

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 fm.	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. 12

Stettin, 22. März 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Errichtung einer Reichsnachrichtenstelle in Stettin. — Die deutschen Ausfuhrindustrien Mitte März von Dr. E. Dovifat. — Der Holzmarkt der nordischen Länder von Dr. W. Grotkopp. — Finnlands Häfen von Dr. E. Järnström. — Die wirtschaftliche Emanzipation Litauens von Percy Meyer. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Litauen, Rußland. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte und Preise. — Dampferdienst. — Bücher und Zeitschriften.

Errichtung einer Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin für den Bezirk Pommern-Grenzmark.

Nach längeren Vorverhandlungen der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin mit dem Auswärtigen Amt sowie dem Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe ist die neue Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel mit dem Sitz in Stettin und in Angliederung an die Korporation der Kaufmannschaft im Einvernehmen mit den übrigen Industrie- und Handelskammern der Provinz Pommern und der Industrie- und Handelskammer zu Schneidemühl nunmehr ins Leben getreten.

Die feierliche Eröffnung fand in Anwesenheit von Vertretern des Auswärtigen Amtes, des Reichswirtschaftsministeriums und der Industrie- und Handelskammern von Stralsund, Swinemünde, Stolp und Schneidemühl in der Stettiner Börse am Mittwoch, den 18. März 1925, statt. In seiner Eröffnungsrede betonte der stellvertretende Obervorsteher der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin, Herr Unterstaatssekretär a. D. Dr. Toepfer, nach einer kurzen Begrüßung die Wichtigkeit einer Nachrichtenstelle für Außenhandel gerade für Stettin, das, obwohl nur zwei Bahnstunden von der Hauptstadt entfernt, bisher

doch von den Berliner Nachrichten so gut wie abgeschlossen war. Dies sei auch der Grund gewesen, der die Vorsteher der Kaufmannschaft veranlaßt hat, sich des Gedankens der Gründung einer Reichsnachrichtenstelle in Stettin ganz besonders anzunehmen und auch die zu diesem Zwecke erforderlichen Räume sowie das Personal anzubieten. Angesichts der weitverzweigten Handels- und Schiffsverkehrsbeziehungen Stettins mit dem Auslande, die sich nicht auf das Ostseegebiet beschränken, sondern über die Nordsee hinaus ins Mittelmeer und Schwarze Meer gehen, sei eine gute Organisation des Nachrichtendienstes, dessen amtlicher Träger in Stettin nunmehr die neue Reichsnachrichtenstelle sei, ein unbedingtes Erfordernis.

Als Vertreter der Reichsregierung legte Herr Gesandter Erythropel im einzelnen die Organisation und das Tätigkeitsgebiet der Stettiner Nachrichtenstelle dar.* Im Aus-

* Vergl. hierzu auch „O.-H.“ Nr. 7: Entwicklung, Aufgaben und Organisation der Reichsnachrichtenstellen für Außenhandel von Dr. E. Schoene.

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 / Gas / Wasserleitungs-Schäden / Hage / Vieh

wärtigen Amt laufen Mitteilungen aus der ganzen Welt zusammen, die einmal durch die „I. und H. Ztg.“, ferner durch den „Deutschen Wirtschaftsdienst“ der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Neben dieser Berichterstattung läuft das Nachrichtensystem des Auswärtigen Amtes in der Form der Reichsnachrichtenstellen für Außenhandel, die gegenwärtig schon in einer großen Anzahl von deutschen Städten bestehen. Der Schwerpunkt der Arbeit der Reichsnachrichtenstelle soll in den Händen des Leiters liegen. Der Kaufmannschaft ist es vollständig überlassen, wie sie die Sache behandeln will. Das Auswärtige Amt wird mit möglichster Schnelligkeit die Nachrichten an die Zweigstellen abgeben, und diese übermitteln sie an die Interessenten. Vor dem Kriege war man sehr wenig darüber orientiert, was in der Welt vorkam. Aus diesem Grunde wurde die Zentralstelle für den Außenhandel gegründet, und dies hat sich jetzt als sehr zweckmäßig herausgestellt. Von diesen Zweigstellen gehen Anleitungen an die Konsulate. Die Zweigstellen haben auch noch folgende Bedeutung: Jede Zweigstelle hat einen Beirat aus Vertretern der Wirtschaft. Dieser Beirat hat zwei seiner Mitglieder in eine Zentralstelle der Zweigstellen beim Auswärtigen Amt zu entsenden. In dieser Zentralstelle sind auch Herren vertreten, die später als unsere Handelsattachés ins Ausland gehen. Wir haben bei einzelnen Stellen die Attachés zugeteilt, die die Bedürfnisse der Kaufmannschaft lernen.

Herr Ministerialrat Dr. Feßler vom Reichswirtschaftsministerium begrüßte es vom Standpunkt der inneren Wirtschaft, daß nunmehr in der Stettiner Nachrichtenstelle ein Organ geschaffen ist, das die aus dem Auslande über Berlin kommenden Nachrichten so schnell als möglich an die Interessenten in geeigneter Form weiterleiten wird, und zwar in enger Zusammenarbeit mit den Behörden des Reiches.

Herr Dr. Toepffer eröffnet sodann eine Aussprache über die Tätigkeit und Organisation der zu errichtenden Reichsnachrichtenstelle. Es ergibt sich dabei in den we-

sentlichsten Punkten eine Uebereinstimmung der beteiligten Vertreter.

Entsprechend den Vorschriften für die Reichsnachrichtenstellen für Außenhandel hat der Beirat dem Auswärtigen Amt einen Leiter zu präsentieren. Herr Dr. Toepffer stellt fest, daß für die letztere Stellung Herr Dr. E. Schoene vom Büro der Korporation der Kaufmannschaft in Aussicht genommen ist. Ferner werden in den Beirat gewählt: von der Handelskammer Stralsund Herr Vizepräsident Dr. Beug, von der Handelskammer Schneidemühl Herr Kaufmann Louis Schwermer, von der Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp ist noch kein bestimmter Herr gewählt worden, von der Handelskammer Swinemünde Herr Bankdirektor Srocka. Die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin benennen: Herrn Unterstaatssekretär a. D. Dr. Toepffer, als Vorsitzenden des Beirats, ferner die Herren Dr. Johannes Gollnow, Konsul Julius Vollbrecht, Direktor Hans Gottstein, Heinrich Holste, Direktor Johannes Hornemann, Direktor Blume und Konsul Eduard Gribel.

Nunmehr stellt Herr Dr. Toepffer fest, daß die Reichsnachrichtenstelle für Stettin, welche die fünf Bezirke Stettin, Stolp, Schneidemühl, Swinemünde und Stralsund umfaßt, hiermit ins Leben getreten ist und ihre Arbeit sofort beginnen wird. Es werden eigene Räume im Hause der Börse zur Verfügung gestellt. Im ersten Stock wird ein Zimmer mit Personal zur Verfügung gestellt werden sowie ein Stadttelefon nach Berlin, womit es möglich wird, sich mit dem Auswärtigen Amt in Berlin zu unterhalten. Die Arbeit kann also sofort beginnen. Dr. Toepffer dankt schließlich den anwesenden Herren für ihr Erscheinen, besonders den Herren, die aus Berlin gekommen sind, und den Vertretern der Handelskammern.

Möchte die neu gegründete Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin die auf sie gesetzten großen Erwartungen erfüllen und zur Förderung des pommerschen Wirtschaftslebens im allgemeinen und der Stettiner Wirtschaft im besonderen beitragen.

E. B.

Die deutschen Ausfuhrindustrien Mitte März.

Von Dr. Emil Dovifat-Berlin.

Auf die Leipziger Messe hatte man gerade auf ansehnliche Auslandaufträge starke Hoffnungen gesetzt. Sie sind nur sehr zum Teil und teilweise auch überhaupt nicht befriedigt worden. Das Gesamtbild der deutschen Zentralmesse in bezug auf die Ausfuhr war diesmal nur sehr mittelmäßig, zum mindesten aber sehr uneinheitlich, und in seinem Gesamtergebnis kaum in einer einheitlichen Schlußnote zusammenzufassen. Immer noch, so scheint es, hofft die Käuferschaft des Weltmarktes auf anormale Konjunkturen, wie man sie damals im deutschen Marktsturz so orgienhaft auszunutzen verstand, und auch beim Schwanken des französischen Franken profitlich in Rechnung zu stellen wußte. Diese unsoliden Käufer, die sich noch nicht wieder daran gewöhnt haben, daß jede Arbeit ihres Preises wert sein muß, sind auch unter der Besucherschaft der Messen noch sehr zahlreich. Sie wagen sich schon weit vor, wenn sie es bis zu einer interessanten Nachfrage bringen. Haben sie die Preise gehört, pflegen sie im allgemeinen zur Abreise wieder bereit zu sein, um das Schlagwort von der „Uebertreibung des deutschen Preisstandes“ ungerechtfertigt verallgemeinert draußen zu verbreiten.

So ergibt denn auch ein Rückblick auf die Lage der deutschen Ausfuhrindustrie bis zur Mitte des Monats März einen uneinheitlichen Eindruck. Neben den Anzeichen des Aufschwunges in einigen Wirtschaftszweigen, stehen in anderen die unverkennbaren Zeichen des Absinkens im Außenhandel. Und vielleicht ist dieses markan-

tere Marktbild für den ganzen volkswirtschaftlichen Ertrag und die kaufmännische Regsamkeit besser, als die allgemeine Flauheit des Exportes, der das Kennzeichen der meisten Monate des verflorbenen Jahres war.

Am schwersten kämpft immer noch die Eisenindustrie um ihre Absatzmärkte, um die sie sich heute um so mehr bemühen muß, als auch die Inlandkonjunktur der letzten Monate in einem Umschwung begriffen ist, und trotz der Erledigung der lothringischen Kontingentszufuhr seit dem 10. Januar die französische Eisenindustrie selbst auf dem deutschen Inlandmarkt im Wettbewerb erscheint, und ihn, zumal im deutschen Südwesten keineswegs überall verloren hat. Um wieviel mehr also zeigt sich der Auslandsabsatz beherrscht vom belgischen und französischen Angebot, so daß der deutschen Ausfuhr zumal auf dem Markte der Halbzeuge, Walzfabrikate und Feibleche das Geschäft oft verdorben, in den meisten Fällen aber sehr schwer und verlustbringend wurde. Nur für Röhren und Bandisen hat sich ein Auslandgeschäft ergeben, das in Anbetracht der Produktionsüberfülle der europäischen Eisenländer als verhältnismäßig günstig bezeichnet werden kann. Für Eisenkonstruktionen wurden einige gute Abschlüsse erzielt. So im Kampfe gegen einen sehr zähen englischen Wettbewerb der Auftrag einer Eisenbahnbrücke bei Rotterdam, den die Gute Hoffmannshütte ausführen wird. In der Kleisenindustrie will das Ausfuhrgeschäft nur sehr schwer in Gang kommen. In den Oststaaten gab es eine scharfe

Konkurrenz namentlich mit der schwedischen Werkzeugindustrie. Der russische Markt ist nach wie vor auch für die Eisenindustrie eine noch unerfüllte Hoffnung.

Unter den eisenverarbeitenden Industrien lobt die Maschinenindustrie ihren Inlandabsatz, meldet aber, daß ihr Auslandgeschäft sich samt den vagen Hoffnungen auf seine Entwicklung weiter verschlechtert hat. Ein größerer Abschluß in Textilmaschinen, den die russische Handelsvertretung mit einer sächsischen Firma abgeschlossen hat, scheint vereinzelt zu bleiben. Die Lokomotiv- und Waggonindustrie, der es lange Zeit ganz besonders schlecht gegangen ist, weist eine erfreuliche Besserung auf, die sich auch auf das Ausfuhrgeschäft ausgedehnt hat. So sind nach den jüngsten Wirtschaftsberichten französische Eisenbahnwaggons in größeren Posten in Auftrag gegeben worden, z. B. 700 Stück für die französischen Nordbahnen, denen eine Bestellung von 3300 Wagen für die französischen Mittelmeerbahnen folgen soll.

