in die Inflationszeit hinein durch das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung gezwungen, ihre Prämienreserven in deutscher Mark anzulegen, obgleich sie größtenteils ein recht erhebliches Geschäft im Ausland hatten, das sie in den betreffenden Landeswährungen tätigten. Um für den Neuaufbau des deutschen Geschäfts freie Hand zu haben, entschloß sich daher die Verwaltung der „Germania“ Lebens-Vers.-A.-G., eine neue Gesellschaft, die „Germania von 1922“ Vers.-A.-G., zu gründen. Trotz der schwierigen Verhältnisse ist es dieser Gesellschaft gelungen, im vergangenen Jahr einen Zugang von rund Gmk. 120 000 000.— Versicherungssumme zu erzielen.

Auch die Feuerversicherungsgesellschaften haben durch die Einführung einer stabilen Währung den Inflationsjahren gegenüber ein Anwachsen des Geschäftes zu verzeichnen, obgleich sich gerade in diesem Versicherungszweig durch das Fallen der Tarife im vergangenen Jahr die Konkurrenz sehr fühlbar gemacht hat.

Die Unfall- und Haftpflichtversicherung hatte zwar am Anfang 1924 ein Anwachsen des Geschäftes aufzuweisen, aber leider hat später das Geschäft wieder sehr nachgelassen.

Zum Schluß ist noch über die Transportversicherung zu berichten. Dieser Versicherungszweig leidet natürlich am

meisten an den jetzigen ungünstigen Verhältnissen. Wenn Handel und Wandel stockt, gibt es auch keine Transporte zu versichern. Erschwert wird die Lage noch dadurch, daß sich der Gründungsseifer der Nachkriegszeit besonders in der Transportversicherung ausgewirkt hat, weil dieser Geschäftszweig nicht der staatlichen Aufsicht unterliegt. So sind nach dem Kriege unzählige Transportversicherungsgesellschaften gegründet worden, die den alten Gesellschaften durch Prämienunterbietungen und Provisionsschleuderei schwere Konkurrenz gemacht haben.

Die Lage des deutschen Versicherungswesens ist mithin nicht allzu rosig, aber wie sich durch zähe Arbeit und deutschen Organisationsgeist die allgemeine wirtschaftliche Lage Deutschlands hoffentlich recht bald bessern wird, so werden auch die deutschen Versicherungsgesellschaften die heutigen schwierigen Verhältnisse nach allmählicher Ausscheidung alles Ungesunden überstehen und die Stettiner Gesellschaften, die stets eine führende Rolle in der deutschen Assekuranz gespielt haben, werden das Ihrige dazu beitragen.

Der Stettiner Hafen im Februar 1925.

Der Schiffsverkehr zeigte gegenüber dem Vormonat keine Veränderungen. Ein Vergleich mit dem Februar 1924 ergibt jedoch eine Steigerung der Schiffszahl um 150% und des Raumgehaltes um rund 100%. Es gingen insgesamt 215 Schiffe mit 296 276 cbm ein. Davon führten 166 Schiffe mit 218 051 cbm die deutsche Flagge, 14 die dänische mit 19 068 cbm, 12 die schwedische mit 13 911 cbm, 7 die norwegische mit 10 727 cbm, 2 die englische mit 15 022 cbm, 3 die Danziger mit 7 590 cbm, 6 die holländische mit 3 277 cbm, 2 die finnische mit 3 186 cbm, 2 die russische mit 3 378 cbm und 1 die lettische mit 2 066 cbm. Von diesen Schiffen löschten 74 im Freibeizirk, 24 im Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzwieck und 117 im alten Stadthafengebiet.

Eingeführt wurden 145 000 t Güter, die sich mit 60 000 t auf das Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzwieck mit 25 000 t auf den Freibeizirk und 60 000 t auf das alte Stadthafengebiet verteilen. Wie im vorigen Monat die Erzeinfuhr die der Kohle überstieg, so steht dieses Mal die Kohleneinfuhr mit 55 000 t an der Spitze. Dann folgen Erze, Schwefelkies und Abbrände mit 25 000 t, auch die Eiseneinfuhr ist bedeutend gestiegen. Sie betrug 10 000 t. Ferner wurden eingeführt 15 000 t Sojabohnen, 11 000 t Zellulose, Holzmasse und Papierholz, rund 10 Ladungen Flachs, desgleichen Heringe, mehrere Ladungen Petroleum, Leinsaat und Thomasmehl, letzteres mit 5 600 t, Quarz und Feldspat und je eine Ladung Phosphat, Kalksteine, Benzin und Holz. Außerdem gingen in gemischter Ladung in der Hauptsache noch Getreide, Hülsenfrüchte, Gasreinigungsmasse, Fleisch, Felle, Mehl, Oel, Reis und Kaffee, die zusammen mit den sonstigen Gütern rund 13 000 t betragen, ein.

Der Ausgang zeigte gegenüber dem Februar 1924 eine Steigerung von 100% sowohl an Schiffszahl wie nach Raumgehalt. Es gingen 187 Schiffe mit 258 578 cbm aus. Die deutsche Flagge führten 141 Schiffe mit 190 956 cbm, 12 die dänische mit 17 130 cbm, 13 die schwedische mit 15 409 cbm, 3 die englische mit 16 562 cbm, 4 die norwegi-

sche mit 4 304 cbm, 6 die holländische mit 4 028 cbm, 2 die finnische mit 3 186 cbm, 1 die russische mit 2 411 cbm, 1 die lettische mit 2 066 cbm, 2 die Danziger mit 1 764 cbm und 1 die estnische mit 762 cbm. Von diesen Schiffen entfallen 27 auf das Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzwieck, 76 auf den Freibeizirk und 84 auf das alte Stadthafengebiet.

Die Ausfuhr erreichte die des Vormonats. Unter den Ausfuhrgütern standen Holz und Zucker an erster Stelle, dann folgen Koks, Briketts, Kohle, Zement, Kartoffeln, Papier, Oelkuchen, Eisen, Eisenwaren und Maschinen. Unter den gemischten Ladungen befanden sich Getreide, Mehl, Oel, Chemikalien, Heringe, Pappen, Fette und Säuren.

Im Reiherwerderhafen sind die Pfahlfundierungen für den Kai, auf dem die neuen Erzverladebrücken aufgestellt werden sollen, so gut wie beendet.

Im Berichtsmonat war auf den Stettiner Werften eine iebhafte Tätigkeit zu bemerken. Mehrere Schiffe konnten vom Stapel gelassen werden, von denen zwei der Stettiner Dampfer-Compagnie A. G. und eins der Swinemünder Dampfschiffahrts A. G. gehören. Beide Dampfer der Stettiner Dampfer-Compagnie A. G. wurden auf der Werft der Stettiner Oderwerke gebaut und zeigen beide die gleichen Ausmaße. Sie sind jedes 56 m zwischen den Perpendikeln lang, haben 8,8 m Breite auf Spanten und 4,5 m Seitenhöhe. Da die Schiffe auch in der Winterfahrt nach den skandinavischen und finnischen Häfen verwendet werden sollen, sind sie mit besonderer Eisverstärkung gebaut.

Das Schiff der Swinemünder Dampfschiffahrts A. G. wurde auf der benachbarten Werft von Nüscke & Co. gebaut, und zwar ist es ein Salonschnelldampfer, der auf den Namen „Deutschland“ getauft wurde und ein Schwesterschiff des den Bäderverkehr versiehenden Dampfers „Berlin“ ist. „Deutschland“ ist etwas größer und auch mit Eisverstärkung gebaut. Seine Länge beträgt 61,75 m, die Breite 8,5 m, die Seitenhöhe bis zum Hauptdeck 4,40 m. Ungefähr 1100 Fahrgäste haben auf dem Schiffe Platz. Die Indienstellung wird etwa Anfang Mai erfolgen.

Von Stettiner Firmen.

Stapellauf der „Heidelberg“ (S. D. C.) auf den Stettiner Oderwerken. Die Stettiner Dampfer-Compagnie, Aktiengesellschaft, hat einen weiteren wertvollen Schiffszuwachs durch den am 28. Februar auf der Werft der Stettiner Oderwerke, A. G., vom Stapel gelaufenen zweiten von ihr dort in Auftrag gegebenen Neubau von ca. 900 Tonnen Tragfähigkeit erhalten. Das Schiff erhielt den Namen „Heidelberg“. Die Hauptabmessungen des Schiffes stimmen mit denen des Schwesterschiffes überein, das am 10. Februar d. J. auf derselben Werft für Rechnung der Stettiner Dampfer-Compagnie, A. G., vom Stapel gelassen wurde. Die Abmessungen sind: Länge zwischen den Perpendikeln 56 m, Breite auf Spanten 8,8 m, Seitenhöhe 4,5 m. Das Schiff wird für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd gebaut und erhält über die Vorschriften desselben hinausgehend besondere Eisverstärkungen, um ohne Bedenken in der Winterfahrt nach den skandinavischen und finnischen Häfen Verwendung zu finden.

Stapellauf des Salonschnelldampfers „Deutschland“ (Swinemünder Dampfschiffahrts A. G.) auf der Schiffswerft Nüscke & Co. Auf der Schiffswerft Nüscke & Co. lief am gleichen Tage der für die Swinemünder Dampfschiffahrts A. G. neu erbaute Salonschnelldampfer vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen „Deutschland“. — Im wesentlichen handelt es sich um ein Schwesterschiff des im Bäderverkehr so beliebten Dampfers „Berlin“, der einstmals ebenfalls auf der Nüsckewerft für die Swinemünder Dampfschiffahrts A. G. erbaut ist. Das neue, etwas größere Schiff ist nach den neuesten Vorschriften erbaut und hat folgende Hauptabmessungen: Länge 61,75 m, Breite 8,5 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 4,40 m. Eine Heißdampf-Dreifach-Expansionsmaschine von 1000 PS Leistung wird dem Schiff eine Geschwindigkeit von 13 Knoten verleihen. Etwa 1100 Fahrgäste nebst 40 To. Ladung wird das neue Schiff befördern können. — Die Ablieferung und Indienstellung des Salondampfers „Deutschland“ soll Anfang Mai d. J. erfolgen.

Bücher und Zeitschriften.

„Wechselordnung der Republik Polen“, Heft 7 der Schriftenfolge „Osteuropäischer Aufbau“, herausgegeben vom Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten e. V., Königsberg i. Pr., versehen mit einer Einleitung von Rechtsanwalt Dr. Herbert Wöller. (Verlag der Deutschen Ostmesse Königsberg Pr., Preis 50 Pf.)

Die vorliegende Schrift des Wirtschaftsinstituts für Rußland und die Oststaaten e. V., Königsberg i. Pr., enthält die polnische Wechselordnung vom 14. November 1924, die am 1. Januar 1925 in Kraft getreten ist. Dadurch ist ein einheitliches Wechselrecht für das Gesamtgebiet der Republik Polen geschaffen; denn bis dahin galten in den einzelnen Teilen Polens verschiedene Gesetze und zwar die deutsche Wechselordnung vom Jahre 1850, das österreichische Wechselrecht vom Jahre 1850, der Code de Commerce vom Jahre 1808 und das russische Wechselgesetz vom Jahre 1902. Das polnische Wechselrecht hat unverkennbar deutsches Recht zum Vorbilde, weicht aber doch in verschiedenen wesentlichen Punkten von jenem Recht ab. Der Gesetzgeber hat die Ergebnisse der Haager Internationalen Wechselkonferenz vom Jahre 1910 verwertet.

„Scheckrecht der Republik Polen“, Heft 8 der Schriftfolge „Osteuropäischer Aufbau“, herausgegeben vom Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten e. V., Königsberg i. Pr., versehen mit einer Einleitung von Rechtsanwalt Dr. Herbert Wöller. (Verlag der Deutschen Ostmesse Königsberg Pr., Preis 0,25 M.)

Die vom Wirtschaftsinstitut für Rußland und die Oststaaten e. V., Königsberg Pr., herausgegebene Schrift enthält das am 1. Januar 1925 in Kraft getretene polnische Scheckrecht. In seinen wesentlichen Punkten lehnt es sich an das deutsche Scheckgesetz vom 11. März 1908 an, enthält aber doch einige wesentliche Abweichungen.

Lettlands Volks- und Staatswirtschaft von Dr. B. Siew. Müller-sche Buchdruckerei Riga (Herderplatz Nr. 1) 1925. Commissions-Verlag von Jonck & Poliewsky, Riga. Preis brosch. 10.— Gmk., geb. 13.— Gmk.