Die elektrische Industrie befindet sich wieder in aufsteigender Konjunktur, von der auch die Ausfuhr nicht ganz unberührt geblieben ist, wenn sie auch noch nicht entfernt an den Vorkriegsexport, gerade dieses früher von Deutschland so gepflegten Wirtschaftszweiges, heranreicht. Siemens & Halske verzeichnen nach Blättermeldungen einen neuen umfassenden Auftrag für die japanische Telephon- und Telegraphenverwaltung.

Befriedigend waren, auch nach den Ergebnissen der Leipziger Messe, die Ausfuhr-Aufträge in den meisten Zweigen der keramischen Industrie. Luxusporzellane gehen nach England und Amerika, und für die gute deutsche Steingutware zeigte sich in den skandinavischen Ländern wachsendes Interesse. Auch Frankreich und Italien haben Aufträge gegeben. In etwas abgeschwächtem Maße gilt das gleiche für Kristall- und Kunstgläser.

Die Spielwarenindustrie, die vor dem Kriege fast ein deutsches Monopol war, hat diese Stellung heute längst verloren und kämpft mit großen Schwierigkeiten, namentlich gegen die in Amerika inzwischen zu Kraft und Leistungsfähigkeit angewachsene Konkurrenz. Amerika deckt heute schon 80 Prozent seines Spielwarenbedarfes im eigenen Lande, für Deutschland bleibt der Rest. Auf der Leipziger Messe waren die Spielwarenindustrien zum

ersten Male wieder zufriedener, als sie es in den letzten Jahren gewesen sind. Nicht durch amerikanische Aufträge zwar, sondern durch Bestellungen aus Spanien, Italien, den Balkanländern und England. Daneben haben namentlich die nordischen Länder von den Erzeugnissen der Metall- und Blechprägeindustrien, der Industrien der Beleuchtungskörper und verwandter Betriebe größere Abrufungen vollzogen, so daß hier die Beschäftigung im allgemeinen vollständig ist.

In der Papierindustrie hat der zu Ende des vergangenen Jahres anhebende Konjunkturaufschwung nicht angehalten. Man sucht langfristige Kredite, um eine Verbesserung der Betriebseinrichtungen vornehmen zu können.

Schließlich erfreut sich die Textilindustrie auch weiterhin ihrer reichen Inlandkonjunktur, die auch im Februar und zu Anfang März durch zugkräftige Werbeveranstaltungen (Bekleidungsmessen und dergl. mehr), erneut gehoben worden ist. So passiv die deutsche Außenhandelsbilanz im Januar wieder gewesen ist, einzig in der Textilindustrie gab es eine Erhöhung der Fertigwarenausfuhr um fast $9\frac{1}{2}$ Millionen Reichsmark. Für die Ausfuhr arbeiten hauptsächlich die Seidenindustrie und die Feinleinen- und Luxuswäscheindustrien. In Zwischenprodukten jedoch macht sich ausländische Konkurrenz bemerkbar. So z. B. in Flachsgarnen durch Belgien und Tschechoslowakei. Wie in der Textilindustrie so ist auch in der Leder- und Schuhindustrie das Auslandgeschäft deswegen begrenzt, weil, von der Luxuswarenproduktion abgesehen, alles in mittleren und billigeren Artikeln für den hungrigen aber nicht sehr kaufkräftigen Bedarf des Inlandes beschäftigt ist.

Auf einen Gesamtnenner läßt sich die im Vorstehenden an verschiedenen Einzelheiten gezeigte Entwicklung nicht bringen. Eine klare Gesamttendenz ist nicht ersichtlich. Verschiedene Wirtschaftszweige streben, wenn man die Sache einmal sportlich ausdrücken will, in eine Spitzengruppe der Konjunktur. Manche andere bleiben weit zurück, haben Materialbruch und sonstiges Unheil erlitten. Wenn nur niemand das Rennen aufgibt! Das ist schließlich das entscheidende. Es scheint, daß alle Lebenswillen genug haben, sich auch weiter zu behaupten.

Im ihrem Kerne ist die deutsche Wirtschaft von einer beneidenswerten Gesundheit.

Der Holzmarkt der nordischen Länder.

Von Dr. Wilhelm Grotkopp-Stockholm.

Bekannt ist, daß die Wirtschaft der nordischen Länder auf einer sehr schmalen Basis aufgebaut ist, und daß Aenderungen in der Preislage einiger weniger Waren innerhalb der nordischen Länder eine Krise wie auch eine Hochkonjunktur hervorrufen können. Wenn Dänemark jetzt endlich die Zeit der Krisen überwunden hat und vielleicht gar einer Hochkonjunktur entgegengeht, so verdankt es dies im wesentlichen den Preissteigerungen für seine agrarischen Produkte. Auf die verschiedene Preisentwicklung der Produkte der Waldwirtschaft ist es andererseits zurückzuführen, wenn Finnland zunächst in der Lage war, seine Wirtschaft aufzubauen, und jetzt zum ersten Male eine Arbeitslosigkeit zu verzeichnen hat. Von besonderer Bedeutung für die Wirtschaft Schwedens, Norwegens und Finnlands ist die Gestaltung des Holzmarktes. Ende 1923 machte sich zum ersten Male eine stärkere Krise auf dem nordischen Holzmarkt bemerkbar. Ein starker Preisfall für Holz hatte wesentliche Verluste zur Folge. Man hoffte, daß 1924 diese Krise überwunden würde und man so in die Lage käme, die Verluste zu decken. Zunächst waren die Geschäfte sehr schleppend, aber, als im Februar 1924

England in stärkerem Maße als Käufer auftrat, schien es doch so, als ob die Hoffnung in Erfüllung gehen würde. Die damals gute Preislage war im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Käufer über keine Lagerbestände mehr verfügten und daß die Eisverhältnisse die Verschiffungsmöglichkeiten erschwerten. Im Sommer trat aber eine wesentliche Wendung zum Ungünstigen ein: Rußland, das vor dem Kriege ungefähr 1,2 Millionen Standards exportiert hatte und zuletzt als Verkäufer überhaupt nicht mehr in Frage kam, trat plötzlich wieder als Verkäufer auf. Rußland, das Devisen wie auch Kapital dringend benötigt, sah im Holzhandel den besten Weg, sich dies zu beschaffen, denn die Einrichtung von Sägewerken wie auch das Holzhandelsgeschäft erfordert nicht allzu viel Kapital. Aber nicht nur Rußland, sondern auch die Randstaaten und Polen kamen auf den Gedanken, sich so schnell in den Besitz von Devisen zu setzen. Englands Einfuhr aus Rußland stieg im allgemeinen gegen 1924 auf das Vierfache, für einige Holzsorten teilweise bedeutend stärker, denn Rußland lieferte zu billigeren Preisen als die anderen Holzexportländer. Im Herbst machte sich außerdem dieser auf Kapitalnot

zurückzuführende Zwang, Holz um jeden Preis zu verkaufen, auch in Finnland bemerkbar, das ebenso wie 1923 zu Zwangsrealisationen greifen mußte und so den Preisfall beschleunigte. Dies muß man sich vergegenwärtigen, wenn man liest, daß Finnland 1924 eine Million Standards Holz exportierte. Der Export von nicht weniger als 350 000 Standards ist auf Zwangsrealisationen zurückzuführen und mußte ebenso wie der schwedische Export von 225 000 Standards zu Preisen vor sich gehen, die unter den Produktionskosten lagen. Sicherlich hätte dieses Ueberangebot von Holz keinen allzu großen Einfluß ausgeübt, wenn nicht gleichzeitig ein Rückgang der Nachfrage eingetreten wäre. Die Wiederaufbauarbeit, die zeitweilig die Marktlage für Holz günstig beeinflusste, ist im wesentlichen abgeschlossen, zu Bauzwecken wird Holz nicht mehr in so starkem Maße verwandt wie früher und außerdem hat in vielen Ländern die Bautätigkeit den Umfang der Vorkriegszeit noch nicht erreicht. Wesentlich diese drei Momente hatten einen Rückgang der Nachfrage zur Folge.

Die Frage ist nun: wie wird sich die Zukunft des nordischen Holzmarktes gestalten? Ueberblickt man die Kräfte, die im Jahre 1924 auf dem nordischen Holzmarkt wirksam waren, so kann man kein allzu günstiges Horoskop stellen. Keine Anzeichen deuten darauf hin, daß die Nachfrage in der nächsten Zeit wesentlich steigen würde. Viele hoffen, daß in Deutschland die Bautätigkeit im starken Maße wieder einsetzen würde, aber dies ist doch wohl bei der jetzigen Lage des deutschen Kapitalmarktes

kaum zu erwarten. Ebenso trübe sieht es auf der Angebotseite aus. Hier ist besonders zu beachten, daß Rußlands Holzexport bei weitem noch nicht den Umfang der Vorkriegszeit erreicht hat, sondern etwa nur $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$. Das Jahr 1925 scheint ähnlich zu beginnen wie das Jahr 1924. Eine wesentliche Aenderung der Preise ist in der letzten Zeit nicht eingetreten, die günstigen und die ungünstigen Momente scheinen sich gegenseitig die Wage zu halten. England ist in stärkerem Maße als 1924 als Käufer aufgetreten, und hierauf ist es im wesentlichen zurückzuführen, daß Schweden und Finnland jetzt schon ungefähr je 375 000 Standards verkauft haben. Andererseits ist aber die Nachfrage seitens Spaniens nicht allzu groß und Frankreich tritt fast gar nicht mehr als Käufer auf. Auch die belgischen Käufer gehen bei ihren Abschlüssen äußerst vorsichtig vor und lassen oft erkennen, daß sie eine Preisherabsetzung für die Zukunft erwarten. Hinzu kommt, daß infolge der eigentümlichen Wetterverhältnisse im verfloßenen Winter in einigen Teilen des Nordens der Transport des abgetriebenen Holzes erschwert wurde und die Produktionskosten somit erhöht wurden. Ganz allgemein kann man vielleicht, wenn man äußerst optimistisch urteilt, die Marktlage als zufriedenstellend bezeichnen. Aber es deuten keinerlei Anzeichen auf irgend eine wesentliche Besserung hin. Es liegt vielmehr durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß wie 1923 und 1924 auch in diesem Jahre im Sommer eine Wendung zum Ungünstigen eintritt und im Herbst dann Zwangsrealisationen die Preise wesentlich drücken.

Finlands Häfen.

Von Dr. Edw. Järnström, Syndikus der Helsingforscher Handelskammer.

Die Entwicklung, welche die finnländischen Häfen bisher genommen haben, wurde hauptsächlich von zwei Faktoren bestimmt: vom Klima, das besondere Anforderungen an die Sicherstellung der Winterschiffahrt stellte, und von den Veränderungen in der Richtung des Handels nach dem Weltkriege.

Der in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gefaßte Beschluß, ein Fahrzeug anzuschaffen, das im Winter trotz Eis und Nebel einen regelmäßigen Verkehr zwischen Finnland und dem Auslande aufrechterhalten könnte, war ein kühner, aber außerordentlich erfolgreicher Gedanke. Die Erfahrungen, ebenso wie die Geldmittel waren damals gering. Das erste Fahrzeug, das den Kampf mit dem Eise aufnehmen sollte, die „Expreß“, erwies sich als zu klein und schwach. Ihre gewagten Fahrten, die stets voll von spannenden Abenteuern waren, bewiesen jedoch in der Praxis, daß der Gedanke ausführbar war, falls ein genügend starkes Fahrzeug zur Verfügung stand. Nachdem die Zeit der Versuche vorüber war, ging die Entwicklung rasch vorwärts. Bei Beginn dieses Jahrhunderts verfügte die Winterschiffahrt schon über eine für damals genügend eisverstärkte erstklassige Tourentonnage. Es hatte sich jedoch erwiesen, daß die Eisverhältnisse im Frühjahr, wenn das Eis sich in Bewegung setzt, so schwer sein können, daß selbst stärkste Dampfer nur mit Hilfe eigens konstruierter Eisbrecher sich vorwärts bewegen konnten. Dies gab den Anlaß zur Gründung der Eisbrecherflotte Finlands, welche später durch stärkere Fahrzeuge vergrößert wurde und auf die das Land, vor allem, wenn der neueste große Eisbrecher im nächsten Jahre seine Fahrten beginnen wird, mit Recht stolz sein kann.

Obwohl beweglich und gezwungen, ihre Arbeit in meilenweiter Entfernung vom Hafen zu verrichten, sind die Eisbrecher dennoch ein untrennbarer Teil des Hafenesens in Finnland. Wenn der Hafen durch Eis gesperrt ist, kommt

der Seefahrer nur durch Hilfe des Eisbrechers in Kontakt mit diesem, d. h. der Hafen kommt dem Seefahrer sozusagen durch den Eisbrecher entgegen.

Die Stadt Hangö wurde Finlands erster Winterhafen, wozu es durch die Lage an der äußersten in die Ostsee sich erstreckenden Spitze des Landes geeignet ist. Der Hafen wurde vom Staat erbaut mit dem damaligen Hauptzweck, eine geregelte Ausfuhr der finnländischen Butter nach England zu sichern. Nach und nach suchten sich auch weitere Ausfuhrwaren während der Wintermonate diesen Weg aus dem Lande. Auch für Einfuhrgüter ist Hangö zum Außenhafen der Stadt Helsingfors geworden, für die Zeit, wo der eigene Hafen der Hauptstadt durch die Eisverhältnisse unzugänglich ist. Diese Periode dauert jedoch durchschnittlich nur drei Monate. Die Saison von Hangö ist somit recht kurz. So lange sie aber dauert, ist der Verkehr dort sehr lebhaft. Ungeachtet der Erweiterungsbauten am Kai und an den Warenmagazinen ist der Platz stets knapper geworden und der Staat, der den Hafen nach wie vor besitzt, sah sich gezwungen, bedeutende Erweiterungen vorzunehmen, die eben jetzt in Ausführung sind und binnen einiger Jahre wesentlich die Kapazität des Hafens erhöhen werden. Während der eisfreien Zeit ist der Hafen von Hangö leer und verlassen. Nur die Butterdampfer laufen ihn an, um die behördlich kontrollierte und in den staatlichen Kühlhäusern dort von allen Teilen des Landes gesammelte Butter zu verladen.

Nachdem man aber mehr Erfahrung hinsichtlich der Winterschiffahrt gesammelt hatte, zeigte es sich, daß nicht nur ein einziger Hafen, der wie Hangö am offenen Meere liegt, als Ausgangspunkt für den Verkehr dienen kann, sondern daß auch ein Hafen, der tief in den Schären liegt, nämlich Abo, dafür geeignet war. Das von den Schären festgehaltene Eis hat für den Verkehr den Vorteil, daß es nicht in Bewegung gerät; es ist also nicht schwer, mit Hilfe

von Eisbrechern und eisverstärkten Winterschiffen eine Eisrinne im Fahrwasser offen zu halten. Abo ist daher auch Finnlands zweiter großer Winterhafen geworden und vor allem Ausgangspunkt des Verkehrs mit Stockholm und Skandinavien.

Aber auch die etwas nördlicheren Häfen Raumo und Mäntyluoto konnte man immer längere Zeit offen halten, nachdem die Eisbrecherflotte an Zahl gewachsen war. Sogar die Häfen im nördlichen Finnland und die zu tiefst im Finnischen Meerbusen gelegenen Häfen sind jetzt für den Verkehr länger zugänglich und stehen demselben auch viel früher wieder zur Verfügung, als es noch vor einigen Jahren der Fall war. Die Hauptstadt Helsingfors steht dem Verkehr noch nicht das ganze Jahr hindurch offen, die Entwicklung weist jedoch eine Tendenz in dieser Richtung auf. Auf dem gegenwärtigen Standpunkte der Eisforcierungstechnik ist es nur eine Geld- und Zeitfrage, wann auch Helsingfors zu den Häfen gehören wird, die zu jeder Jahreszeit angelaufen werden können.

Wie wichtig auch die Aufrechterhaltung des Winterverkehrs für den Handel Finnlands und für die Handelsbeziehungen des Landes mit dem Auslande ist, so ist dieser doch stets einer Begrenzung unterworfen, schon wegen des speziellen Schiffsmaterials, welches er erfordert und wegen der erhöhten Unkosten, die er mit sich bringt. Es ist selbstverständlich nur der Verkehr während der eisfreien Zeit des Jahres, der für die Anforderungen, die man an die Leistungsfähigkeit der finnländischen Häfen stellen kann, maßgebend sein darf. Hierbei sind die veränderten politischen Verhältnisse nach Beendigung des Weltkrieges ein Faktor von außerordentlicher Bedeutung für die Entwicklung der Häfen gewesen. Es ist nämlich zu beachten, daß vor dem Weltkriege etwa 28 Prozent sowohl der Ausfuhr wie auch der Einfuhr nach Rußland ging oder von Rußland kam. Zum größten Teil wickelte sich dieser Verkehr über die Landesgrenze per Eisenbahn ab. In Anbetracht der gegenwärtig recht geringen Voraussetzungen für einen Handelsaustausch mit Sowjetrußland, bedeutet dies eine plötzliche Mehrbelastung der Häfen im Umfange von mindestens ein Viertel des gesamten Handelsaustausches des Landes. Zugleich liefen auch neue Schiffstypen die Häfen an. Große Ozeandampfer waren früher recht selten. Jetzt liefen nämlich ihrer immer größere ein, vor allem mit Getreidelast und die Rückfrachten in Form von Papier und Zellulose suchten. Das Bedürfnis nach vermehrten Anlegeplätzen, größerer Tiefe, leistungsfähigeren Lade- und Löschanordnungen und Magazinen wuchs immerfort. Nach dem Stillstande der Hafenbauten, der beim Ausbruch des Weltkrieges eingetreten war, begann jetzt eine lebhafte Entwicklungsperiode, welche an die Budgets der Städte Millionenanforderungen stellte und noch immer stellt. Die finnländischen Häfen müssen als noch im Werden begriffen betrachtet werden. Große Entwürfe sind ausgearbeitet worden, die nur nach und nach verwirklicht werden können. Das bis jetzt erreichte Ergebnis ist aber schon aller Achtung wert. In den größeren Häfen Finnlands herrscht nunmehr zufällig Gedränge. Sie sind mit modernen Vorrichtungen versehen und große Warenmagazine stehen zur Verfügung. Die Bahngleise wurden verlegt und neue sind im Bau; auch Stationsgebäude sind unter Ausführung. Da wir hier nicht auf Einzelbeschreibungen der verschiedenen Häfen eingehen können, müssen wir uns mit einigen kurzen Andeutungen über die Art und Bedeutung der größeren Häfen begnügen.

Der größte Hafenplatz Finnlands ist Helsingfors, dessen zentrale Lage in geographischer und wirtschaftlicher Hinsicht es ermöglicht hat, daß die Einfuhr über die Hauptstadt, die allerdings je nach den ungleichmäßigen Eisschwierigkeiten wechselt, etwa 40 Prozent der Gesamteinfuhr des ganzen Landes beträgt. Die Ausfuhr hingegen

ist recht gering, etwa 11 Prozent und dies aus natürlichen Gründen. Die Ausfuhrartikel des Landes bestehen nämlich hauptsächlich aus gesägten Holzwaren, veredelten Holzprodukten, Papier, Zellulose und Holzschliff. Selbstverständlich suchen diese so weit wie möglich den nächsten Hafen an der Küste. Vor allem gilt dieses für die gesägten Holzwaren, die allein die Hälfte der Ausfuhr Finnlands ausmachen. Die Holzveredelungsindustrie beruht jetzt in erster Linie auf Wasserkraft, die nicht in dem nächsten Hinterlande der Hauptstadt zu finden ist. Die Zentren und Verladungsplätze der Ausfuhrindustrie sind im Osten, Westen und Norden Finnlands zu suchen. Als Einfuhrplatz spielt jedoch, wie gesagt, Helsingfors die Hauptrolle. Daraus folgt, daß der regelmäßige, sowohl einheimische wie ausländische Tourendienst hauptsächlich sich in diesem Hafen konzentriert. Nur für die Zeit, wo Helsingfors durch Eis blockiert ist, zieht er sich nach Hangö und Abo. In Helsingfors befinden sich auch die bedeutendsten Reedereien, vor allem die „Finska Angiartygs A.B.“ und die bedeutendsten Makler und Speditionsunternehmen. Die Hauptstadt Finnlands ist zugleich die führende Seefahrtstadt des Landes.

Als Einfuhrhafen nimmt Abo, nach Helsingfors, die nächste Stelle ein. Mit großen wirtschaftlichen Opfern haben die Aboer in den Jahren nach dem Kriege an der Verbesserung ihres Hafens gearbeitet. Das Resultat ist lobenswert und die gut geordneten Hafenverhältnisse in Abo haben unwidersprochen die Anerkennung der Seefahrt errungen. Dessen ungeachtet geht man hier wie in Helsingfors mit neuen Erweiterungsplänen um. Ursprünglich war der Ausgangspunkt der für Finland so wichtigen Seeverbindung mit Schweden Helsingfors oder Hangö. Nach und nach ist er nach Abo, als natürlicheren Ausgangspunkt verschoben worden. Dank energischer Unternehmungslust gerade in Abo hatte man vor dem Kriege einen täglichen Verkehr zwischen Abo und Stockholm erreicht. Man dachte sogar schon an zwei Touren täglich. Der Krieg unterbrach diese Entwicklung für eine Zeit und der Verkehr auf dieser Linie ist heute noch schlechter als damals. Abo hat jedoch für alle Zukunft die Stellung als natürlicher Ausgangspunkt dieses Verkehrs erobert. Von früherer Zeit her unterhält Abo auch regelmäßigen Verkehr mit Lübeck.

Wiborg ist derjenige Hafen Finnlands, der den größten Gesamtbetrag an Registertons — etwa eine Million — der anlaufenden Schiffe aufzuweisen hat. Dieses hängt jedoch nicht mit der Einfuhr zusammen, die von derjenigen nach Abo bedeutend übertroffen wird, sondern ist dadurch veranlaßt, daß der Außenhafen Wiborgs, Trangsund, sich in den letzten Jahren zu dem größten Ausfuhrplatz des Landes — und Nordeuropas — für gesägte Holzwaren entwickelt hat. Diese Entwicklung konnte stattfinden, ohne daß irgendwelche besondere Hafenbauten nötig waren, da ja das Verladen der Holzwaren aus Prahmen auf offener Reede vor sich geht. Nur Lagerplätze mußten geschaffen werden.

Nach Wiborg ist Kotka als Holzaustrahafen am größten. Außer Holzwaren verschifft Kotka große Mengen von Papier und Zellulose. Als Einfuhrhafen hat letztgenannte Stadt keine Bedeutung.

Die zwei eben genannten Häfen liegen zutiefst im Finnischen Meerbusen. Längs der Küste des Bottnischen Meerbusens liegen mehrere Häfen von größerer und geringerer Bedeutung. Zu erwähnen ist Raumo, hauptsächlich als Ausfuhrplatz. Mäntyluoto, nördlich davon, liegt in einem Zentrum der Holzveredelungsindustrie und hat den großen Vorteil, auch während der Eiszeit leicht zugänglich zu sein. Folgt man der Küste weiter nördlich, gelangt man nach dem Hafen der Stadt Wasa, Vasklot, nach Yxpilä, der wichtigste Einfuhr- und vor allem Ausfuhrhafen für das mittlere Osterbotten und schließlich nach Uleaborg.