Beginnend mit dem lettlandischen Geldwesen bringt der Verfasser reiches Material über das Finanzwesen und die Staatswirtschaft Lettlands und beleuchtet im besonderen die Währungsreform, die im Ausland mit großem Interesse verfolgt worden ist. Dann folgen Außenhandelsfragen, Probleme der Zollpolitik und Handelsverträge. Auf das wirtschaftliche Abkommen mit Deutschland geht der Verfasser wohl deshalb nicht ein, weil es, drei Jahre zurückliegend, nur als ein Provisorium anzusprechen ist und voraussichtlich doch in nächster Zeit durch einen umfassenden Handelsvertrag abgelöst werden wird. Einer Uebersicht über das Verkehrswesen schließen sich besondere Abhandlungen über Landwirtschaft und Industrie an, die jedoch kürzer

gehalten sind als die schon gestreiften Ausführungen über die Finanzwirtschaft, die den eigentlichen Schwerpunkt des vorliegenden Werkes darstellen. Den Abschluß bildet eine Uebersicht über die Verträge und Konventionen mit anderen Staaten und ein Literaturverzeichnis.

Die Industrie Lettlands von Percy Meyer. Ostdienst-Verlag Riga 1925. Preis 5/— sh (5 Lat).

Das vorliegende Werk bildet neben „Lettland auf dem Welt-Holzmarkt“, „Der lettlandische Flachshandel“ und „Lettland als Agrarstaat“ den letzten Teil einer kleinen Bücherserie, die sich mit dem Wirtschaftsleben des neuen lettlandischen Staates befaßt. Angesichts der zahlreichen tendenziös gefärbten Schriften über die Volkswirtschaft Lettlands verdient hervorgehoben zu werden, daß der Name des bekannten Rigaer Journalisten, den wir auch zu den regelmäßigen Mitarbeitern des „Ostsee-Handels“ zählen, die Gewähr für eine objektive und durch gute Sachkenntnis gestützte Behandlung des zu behandelnden Gegenstandes bietet.

Inhaltlich folgt auf einer Uebersicht über die Entwicklung der lettlandischen Industrie eine Darlegung des gegenwärtigen Standes. Neben der Gewerbestatistik und den Außenhandelsproblemen dürften die industriepolitischen Fragen, auf die der Verfasser im einzelnen eingeht, besonders Interesse für sich in Anspruch nehmen. Den meisten Lesern wird auch die ausführliche Uebersicht über die wichtigsten Gewerbebezüge des Landes viele Anregungen bringen. Abschließend bringt der Verfasser ein recht übersichtliches Branchenregister mit fast 2000 Adressen der wichtigsten Firmen Lettlands. Eine Empfehlung dieses vorzüglichen Buches dürfte sich erübrigen.

Was muß ich schon jetzt vom Industrie-Belastungsgesetz wissen? Auf diese für weite Kreise wegen der jetzt erfolgenden Ausstellung der Obligationen für die Industriebelastung wichtige Frage gibt der auf dem Gebiete des Steuerwesens bekannte Rechtsanwalt Dr. Carl Becher, Berlin, in einer wertvollen Einführung in die Belastung von Handel und Industrie (Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96, Preis 4,50 M) kurz und in allgemeinverständlicher Weise Antwort. Der Verfasser löst dabei zahlreiche Zweifelsfragen, untersucht u. a. die Bedeutung der Vermögenssteuer-Veranlagung für die neue Belastung, die Bedeutung von Vermögensverschiebungen und gibt eine lehrreiche Gegenüberstellung der Haftung und Zahlungsverpflichtung nach dem Industriebelastungs- und dem Aufbringungsgesetze, wie überhaupt beide Gesetze in jeder Beziehung geklärt werden. Im Anhang sind alle Gesetze einschließlich der Durchführungsbestimmungen, die Materialien und Muster wörtlich abgedruckt. Die Schrift ist nicht nur für diejenigen von hohem Werte, die von der Industriebelastung betroffen werden, sondern gerade auch für diejenigen, die nach ihrer Ansicht nicht der Belastung unterliegen.

BELEUCHTUNGSWERKE
W. ROSENSTEIN

STETTIN 10
Königsplatz 1.

BERLIN SW.
Blücherstr. 31.

Zur
Messe in Leipzig
Ausstellungsgelände
Halle 4
Stand 224

Zur
Messe in Leipzig
Ausstellungsgelände
Halle 4
Stand 224

Gegr. 1856

**Petroleum-Starklicht
 Spiritus - Glühlicht
 Lampen :: Kocher :: Brenner
 Sturmlaternen**



Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Vom Holzmarkt. Unerwarteterweise war, wie die „Komm. Medd.“ berichtet, der Holzmarkt im Januar recht belebt. Die großen Käufer in England hielten sich noch zurück. Die Käufer auf dem Kontinent zeigten aber größeres Interesse. Besonders gefragt wurde von Holland und Deutschland Gränhware, aber auch Frankreich, das früher Planchettendimensionen und Battens abnahm, zeigte für diese Ware Interesse. Der größte Teil der bisher abgeschlossenen Verträge fiel auf Norrland, einige der großen Exporteure haben bereits die Hälfte ihrer Jahresproduktion untergebracht. Die Werke in Niederbotten sind dagegen noch nicht mit dem Verkauf so recht in Gang gekommen. Die Preise halten sich um £ 17.— à £ 17.10.— für Kiefernplanken, £ 16.— à 16.10.— für Battens und £ 15.— à £ 15.10.— für 2x4“ iob Niederbotten, die Sägewerke in Oberbotten berechnen etwa 20.— niedriger. Für Gränhware wurde gezahlt £ 15.10.— à £ 16.— für Planken, £ 14.10.— oder Hil 170:— für Battens und Hil 155:— für 4½“ iob Hernösanddistrikt.

Bis Ende des Monats Januar waren rund 225 000 Stds. verkauft, womit ein guter Grund für den Jahresverkauf gelegt wurde.

Für Rundbirke und Pitprops hat in den letzten Wochen die Nachfrage etwas nachgelassen, was mit der geringen Lebhaftigkeit auf dem Kohlenmarkt in Zusammenhang steht. Spezifikationen, die am Jahreschluß mit 110 sh cif bezahlt wurden, sind in letzter Zeit mit 105 sh verkauft worden.

1,35 Millionen Pferdekräfte ausgebaute Wasserkraft in Schweden. Wie aus der jetzt veröffentlichten Jahresstatistik des Verbandes schwedischer Wasserkraftwerke erhellt, sind im Laufe des Jahres 1923 private Anlagen und Erweiterungen im Umfange von 17 500 PS in Angriff genommen und solche im Umfange von 26 500 PS vollendet worden. Zu Beginn des Jahres 1924 befanden sich nach demselben, „G. H. u. S. T.“ entnommenen Bericht private Kraftwerke von zusammen 47 500 PS im Bau.

In den staatlichen Kraftwerken sind die maschinellen Einrichtungen nur um 720 PS an Leistungsfähigkeit vergrößert worden (das provisorische Kraftwerk bei Stadsforsen); außerdem aber befand sich zum Jahreswechsel 1923/4 ein Kraftwerk von 30 000 PS im Bau (der erste Ausbau von Lilla Edet).

In der obigen Zahl über die Gesamtleistungsfähigkeit der im Jahre 1925 ausgeführten privaten Anlagen und Erweiterungen sind etwa 2100 PS Anlagen von je 100 PS und weniger enthalten.

Die Ende 1923 neuzeitlich ausgebauten Wasserkraftwerke in Schweden stellen eine Leistungsfähigkeit von rund 1 350 000 installierten Turbinenkräften dar.

Engliche Beschwerden über zu hohe Besteuerung ausländischer Handlungsreisender in den skandinavischen Ländern. Wie „G. H. u. S. T.“ aus London erfährt, wurde das Unterhaus beim Zusammentreten interpelliert wegen der Besteuerung ausländischer Handlungsreisender in Schweden, Norwegen und Dänemark, während die Untertanen dieser Länder in Großbritannien ihre Waren verkaufen können, ohne Abgaben bezahlen zu müssen. Der Minister für Außenhandel antwortete, daß die Regierung sich mit der Angelegenheit beschäftigen werde und daß bei der dänischen Regierung bereits Vorstellungen erhoben worden sind.

Norwegen.

Außenhandel. Das statistische Zentralbüro gibt für den Außenhandel im Januar d. J. folgende Zahlen bekannt: Wert der Einfuhr 108,5 Mill. Kronen (Januar 1924: 99,3 Mill.), Wert der Ausfuhr 95,4 Mill. Kronen (Januar 1924: 75,9 Mill.), der Einfuhrüberschuß betrug also 13,1 Mill. Kronen (Januar 1924: 23,4 Mill.). Der Einfuhrüberschuß wird reichlich durch den Gewinn in der Auslandsschiffahrt gedeckt.

Die Steigerung der Einfuhr um rund 9 Mill. Kronen gegenüber der Einfuhr vom Januar 1924 erklärt sich zum Teil durch Preissteigerungen. Von den 9 Mill. Mehreinfuhr entfallen etwa 4 Mill. auf Getreidewaren, 3 Mill. auf Rohprodukte für die Metallindustrie und etwa 2 Mill. auf Gemüse und Früchte, deren Einfuhr infolge der schlechten vorjährigen Ernte gesteigert werden mußte. — Die Einfuhr von Spirituosen und anderen Gärungsprodukten erfuhr eine Zunahme von 1,3 Mill. auf 1,9 Mill. Kronen.

An der Besserung der Ausfuhr sind alle Warengruppen beteiligt. Die größte Zunahme zeigen Fettstoffe mit rund 2 Mill. Kronen. Holzwaren brachten 1,3 Mill., Papier und Papiermasse 8,4 Mill., Mineralien 6 Mill. und Metalle 3 Mill. Kronen.

Der norwegische Walfang 1924. Nach einem Bericht der norwegischen Walfängervereinigung für 1924 haben, schreibt die „I. u. H. Ztg.“, im vorigen Jahre bei Süd-Shetland 6, bei Süd-Georgia 3, bei Süd-Orkney eine und in der Roß-See eine Gesellschaft unter norwegischer Flagge gearbeitet. Der gesamte Fang-ertrag brachte 264 920 Faß Oel, was gegenüber dem Vorjahre

einen Rückgang von 65 240 Faß ausmacht. Weitere norwegische Gesellschaften haben am Kongo 19 300, bei Spanien 27 740, im nördlichen Eismeer 11 415 und bei Südafrika 23 424 Faß Walöl erbeutet. Das Oel aus den südlichen Gewässern wurde nach Amerika und Europa verkauft.

Neu entwickelt hat sich im vorigen Jahr in überraschender Weise der Walfang an den Küsten von Spanien und Portugal, wo außer norwegischen auch englische Gesellschaften tätig sind. Neuerdings haben sieben neue Gesellschaften sich um eine Konzession für den Walfang bei Gibraltar bemüht, davon die meisten unter norwegischer Flagge.

Dänemark.

Rückgang des Notenumlaufs in Dänemark. Nach dem von „G. H. u. S. T.“ wiedergegebenen Bericht der dänischen Nationalbank ist der Notenumlauf in Dänemark in der vergangenen Woche von 416 auf 402 Mill. Kr. zurückgegangen. Die entsprechenden Ziffern vom vorigen Jahre lauteten 420 bzw. 408 Mill. Kr.

Weitere geringe Ermäßigung der Kopenhagener Butternotierung. Wie wir dem in „Börsen“ veröffentlichten Bericht vom Kopenhagener Buttermarkt entnehmen, hat die amtliche Notierung diesmal eine weitere Ermäßigung von 567 auf 565 Kr. erfahren. Die Bemühungen der englischen Einfuhrhändler, einen größeren Preisnachlaß durchzusetzen, soll infolge der anhaltenden regen Nachfrage seitens der deutschen Käufer gescheitert sein.

Außerordentliche Steigerung der dänischen Butterausfuhr nach Deutschland. Die dänische Butterausfuhr nach Deutschland hat in der vorigen Woche zufolge „Handelstidningen“ einen noch nicht dagewesenen Umfang erreicht, und zwar hat Deutschland von der Gesamtausfuhr in einer Menge von 2 438 900 kg allein 36½% abgenommen. Nach Schweden und Norwegen wurden nur 5600 kg geliefert. An der Fleischausfuhr, 514 600 kg, ist Deutschland mit 437 100 kg beteiligt.

Rückgang der Arbeitslosigkeit in Dänemark. Wie ein Privatbericht aus Kopenhagen an „G. H. u. S. T.“ meldet, ist die Zahl der Arbeitslosen in Dänemark in der letzten Woche zum ersten Mal in diesem Winter bedeutend zurückgegangen, nämlich von 44 169 auf 43 165.

Auf dänischen Werften im Jahre 1924 fertiggestellte Neubauten. Ueber die von den größeren dänischen Werften im Jahre 1924 abgelieferten Neubauten veröffentlicht „Börsen“, Kopenhagen, nachstehende Uebersicht:

Von Köbenhavns Flydedok og Skibsvaerft:	
	Br.-Reg.-Tons
S/S Chr. J. Kampmann für die Fa. Samme	2281
S/S P. N. Dam für die Dampskibsselskabet „Vendila“	2281
S/S Margit für die Dampskibsselskabet „Myren“	1735
S/S Astrid für die Fa. Samme	1735
S/S Anna für die Dampskibsselskabet „Vesterhavet“	1227
S/S Ingeborg S. für die Dampskibsselskabet „Torm“	1200
S/S Estrid für die Dampskibsselskabet „Torm“	1200
S/S Oestbornholm für Det Oestbornholmske D/S	313

Von Burmeister & Wain, Kopenhagen:	
M/S Nordhval für die Dampskibsselskabet Norden	4473
M/S Vinland für die Knut Knutsen, Haugesund	4436
M/S Borgestad für die Akts. Borgestad, Porsgrund	3950
M/S Sönvard für Lauritz Kloster, Oslo	3850
M/S Riget für die Bergenske Dampskibsselskab	3828
M/S Frem für die Dampskibsselskabet paa Bornholm	999
M/Y Vedette für Fred. W. Vanderbilt, New York	420

Von Helsingörs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingör:	
S/S M. C. Holm für die Dampskibsselskabet „Norden“	2523
S/S Martin Carl f. d. Dampskibsselskabet „Hejmdal“	1157
S/S Hugin für die Rederi A/B Svea in Stockholm	991
S/S Mumin für die Rederi A/B Svea in Stockholm	991
M/S Odense für Det forenede Dampskibsselskab	438

Dänische Werft verteilt 12 Prozent Dividende. Auf der Aufsichtsratssitzung der Kopenhagener A. G. Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri wurde zufolge „Börsen“ beschlossen, der bevorstehenden G. V. folgenden Verteilungsplan vorzuschlagen: Von dem Betriebsüberschuß des abgelaufenen Geschäftsjahres, 3 204 141,58 Kr. zuzüglich des Saldos von 1923, der nach Abzug der bezahlten Steuern 1 110 131,61 Kr. beträgt, werden auf den Reserve- und Erneuerungsfonds 1 080 621,24 Kr. und auf den Hilfsfonds der Arbeiter 50 000 Kr. überführt sowie an die Aktionäre eine Dividende von 12 Prozent verteilt. Der Rest von 294 534 Kr. wird als Steuerreserve auf das nächste Jahr vorgetragen.

Letland.

Der Getreidefonds. Das Finanzministerium hat nunmehr seinen ersten Abschluß mit einer Hamburger Firma auf 2000 Tonnen Roggen à 73 Dollar per Tonne franko Elevator getätigt. Zwecks Einkauf weiterer 3000 Tonnen führt der Direktor des Kreditdepartements Verhandlungen mit Hamburger Getreidefirmen.

Radioapparate können nur mit besonderer Genehmigung der Regierung eingeführt werden.

Butterexport. Laut Daten der staatlichen Butterkontrolle sind in der Woche vom 1.—7. Februar 1286 Faß = 69 472 kg Butter zugeführt worden. Davon gingen nach Deutschland 84,68% und nach Polen 15,32%.

Ausgeführt wurden im Januar 6358 Faß Butter = 3 460 114 kg. Davon gingen nach Deutschland 4851 Faß = 76,30%, nach Dänemark 787 Faß = 12,38%, nach Polen 620 Faß = 9,75% und nach England 100 Faß = 1,57%.

Vom Buttermarkt. Nach dem Bericht der Zentralvereinigung lettändischer Molkereien hat der Rückgang der Preise auf dem Kopenhagener Buttermarkt um 4 Punkte keinen Einfluß auf den Markt gehabt. Die Preise waren fest und die Abschlüsse gingen glatt vonstatten.

Vom Holzmarkt. Die Konjunktur ist augenblicklich infolge Zunahme der Nachfrage günstiger. Die Preise haben aber noch keine Steigerung erfahren. In Erwartung einer Besserung der Preise beobachten die Verkäufer noch Zurückhaltung.

Wechselprotest. Wie der „Latv.“ erfährt, wird die Bank von Lettland künftig alle zum Termin nicht eingelösten Wechsel schon am folgenden Tage dem Notar zum Protest übersenden, während bisher zwei Tage Respit eingeräumt wurden.

Bau elektrischer Kraftstationen. Der Bau des Düna-Kraftwerks „Dahlen“ in Lettland steht bekanntlich auf der Tagesordnung. Außer dieser, hauptsächlich Riga mit Energie versorgenden Kraftstation sind auch andere kleinere vorgesehen. So wird zum Ausbau der Kraftstation „Gauja“ mit Genehmigung des Finanzministeriums eine neue Gesellschaft „Gauja“ gegründet. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 5 Millionen Lat. Die Ausgaben zum Ausbau der Station sind auf 5 100 000 Lat veranschlagt worden.

Staatlicher Auftrag für die Fabrik „Phönix“. Die Hauptverwaltung der Eisenbahnen hat der Maschinen- und Waggonfabrik „Phönix“ zu den bereits bestellten 15 Eisenbahnwaggons noch einen weiteren Auftrag zum Bau von 19 Waggons erteilt.

Die Russisch-Baltische Waggonfabrik, deren Statuten vom Finanzministerium bestätigt worden sind, ist in Liquidation getreten.

Liquidierung einiger Aktiengesellschaften in Riga. Wie die „Rig. Rundschau“ berichtet, sollen einige Aktiengesellschaften in Riga, die vor dem Kriege bestanden, ihre Tätigkeit aber nicht wieder aufgenommen haben, liquidiert werden, so will z. B. die Regierung eine Kommission zur Liquidierung der „A. G. Fellers“ ernennen, da die jetzige Verwaltung der Fabrik nicht anerkannt worden ist, weiter befinden sich die „Union“, Elektrizitätsgesellschaft, und die „Wolga-Kama Bank“ in Liquidation.

Die fünfte Rigaer Messe-Ausstellung wird in der Zeit vom 19. Juli bis zum 2. August d. J. abgehalten werden. Die in der vorjährigen Messe vorgenommene Warengruppierung wird in diesem Jahre beibehalten werden. Die Bedingungen zur Beteiligung an der Messe sind im lettländischen Generalkonsulat in Berlin Burggrafenstr. 13, zu erfahren.

Estland.

Waldverkauf. Wie einer Mitteilung der Hauptforstverwaltung in dem „Rev. B.“ zu entnehmen ist, war die jährliche Nutzung von Holz aus den Staatsforsten für das laufende Jahr fünf auf eine Fläche von 7961 Deßjatinen festgesetzt worden. Im Jahre 1924/25 wird außer der normalen Nutzung noch das Holz von 1303 Deßjatinen zum Verkauf gestellt, das in früheren Jahren bei den Auktionen nicht verkauft wurde. Eine außerordentliche Nutzung findet nicht statt. Das Holz wird meistbietlich verkauft. Angebote können schriftlich oder mündlich gemacht werden, wobei 10% der gebotenen Summe zu hinterlegen sind; die Regierung behält sich die allendliche Entscheidung vor. An Holzhändler sollen insgesamt 40% verkauft werden.

Estländischer Asphalt. Die Pariser Kommunalverwaltung zeigt Interesse für estländischen Asphalt. In Pariser Laboratorien finden zurzeit Untersuchungen von Asphaltproben statt. Wenn die Untersuchung ein günstiges Ergebnis hat, soll eine größere Menge bestellt werden.

Neue Aktiengesellschaft. Von den Herren Klaus Scheel, Ernst Sporleder, Richard Rank, Eduard Forsmann und Boris Katlama wurde die „Eesti Papier-A. G.“ gegründet.

Die Butterausfuhr Lettlands und Estlands 1923 und 1924. Nach endgültigen Daten hatte die Butterausfuhr Lettlands und Estlands

in den Jahren 1923 und 1924 nach der „Rig. Rundschau“ folgenden Umfang (in kg):

	Lettland	Estland	Lettland
1924	3 677 967	3 420 192	+ 257 775
1923	2 898 619	2 277 728	+ 620 891

Von der Ausfuhr des Jahres 1923 gingen:

	aus	
nach	Lettland	Estland
Deutschland	1 867 295	2 496 320
England	1 174 228	660 688
Schweden	1 331	174 064
Dänemark	487 157	82 144
Finnland	—	6 896

Litauen.

Deutsch-litauischer Optionsvertrag. Sowohl der Deutsche Reichstag, wie auch litauische Seim genehmigten das Optionsabkommen.

Die Einnahmen aus Akzise und Monopolen ergaben im Jahre 1924 zusammen 56 766 900 Lit oder fast 5 Mill. Lit weniger als im Voranschlag vorgesehen war.

Die Einnahmen aus Zöllen beliefen sich im Jahre 1924 auf 42 693 500 Lit. Gegen den Voranschlag war eine Mehreinnahme von 7,4 Mill. Lit zu verzeichnen.

Freie Stadt Danzig.

Auslandanleihe. Die unter Führung des Senatspräsidenten Sahm in London weilenden Vertreter der Freien Stadt Danzig haben eine Anleihe von 37 Mill. Danziger Gulden (etwa 1,5 Mill. Pfund) abgeschlossen. Die Anleihe soll in der Hauptsache dem Ausbau des Hafens Danzig und der Erweiterung der elektrischen Anlagen dienen.

In Liquidation sind getreten: die „Danziger Erdöl A. G.“, „A. G. Dendron“ (für Holzhandel), die „Danziger Bank für auswärtigen Handel A. G.“.

Vom Hafen. Der Verkehr im Hafen Danzig hielt sich im Dezember v. J. fast auf gleicher Höhe wie der Novemberverkehr. Es kamen ein 284 Schiffe mit 159 554 Netto-Reg.-To., davon ohne Ladung 126 Schiffe mit 63 514 Netto-Reg.-To. Es gingen aus 288 Schiffe mit 164 805 Netto-Reg.-To., davon ohne Ladung 28 Schiffe mit 10 875 Netto-Reg.-To.

Eingeführt wurden hauptsächlich Kohlen, Düngemittel, Schwefelkies, aber auch Erze für Polnisch-Oberschlesien. Ausgeführt wurde hauptsächlich Holz, aber auch Zucker in großen Mengen.

Polen.

Aenderung von Ausfuhrzöllen. Der „Dziennik Ustaw“ Nr. 15 bringt eine Verordnung, nach der schwefelsaure Zellulose mit 0,70 Zloty je 100 kg verzollt wird, während Natronzellulose zollfrei ausgeführt werden darf. Laut „Dziennik Ustaw“ Nr. 16 trat am 13. Februar eine Verordnung in Kraft, durch die Eisen und Stahl alt, gegossen und geschmiedet, Fragment und Bruch sowie Schmelz (mit Ausnahme von Weißblechabfällen), Späne, auch gepreßt, und Pulver mit einem Ausfuhrzoll von 5 Zloty je 100 kg belegt werden. Gleichfalls am 13. Februar trat eine Verordnung in Kraft, nach der entölte Oelkuchen, mit Genehmigung des Finanzministers, zollfrei eingeführt werden können.

Sorgen der Holzindustrie. Die Holzindustriellen haben der Regierung eine Denkschrift überreicht, in der auf die schwierige Lage der Holzindustrie hingewiesen und um verschiedene Erleichterungen gebeten wird, so werden als besonders drückend angeführt: die hohe Umsatzsteuer (1% von den Verkäufen), die Ausfuhrabgabe (für Laubholz 2,5 sh je t), die hohen Tarife auf der Eisenbahn und den Wasserwegen, Mangel an Kredit. Die Ausfuhr von Holz, die 1923 auf 4 Mill. cbm angegeben wird, hat 1924 bloß 1,8 Mill. cbm betragen. Während bisher die Konkurrenz der skandinavischen Staaten schwer zu überwinden war, ist 1924 auch noch Rußland als Holzlieferant mit verhältnismäßig niedrigen Preisen hervorgetreten.