Nur die größeren Häfen sind hier erwähnt worden und bloß solche, durch welche die ausländischen Güter sich ihren Weg zu den finnländischen Abnehmern suchten. An den ausgedehnten Küsten Finnlands liegen außerdem zahllose Häfen und Ladeplätze, deren Aufgabe ausschließlich oder beinahe ausschließlich die ist, nach den ausländischen Marktplätzen verschiedene Produkte aus der Ausnutzung der großen Waldreichtümer des Landes zu verschiffen.

Finnland besitzt keinen Freihafen. In Hangö wurde vor einigen Jahren ein Freihafenunternehmen mit der Perspektive eines Transitverkehrs nach Rußland begonnen. Dieser

Transitverkehr blieb aber aus und das Unternehmen mußte liquidiert werden. Es ist schwer, sich über die Zukunftsaussichten Finnlands als Transitweg zu äußern. Es ist anzunehmen, daß die Möglichkeit für Transitverkehr und Transithandel einmal vorliegen wird, wenigstens in gewissem Umfange. Es ist zu hoffen, daß bis dahin die finnländischen Häfen so erweitert sind, daß sie den neuen Anforderungen gewachsen sind. Sollte sich dann das Bedürfnis nach einem Freihafen geltend machen, würde immer die Möglichkeit vorhanden sein, einen Teil, z. B. des Hafens von Helsingfors, bei dessen Anlage auch diese Eventualität berücksichtigt worden ist, für diesen Zweck abzusperrern.

Die wirtschaftliche Emanzipation Litauens.

Von Percy Meyer.

Litauen, das vor mehr als 600 Jahren seine politische Selbständigkeit eingebüßt hatte, hat infolgedessen im Laufe dieser langen Zeitspanne auch eine nationale, kulturelle und wirtschaftliche Einbuße erleiden müssen, die gar nicht mehr wieder eingebracht werden kann. Der Abstand zwischen Litauen und seinen Nachbarn im Westen und Süden, teils auch im Norden und Osten ist in jeder Hinsicht noch so groß, daß allein die Erkenntnis dieser Tatsache in Kowno psychologische Momente auslöst, die uns zum großen Teile die Erklärung dafür bieten, daß und weshalb die Richtung der Außen-, Innen- und Wirtschaftspolitik der jungen Landeshauptstadt ebenso extrem wie exzentrisch ist.

Zu diesen Erscheinungen des litauischen Staats- und Volkslebens gehört auch das Streben Kownos nach wirtschaftlicher Emanzipation von der Umwelt, die bisher die Entwicklung des Landes bestimmte, teils jetzt noch beeinflußt. Dabei machen sich in maßgebenden Kreisen Litauens selbst ganz verschiedenartige Strömungen und Tendenzen geltend: die Anhänger der Siegerstaaten, national und klerikal orientiert, stehen den realistischen denkenden sogenannten Altlitauern, die für eine Anlehnung an den großen Kultur- und Industriestaat Deutschland sind, ebenso schroff gegenüber, wie diese beiden Gruppen noch keinen Verständigungsweg mit den mehr ideell eingestellten Anhängern einer engsten Anlehnung an das sprachverwandte Lettland gefunden haben, von den nach Osten blickenden Linksradikalen nicht zu sprechen.

So pendelt der außenpolitische Kurs Kownos hin und her, mit ihm aber auch die Wirtschaftspolitik des Landes. Neuerdings hat Kowno wieder einmal in Riga die Frage des baltischen Wirtschaftsverbundes angeschnitten — sagen wir, zum zehnten Mal. Schon vor mehr als Jahresfrist wurde in Königsberg das ironische Wort gemünzt vom „historisch gewordenen baltischen Wirtschaftsverbund“. Dabei fällt die jüngste, diesmal von Kowno ausgehende Anregung, die ebenso spontan, wie von keiner Sachkenntnis getrübt ist, mit der letzten Absage Revals zusammen, das in fünfzehnter und zwanzigster Verhandlung mit Riga zur Einsicht gelangte, es könne den Einfuhrzoll weder auf Textilwaren, noch auf Land- und Industriemaschinen zugunsten Lettlands herabsetzen, um diesem die Möglichkeit zu bieten, den lettländischen Zollverband, der seit bald 1½ Jahren auf dem Papier besteht und auch schon seitens der Parlamente in Riga wie in Reval angenommen worden ist, zu verwirklichen. *Difficile est satiram non scribere.* Die Sache droht zu einer osteuropäischen Blamage auszuwachsen . . .

Von der Lösung des baltischen Wirtschaftsproblems in dem zwar die Diplomaten der drei beteiligten Länder so ziemlich einig gehen, wogegen gewisse Wirtschaftsgruppen und -Grüppchen ihnen jedoch immer wieder Steine

in den Weg legen, hängt auch die Entscheidung der Frage ab: soll die Superphosphatfabrik in Mühlgraben bei Riga oder diejenige in Memel, oder sollen schließlich beide zugleich erneuert werden? Speziell für Stettin ist diese Angelegenheit von aktuellem Interesse. Die Memeler Zweiganlage der Stettiner „Union“ und das aus schwedischer Hand neuerdings in die Verwaltung nicht allzu kapitalkräftiger lettländischer Interessenten übergegangene Mühlgrabener Werk hätten wohl mit einem bedeutenden baltischen Absatz zu rechnen, dessen Nutzen jedoch, wie der Verfasser schon auf Seite 40/41 seiner November 1924 im „Ostdienst“-Verlag erschienenen Schrift „Lettland als Agrarstaat“ hinzuweisen Veranlassung nahm, im Falle einer Rivalität Memel-Mühlgraben illusorisch werden würde. Dabei ist es für die oft eigenwillige Kownoer Wirtschaftspolitik kennzeichnend, daß so sehr auch die wirtschaftliche Emanzipation Litauens von ihr angestrebt wird, der Frage der Erneuerung der Memeler Superphosphatfabrik wenig oder gar kein Interesse entgegengebracht wird. Der Grund hierfür wird wohl wieder einmal darin zu suchen sein, daß es sich eben um Memel handelt und nicht um das eigentliche Litauen.

Anders verhält es sich mit der Förderung des litauischen Außenhandels über Memel und die Ableitung des Transitverkehrs von Libau nach Memel. Auf diesem Gebiet ist durch Differenzial-Frachtsätze schon soviel erreicht worden, daß der Transit über Libau im Jahre 1924 auf 43 590 Tonnen im Export und 44 498 To. im Import, insgesamt also auf 88 088 Tonnen beschränkt werden konnte, das sind knappe 21 v. H. des vorjährigen litauischen Außenhandels über Memel, der in der Ausfuhr 294 646, in der Einfuhr 133 435, im Ganzen aber 428 081 To. erreichte.

Trotzdem ist man in Memel empört über die laxen Wirtschaftspolitik Kownos, das noch lange nicht genug veranlaßt habe, um auch den größten Teil des Libau-Warenumschlages Memel zukommen zu lassen. Es ist hier schon seinerzeit berichtet worden, daß das Projekt über ein englisches Darlehen in der Höhe von 1 Million engl. Pfund für Bahnbauzwecke an der Indolenz des Kownoer Sejms gescheitert war. Nun soll der litauische Staat selbst den Bahnbau Schaulen—Telsche—Memel, der erstens eine direkte Verbindung zwischen Großlitauen und Memelland herstellen, dann aber auch das Szemaitensche Gebiet wirtschaftlich erschließen würde, übernehmen. In Memel dringt man darauf, daß die längst projektierte Linie schleunigst in Angriff genommen und bis zum Frühjahr 1926 fertig werde. Bis dahin freilich müßten in Memel selbst neue Speicher und Kilos für Korn, Eier, Häute, Flachs und andere Landprodukte aufgeführt, entsprechende umfassende Hafenvertiefungen abgeschlossen und

überhaupt alles vorliegen, um den alsdann zu erwartenden gesteigerten Anforderungen, die in einem solchen Umfange noch nie bisher an Memel herangetreten sind, genügen zu können.

Es würde sich damit um eine Umstellung Memels zur gesamtlitauischen Hafenanlage handeln, von der Bedeutung, wie sie etwa Danzig für Polen oder Riga für Lettland und das nächste östliche Hinterland hat. Es würde sich um nahezu völlige Emanzipation des litauischen Außenhandels nicht nur von Libau und Riga, sondern auch von Danzig und Königsberg handeln, wobei allerdings schwer einzusehen ist, weshalb der litauische Staat jüngst außer den für den Ausbau des Memeler Hafens ausgeworfenen 3½ Millionen Lit — an sich eine für derart weitgesteckte Ziele, wie eben geschildert, ganz unzureichende Summe — auch noch 2½ Millionen Lit — wiederum ein verhältnismäßig hoher Betrag — zur Erweiterung des eigentlich erst zu schaffenden Hafens von Polangen bewilligt hat. Die Erklärung hierfür ist wieder einmal in den wirtschaftlichen Bedingungen nicht zu finden, eher schon in den nationalen Momenten, denn Polangen gilt als litauisches Sprachgebiet . . .

Im übrigen läßt sich die Kownoer Wirtschaftspolitik in ihren unverkennbar zutage tretenden Emanzipationsbestrebungen von dem Beispiel leiten, das ihm das benachbarte Lettland, ein Land ungefähr ebenso groß wie Litauen, mit annähernd derselben Bevölkerungszahl, täglich bietet. Die Ausfuhr von Animalien, als da sind Häute, Eier, Butter usw., wird tunlichst, oft über die Leistungsfähigkeit des Landes hinaus und daher auch auf Kosten der normalen und wohlfeilen Verpflegung der eigenen Bevölkerung, gesteigert und auch die Landesindustrie wird nach Kräften gefördert, dermaßen zwar, daß nahezu ein jedes lettlandische Beispiel litauischerseits nachzuahmen versucht wird. Das gilt ebenso von der Erzeugung billiger Webwaren, Konfekt, Konserven und Leder wie von primitiven Landgeräten, Glaswaren, verschiedenen chemischen Erzeugnissen und vielem anderen mehr. Dadurch erklärt es sich auch, daß der an sich ganz augenfällig in die Höhe

geschnellte lettlandisch-litauische Warenaustausch immer noch ein ganz bedeutendes mengen- und wertmäßiges Ueberwiegen Litauens aufweist, denn dieses ist unzweifelhaft in höherem Maße Agrarstaat als Lettland, mag sich auch das Verhältnis mit jedem Jahr mehr ausgleichend verschieben. Zurzeit zählt Lettland (1 875 000 Einwohner) rund 45 000 Fabrikarbeiter, Litauen dagegen (2 205 000 Einwohner ohne das Memelland) schon 40 000 —, eine Tatsache, die vielfach selbst in Lettland noch verkannt wird.

Den Unterschied zwischen beiden Ländern bedingt in der Hauptsache heute eigentlich mehr die Groß- und Kulturstadt Riga mit ihrer auf 335 000 Köpfe hinaufgeschnellten Einwohnerzahl, während Kowno etwa 120 000 Bevölkerung aufzuweisen hat. Die Stadt Riga und ihre überaus günstige geographische Lage wie auch zentrale Stellung im Baltikum bedeutet in dieser Hinsicht ein lettlandisches Plus, das weder von Litauen noch von Estland je eingeholt werden kann. Daher auch das Ueberwiegen der Produktion und des Verkehrs in und über Riga, das endlich auch in weitaus höherem Maße, als das statistisch nachgewiesen werden kann, den eigentlichen Ostmarkt mit Waren versorgt, teils seine Roherzeugung aufnimmt, verarbeitet, mindestens sortiert und in das Ausland weiterleitet. In dieser Hinsicht steht Litauen mit seinen etwa 20 000 Tonnen Warentransit im Jahre 1924 gegen Lettland mit einem allein offiziell erfaßtem Umschlagverkehr von mehr als ½ Million Tonnen ganz und gar zurück, und es ist nicht einzusehen, wie Litauen, durch den Wilnakorridor vom großen Osten angesperrt, auch bei wesentlicher Förderung des Memeler Hafenverkehrs jemals den weiten Abstand auch nur teilweise zu verkürzen vermöchte. Hier würde die Tendenz zur Selbständigkeit eher die schon jetzt nicht zu verkennende wirtschaftliche Isolierung Litauens nur noch verschärfen.