Die Lage der Textilindustrie ist nach wie vor schwierig. Einigen größeren Firmen, wie A. G. Poznanski, A. G. S. Rosenblatt, A. G. Ludwig Geyer in Lodz, soll es gelungen sein, größere ausländische Kredite zu erhalten. Den Firmen Julius Heinzel in Lodz und R. Kindler A. G. in Pabianice wurde aber der englische Kredit zum Verhängnis, da die rücksichtslose Beitreibung diese Firmen in den Konkurs trieb. Die in letzter Zeit für Lodzer Erzeugnisse erfolgte Preiserhöhung soll auf den Handel nicht hemmend gewirkt haben, obwohl die Preise um etwa 50% höher als zu Beginn des vorigen Jahres sind.

Konkurs. Die Handelsfirma Michael Goldstein in Warschau, die seit 20 Jahren bestand, meldete Konkurs an. Die Passiva werden auf 150 000 Dollar angegeben. Deckung zum Teil vorhanden. Die Hauptgläubiger sind Lodzer Textilwarenfabrikanten und ausländische Firmen.

Finland

Vom Holzmarkt. Wie das „Hufvudstadsblad“ berichtet, geht es am Holzmarkt nicht sehr lebhaft her, immerhin wurden die verkauften Holz mengen Ende Februar d. J. auf 350 000 Stds. geschätzt, was im Vergleich mit demselben Zeitpunkt 1924 (260 000 Stds.) eine bedeutende Steigerung bedeutet. Die Holzimporteure in Großbritannien verhalten sich immer noch abwartend, nur für Bauholz zeigt sich größeres Interesse. Es wurden verkauft nach England 130 000 Stds., nach Dänemark 38 000, nach Deutschland 37 000 Stds.; Holland kaufte 57 000 Stds., Frankreich 37 000 Stds., Belgien 36 000 Stds., während die Anfrage aus Deutschland und Dänemark nachgelassen hat, gehen die Verkäufe an die drei letztgenannten Länder fort. Auch Südafrika ist ein guter Abnehmer, nach außereuropäischen Ländern wurden insgesamt 15 000 Stds. verkauft.

Mittelgroße Befrachter notieren für Kiefer: $3 \times 9''$ 15 Pfund 10 sh; $2\frac{1}{2} \times 7''$ Battens 15 Pfund; $1 \times 4''$ Planchetten 13 Pfund 10 sh; für Grä hne $3 \times 9''$ 15 Pfund; Battens $2\frac{1}{2} \times 7''$ 14 Pfund; $1 \times 4''$ Planchetten 13 Pfund.

Vom Papierholzmarkt. Auf Grund der schweren Verkehrsverhältnisse, infolge von Schneemangel, nicht bloß in Finnland, sondern auch in anderen Ländern die Papierholz liefern, rechnet man mit geringerem Abtrieb des Holzes, die Preise zeigen daher steigende Tendenz. Die Papierfabriken in England rechnen bereits mit dieser Tatsache und versuchen ihren Bedarf zu decken. Auch holländische, französische und deutsche Käufer melden sich. Nach dem „Hufvudstadsblad“ sind in Finnland für die diesjährige Verschiffung 1 Mill. cbm Papierholz verkauft worden. Die Lieferung erfolgt hauptsächlich aus dem Saimaseesystem und dem Gebiet der Savolksbahn. Einstweilen wird der engl. Faden mit 725 bis 750 Fmk. fob notiert. Einige Fabriken im Süden Finnlands leiden auch schon Mangel an Rohmaterial. Das Papierholz liegt in den Wäldern aufgestapelt, kann aber nicht ausgeführt werden.

Der Pitpropmarkt läßt an Lebhaftigkeit zu wünschen übrig. Die Preise sind gedrückt und ermuntern den Verkäufer nicht zum Abschluß. Augenblicklich wird der engl. Faden mit 65 sh fob notiert. Der Auftrieb von Propsholz war in diesem Winter in Finnland verhältnismäßig gering.

Handel mit Rußland. In der Woche vom 15.—21. Februar wurden nach Rußland über Rajajoki 3 143 445 kg Waren ausgeführt, hauptsächlich Zellulose, Holzmasse, Druck- und Zeitungspapier, Pappe, Chlorkalium und Leder. Im Transitverkehr gingen nach Rußland 42 795 kg, hauptsächlich Wolle.

Die Einfuhr aus Rußland betrug in derselben Woche 52 069 kg, hauptsächlich Zwiebeln, Äpfel, Teer usw. Im Transitverkehr aus Rußland kamen 20 244 kg, hauptsächlich Geflügel.

Eismangel. Dem Auskunftsbüro der Zentralhandelskammer in Finnland ist aus Riga eine Anfrage zugegangen, ob die Möglichkeit besteht, Eis in Finnland zu erhalten. Infolge des milden Winters leiden die Bierbrauereien, Konservenfabriken, Gasthäuser usw. unter Mangel an Eis.

Wiborg der meistbesuchte Seehafen Finnlands. Im Jahre 1924 wurde Wiborg von 5964 Fahrzeugen aufgesucht, von denen 706 den Heimatverkehr vermittelten. Die Gesamttonnage der Fahrzeuge umfaßte rund 1 250 000 Netto-Reg.-To., während für Helsingfors 1924 registriert wurden 1 193 767 Netto-Reg.-To. Bisher stand Helsingfors an der Spitze der finnländischen Seehäfen.

Die staatliche Superphosphatfabrik hat nach dem „Finansblad“ im Jahre 1924 verkauft 20 731 t von der Produktion der eigenen Fabrik und 8934 t ausländischen Superphosphats, gegen 14 345 bzw. 5695 im Jahre 1923. Die Steigerung des Verkaufs ist recht bedeutend. Es hat den Anschein, daß auch 1925 der Absatz wird gesteigert werden können, da im Januar von der Verkaufsstelle der staatlichen Fabrik bereits rund 6200 t verkauft wurden.

Dividenden einiger Privatbanken (vergl. „O.-H.“ Nr. 5 und 8). „Industrie-Hypoteksbanken“ 4% (hat nur $4\frac{1}{2}$ Monate gearbeitet); „Länsi-Suomen Osake Pankki“ 12%; Savo-Karjalan Osake-Pankki 5%.

Dividenden einiger Aktiengesellschaften. „A. B. P. U. Strengberg & Co.“ zahlt 20% (gegen 15% 1923); „A. B. Silfverberg & Wecksells Förenade Hattfabrik“ 20%.

Neue Aktiengesellschaften. Das Handels- und Industrie-ministerium bestätigte die Satzungen folgender neuen Gesellschaften: Helsingin Vaatetus- ja Kenkäliike O. Y. (Helsingfors), Helsingin Uusi Pukutehdas Osakeyhtiö — Helsingfors Nya Kostymfabrik Aktiebolag (Helsingfors), Laukealan Meijeri Osakeyhtiö (Urdiala), Osakeyhtiö Penttilä (Pielisensuu), Tervokarttula Auto Osakeyhtiö (Karttua), O. Y. Heinolan Talouskauppa A. B. (Heinola), O. Y. Astari A. B. (Viborg), A. B. Oscar Hansen O. Y. (Helsingfors), A. B. H. Rydgren O. Y. (Helsingfors), Keravan Yhteiskoulu O. Y. (Kervo) samt O. Y. Herbert & Dille-muth A. B. (Helsingfors). (Finansbladet.)

Wichtigere Konkurse. Die „O. Y. Gutenberg A. B.“ in Helsingfors meldete Konkurs an. Die Passiva erreichen etwa 4 Mill. Fmk. Das Aktienkapital der vor ungefähr einem Jahr durch Zusammenschluß der Druckereien „Innseld & Levänens“ in Helsingfors und „Kirjokuva“ in Tammerfors gegründeten A. G. betrug 2 Mill. Fmk. — Das Sägewerk „Vustjärvi ansags“ geriet in Konkurs. Die Passiva belaufen sich auf rund 1 380 000 Fmk.

Abkommen über den Austausch von Postfrachtstücken zwischen Finnland und Deutschland. Die Postverwaltung der Republik Finnland und die deutsche Reichspostverwaltung haben bezüglich des Austausches von Postfrachtstücken folgendes Abkommen geschlossen:

Unter der Benennung Postfrachtstücke können zwischen den genannten Ländern Pakete mit oder ohne Wertangabe sowie dringende nichtsperrige Pakete ohne Wertangabe versandt werden:

a) deren Gewicht die für Postpakete (colis postaux) in einem der Länder festgestellte Höchstgrenze übersteigt, nicht aber das für Pakete des inneren Verkehrs festgesetzte Meistgewicht in demjenigen der beiden Ländern überschreitet, das das niedrigere Meistgewicht hat;

b) deren Gewicht zwar das nach der Bestimmung unter a) zulässige Meistgewicht nicht überschreitet, die aber den sonstigen Versendungsbedingungen für Postpakete nicht in jeder Beziehung genügen.

Zusatz der Handelskammer: Die finnländische Postverwaltung hat noch keine näheren Ausführungsbestimmungen zu obigem Abkommen erlassen. (V. M. d. F. D. H. V.)

Finlands Häfen.

Fredrikshamn, Valkom (Lovisa) und Borga. Fredrikshamn am finnländischen Meerbusen liegt an dem östlichen Zweig der großen Bahnstrecke St. Michel—Kajana und steht deshalb mit Kotka im Wettbewerb, das durch einen kurzen westlichen Ausläufer der genannten Eisenbahnlinie ebenfalls mit einem ausgedehnten Hinterlande verbunden ist. Westlich von Kotka liegt der Ort Lovisa mit dem Hafen Valkom. Im Jahre 1923 gingen über Fredrikshamn 3% und über Valkom 2,5% der finnländischen seewärtigen Ausfuhr. Es handelt sich bei Fredrikstad hauptsächlich um gesägtes Holz, das mit der genannten Savolaxbahn zugeführt wird — soweit es nicht über Kotka geht — während über Valkom neben Holz auch Papierprodukte aus dem Päijännegebiet ins Ausland gehen. Der Verkehr des Hafens von Borga, westlich von Lovisa, dessen Anteil an der Gesamtausfuhr 1923 1,1% betrug, hat, gesägtes Holz und Grubenholz umfassend, nur lokalen Charakter.

Raumo, nördlich von dem kleinen Hafen Nystad an der Ostküste Finnlands gelegen, ist ein Holzaustrahrfafen mit Jahrhundert alten Traditionen. In der Einfuhr ist Raumo, das als mittelgroßer Hafen für Finnland angesprochen werden muß, jedoch von geringer Bedeutung bei einem Anteil von 0,5% an der finnländischen Einfuhr gegen immerhin 3% in der Ausfuhr. In neuerer Zeit hat Raumo einen Teil des Exportes über den Wettbewerbshafen Mäntyluoto an sich gezogen. Die Kailänge beträgt 2628 m, während sich die Lager über 22 300 qm ausbreiten. Raumo ist in erster Linie Holzaustrahrfafen, so daß der Mangel an Kränen nicht erheblich ins Gewicht fällt. Der Schiffsverkehr (Ein- und Ausgang zusammen) ist von 171 205 Netto-Reg.-To. 1921 auf 267 316 Netto-Reg.-To. 1923 gestiegen.

Kristinestad, Kaskö, Jakobsstad und Yxpila. In Süd-Oesterbotten, zwischen Björneborg und Vasa, sind zwei kleinere Ausfuhrhäfen, Kristinestad und Kaskö, zu nennen, deren Anteil am Gesamtexport Finnlands sich auf 0,6 und 0,7% stellt.

Den Rang als erster Hafen des mittleren Oesterbottens machen sich die beiden Hafenplätze Yxpila und Jakobsstad streitig, deren Anteil an der Aus- und Einfuhr sich 1923 auf 1,7 und 0,7% bzw. für Jakobstad auf 0,8 und 1,1% stellte. Yxpila hat mithin eine stärkere Ausfuhr als Jakobstad, dessen Einfuhr jedoch diejenige seines Wettbewerbshafens übertrifft. Nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Eisenbahnlinie von Jisalmi an der Zentral-Savolaxbahn nach Ylivieska an der Küstenbahnstrecke, die ungefähr in einem Jahre zu erwarten sein dürfte, wird Yxpila der Hafen der Stadt Gamla Karleby an der Küstenbahn erhöhte Bedeutung erhalten. Gegenwärtig verfügt es über 610 m Kailänge und 1070 m Lagerschuppen. Dazu kommen noch ca. 75 000 qm unbedeckte Lagerflächen. Der Hafenverkehr von Yxpila (Ein- und Ausfuhr zusammen) ist von 46 295 Netto-Reg.-To. 1921 auf 156 788 Netto-Reg.-To. im Jahre 1923 gestiegen.

Brahestad, die nördlichste Stadt des mittleren Oesterbottens, weist stark schwankende Ausfuhrziffern auf. 1920 betrug der Anteil der Gesamtausfuhr 2,2% gegen nur 1,1% im Jahre 1923.

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Seeschifffahrt.

Wiederaufnahme des Seedienstes Swinemünde-Neufahrwasser-Pillau. Die bekannte Passagier-Schnelldampfer-Linie Swinemünde-Neufahrwasser-Pillau wird von der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich, G. m. b. H., in Verbindung mit den Verkehrsbehörden am 16. März 7 Uhr ab abends Swinemünde mit Schnelldampfer „Odin“ wieder aufgenommen. Der Fahrplan ist wie bisher Montags und Donnerstags von Swinemünde, Mittwochs und Sonnabends von Pillau und Neufahrwasser. Der Anschluß von Stettin erfolgt mit Bahn 1.30 und 2.50; Donnerstags auch mit Dampfer. Es werden auf Bahnhof Stettin direkte Fahrkarten ausgegeben, die auch bei der Reederei neben den Schiffskarten erhältlich sind.

Veräußerung von Aktien und sonstigen Geschäftsanteilen deutscher Seeschifffahrtsgesellschaften ins Ausland. Auf Grund des § 5 der Verordnung über Veräußerung von Aktien oder sonstigen Geschäftsanteilen deutscher See- und Binnenschifffahrtsgesellschaften ins Ausland vom 20. Januar 1918 (R.G.Bl. S. 42) wird folgendes bestimmt: Die Verordnung, betreffend Veräußerung von Aktien oder sonstigen Geschäftsanteilen deutscher See- und Binnenschifffahrtsgesellschaften ins Ausland vom 20. Januar 1918, tritt außer Kraft, soweit sie die Aktien oder sonstigen Geschäftsanteile deutscher Seeschifffahrtsgesellschaften betrifft. (Veröffentlichung im R.G.Bl. 1925, Teil II, S. 66.)

Nachtschleppverkehr im Nord-Ostsee-Kanal. Da in Schifffahrtskreisen die Bestimmungen über den Schleppverkehr bei Nacht im Nord-Ostsee-Kanal zum großen Teil noch immer nicht genügend bekannt sind, seien im folgenden die wichtigsten Bestimmungen des Nachtschleppverkehrs im Nord-Ostsee-Kanal wiedergegeben.

Gegenwärtig ist das Nachtschleppen von der Kanalbetriebsverwaltung genügend ausprobiert und wird in der gehandhabten Weise im gleichen Maße dem Dampfer- wie auch dem Schleppverkehr gerecht. Aenderungen der nachstehend mitgeteilten Bestimmungen kommen aus dem Grunde nicht in Betracht, weil ihre Milderung eine Gefährdung des Nachtschleppverkehrs bedeuten würde.

Wird Nachtschlepperlaubnis, die vor Antritt der Kanalfahrt in jedem einzelnen Falle beantragt sein muß, erteilt, so fahren die Schleppzüge, wie nachstehend unter 1 angegeben wie bei Tage, die unter 2 mit Weichen, während die unter 3 genannten Schleppzüge im allgemeinen zur Nachtfahrt nicht zugelassen werden. Die Schleppfahrten sind durch nachstehende Sonderbestimmungen genau geregelt: Schleppen bei Tage:

1. Es fahren unter 3 Meter (Weichenschiffe dürfen passiert werden): a) Schleppzüge, deren Anhang einzeln oder zusammen bis zu 300 Br.-Reg.-To. beträgt; b) Schleppzüge, deren Anhang einzeln oder zusammen bis zu 600 Br.-Reg.-To. und der Tiefgang der Leichter nicht über 2 Meter beträgt. In beiden Fällen darf der Schlepper ohne Rücksicht auf seinen eigenen Tiefgang 150 Br.-Reg.-To. nicht übersteigen.

2. Es fahren über 3 Meter (Weichenschiffe dürfen passiert werden): Schleppzüge, deren Anhang, einzeln oder zusammen über 600—1500 Br.-Reg.-To. beträgt.

3. Es fahren unter Weichen: Schleppzüge, deren Anhang einzeln oder zusammen über 1500 Br.-Reg.-To. beträgt.

Nachtschlepperlaubnis für die Nacht vom Sonnabend auf Sonntag wird wegen des gewöhnlich sehr starken Verkehrs im allgemeinen nicht erteilt. Der Verkehr wird auch während der Nacht genau so geregelt wie bei Tage. Die Verzögerungen im Nachtverkehr sind naturgemäß etwas größer als am Tage. Dies läßt sich auch nicht vermeiden, weil während der Dunkelheit mit größeren Schwierigkeiten zu rechnen und größere Vorsicht geboten ist.

Die Stockholmer Beschlüsse über die York-Antwerp-Rules 1924. Auf der letzten Konferenz der International Law Association, die im November 1924 getagt hat, ist u. a. auch über eine Revision der York-Antwerp-Rules von 1890 beraten worden. Als Grundlage für die Verhandlungen wurde der Konferenz ein Entwurf vorgelegt, der in dreitägiger Beratung einer eingehenden Kritik unterzogen und schließlich mit einer Reihe von Aenderungen auch angenommen wurde.

Das Vorsteherkollegium der Kaufmannschaft, dem dieser abgeänderter Entwurf zur Vorbereitung einer einheitlichen deutschen Stellungnahme zur Beratung vorgelegen hat, hat dem Deutschen Seerechts-Verein in Hamburg gegenüber darauf hingewiesen, daß es die auch schon in Stockholm von deutscher Seite vorgetragene Bedenken gegen eine Aenderung der York-Antwerp-Rules von 1890 grundsätzlich teilt. Insbesondere ist zu bedauern, daß die Beschlüsse der Stockholmer Konferenz eine Ausschaltung der bewährten Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches zur Folge haben. Es ist indessen anzunehmen, daß mit der Abänderung der York-Antwerpener Regeln als einer

Tatsache gerechnet werden muß und daß es deshalb lediglich darauf ankommt, die Gestaltung der neuen Vorschriften im einzelnen in dem von deutscher Seite für richtig gehaltenen Sinn zu beeinflussen. Dazu dürfte auf einer neuen Konferenz Gelegenheit sein, die seinerzeit in Stockholm in Aussicht genommen wurde und deren Notwendigkeit, wie verlaublich, insbesondere auch von amerikanischer Seite jetzt betont wird.

Mit vielen der neu in Vorschlag gebrachten Regeln wird man sich auch von deutscher Seite ohne weiteres befreunden können. Manche der neuen Vorschriften bringen erwünschte Klarstellungen, andere bestätigen die in der Praxis geübte Handhabung. Eine Einwendung allgemeinerer Art würde allenfalls gegen die Tatsache zu erheben sein, daß die neuen Vorschriften das Institut der Havarie-grosse-Gemeinschaft in seiner Anwendbarkeit erweitern, was angesichts der bekannten Umständlichkeit und Schwerfälligkeit, die nahezu allen Havarie-grosse-Verfahren anhaftet, vielleicht nicht empfehlenswert ist. Insbesondere haben auch die Versicherungsgesellschaften des Korporationsbezirkes auf diesen Umstand aufmerksam gemacht, da sie von der restlosen Einführung der neuen Vorschriften eine weitere Verlangsamung des Verfahrens befürchten.

Von einzelnen kleineren oder größeren Abänderungen abgesehen, die vom deutschen Standpunkt aus auf der nächsten Konferenz durchzusetzen wären, wird es aber vor allem grundsätzlich notwendig sein, auf dieser Konferenz eine einheitliche deutsche Stellungnahme zu erreichen. Es steht zu hoffen, daß es dem deutschen Seerechts-Verein gelingen wird, insbesondere auf dem Wege der Fühlungnahme mit den in Frage kommenden Spitzenverbänden zu einer einheitlichen Festlegung des deutschen Standpunktes zu gelangen und ihn alsdann auf der neuen Konferenz mit Erfolg zu vertreten.

Das Helsingfors Abkommen zur Bekämpfung des Spirituosen-Schmuggels. Die Vereinbarungen gegen den Spritschmuggel, die von der Ende November 1924 in Helsingfors abgehaltenen Konferenz, an der die Staaten Deutschland, Polen, Rußland, Finnland, Estland, Lettland und Litauen teilnahmen, vorbehaltlich der Zustimmungen der beteiligten Regierungen, beschlossen wurden, haben neuerdings auch dem Vorsteherkollegium zur Stellungnahme vorgelegen. Das neu entworfene Abkommen, dem die deutschen Vertreter mit einem einzigen Vorbehalt zugestimmt haben, bezieht sich auf Alkohol wie auf Spiritus enthaltene zum Trinken geeignete Flüssigkeiten und zwar auch auf solche, die zur Herstellung von mehr als 18 Volumenprozent enthaltenden Getränken, auch Weinen, moussierende eingeschlossen, geeignet sind. Bier und ähnliche weniger als 12 Volumenprozent Alkohol enthaltende Getränke, werden nicht als Spirituosen angesehen. — Die vertragschließenden Staaten verbieten die Ausfuhr von Spirituosen mit Schiffen unter 100 R.-T. Tragfähigkeit durch Verordnung, während die Ausfuhr mit Schiffen von 100 bis 500 T. einer besonderen Genehmigung bedarf, die von der Redlichkeit und Vertrauenswürdigkeit der Reeder abhängig gemacht wird. — Grundsätzlich wurde daran festgehalten, daß die Strafe für das Schmuggeln den Täter treffen soll. Jedenfalls soll ein Fahrzeug nicht für Strafgeder oder ähnliche Ausgaben haftbar gemacht werden, wenn einer oder mehrere Personen der Schiffsbesatzung eine nach Umständen geringe Menge unerlaubt einführen, vorausgesetzt, daß dies nicht dem Reeder oder dem Kapitän zur Last gelegt werden muß.

Die Vorsteher der Kaufmannschaft, die um ihre Stellungnahme zu dem fraglichen Abkommen vom Landesausschuß der preussischen Industrie- und Handelskammern angegangen worden sind, haben sich zu jeglicher Unterstützung aller Maßnahmen, welche eine grundsätzliche Bekämpfung des Spritschmuggels erfordert, bereit erklärt. Es muß allerdings bei diesen Maßnahmen darauf Bedacht genommen werden, daß durch sie nicht der legitime Handel mit Spirituosen und Wein unnötig erschwert wird. In dem Helsingfors Entwurf an sich ist aber ein brauchbares Instrument zur Bekämpfung des Schmuggels zu sehen, vorausgesetzt, daß einzelne Punkte noch eine nähere Präzisierung erfahren und vor allem das Prinzip durchgeführt wird, daß der Reeder für Schmuggelvergehen seiner Besatzung nicht verantwortlich gemacht werden kann.

Binnenschifffahrt.

Neue Hafenerordnung für Maltsch-Hafen und neuer Gebührentarif für Pöpelwitz-Umschlag. Mit dem 1. März 1925 ist eine neue Hafenerordnung einschl. Gebührentarif für die Wasserumschlagstelle (jetzt Tarifstation) Maltsch-Hafen und ein neuer Gebührentarif für Pöpelwitz (Umschlag) in Kraft getreten. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Aenderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Ueber die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft.

Eisenbahn.

Die Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums. Einen Ueberblick über die Aufgaben seines Ministeriums gab der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne in der 25. Sitzung des Reichstages am 16. Februar 1925. Wenn auch die Reichsbahn dem Verkehrsministerium verlorengegangen sei, so bleibe doch noch ein großes Arbeitsfeld übrig. Es sei kein Rumpfministerium, sondern habe noch eine große Bedeutung. Das Ministerium habe jetzt, losgelöst von der Reichsbahn, die gesamte Wirtschaftslage ins Auge zu fassen und unter Aufrechterhaltung der Verkehrsfreiheit die wirtschaftlichen Vorgänge zu fördern. Es habe dafür zu sorgen, die Verkehrssicherheit auf den Schienen, auf der Landstraße und auf den Wasserstraßen zu vermehren. Die Rechte des Verkehrsministers auf die Reichsbahnverwaltung seien nicht so gering, wie es nach den Darlegungen des Berichterstatters erscheinen könne. Der Minister erklärte, er habe keinen Grund zu der Annahme, daß in dieser Hinsicht irgendwelche Schwierigkeiten von der Reichsbahn kommen werden.