Das Allheilmittel dagegen wäre allerdings der Abschluß des baltischen Wirtschaftsbundes, allein die nüchterne Erwägung der hier nur unvollständig angedeuteten Tatsachen und das komplizierte Spiel der Kräfte und Gegenkräfte läßt diesen in absehbarer Zeit kaum erhoffen.



NEU!

Petroleum-Starklicht-Lampe

Lichtstärke
5000 Kerzen

D. R. P. ang.

BELEUCHTUNGSWERKE

W. ROSENSTEIN

STETTIN 10
Königsplatz 1.

BERLIN SW.
Blücherstr. 31.

Gegr. 1856

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

NEU!

Petroleum-Starklicht-Lampe

Lichtstärke
5000 Kerzen

D. R. P. ang.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Ungünstige Lage der mittelschwedischen Erzgruben. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Västerås an Handelstidningen wird in dem zu Ridrarhyttan gehörigen Grubengebiet jetzt nur noch in einer einzigen Grube, welche 250 Mann beschäftigt, Erz gefördert, während bei den übrigen Gruben der Betrieb völlig stillliegt. In den Norberggruben arbeiten gegenwärtig 250 Mann, also etwa die Hälfte der normalen Belegschaft.

Erweiterung der Arbeitszeit bei schwedischen Erzgrubengesellschaften. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Luleå an „Sydsv. Dagbl.“ ist der Betrieb bei der Luossavaara-Kirunavaara aktiebolag, Malmberget, dahin erweitert worden, daß vom 1. Februar an wieder fünf statt bisher vier Tage in der Woche gearbeitet wird. — Auch in den Gruben der Grängesberggesellschaft ist eine Schicht eingelegt worden, so daß nunmehr an allen Wochentagen mit Ausnahme des Sonnabends gearbeitet wird. Diese Maßnahme ist auf die forzierte Erzausfuhr über Oxelösund zurückzuführen.

Die schwedischen Holzverkäufe in diesem Jahre bereits 350 000 Stds. Zufolge „Svensk Trävarutidning“ haben die schwedischen Holzverkäufe in diesem Jahre bereits eine Menge von 350 000 Stds. erreicht und während der letzten zwei Wochen ist der Absatz nach fast allen Märkten, ausgenommen Frankreich besonders gleichmäßig gewesen.

Zusammenschluß Malmöer Kohlenfirmen. Wie „Handelstidningen“ meldet, haben sich dieser Tage die drei größten Kohlenfirmen Malmö zusammengeschlossen zu einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 Mill. Kr. Es handelt sich um Carl Peterssons stenkolsaktiebolag, Malmö stenkolsbolag sowie Sew Ekmans nya aktiebolag. Hinter der Transaktion stehen: F. Malmros, Großhändler Johan Kock und die Herren E. und R. Hain in Malmö sowie Direktor Enric Thunberg, Stockholm.

Neue Torfindustriegesellschaft in Malmö. Wie „G. H. & S. T.“ meldet, haben die Herren Dir. Ernst Boethius, Ernst Wetje, Kuno Mötter und Ragnar Thygesen sowie die Kanzleisekretäre Johannes und Rune Thygesen die Gründungsurkunde für eine Aktiengesellschaft eingereicht, welche die Herstellung und den Verkauf von Brenntorf, Torfkoks, Toristreu nebst Maschinen usw. zum Gegenstande hat. Das Kapital der neuen Gesellschaft, welche ihren Sitz in Malmö haben wird, ist auf 630 000 Kronen festgesetzt.

Neue schwedische Gesellschaft zur Gewinnung von Salmiak, Teer u. a. aus Torf. Wie „Sydsv. Dagbl.“ meldet, ist in Stockholm eine neue Aktiengesellschaft gegründet worden, welche die Ausbeutung der von Direktor O. L. Christensen entdeckten Verfahren zur Gewinnung von Salmiak, Teer, Kraftgas u. a. aus Torfmooren zum Gegenstande hat. Das auf 300 000 Kr. festgesetzte Aktienkapital ist eingeteilt in Aktien zu je 100 Kronen. Gründer sind: Oberst A. von Schinkel, Direktor O. L. Christensen, Graf C. A. Stackelberg, Ingenieur E. Lindquist und Kriegsrat M. Morton.

Herausgabe eines Verzeichnisses der Inhaber eines Postscheckkontos in Schweden. Die schwedische Generalpostverwaltung hat, wie „G. H. & S. T.“ meldet, dieser Tage das erste Verzeichnis ihrer Postscheckkunden herausgegeben, und zwar enthält es alle bis zum 19. Januar eröffneten Konten, etwa zweitausend. Da täglich eine große Zahl neuen Konteninhaber hinzukommt, war für Mitte Februar bereits das Erscheinen eines ergänzenden Verzeichnisses zu erwarten.

Neue Reedereien. Wie „Handelstidningen“ meldet, ist in Stockholm unter dem Namen Rederiaktiebolaget Svenska eine neue Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 435 000 Kr., eingeteilt in Aktien zu je 100 Kr. gegründet worden, welche Reederei und Handelsbetrieb zum Gegenstande haben wird. Die Leitung wird u. a. bestehen aus den Herren Direktoren Axel F. Hansson und K. M. Anchér — beide in Nocka socken, Bezirk Stockholm wohnend, sowie Disponent Albert Grundström in Falun und Direktor Axel Tegnér nebst Bankdirektor J. S. Melin, beide in Stockholm.

Nach derselben Quelle ist in Stockholm eine weitere Reederei unter der Firma „Nya Rederiaktiebolaget Artemis“ eingetragen worden. Das Aktienkapital beträgt 225 000 Kronen.

Häfenenerweiterung in Trelleborg. Der von der Berliner Firma „Bauunion“ eingereichte Plan für die Häfenenerweiterung wurde genehmigt. Die Arbeiten am großen Staudamm beginnen.

Nordische Zusammenarbeit in der Luftschiffahrt. Auf der in Stockholm auf Veranlassung der Gesellschaft „Aerotrassport“ einberufenen Versammlung von Vertretern der Flugverkehrsgesellschaften Schwedens, Norwegens, Dänemarks und Finnlands

wurde, wie „Stockholms Dagblad“ meldet, volle Uebereinstimmung bezüglich der verschiedenen Verkehrsfragen erzielt. Die in Aussicht genommene Zusammenarbeit ist indessen von der Subventionsfrage abhängig, aber da die Regierung in diesem Punkte größtes Entgegenkommen versprach, hat sich die „Aerotrassport“ bereit erklärt, den Verkehr zum Frühjahr aufzunehmen. Zur Vermeidung gegenseitiger Konkurrenz ist ein inter-skandinavisches Abkommen getroffen worden und vorausgesetzt, daß die Subventionsfrage gelöst werden sollte, ist mit der Aufnahme des Flugverkehrs am 15. April bestimmt zu rechnen. Für diesen Fall hat man sich auf eine Zusammenarbeit geeinigt: zwischen Schweden und Norwegen auf der Strecke Oslo—Gotenburg—Malmö und zwischen Schweden und Dänemark auf den Festlandlinien.

Schwedische Fischereimesse in Kristianstad Ende Mai 1925. In der Zeit vom 20. bis 24. Mai wird zufolge „Handelstidningen“ eine Fischereimesse für Südschweden abgehalten werden. Ein Staatsbeitrag in Höhe von 2000 Kr. sowie eine staatliche Garantiesumme von 4300 Kr. sind beantragt. Kommissar der Messe wird Kapitän D. N. Klinspor.

Norwegen.

Ungünstige Absatzverhältnisse der norwegischen Erzindustrie. Wie „Handelstidningen“ aus Oslo erfährt, haben die an der norwegischen Erzausfuhr interessierten Kreise anlässlich der neuen umfangreichen Verkaufsabschlüsse der schwedischen Grängesberggesellschaft festgestellt, daß die hier in Frage kommenden Erze zu den phosphorreichen gehören, für die z. Z. die Konjunktur sehr günstig liegt, während der Bedarf für die norwegischen phosphorarmen Erze sowohl in England wie in Deutschland immer noch weit unter dem Vorkriegsniveau liegt, eine Erscheinung, die sich naturgemäß in sehr gedrückten Preisen ausprägt. — Sydvaranger, das ein Produkt von hohem Eisengehalt und ganz geringem Phosphorgehalt liefert, hat trotz der Konkurrenz doch die Ausfuhr allmählich von 300 000 Tonnen im Jahre 1923 auf 430 000 Tonnen im Jahre 1924 steigern können und man hofft, falls die Arbeiter nicht durch unangemessene Forderungen den Betrieb unmöglich machen, in diesem Jahre auf 600 000 To. zu kommen. Von dieser Menge sollen schätzungsweise etwa 150 bis 200 000 Tonnen als Konzentrate ausgeführt werden.

Abgesehen von Sydvaranger wird von Norwegen Eisenerz nur noch in unbedeutenden Mengen ausgeführt. Es kommen dann nur noch einige kleinere Gruben in Südnorwegen und die Fosdalens-Grube in Westnorwegen in Betracht, die bei vollem Betrieb 50—80 000 Tonnen liefern können. Die letztgenannte Grube produziert ebenfalls phosphorarme Konzentrate.

Fähre zwischen Norwegen und Dänemark. „Börsen“ meldet, daß der gemeinsame Ausschuss des Fährnkommitees für Errichtung einer Fährverbindung Norwegen—Dänemark sich für Ponsgrund, Larvik oder Maß als Endstationen ausgesprochen hat.

Die Norges Centralbank hat den Rechenschaftsbericht für 1924 herausgegeben. Der Uberschuß ist größer als 1923, aber leider sind auch die Verluste von 75 auf 105 Mill. Kr. gestiegen.

Dänemark.

Rückgang der Konkurse. Nach amtlichen Berichten betrug die Anzahl der Konkurse in Dänemark in den letzten Jahren (in Klammern die Zahlen für Akkordgesuche) 1920: 310 Konkurse (19); 1921: 706 Konkurse (53); 1922: 784 Konkurse (75); 1923: 563 Konkurse (70); 1924: 529 Konkurse (56). Nach dem starken Anwachsen der Konkurse in den Jahren 1921 und 1922 setzte 1923 die rückläufige Bewegung ein.

Det Forende Dampskibsselskab in Kopenhagen erzielte nach „Sydsv. Dagbl.“ 1924 einen Gewinn von 3 496 143 Kronen. Von diesem Gewinn wurden 3 054 080 Kr. zu Abschreibungen verwendet, und der Rest auf Gewinn- und Verlustkonto 1925 vorgetragen. Eine Dividende wird nicht gezahlt.

7½ Prozent Dividende bei der Kgl. Porzellanfabrik Kopenhagen. Nach einem Privatbericht aus Kopenhagen an „G. H. & S. T.“ wurde auf der Aufsichtsratssitzung der Kgl. Porzellanfabrik, Kopenhagen, beschlossen, der bevorstehenden Generalversammlung für 1924 die Verteilung einer Dividende von 7½ Prozent vorzuschlagen.