Der Minister teilte mit, daß er ermächtigt sei, zu erklären, daß die Reichsbahn jede Auskunft erteilen werde, die er wünsche. Wir sollten nicht von vornherein die Reichsbahn zu einem Kampfgebiet machen. Meinungsverschiedenheiten werden ja möglich sein, aber das Ministerium werde das engste Zusammengehen mit der Reichsbahn pflegen. Die Reichsbahn stehe so sehr im Mittelpunkt des Interesses, daß sie sich der Kritik der Öffentlichkeit nicht entziehen könne. Die bisherige Wasserstraßenpolitik werde fortgesetzt werden. Sollten Schwierigkeiten in den Tariffragen entstehen, so werde es sich zeigen, daß man mit einem starren Prinzip nicht durchkomme. Alle Verkehrsmöglichkeiten müßten zusammengefaßt werden. Die Länder müßten beruhigt werden über die Wahrung ihrer Landesinteressen. Um die Begriffsbestimmungen im Luftverkehr werde jetzt gekämpft. Man werde hoffentlich einsehen, daß man im Luftverkehr ohne Deutschland nicht auskommen könne. Ein Kraftwagen sei kein Luxus mehr, sondern ein Verkehrsmittel.

Erhebung von Frachten und Zulassung von Nachnahmen im Verkehr mit den nordischen Ländern. Bezüglich der wahlfreien Frachtzahlung in Frankatur oder Ueberweisung und der beschränkten Zulassung von Nachnahmen im Verkehr mit den nordischen Ländern (Dänemark und Schweden/Norwegen) sind mit Gültigkeit vom 1. März d. Js. ab folgende anderweite Bestimmungen in Kraft getreten:

1. Erhebung der Frachten (zu Artikel 12).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 an wird der in den Güter-, Kohlen- und Tierverkehren mit den nordischen Ländern für die deutsche und — im Verkehr mit Schweden und Norwegen — auch für die nordische Strecke bestehende Frankatur- und Ueberweisungszwang aufgehoben. Hiernach können von diesem Zeitpunkte an alle Frachten und sonstigen Gebühren wahlweise in Deutschland oder in den nordischen Ländern bezahlt werden.

Der im Verkehr mit norwegischen Stationen für die schwedische Durchgangsstrecke zu erhebende Kurszuschlag (vgl. den deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif, Teil II S. 6) wird jedoch stets von den norwegischen Versand- oder Empfangsstationen berechnet und erhoben.

Die in ausländischer Währung ausgedrückten Fracht- und sonstigen Beträge werden von den Abfertigungsstellen bei der Erhebung in inländischer Währung nach dem jeweils von den betreffenden Eisenbahnen festgesetzten und durch Schalterausgang oder sonstwie veröffentlichten Kurse umgerechnet.

2. Nachnahmen (zu Artikel 13).

Vom gleichen Tage ab sind Nachnahmen in der unten angegebenen Währung wie folgt zugelassen:

In der Richtung

- nach Dänemark (in Reichsmark) unbeschränkt,
- nach Schweden und Norwegen bis zu 150 Reichsmark,
- nach Deutschland bis zum Betrage von 200 dänischen oder 130 schwedischen oder 230 norwegischen Kronen.

Außenhandel.

Hemmungen im Durchgangsverkehr durch den polnischen Korridor. In neuerer Zeit häufen sich die Beschwerden über Verkehrsschwierigkeiten im polnischen Korridor, und zwar sowohl im Eisenbahn- als auch im gegenwärtig völlig daniederliegenden Binnenwasserstraßenverkehr, da die polnische Regierung sich auf den Standpunkt stellt, daß die Durchgangsfreiheit nach Deutschland nur für Güter ostpreußischer Herkunft garantiert sei. So wird vor allem die Einfuhr von Waren, die aus Litauen Ostpreußen im Durchgangsverkehr passieren, durch polnische Maßnahmen abgeschnürt.

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, daß durch Artikel 3 des sog. Korridor-Abkommens die Durchgangsfreiheit von Waren, die aus Ostpreußen durch den polnischen Korridor nach dem übrigen Deutschland gehen, ohne Rücksicht auf das Ursprungsland der Waren garantiert ist. Diese Be-

schwerden und eine Reihe weiterer Klagen über die Erschwerung des Durchgangsverkehrs zu Schiff werden wahrscheinlich die Anrufung des deutsch-polnischen Schiedsgerichts in Danzig zur Folge haben.

Zum neuen deutschen Zolltarif. Die Arbeiten zum neuen deutschen Zolltarif sind im vollen Gange. Zurzeit ist man an die Festsetzung der einzelnen Zollsätze jedoch noch nicht gegangen, sondern das neue Schema für die Gruppenabschnitte: 18 (Erden, Steine, Erze, Wasser, Salz), 43 (Steinwaren), 44 (Tonwaren), 45 (Glas und Glaswaren), 25 (Lederwaren) und 26 (Kautschukwaren) ist zunächst vom Reichswirtschaftsrat beraten worden; Gruppe 16 (Gold) und Gruppe 27 (Blechwaren) sind dem Reichswirtschaftsrat nunmehr zur Begutachtung zugegangen.

Errichtung einer deutsch-bulgarischen Handelskammer. Vor kurzem hat in Berlin unter Vorsitz des bulgarischen Gesandten eine Besprechung sämtlicher bulgarischer Konsuln in Deutschland stattgefunden, in der u. a. auch die Errichtung einer deutsch-bulgarischen Handelskammer in Berlin mit einer entsprechenden Gegenorganisation in Sofia beschlossen worden ist. Die Durchführung dieses Beschlusses ist einem dreigliedrigen Ausschuß übertragen worden. Sobald die Gründung durchgeführt ist, wird der Deutsche Industrie- und Handelstag die Kammern verständigen.

Deutsch-spanische Handelsbeziehungen. Durch eine Verordnung vom 12. Januar d. Js. (Gaceta de Madrid vom 13. 1. d. J.) war bestimmt worden, daß mit Wirkung vom 13. Februar bzw. 13. März d. J. ab bei der Verzollung außer dem Ursprungszeugnis die Originalrechnungen oder beglaubigten Abschriften vorzulegen sind. Der Zweck dieser Maßnahme ist, Unterlagen für künftige Handelsvertragsverhandlungen zu gewinnen. Da sie eine neue beträchtliche Erschwerung der deutsch-spanischen Handelsbeziehungen zur Folge haben würde, ist der Deutsche Industrie- und Handelstag unverzüglich beim Auswärtigen Amt vorstellig geworden, um durch Verhandlungen mit der spanischen Regierung eine Aufhebung der Aenderung dieser Verordnung zu erreichen. Auch spanische Handelskammern und andere spanische Stellen sind in der gleichen Richtung tätig gewesen, so daß es gelungen ist, die spanische Regierung zu bewegen, die Inkraftsetzung dieser Verordnung zunächst hinauszuschieben. Auf Grund einer Verordnung vom 6. Februar d. J. (Gaceta de Madrid vom 8. Februar d. J.) tritt sie erst am 1. Mai d. J. in Kraft. Firmen, die mit Spanien in Verbindung stehen, wird empfohlen, die spanischen Geschäftsfreunde unverzüglich zu veranlassen, die Aufhebung dieser Verordnung bei den in Betracht kommenden spanischen Stellen, insbesondere bei der „Seccion de Valoraciones del Consejo de la Economia Nacional“ in Madrid zu beantragen.

Merkblätter für den Handelsverkehr mit dem Auslande. Seitens des deutschen Wirtschaftsdienstes, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 21, gingen uns die neuesten Merkblätter für den Verkehr mit dem Auslande zu (Lieferungs- und Zahlungsbedingungen im Handel mit den Niederlanden, Merkblatt für den deutschen Handel mit Peru, die deutschen Konsulate im Auslande Jan. 1925). Sie können bei Zusicherung der vertraulichen Behandlung vom Deutschen Wirtschaftsdienst bezogen werden. Außerdem ist eine Sondernummer der Zeitschrift der „Auslandsnachrichten“ über „Das Wirtschaftsleben Kolumbiens“, ferner über „Das Wirtschaftsleben Mexikos“, „Spaniens“ und „Portugals“ zu je 2,50 RM und über das „Wirtschaftsleben von Paraguay“ zu 2 RM erschienen. Diese Sondernummern enthalten eingehende Beschreibungen aller Industrie- und Handelszweige der betreffenden Länder. Ferner ist ein Nachtrag zum „finnischen Zolltarif“ erschienen, der zum Preise von 1 RM vom Deutschen Wirtschaftsdienst bezogen werden kann.

Ursprungszeugnisse bei der Einfuhr in die Türkei. Wie uns das Türkische Generalkonsulat in Berlin mitteilt, ist bei der Einfuhr von Waren aller Art, Produkten, Vieh usw. nach der Türkei zwecks Vorlegung bei den türkischen Zollbehörden die Beibringung eines Ursprungszeugnisses, das von einem türkischen Konsulat beglaubigt ist, obligatorisch (ab 1. 12. 24), widrigenfalls eine Strafe von 15—100 türkischen Pfunden erhoben wird.

Die neuen Handelsvertragsverhandlungen mit Polen. Mit dem 2. März 1925 sind in Berlin die Handelsvertragsverhandlungen mit Polen wieder aufgenommen worden, nachdem in den letzten Wochen die Vertreter aller deutschen Interessentengruppen zu den kommenden Verhandlungen gehört worden sind. Unter diesen Umständen sind von deutscher Seite die Spezialfragen soweit vorbereitet worden, daß die Besprechungen schnell in Fluß kommen werden, falls nicht von polnischer Seite irgend welche Ueberraschungen erfolgen. Der Leiter der deutschen Delegation ist Staatssekretär Dr. Th. Lewald. Von einer Ernennung deutscher Sachverständiger glaubte man an zuständiger Stelle vorläufig absehen zu dürfen, nachdem, wie oben angedeutet, den besonderen Wünschen der verschiedenen am Handel mit Polen interessierten Wirtschaftsgruppen durch wochenlange Vorarbeiten Rechnung getragen worden war.

Zweifellos liegt es im Interesse sowohl Deutschlands wie Polens, möglichst bald zu einem befriedigenden Verträge zu ge-

langen. Bekanntlich hat das deutsche Reich mit Polen am 13. 1. 1925 ein kurzfristiges Handelsprovisorium abgeschlossen mit Gültigkeit bis zum 1. April.

Der bevorstehende Ablauf der zollfreien oberschlesischen Kontingente am 15. Juli 1925 läßt den Abschluß eines ordentlichen Handelsvertrages für Polen als besonders dringlich erscheinen. Die von der polnischen Presse unternommenen Versuche, Deutschland als das an einem Wirtschaftsvertrage besonders stark interessierte Land hinzustellen, müssen unter diesen Umständen als müßig bezeichnet werden.

Von deutscher Seite muß als Vorbedingung jeder weiteren Verhandlungen ausdrücklich die uneingeschränkte Meistbegünstigung betont werden. Von dieser Voraussetzung darf unter keinen Umständen abgegangen werden. Es ist von vornherein mit einem Scheitern der an sich nicht aussichtslosen Verhandlungen zu rechnen, falls die polnischen Delegierten in dieser Beziehung irgend welche Einschränkungen machen sollten.

Handel und Gewerbe.

Die ortsüblichen Leihgebühren für Getreide-, Futtermittel- und Kartoffelflockensäcke betragen zurzeit für 1½ Ztr. Schwergetreide fassende Säcke ¼ Goldpfennig pro Tag pro Stück, 2 Ztr. Schwergetreide fassende Säcke ½ Goldpfennig pro Tag pro Stück.

Steuern, Abgaben, Zölle.

Die im Februar 1925 fälligen Vorauszahlungen auf Einkommensteuer, Körperschaftssteuer und Vermögenssteuer.

1. Gewerbetreibende (Einzelpersonen, Erwerbsgesellschaften), die ihre Vorauszahlungen auf Einkommensteuer und Körperschaftssteuer bisher monatlich zu zahlen hatten, hatten ihre Vorauszahlungen für den Monat Januar am 10. Februar 1925 zu entrichten.
2. Die Landwirtschaft hatte ihre Vorauszahlungen für das erste Kalendervierteljahr 1925 am 15. Februar 1925 zu zahlen.
3. Die erste Vorauszahlung auf die Vermögenssteuer für 1925 war in Höhe eines Viertels der Vermögenssteuer für 1924 am 15. Februar 1925 zu zahlen.
4. Mit Rücksicht darauf, daß in den dem Reichsrat vorgelegten Gesetzentwürfen zum Teil andere Zahlungstermine vorgesehen gewesen sind und daß manche Steuerpflichtigen über die Rechtslage nicht im klaren gewesen sein mögen, hat der Reichsminister der Finanzen bestimmt, daß Verzugszuschläge nicht erhoben werden sollen, wenn die oben zu 1 bis 3 genannten Zahlungen bis zum 28. Februar 1925 eingegangen sind.
5. Ueber die Behandlung der Notgebiete ergeht besonderer Erlaß.
6. Die Termine der Vorauszahlungen bei der Umsatzsteuer bleiben unverändert.