Neue Automobilkarte über Dänemark. In der dänischen Presse wird das Erscheinen einer neuen Automobilkarte angezeigt, welche ganz Dänemark umfaßt und im Maßstabe 1 : 160 000 gehalten ist, nur Bornholm in einem solchen von 1 : 100 000. Die in gewöhnlicher Buchform zusammengefaßten Pläne sind von dem Kgl. Dansk Automobilklub und den Forenede Danske Motorejere gemeinsam herausgegeben. Der Preis beträgt 20 Kronen. Zu beziehen ist das Werk durch die genannten Vereine.

Letland.

Die Handelsbilanz für 1924. Ueber diese Frage bringen die „Danziger Neueste Nachrichten“ einen längeren Bericht, dem wir einige Angaben entnehmen, die auf Mitteilungen des lettländischen staatlichen statistischen Amtes beruhen. In den drei letzten Jahren zeigt die Handelsbilanz folgende Zahlen in Mill. Lat:

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhrüberschuß
1922 . . .	107,37	101,99	5,89
1923 . . .	211,86	161,98	49,88
1924 . . .	256,36	170,56	85,80

Man sollte annehmen, daß bei der zunehmend passiven Handelsbilanz die wirtschaftliche Lage Letlands eine sehr schwere ist. Das ist aber nicht der Fall. Handel, Industrie und Verkehr entwickeln sich stetig. Einzelne größer angelegte Unternehmen, die auf den Absatz nach Rußland eingestellt waren, haben allerdings mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, verschiedene Firmen, die in der Nachkriegszeit entstanden, haben liquidieren müssen; im großen und ganzen ist aber eine fortschreitende Entwicklung zu bemerken. Von sachverständiger Seite wird diese Erscheinung dadurch erklärt, daß die Zahlungsbilanz durch Umstände, die von der Statistik nicht erfaßt werden, sich eben viel günstiger als die Handelsbilanz gestaltet. Vor allem wird darauf hingewiesen, daß eine Ausfuhr nach Rußland mit Umgehung der Zollämter stattfindet, die sich namentlich auf Textilwaren bezieht, denn das Land kann die eingeführten Mengen selbst nicht verbrauchen. Es wurden z. B. 1924 Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate der Textilindustrie insgesamt für 57,96 Mill. Lat (1923 für 49,80 Mill. Lat) eingeführt und für 49,19 Mill. Lat (1923 für 42,93 Mill. Lat) ausgeführt, dabei hat Letland gerade eine große Eigenproduktion in der Textilindustrie. (Vgl. „O.-H.“ Nr. 11).

Aenderungen des Einuhrzolltarifes. Vom 24. Februar d. J. sind folgende Aenderungen in Kraft getreten: Gebeuteltes Mehl und Malz 0,25 Gfr. je kg, Apfelsinen, Mandarinen, Pomeranzen (frisch) Konventionaltarif 0,50 Gfr. je kg, allgemeinen Tarif 0,75 Gfr. je kg.

Die Staatseinnahmen sind im laufenden Haushaltsjahre beträchtlich gewachsen. Der Ueberschuß zum Februar weist schon 19,3 Millionen Lat auf.

Entwicklung des lettländischen Fleischexportes. Laut den letzten statistischen Daten der Fleischexportkontrollstelle weist die Entwicklung des Fleischexportes in den letzten Jahren einen großen Aufschwung auf. Während im Laufe des ganzen vergangenen Jahres 954 604 kg Fleisch ins Ausland versandt worden sind, beträgt der Export im Januar d. Js. allein schon 231 931 kg. Der ganze Fleischexport ging im Vormonate nach Deutschland und England.

Deutsches Interesse für die lettländische Landwirtschaft. Das deutsche Außenministerium hat, wie die „Rig. R.“ nach der Br. S. meldet, den Vorsteher der Königsberger Landwirtschaftskammer E. Menke beauftragt, die praktischen Fragen der landwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Letland und Deutschland zu bearbeiten. In diesem Anlaß wird Herr Menke demnächst in Riga eintreffen, um verschiedene Fragen mit den Landwirtschaftsspezialisten zu beraten.

Die Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen hatte 1923 nach Angaben des Ministeriums für Landwirtschaft einen Wert von 6,6 Mill. Lat; auf die Einfuhr aus Deutschland entfallen davon 3,55 Mill. Lat. Nach Daten der staatlichen statistischen Verwaltung soll der Wert der Einfuhr aber 7,38 Mill. Lat betragen haben. Jedenfalls kamen aus Deutschland etwa 50 Prozent dieser Einfuhr. Nach den für acht Monate d. J. 1924 vorliegenden Angaben steht Deutschland noch an erster Stelle, doch ist in Schweden ein ernster Konkurrent erwachsen.

Weitere Auflösung von Aktiengesellschaften. Wie bereits in der Nr. 10 des „O.-H.“ berichtet wurde, werden verschiedene A.-G. liquidiert. Aus der großen Zahl dieser Gesellschaften nennen wir noch: die „Rigaer Chemische Fabrik Glower“ und die „Russische Stahlfeder-Fabrik“ in Riga.

Estland.

Die Verhandlungen über den estl.-lett. gemeinsamen Zolltarif sind einstweilen unterbrochen worden, bis die estländische Regierung zu einem Antrage der lettländischen Regierung auf volle Zollunion Stellung genommen haben. Auf estländischer Seite fehlt es nicht an Bestrebungen gewisser Interessentengruppen, die Verhandlungen noch in letzter Stunde zum Scheitern zu bringen. Litauen zeigt neuerdings wieder Interesse für diese Verhandlungen und entsendet seinen Außenminister nach Letland, um über die Frage der wirtschaftlichen Annäherung Litauens an Letland und Estland zu verhandeln.

Eine Konsularkonvention zwischen Deutschland und Estland ist entworfen und durchberaten worden. Die estländische Regierung bevollmächtigte ihren Außenminister, das Schlußprotokoll zu unterzeichnen.

Litauen.

Zum Außenhandel Litauens. In Ergänzung der Angaben in Nr. 5 des „O.-H.“ bringen wir nach dem „Memeler Dampfboot“ folgendes:

Eine amtliche Statistik gibt folgende Uebersicht über die ständigen Kunden Litauens in den letzten Jahren:

	(die erst. 10 Mon.)		
	1922	1923	1924
Ausfuhr nach:	in Proz.	in Proz.	in Proz.
Deutschland	47,2	43,6	40,68
England	30,1	26,9	28,55
Letland	7,8	15,94	10,26
Tschechoslowakien	0,3	1,86	4,00
Amerika	0,1	1,83	3,27
Holland	0,9	1,28	2,91

Nach den Warengruppen exportierte Litauen im erwähnten Zeitraum folgendes:

	Lit	Proz.
Lebende Tiere	30 233 800	14,06
Nahrungsmittel	44 675 600	20,77
Rohstoffe u. Halbfabrikate	131 176 400	60,99
Fertigwaren	8 969 600	4,17
Gold und Silber	23 000	0,01
zusammen	215 078 400	100,0

Eine amtliche Statistik gibt uns folgende Uebersicht über die ständigen Lieferanten in den letzten Jahren:

	1924 (10 Mon.)		
	1922	1923	1924
Einfuhr aus:	in Proz.	in Proz.	in Proz.
Deutschland	73,9	80,89	63,39
England	0,3	5,27	8,07
Tschechoslowakien	0,3	3,35	4,27
Schweden	0,17	0,22	4,01
Amerika	1,3	2,27	3,87

Diese Zahlen zeigen, daß Deutschland eine äußerst günstige Stellung im litauischen Export einnimmt. England kann nur als Abnehmer litauischer Waren mit Deutschland konkurrieren, während der englische Anteil am litauischen Import im Verhältnis zum Export ganz klein ist. Nach den Warengruppen importierte Litauen in den ersten 10 Monaten 1924 folgendes:

	Lit	Proz.
Lebende Tiere	927 000	0,55
Nahrungsmittel	28 221 500	16,64
Rohstoffe u. Halbfabrikate	34 540 600	20,36
Fertigwaren	105 949 800	62,45
Gold und Silber	1 800	0,00
Zusammen	169 640 700	100,0

Rußland.

Kreditbedürfnis der russischen Industrie. Die Vertreter der russischen Industrie sind bei der Staatsplankommission wegen Erhöhung der Staatskredite vorstellig geworden. Angesichts des fast auf allen Gebieten bemerklichen Warenmangels und des Steigens der Nachfrage in den beiden letzten Monaten vertreten die Staatstrusts die Ansicht, daß die Produktion generell erhöht werden und deshalb eine reichlichere Kreditgewährung an Industrie und Handel vorgenommen werden müsse.

Starke Nachfrage nach Chemikalien. Die Einfuhr von chemischen Erzeugnissen aus dem Ausland, insbesondere aus Deutschland, hat in den letzten Wochen weiter zugenommen. Zurzeit besteht heftiger Mangel an Essigsäure, die in Rußland selbst nur in völlig ungenügender Menge hergestellt werden kann. Eine starke Nachfrage war im Laufe des Februar und März auch für Lacke, Farben und Firnis zu verzeichnen, wie überhaupt für alle Waren, die mit der kommenden Bausaison in Zusammenhang stehen. Ungedacht dieser starken Nachfrage blieben die Preise mit Ausnahme von Firnis ziemlich auf der gleichen Höhe. Die Firnispreise stiegen von 503,25 Rubel zu Beginn des Februar auf 549 Rubel je Tonne zu Beginn des März. Die Zahl der Geschäftsabschlüsse von Chemikalien auf der Moskauer Warenbörse ist auf 11 032 000 Rubel im Februar gegenüber 13 556 000 Rubel im Januar, d. h. um 18,6 Proz. zurückgegangen.

Die Konjunktur auf dem russischen Holzmarkt. Während im Januar die Umsätze auf den russischen Holzmärkten beträchtlich stiegen, und infolge eines Steigens der Nachfrage und Materialknappheit die Preise nicht unerheblich anzogen, ist im Laufe des Februar ein Rückgang der Zahl der Geschäftsabschlüsse festzustellen. Zu Beginn des März wurden nur 70 Prozent der Anfang Januar getätigten Geschäftsabschlüsse auf der Moskauer Warenbörse registriert. Es ist ein bedeutender Rückgang des Angebots festzustellen. Bemerkenswert ist, daß drei Viertel aller Geschäfte nicht direkt zwischen Verbraucher und Erzeuger abgeschlossen wurden, sondern durch Vermittlung des Zwischenhandels. Die Preise für fast alle Gattungen von Holz stiegen weiter an, für gesägtes Holz im Laufe des Februar um 6–10 Proz., für Furnierholz um 5 Prozent. Immerhin sind diese Preise (60–65 Kop. pro Kubikfuß) noch zu gering und decken nicht einmal die Erzeugungskosten.

Finland

Zahlungsbilanz Finnlands 1923. Das statistische Zentralbüro veröffentlicht folgende Ziffern, die wir den V. M. d. F. D. H. V. entnehmen:

	In Millionen Fmk.	
	1923	1922
Einnahmen.		
Export	4392,5	4467,6
Hafenabgaben usw.	35,0	50,0
Seefrachten	130,0	145,0
Geldsendungen von Emigranten	142,0	127,0
Geldsendungen von Seeleuten	5,0	5,0
Reisen von Ausländern in Finnland	107,0	80,0
Versicherungsprämien	69,0	45,0
Einnahmen von Post, Telegraph und Eisenbahnen vom Auslande	6,2	3,8
Repräsentationsaufwand ausländischer Mächte	10,0	—
Zinsen vom Auslande:		
An den Staat	4,4	3,4
An Banken	21,0	7,0
	<u>4922,1</u>	<u>4933,0</u>
Ausgaben.		
Import	4600,3	3969,9
Abzug für an finnische Gesellschaften erlegte Versicherungsprämien	23,0	20,0
Schmuggel	100,0	90,0
Zahlungen an das Ausland:		
der Telegraphenverwaltung	4,2	4,5
der Staatsbahnen	3,4	1,4
der Post	2,8	4,6
Repräsentationskosten im Auslande	15,1	21,9
Anteil Finnlands an den Ausgaben des Völkerbundes	2,1	3,3
Auslandsreisen	120,0	102,0
Versicherungsprämien und Schadenersatzleistungen	87,0	50,0
Verzinsung u. Amortisierung von Obligationen:		
Des Staates	176,7	176,7
Der Banken	59,0	55,5
Anderer	100,0	71,2
	<u>5247,6</u>	<u>4531,0</u>

Die Zahlungsbilanz für 1922 zeigte einen Ueberschuß von über 400 Millionen, vor allem Dank des großen Exportüberschusses dieses Jahres, während 1923 keinen solchen aufweisen konnte. Da jedoch auch 1924 einen Exportüberschuß aufwies, dürfte schätzungsweise die Zahlungsbilanz der letzten drei Jahre zusammen ebenfalls eine kleine Aktivität aufweisen. Interessant ist auch, daß der Staat den Schmuggel mit nicht weniger wie 100 Millionen einschätzt.

Neue Anleihepläne. Die Regierung hat dem Reichstage eine Vorlage zugestellt, in welcher sie um die Ermächtigung ersucht, eine oder mehrere Anleihen bis zum Maximalbetrage von 800 Millionen Fmk. aufnehmen zu dürfen. Die Anleihe soll für den weiteren Ausbau des Imatra-Kraftwerkes dienen, aber auch für Kolonisationszwecke und Bewilligung landwirtschaftlicher Kredite verwendet werden.

Die durch die Industriehypotheksbanken zur Verteilung an die Industrie gelangende, im Vorjahre aufgenommene Anleihe von 12 Millionen Dollar ist bereits zum größten Teile von der Industrie beansprucht worden. Die Bank bewilligte schon 27 Kredite gegen Amortisation in Höhe von 9,7 Millionen Dollar. Die Schuldverschreibungen lauten auf Dollar und laufen mit 7½ Prozent Zinsen. Die Amortisationen sind auf 20 Jahre verteilt. (V. M. d. F. D. H. V.)

Die Ausfuhr von Zellulose ist auch im Februar d. J. stark gestiegen und zwar führte die „Finska Celluloseföreningen“ 15 785 t Sulfat- und 4915 t Sulfatzellulose aus, zusammen also 20 701 t (im Februar 1924: 12 518 t). Im Januar d. J. betrug die Ausfuhr 18 087 t (14 947 t Sulfat- und 3140 Sulfatzellulose). Die Hauptabnehmer waren im Februar d. J. Großbritannien mit 6589 t Sulfat- und 703 t Sulfatzellulose, Vereinigte Staaten 3458 t Sulfat- und 1569 t Sulfatzellulose, Rußland 2050 t Sulfat- und 42 t Sulfatzellulose, Deutschland 600 t Sulfat- und 1955 t Sulfatzellulose, Frankreich 1195 t Sulfat- und 393 t Sulfatzellulose usw. Bemerkenswert ist, daß Rußland in steigendem Maße sich an der Abnahme von Zellulose beteiligt.

Die Ausfuhr von Papier im Februar d. J. betrug 14 750 t (Februar 1924: 11 518 t); im Januar d. J. kamen 16 538 t zur Ausfuhr. Auch die Ausfuhr von Pappe war lebhaft, 3768 t gegen 1770 t im Februar 1924. Die Nachfrage ist lebhafter geworden, die Preise aber sind unverändert geblieben.

Die Petroleumzufuhr stieg 1924 auf 33 458,8 t von 27 146,8 t im Jahre 1923, womit allerdings die Zufuhr 1913 (36 071,3 t) noch nicht erreicht ist.

Die Zufuhr von Getreide im Jahre 1924 zeigt im Vergleich zur Zufuhr 1923 geringe Änderungen. Es wurden eingeführt: Roggen 175 255,3 t (1923: 176 515,8 t), Roggenmehl 12 484,9 t (1923: 15 394,9 t), Weizen 6,6 t (1923: 140,0 t), Weizenmehl und -grieß 102 751,6 t (1923: 99 452,0 t), Hafer 9123,4 t (1923: 7921,9 t), Reis und Reisgrieß 16 149,3 t (1923: 16 027,0 t).

Die Zufuhr von Kaffee und Zucker im Jahre 1924 weist eine steigende Tendenz auf, namentlich hat die Zuckereinfuhr bedeutend zugenommen, sie stieg von 49 467,7 t im Jahre 1923 auf 67 385,9 t. Die Zufuhr von Kaffee, die sich im Jahre 1923 auf 14 264,5 t stellte, betrug 1924: 16 800,3 t.

Die Zufuhr von Tabak ist 1924 gegenüber der Zufuhr des Vorjahres gewachsen von 2719,5 t auf 3101,1 t, hat aber die Zufuhr von 1913 (3760,5 t) noch nicht erreicht.

Die Zufuhr von Rohbaumwolle hat mit Rücksicht auf die geringere Nachfrage nach Fertigwaren, abgenommen. Es kamen zur Zufuhr 1924: 5890,1 t (1923: 7318,7 t), während 1913 die Zufuhr 8454,1 t betrug.

Die Zufuhr von Wolle wies 1924 eine geringe Steigerung auf, 1477,3 t gegen 1389,6 t i. J. 1923.

Helsingfors Magasins A.B. hat 1924 einen Gewinn von 574 769 Fmk. gemacht. 100 000 Fmk. gehen zum Reservefonds, nach anderen Zuteilungen werden 360 000 Fmk. als 8% Dividende an die Aktionäre verteilt.

O. Y. Optima A. B. Die „Juusela & Haapanen O. Y.“, die zum größten Teil von „Pappershandelsvaru Centralen A. B.“ erworben wurde, setzt nun ihre Tätigkeit unter der Firma „O. Y. Optima A. B.“ fort.

Zahlungseinstellung einer Reederei. Die Reederei A.-G. „Baltias“ in Mariehamn hat ihre Zahlungen eingestellt. Die Forderungen belaufen sich auf 3 115 000 Fmk.

Gegen die Deutschen in Finnland ist in letzter Zeit in der finnischen Presse agitiert worden. Auf Grund von ungeheuer übertriebenen Zahlen werden die Gefahren der Konkurrenz der Deutschen in düsteren Farben geschildert. In ruhiger und sachlicher Weise weist der F. D. H. V. in seinen Mitteilungen diese Angriffe zurück, indem er feststellt, daß in Finnland alles in allem 2658 Deutsche ständig wohnen, wovon mindestens die Hälfte auf Frauen und Kinder entfällt, so daß höchstens 1200 Deutsche in Frage kommen, die in Finnland berufliche Tätigkeit ausüben. Der einheimischen Bevölkerung von ca. 3,4 Mill. gegenüber erscheint diese Zahl so gering, daß es unverständlich ist, wie man von einer Gefahr reden kann.

Finlands-Bank.

Stand am: 31. Jan. 1925 28. Febr. 1925

	Finnl. Mark	Finnl. Mark
Aktiva.		
Goldbestand	43 285 355,40	43 285 355,40
Guthaben im Auslande	867 096 795,92	906 859 858,68
Banknoten u. Kupons in ausl. Valuta	795 774,55	848 497,08
Wechsel in ausländischer Valuta	5 809 170,33	5 173 011,78
Obligationen in ausländischer Valuta	3 798 647,50	3 798 646,50
Finnländisches Silbergeld	546 970,—	546 970,—
Kurzfristig. Verbindlichkeit. d. Staates	36 000 000,—	36 000 000,—
Staatsobligationen in finnl. Valuta	434 141 806,25	434 141 806,25
Wechsel in finnl. Valuta	598 450 789,55	597 386 113,22
Hypothekarische Darlehen	6 415 002,—	6 410 002,—
Kassakreditive	8 663 692,30	733 192,30
Immobilien u. Mobilien der Bank	12 010 695,—	12 010 826,—
Verschiedenes	86 296 169,54	81 779 509,28
Total	2 103 310 868,34	2 128 973 788,49
Passiva.		
Banknoten im Umlauf	1 205 463 842,—	1 287 963 178,—
Laufende Kontis	53 154 557,45	49 687 12 47
Laufendes Konto des Staates	284 19 421,80	227 065 360,25
Kredit im Auslande	244 800 000,—	256 200 000,—
Anweisungen der Bank	11 617 546,46	10 246 739,42
Korrespondenten im Auslande	4 974 077,64	6 946 489,26
Verschiedenes	30 391 670,30	21 367 734,65
Einnahmen abzügl. der Ausgaben	6 384 722,77	7 163 127,52
Grundkapital	100 000 000,—	100 000 000,—
Reservefonds	50 000 000,—	50 000 000,—
Reservierte Guthaben	46 960 400,92	46 960 400,92
Gewinn zur Verfügung der Bank	65 373 619,—	65 373 629,—
Total	2 103 310 868,34	2 128 973 788,49

Vergl. „O.-H.“ Nr. 46.

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages.

Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages trat am 11. März 1925, vormittags 10 Uhr, unter dem Vorsitz des Geheimen Regierungsrats Dr. Haeser, Höchst, bei starker Beteiligung zu einer Sitzung zusammen.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung berichtete Herr Tgahrt, Hannover, über die Frage der Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft unter sehr eingehenden, mit zahlenmäßigen Unterlagen begründeten Ausführungen, aus denen die durch die zu hohen Frachten bedingte starke Belastung der Wirtschaft klar zum Ausdruck kam. Seitens der Versammlung wurde einstimmig folgende Entschließung angenommen:

„Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages muß erneut Stellung nehmen gegen die Absicht der Reichsbahn, die jetzigen Frachten bestehen zu lassen. Alle Wirtschaftskreise vertreten einmütig die Aufforderung, daß die jetzigen Frachten — abgesehen von Ausnahmen — ein wesentliches Hindernis für den Preisabbau und die Wiedererstarkung der deutschen Ausfuhr sind. Es ist nicht vertretbar, die Wirtschaft bei ihrer jetzigen außerordentlich schwierigen Lage übermäßig zu belasten im Hinblick auf Anforderungen aus dem Dawes-Gutachten, die erst in einigen Jahren in voller Höhe wirksam werden. Es muß vielmehr gefordert werden, daß die Frachten, abgesehen von den Sätzen, bei denen die Friedenshöhe schon erreicht oder gar unterschritten ist, unverzüglich herabgesetzt werden. In bezug auf die Selbstkosten der Reichsbahn hat der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages mit Befremden von der kürzlichen Mitteilung des Generaldirektors der Reichsbahn Kenntnis genommen, daß das Personal der Reichsbahn immer noch wesentlich größer ist als vor dem Kriege, und daß die Belegschaft an Lohn und Gehalt einen Mehraufwand von 627 Millionen Mark jährlich erfordert, was zu der an sich geringeren prozentualen Steigerung der Kopfzahl stark im Mißverhältnis steht. Angesichts der Lohn- und Gehaltsverhältnisse in Industrie und Handel muß eine solche Lohn- und Gehaltspolitik die schwersten Bedenken erregen. Ohne einem weiteren sofortigen Beamtenabbau das Wort reden zu wollen, muß doch mit allem Nachdruck gefordert werden, daß der natürliche Abgang an Personal nur in der allersparsamsten und unbedingt notwendigen Weise ersetzt wird, daß bei der Einteilung in die Gehaltsklassen auf die Verhältnisse vor dem Kriege zurückgegriffen und damit erreicht wird, daß ohne besondere Härte ein ständiger und wirksamer Abbau der Personalkosten herbeigeführt wird. Gegen alle Bestrebungen, den Achtstundentag wieder einzuführen, und gegen die Forderungen neuer Lohnerhöhungen müssen bei der jetzigen schwierigen Lage der Wirtschaft und im Hinblick darauf, daß die Reichsbahnlöhne vielfach höher sind als die ortsüblichen Fabrikarbeiterlöhne, die schwersten Bedenken erhoben werden. Bei Anerkennung des Bestrebens der Reichsbahn in bezug auf die Sicherheit, Pünktlichkeit, Ordnung und Sauberkeit im Verkehrswesen, die Ausstattung und Schnelligkeit der Züge im Personenverkehr wieder den Friedensstand zu erreichen, muß die Forderung sparsamster Betriebsführung bei größten Leistungsfähigkeit immer im Vordergrunde bleiben.“