Neue Steuergesetzentwürfe. Die Reichsregierung hat dem Reichsrat und dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat folgende Steuergesetzentwürfe vorgelegt:

Entwurf eines Gesetzes zur Ueberleitung der Einkommensteuer und Körperschaftssteuer in das regelmäßige Veranlagungsverfahren (Steuerüberleitungsgesetz).

Entwurf eines Einkommensteuergesetzes.

Entwurf eines Körperschaftsteuergesetzes.

Entwurf eines Reichsbewertungsgesetzes.

Entwurf eines Gesetzes über Vermögens- und Erbschaftssteuer.

Entwurf eines Gesetzes über die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reichs, der Länder und der Gemeinden.

Entwurf eines Gesetzes zur Aenderung der Verkehrssteuern und des Verfahrens.

Das Vorsteherkollegium hat sich mit diesen Entwürfen in einer außerordentlichen Sitzung eingehend befaßt. Nähere Mitteilung hierüber erfolgt nach Möglichkeit in einer der nächsten Nummern.

Messen und Ausstellungen.

Fünfte Messe-Ausstellung Riga vom 19. Juli bis 2. August 1925. Auskunft durch das Büro: Riga, Börsenhaus, ferner durch alle Vertreter der lettlandischen Regierung im Auslande.

In der Nachkriegszeit haben die alljährlichen Rigaer Messe-Ausstellungen eine zunehmende Bedeutung erlangt. Sie stellen sehr vorteilhafte internationale Warenumschriftsorte dar, wofür die zunehmende Aussteller- und Besucherzahl (im Vorjahre 180 000 Besucher) sowie die günstigen daselbst getätigten Geschäftsabschlüsse den besten Beweis liefern. Um diesen Warenaustausch weiter zu entwickeln, veranstaltet die A. G. Izstade (Ausstellung) die fünfte internationale Landwirtschafts- und Industrie-Messe-Ausstellung in Riga auf dem Messegelände vom 19. Juli bis 2. August und für lebende Exponate vom 25. bis 27. Juli 1925.

Außer den schon bestehenden Abteilungen kommt in diesem Jahre noch die Wärme- und Heizmittelabteilung hinzu. Desgleichen ist auf der diesjährigen Messe eine besondere Auto-

abteilung geplant mit einem internationalen Wettbewerb für die ausgestellten Maschinen. Die von den Veranstaltern der Rigaer Messen, den Ausstellern und Kapitalisten gegründete Gesellschaft gegenseitigen Kredits „Izstade“ wird in diesem Jahre zum ersten Mal die Handelsabschlüsse durch Kreditgewährung erleichtern und gleichzeitig alle vorkommenden Bankoperationen ausführen.

Nach den bis zuletzt einlaufenden Anmeldungen auf Messestände und Plätze für neu zu bauende Pavillons, außer den schon bestehenden National-Pavillons (Frankreich, Rußland, Polen, Schweiz, Finnland etc.) zu schließen, werden Umfang und Umsatz der diesjährigen Messe die des Vorjahres bei weitem überreffen.

Der offizielle Messekatalog wird zur fünften Messe eine besonders starke Verbreitung finden. Die interessierten Firmen seien auf die Insertionsmöglichkeit im Messekatalog hier hingewiesen.

Innere Angelegenheiten.

Lotenprüfungen. Die Vorsteher der Kaufmannschaft machen wiederholt darauf aufmerksam, daß zur Prüfung von Schiffsführern, welche die Befreiung vom Lotsenzwange für die Strecke von See bis Stettin beantragen, ein Termin auf Sonnabend, den 14. März 1925, mittags 12 Uhr, im Kommissionszimmer der Börse, 1 Treppe, angesetzt ist. Meldungen sind an die Lotsenkommandeure in Stettin resp. Swinemünde zu richten.

Verschiedenes.

Freie Einreise ins besetzte Gebiet. Nach den Vorschriften für den Verkehr mit dem besetzten Gebiet können alle deutschen Staatsangehörigen über 16 Jahre und alle Staatsangehörigen einer Macht, deren Truppen an der Besetzung teilnehmen, die über 16 Jahre alt sind und im unbesetzten Deutschland ständig wohnen, unbehindert zwischen dem besetzten und den unbesetzten Gebieten verkehren, vorausgesetzt, daß sie im Beistze eines Personalausweises mit Lichtbild oder eines von ihren Heimatbehörden ausgestellten und beglaubigten Passes sind. Da die Besatzungsbehörde in letzter Zeit die Personalkontrolle sehr scharf handhabt und Reisende ohne gültige Ausweise in Geldstrafe nimmt, kann, wie die Pressestelle der Reichsbahndirektion mitteilt, nur dringend angeraten werden, sich mit den vorgeschriebenen Ausweispapieren zu versehen.

Zur Einreise ins Saargebiet ist jedoch die vorherige Genehmigung der französischen zuständigen Kommandantur erforderlich.

„Deutscher Osten“. Unter diesem Titel hat die „Kultur, Deutsche Zeitschrift“, Berlin SW 68, Markgrafenstr. 77, ein Sonderheft erscheinen lassen, das als ein hervorragendes Dokument für die überlegene Kraft und Zielbewußtheit der deutschen Kulturbestrebungen im Osten angesprochen werden kann. Die ausgezeichnet ausgestattete Monographie ist für Stettin insofern von besonderem Interesse, als sie sowohl über Stettin selbst als auch über diejenigen auswärtigen Wirtschaftsprobleme, welche die hiesigen Handels- und Verkehrskreise vor allem interessieren, zahlreiche Aufsätze aus der Feder berufener Autoren bringt. Der Bezug des Sonderheftes (Preis 3.— M.) kann allen Mitgliedern der Korporation auf das wärmste empfohlen werden.

Angebote und Nachfragen.

1263. Hamburg sucht Vertreter für den Verkauf von Südfrüchten usw. für Stettin und Umgegend.
1294. Magdeburg (Kakao-, Schokoladen- und Bonbonfabrik) sucht Vertreter.
1295. Lissabon wünscht die Vertretungen hiesiger Fabrikanten von Woll-, Baumwoll- und Seidengeweben, modernem Schmuck usw. zu übernehmen.
1296. New York sucht Vertretungen hiesiger Fabrikanten von Warenhaus-Artikeln, speziell Textilien (Handschuhe, Strümpfe, Tisch- und Bettwäsche), für Stoffe zur Damen-, Herren- und Kinderkonfektion, Bijouterien, sowie für alle Artikel, die zur Fabrikation dieser Gegenstände nötig sind und zum Verkauf an Importeure und Warenhäuser für die U. S. A. in Betracht kommen.
1325. Wien sucht Geschäftsverbindung mit Fischräuchereien und Kistenfabriken in Norddeutschland.
1339. Berlin wünscht Geschäftsverbindung mit hiesigen Fabrikanten für Häuser der betreffenden Firma in Australien und Neuseeland.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktäglich von 8—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags (außer Sonnabend nachmittags) zu erfahren.

Märkte und Preise

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	23. Febr.		25. Febr.		27. Febr.	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372,00	375,00	372,00	375,00	372,00	375,00
1 Pfund Sterling	1772,00	1787,00	1771,00	1786,00	1770,00	1785,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,50	89,50	88,50	89,50	88,50	89,50
100 Finnmark	937,00	948,00	937,00	946,00	937,00	946,00
100 schwed. Kronen	1000,00	10125,00	10000,00	10125,00	10000,00	10125,00
100 dänische Kronen	6600,00	6700,00	6600,00	6700,00	6625,00	6725,00
100 norweg. Kronen	5640,00	5740,00	5640,00	5740,00	5640,00	5740,00
100 franz. Francs	1950,00	1990,00	1935,00	1975,00	1900,00	1940,00
100 belg. Fr.	1860,00	1910,00	1860,00	1910,00	1850,00	1900,00
100 holländ. Gulden	1490,00	15125,00	1490,00	15125,00	1490,00	15125,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1520,00	1570,00	1510,00	1560,00	1490,00	1540,00
100 Schweiz. Fr.	710,00	720,00	710,00	720,00	715,00	725,00
100 tsch.-slow. Kronen	1085,00	1125,00	1085,00	1125,00	1085,00	1125,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—	—
1 Tschervonez	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	26. Febr.		27. Febr.		28. Febr.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
100 lettland. Rubel	—	2,00	—	2,00	—	2,00
1 amerik. Dollar	5,175	5,20	5,175	5,20	5,175	5,20
1 Pfund Sterling	24,63	24,75	24,62	24,74	24,63	24,75
100 franz. Francs	26,40	26,95	26,50	27,05	26,50	27,05
100 belg. Francs	25,70	26,20	25,85	26,35	25,75	26,25
100 schweizer Francs	99,10	100,10	99,05	100,05	99,05	100,05
100 italienische Lire	20,75	21,15	20,80	21,25	20,80	21,20
100 schwed. Kronen	139,00	140,35	138,90	140,25	138,95	140,35
100 norweg. Kronen	78,15	79,70	78,00	79,55	78,10	79,65
100 dänische Kronen	91,50	93,35	91,45	93,30	91,40	93,20
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,25	15,55
100 holl. Gulden	206,50	208,60	206,35	208,45	206,35	208,45
100 deutsche Mark	122,00	125,00	122,00	125,00	122,00	125,00
100 finnland. Mark	12,95	13,20	12,95	13,20	12,95	13,20
100 estland. Mark	1,35	1,40	1,35	1,40	1,35	1,40
100 polnische Zloty	98,00	102,00	98,00	102,00	98,00	102,00
100 litauische Lits	50,50	52,00	50,50	52,00	50,50	52,00
1 SSS R-Tschervonez	26,40	26,85	26,40	26,85	26,40	26,85
10-Rubel-Goldstück, russ.	—	—	—	—	—	—
1-Rubel-Silberstück	—	—	—	—	—	—
1-Silb.-Rbl. Scheidemünze	—	—	—	—	—	—

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

25. Febr. 26. Febr. 27. Febr. 28. Febr.

New-York	89,70	89,70	89,70	89,70
London	189,10	188,95	188,60	189,05
Stockholm	1070,00	1070,00	1070,00	1070,00
Paris	207,00	205,00	204,50	204,50
Brüssel	200,00	199,50	200,00	200,00
Amsterdam	1592,00	1591,00	1590,00	1590,00
Basel	763,50	763,50	763,50	763,50
Kristiania	605,00	605,00	605,00	605,00
Kopenhagen	707,00	709,00	708,00	708,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	165,00	163,00	163,00	163,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	764,00	764,00	764,00	764,00

Stettiner Salzheringsbericht. Die Nachirage nach Heringen war in der letzten Zeit recht lebhaft. Infolge Preiserhöhung der schottischen Salzer haben viele Käufer noch die Gelegenheit benutzt, sich günstig einzudecken.

Die heutigen Preise sind für: Crownfulls 75/— bis 80/—, Crownmatties 70/— bis 75/—, Crownmatties 54/— bis 56/—, Crownlargesents 43/— bis 46/—, ungest. Matfulls 63/— bis 70/—, ungest. Matties 43/— bis 50/— sh., Norweger Sioe und Vaar unverändert, Holländer Prima 31—33 hfl., Holländer Kleine 30 bis 32 hfl., Yarmouth Fulls 60/— bis 65/—, Matfulls 50/— bis 53/—, Matties 42/— bis 46/— sh.

Getreidenotierung an der Stettiner Produktenbörse am 5. März. Roggen inländ. 253, Weizen inländ. 266, Hafer 185—190, Gerste inländ. 263—270, Futtergerste 225—235 M. für 1000 kg ab nahegelegenen Stationen.

Frachtenmarkt. Stettin, 5. März. Angesichts des geringen Ladungsangebotes muß die allgemeine Lage des Stettiner Seefrachtenmarktes gegenwärtig als flau bezeichnet werden. Es notierten auf dem Erzfrachtenmarkt (Eisenerz je t) Oxelösund—Stettin 3,40 schw. Kr., Oxelösund—Nordsee (Emden/Rotterdam)

3,60 schw. Kr., Helsingborg—Stettin 3,50 schw. Kr., Narvik—Nordsee (Emden/Rotterdam) 4,00 schw. Kr., und Abbrände Oscarshamn—Stettin 3,35 schw. Kr. je t (Löschen Schiffsrechnung).

Auf dem Kohlenfrachtenmarkt sind zu nennen Tyne—Stettin 5/6 und Rotterdam—Stettin 5/3—5/4½ je t.

Im übrigen stellten sich die Raten wie folgt: Stettin—Bonneß 200 std. Pitprops 31/6, Ostnorwegen—Stettin 5/1000 tons Dampfer plazierbar für Eis (entlöschte 1000 kg) 8,— Gldmk., Danzig—Stettin 5/1000 tons Abbrände 3/6 ppt.

Stettiner Binnenschiffsfrachten im Februar 1925 (in Reichsmark.) Eingehende Binnenschiffsfrachten: Briketts je t von Berlin 2,50, Getreide je t von Küstrin 3,—, von Greienhagen 2,—, von Stralsund 4,—, Mauersteine je 1000 Stück von Heegermühle 7,50, von Genthin (Magdeburg) 12,—, Zucker je t von Anklam 1,50.

Ausgehende Binnenschiffsfrachten: Getreide je t nach Magdeburg 6,50, nach Berlin 3,50, Eisen je t nach Berlin 4,50, Zellulose je t nach Berlin 5,00, nach Eberswalde 4,00, Briketts je t nach Jarmen 1,50—2,00, Thomasmehl je t nach Anklam 2,00, nach Loitz 2,50.

Verkehrsbericht des Schifffahrtsvereins zu Breslau e. V.

Breslau, 28. Februar. Die Reparaturarbeiten an der Schleuse Schwanowitz sind von der Behörde so beschleunigt worden, daß der Schleusenbetrieb bereits heute früh wieder aufgenommen werden konnte. Oberhalb liegen rund 200 Talkähne und auch zu Berg haben sich zahlreiche Züge angesammelt, die der Schleuse auf längere Zeit ununterbrochene Beschäftigung bringen werden.

In Cosel-Hafen, wo die Zahl der Fahrzeuge auf fast 400 gestiegen ist, ist die Umschlagstätigkeit zunächst noch gering: ca. 16 000 To. wurden umgeschlagen und 13 000 To. Erze gekrant. Der Umschlag in Pöpelwitz bezieht sich auf rund 20 000 To. Kohle, Zucker usw., eine sehr erfreuliche Leistung für die bescheidenen Umschlagsvorrichtungen. Durch Breslau passierten zu Berg 20 beladene und 150 leere Kähne; zu Tal 51 beladene Kähne.

In Stettin wurden einige Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen, Hamburg beginnt sich etwas zu beleben.

Für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten für Steinkohle in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) in der Woche vom 21. 2. bis 27. 2. 25: Von Breslau nach Berlin 3,80—4,00, Stettin 3,30—3,40, Hamburg 6,80—7,00; von Oppeln nach Berlin, Stettin, Hamburg: Geschäfte nicht getätigt; von Cosel-Oderhafen nach Berlin 6,20—6,70, Stettin 5,70—6,20, Hamburg 9,30.

Eisbericht.

1. Schweden: Fahrwasser von See bis Karlsborg, See außerhalb von Roedkallen, Fahrwasser nach Lulea durch den Tjuvholmsund, See außerhalb von Gaseoren Schifffahrt geschlossen. Vaestra Kvarken Treibeis, Angermanaelf festes Eis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer möglich. Alnoesund festes Eis, Schifffahrt hat aufgehört. Oeregrundsgrepen festes Eis, Schifffahrt für Segler nur mit Schlepperhilfe möglich. Die anderen Stationen eisfrei.

2. Finnland: Björkösd festes Eis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer ohne Eisbrecherhilfe möglich. Um Verkkomatala leichtes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher, Fahrwasser Viborg—Trangsund, Trangsund—Roedhall, festes Eis, Rinne ist aufgegangen. Außerhalb von Roedhall leichtes Eis, Schifffahrt unbehindert. Kotka-Hafen und näheres Schärengbiet festes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher, Helsingfors-Hafen u. näheres Schärengbiet leichtes Eis, Schifffahrt unbehindert. Vasklot-Hafen, zwischen Storhaesten und Ensten, Umgebung von Jakobstad-Hafen, Adoe-Reede, Umgebung von Ikspila-Hafen, Brahestad-Reede festes Eis, Schifffahrt hat aufgehört. Außen bei Nahkiaienen Treibeis, Schifffahrt hat aufgehört. Roenskär Fahrwasser, Norrskär Fahrwasser, See weiter außen in Sicht von Tankar, See nördlich von Isokraasiele, Uleaborg-Außenhafen, Fahrwasser nach Uleaborg-Hafen, See außerhalb von Kemi Schifffahrt hat aufgehört. Die anderen Stationen eisfrei.

3. Rußland: Kein Eisbericht eingegangen.

Wiederaufnahme des Nachtverkehrs auf der Saßnitz-Linie. In der Nacht vom 14. zum 15. Mai (also noch vor Einführung des Sommerfahrplans) werden die Nachtschnelzüge D 17/D 14 Berlin Stett. Bf.—Saßnitz Hafen mit Fährenanschluß Saßnitz—Trälleborg

Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin.

(Außer den nachstehend genannten „regelmäßigen“ Dampfern verkehren noch eine Anzahl „unregelmäßiger“ Dampfer.)
* bedeutet: Passagierdampfer oder Passagiergelegenheit.

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bezw. Reeder
Stettin—deutsche Ostseehäfen			
Swinemünde-Neufahrwass. u. Pillau	Mon. u. Donnerst.	*D. Odin ab 16. 3. wie früher	J. F. Braeunlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	Dien. Donn. Sobd.	*D. Berlin	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig	7 t ä g i g	D. Siegfried 21. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 t ä g i g	D. Stupnitz 14. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 t ä g i g	D. Möwe 10. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 t ä g i g	D. Arcona 15. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Flensburg	14 t ä g i g	D. Saturn 14. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 t ä g i g	D. Otto 18. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck	7 t ä g i g		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth	7 t ä g i g	D. Stralsund	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Margarethe	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Reihefahrer	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jd. Sonnab.	D. Ippen	A. Hofffeld, Stettin
Elbing	7 t ä g i g	MS. Kolberg	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Elbing III 21. März	
Stettin—Finland und Randstaaten			
Libau, Danzig	7 t ä g i g	D. Siegfried 21. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 t ä g i g	*D. Greif 14. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 t ä g i g	D. Oberbürg. Haken 12. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 t ä g i g	*D. Hela 13. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Abo	14 t ä g i g	D. — 21. März	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	7 t ä g i g	*D. Oihonna 21. März	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Nordland 14. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo	14 t ä g i g	D. Ursula 20. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Stettin—Skandinavien			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Douro	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 20. März	Gustav Metzler, Stettin
Skien	jed. Freitag	D. Jolantha 13. März	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Dronheim	14 t ä g i g	*D. Trondhjem 12. März	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 t ä g i g	*D. Bergenhus 26. März	Gustav Metzler, Stettin
Stockholm	7 t ä g i g	D. — nach Bedarf	Wiking Schifffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	abwechsel.	*D. Ruth 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 t ä g i g	*D. Straßburg 21. März	Dischler & Co., Stettin
Oxelösund	wöchentl. n. Bedarf ca. 7 t ä g i g	*D. Svea 14. März	Mundt & Schütt, Stettin
		D. —	William Schröder, Stettin
		D. —	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 t ä g i g	D. Ferdinand 14. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 t ä g i g	D. Otto 18. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m-wöchtl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	10 t ä g i g	D. Castor 16. März	Gustav Metzler, Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 t ä g i g	D. Nero 13. März	Joh. Reimer, Stettin
Rotterdam, Rheinhäfen, Antwerpen	14 t ä g i g	D. Eddi 13. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rotterdam	n. Bedarf	D. —	Ivers & Co., Stettin
London	14 t ä g i g	D. Vineta 11. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 t ä g i g	D. Hjortholm 13. März	Gustav Metzler, Stettin
Stettin—Mittelmeer			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 t ä g i g	D. Feodolia 24. März	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Uebersee			

nach allen Plätzen mit Umladung in Hamburg, Bremen und Kopenhagen durch die obigen Dampfer.

Auskünfte über Verfrachtungs-Angelegenheiten nach allen Ostsee- und Nordseehäfen sowie nach dem Mittelmeer und nach allen Ueberseeplätzen erteilen sämtliche Stettiner Reedereien, Makler- und Spediteur-Firmen.

wieder aufgenommen. Die durchgehenden Schlafwagen 1./2. Kl. Berlin— bzw. Hamburg—Malmö werden wieder in diesen Zügen verkehren. D 17 verläßt Berlin Stett. Bf. 7.45 abends, Saßnitz-Hafen 2.05 nachts, Trälleborg an 6.56 vorm. mit Ankunft in Malmö

7.32 vorm., Stockholm 6.05 abends bzw. Kristiania 10.09 abends. In umgekehrter Richtung erfolgt die Abfahrt in Stockholm 10.10 bzw. Kristiania 7.30 vorm., Malmö 9.53 abends, Saßnitz Hafen (D 14) 3.40 früh mit Ankunft in Berlin 9.31 vorm.

Wir führen folgende
Versicherungsarten:

Transport
Auto-Kasko
Feuer
Einbruch-
Diebstahl
Wasserleitung
Unfall
Haftpflicht
Leben
Reisegepäck
Verkehrsunfall
Valoren
1. Risiko f. Gebäude
und Mobiliar sowie
Geschäfte

Neuheit! Sehr vorteilhaft u. preiswert! Neuheit!
**Zehntausende von Bürgern werden alljährlich
in Deutschland an-, über-, oder umgefahren!**

Auch die Herner Eisenbahnkatastrophe, sowie das letzte Eisenbahnunglück in Frankfurt a. Oder, beweist, daß menschliche Technik nichts gegen höhere Gewalt vermag. Alle Unfälle, die Sie auf Eisenbahnen, Straßenbahnen, Omnibussen, Automobil- u. Pferdewagen, Schiffen, Motorbooten u. ähnlichen, dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Transportmitteln dadurch erleiden, daß diesen Transportmitteln selbst ein Unglück zustoßt, sind gedeckt, auch Unfälle beim Besteigen und Verlassen der benutzten Verkehrsmittel. Ferner Unfälle, sofern Sie überfahren oder angefahren werden. (Unfälle durch Benutzung von Privatautos werden gegen Zuschläge mitgedeckt.)

Es kosten:

pro Jahr M. 12.— incl. allen Unkosten: M. 3000 Vers.-Sa. für den Todesfall,
M. 10000 Invalidität und bei M. 3.— lägl. Entschädigung.
pro Jahr M. 20.— incl. allen Unkosten: M. 10000 Vers.-Sa. für den Todesfall,
M. 10000 Invalidität und bei M. 5.— lägl. Entschädigung.

„Hohenzollern“ Vers.-Akt.-Ges. im „Kovad“-Konzern
Direktionsverwaltung Stettin, Lindenstraße 1. Telefon 6740.

Vertrags-
Gesellschaft

des Leipziger Ärzte-
verbandes, der
deutschen Haus- und
Grundbesitzer-Ver-
eine, des Deutschen
Offizierbundes so-
wie noch 150 ander.

Corporationen
sowie Handels- und
Industrie-Gruppen

*

Mitarbeiter
allerorten gesucht

*

Bevor Sie versichern,
holen Sie bitte Offerte
von uns ein oder ver-
langen Sie kostenfreien,
unverbindlichen Besuch

UNION

Actien-Gesellschaft für See- und Fluß-
Versicherungen in

STETTIN

Gegründet 1857 / Fernsprecher 7060-62



Transportversicherungen
aller Art

Reisegepäckversicherungen

Kraftfahrzeug - Versicherungen
(in Verbindung mit Unfall- und Haftpflicht-
Versicherung)

ATLANTIC

Transportversicherungs-Aktiengesellschaft

STETTIN

Königstor Nr. 13

Telephon 2298 und 2299 / Telegramm-Adresse: Atlantic, Stettin

See-, Fluß-
und Landtransport-
Versicherungen aller Art

(Schiffskasko-, Wassersport-, Montage-, Werft-,
Lager-, Umzugsgut- und Reisegepäck-
Versicherungen zu neuzeitlichen
Bedingungen)

Aktienkapital 4 000 000 Gmk.

Fachmännische Beratung in allen diesbezüg-
lichen Angelegenheiten wird bereitwilligst erteilt

Offiz. Vertreter und stille Vermittler überall gesucht