Im einzelnen müssen wir folgende Forderungen erheben:

1. Herabsetzung der Tarife für nahe und mittlere Entfernungen um 20—15%.
2. Größte Beschleunigung der von der ständigen Tarifkommission eingeleiteten Ueberprüfung der Gütereinteilung und des Tarifsystems mit dem Ziel, wieder die Friedensverhältnisse annähernd zu erreichen, soweit nicht zwingende Gründe dagegen sprechen.
3. Weitere Ausgestaltung einzelner Einfuhr-Tarife, Verbesserung und Verbilligung der Ausfuhr-Tarife über die nasse und trockene Grenze, Schaffung weiterer Umschlagstarife für die Binnenwasserstraßen und Einführung von Ausnahmetarifen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit einzelner Bezirke oder Industrien.
4. Angemessene Entlastung der Wirtschaft von Nebengebühren, die heute teilweise übermäßig hoch sind.“

Zur Frage des Sammelladungsverkehrs (Punkt 2 der Tagesordnung) berichtete Herr Generaldirektor Schiffer, Aachen, zur Unterlage diente eine kürzlich vom Verein deutscher Speditoren ausgearbeitete Denkschrift. Nach eingehender Erörterung sprach sich der Ausschuß einstimmig dahin aus, daß ein angemessenes Spannungsverhältnis zwischen Stückgut- und Sammelladungsverkehr baldigst wieder hergestellt werde, um dadurch den Sammelladungsverkehr zu fördern.

Oberbürgermeister Dr. Most, Duisburg, gab zu Punkt 3 der Tagesordnung einen eingehenden Bericht über die Frage der

Reichswasserstraßenpolitik. Die Versammlung faßte hierzu folgenden Beschluß:

„Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages mißt einer kraftvollen und einheitlichen, das Gesamtinteresse der deutschen Wirtschaft mit den berechtigten Sonderansprüchen der einzelnen Reichsteile harmonisch verbindenden Wasserstraßenpolitik, wie sie Art. 97 der Reichsverfassung will, heute mehr denn je größte Bedeutung bei. Zur Beseitigung bestehender Mißstände ist es notwendig, daß das Reich auch in der mittleren und unteren Instanz der Wasserstraßenverwaltungen diejenigen Machtmittel erhält, deren es zur Erfüllung seiner Aufgaben bedarf. Dabei ist selbstverständlich, daß beim Aufbau oder Neubau dem allgemeinen Verkehr dienender Wasserstraßen die Länder zwecks Wahrung der insbesondere ihrer Obhut anvertrauten Bedürfnisse der Wasserwirtschaft das ihnen in Artikel 97 Absatz 3 der Reichsverfassung gewährleistete maßgebende Mitwirkungsrecht behalten.“

Seeschifffahrt.

Aufhebung der Zwangsloteneigenschaft der Lotsen im Stettin—Swinemünder Revier. Wengleich die in Stettin stationierten Lotsen, die früher die Dienstbezeichnung „Revierlotsen“ hatten, jetzt „Binnenlotsen“ heißen, und die in Swinemünde stationierten Lotsen andere Dienstbezeichnungen haben, so gibt es doch in dem Bereiche der „Seestrecke bei Swinemünde und dem Stettiner Revier“ nur „Binnen- und Seelotsen“, denn sie führen alle das Schiff als „Binnen- und Seelotsen“ von Züllchow bis See und umgekehrt. Sie sind also „Zwangsloten im Sinne des Handelsgesetzbuches, sofern sie sich nicht an Bord eines Schiffes befinden, das nach der Polizei-Verordnung, betreffend den Lotsenzwang und den Tiefgang der Schiffe auf der Seestrecke bei Swinemünde und dem Stettiner Revier vom 26. September 1922 (Amtsblatt Stck 39 S. 280) von der Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen befreit ist. Dieser § 1 lautet: „Von der Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen bei der Fahrt von See in den Hafen von Swinemünde und weiter nach Stettin oder nach Häfen des Großen und Kleinen Hafis sowie umgekehrt und zwischen diesen Häfen sind befreit:

1. Die Führer der Schiffe bis zu 300 cbm Netto-Raumgehalt (Tragfähigkeit). Bei Fahrten von und nach Häfen im Kleinen Hafis jedoch nur, soweit die Schiffe einen Tiefgang von nicht mehr als 2,20 m haben,
2. die Führer der zur Reichsmarine gehörigen Schiffe,
3. die Führer der an der pommerschen Küste fahrenden Post- und Personenschiffe,
4. die Führer von Bergungsdampfern,
5. diejenigen Schiffsführer, die sich durch eine Prüfung über ihre Kenntnis des Stettiner Fahrwassers einschließlich der Seestrecke unter Vorschriften über das Befahren des Fahrwassers ausgewiesen haben und ein gültiges Zeugnis über die Befreiung vom Lotsenzwang für die von ihnen geführten Schiffe besitzen.

Befindet sich also an Bord eines solchen Schiffes ein freiwillig angenommener Lotse, so ist er lediglich Gehilfe und Berater des Schiffers. Der eigentliche „Zwangslotse“ ist jedoch Schiffsführer. Die Verordnung zur Ergänzung der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See vom 15. August 1876 und zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 vom 29. Juli 1889 (R. G. Bl. Nr. 17 S. 171) bestimmt im Absatz 2: „Hat das Schiff einen Zwangsloten angenommen, so hat dieser die in den Artikeln 13 bis 23 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 7. Januar 1880 dem Schiffsführer auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen, sofern nicht der Schiffer kraft landesrechtlich ihm zustehender Befugnis den Zwangsloten seiner Funktion entziehen hat.“

Dementsprechend kann bei Kollisionen mit einem von einem „Zwangsloten“ geführten Schiffe die Reederei desselben nur in den seltensten Fällen haftbar gemacht werden. Soweit dem Lotsen ein Verschulden nachgewiesen werden kann, tritt dafür nach dem Gesetz über die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt vom 1. August 1909 (Pr. Ges. S. Nr. 28 S. 691) die Haftung des preußischen Staates ein.

Dieser Zustand könnte zunächst scheinbar gerade im Interesse der hiesigen Reedereien liegen, insofern dadurch auch ihre eigene Haftung durch diejenige des Staates ersetzt wird. In Wirklichkeit haben die meisten Stettiner Reedereien hiervon gar keinen praktischen Nutzen, da ihre Kapitäne zum größten Teil von der Annahme eines Lotsen befreit sind. Für den unter eigener Verantwortlichkeit ohne Lotsen fahrenden Kapitän trägt der einheimische Reeder in vollem Umfange die gesetzliche Haftung.

Zustatten kommt also die Zwangsloteneigenschaft in erster Reihe nur den fremden Reedereien. Soweit es sich dabei um ausländische Schiffe handelt, wirkt diese Abwälzung der Haftung auf die Schultern des preußischen Staates volkswirtschaftlich direkt schädlich. Kein anderer Staat denkt daran, etwa deutschen Schiffen in ausländischen Gewässern die Haftung für die ausländischen Lotsen abzunehmen. Aber auch bei inländischen, nicht in Stettin ansässigen Reedereien fehlt in deren Heimathafen in den meisten Fällen die Gegenseitigkeit, wird also im umgekehrten Falle das dort unter Lotsenführung kollidierende Stettiner Schiff selbst haftbar gemacht.

Die im Stettin-Swinemünder Revier bestehende Staatshaftung ist auch weiterhin mit wenig ertreulichen Begleiterscheinungen verbunden. Durch das Bestreben, im fiskalischen Interesse keine Unterlagen für einen Regreßanspruch gegen den Staat zu bieten, werden die staatlichen Schiffsfahrtsbehörden bei der verwaltungstechnischen Behandlung derartiger Angelegenheiten nur zu leicht zwangsläufig in eine einseitige Parteilichkeit gedrängt, während gerade die ihnen anvertrauten obrigkeitlichen Befugnisse eine allen Interessenten gegenüber gleichmäßig neutrale Einstellung erfordern. Da überdies die einheimischen Reedereien bei der eigenen Befreiung vom Lotsenzwang fast stets als Gegner des Staates auftreten müssen, dient dieser Zustand keineswegs zur Anbahnung vertrauensvoller Beziehungen zwischen ihnen und den betreffenden Behörden.

Es liegt demnach genügender Anlaß vor, die Zwangsloteneigenschaft der niesigen Revierlotsen zu beseitigen und ihre Rechtstellung in eine solche von sogenannten Pflichtlotsen umzugestalten, wie dieses allenthalben mehr und mehr üblich wird. Die meisten Häfen sind dementsprechend schon dazu übergegangen, die Verpflichtung zur Annahme eines Lotsen, den Lotsenzwang oder die Lotsenpflicht zwar festzulegen, den Kapitän des Schiffes aber als verantwortlichen Führer des Schiffes zu belassen und dem Lotsen nur eine beratende Funktion zu geben. So ist die Lotsenstellung neuerdings auch abändernd für den Kaiser-Wilhelm-Kanal geregelt worden. Dementsprechend ist auch die Stellung der in Züllchow an Bord gehender „städtischen Seelotsen“ in Stettin. Sie sind keineswegs „Zwangsloten“ im Sinne des H. G. B., sondern der § 9 der Dienstordnung vom 22. Oktober 1923 besagt ausdrücklich: „Verantwortlicher Führer ist der Kapitän, jedoch haben die Lotsen bei den von ihnen geloteten Schiffen unter eigener Verantwortung alles aufzubieten, was in ihren Kräften steht, um das Schiff sicher und unbeschädigt an seinen Bestimmungsort zu bringen.“

Von Seiten der Vorsteher der Kaufmannschaft ist daher in einer Eingabe an den Herrn Oberpräsidenten beantragt worden, „unter Aufhebung der Polizei-Verordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde vom 28. März 1879 die Lotsenpflicht derart zu regeln, daß verantwortlicher Führer des geloteten Schiffes der Kapitän bleibt und der eine beratende Funktion ausübende Lotse bei der Führung des von ihm geloteten Schiffes unter eigener Verantwortung alles aufzubieten hat, was in seinen Kräften steht, um das Schiff sicher und unbeschädigt an seinen Bestimmungsort zu bringen.“

Binnenschifffahrt.

Die neue Odernotbrücke in Schwedt a. O. ist dem öffentlichen Verkehr seit dem 8. März übergeben worden. Damit ist die Verbindung mit der Neumark wieder hergestellt. Nun ergibt sich wohl ohne weiteres, daß die schmale Notbrücke nur ein Behelf für kurze Zeit sein kann. So soll denn mit dem Abbruch der alten Brücke und mit den Vorarbeiten für die neue unverzüglich begonnen werden. Die neue Brücke wird in der Achsenverlängerung der Brückenstraße aufgeführt werden. Es ist in Aussicht genommen, den der Stadt gegenüberliegenden Oderflutdamm oberhalb und unterhalb der Brücke auf ein gutes Stück mit Tannen zu bepflanzen. Diese sollen die Fahrzeuge davor schützen, daß sie durch Ostwinde beim Passieren der Brücke gegen die Jochpfeiler gedrängt werden.

Hafengeld in Fürstenberg. Die Erhebung von Hafengeld für die Benutzung des äußeren Fürstenberger Sees (von der Deichbrücke bis zur Mündung in die Oder) bei Fürstenberg erfolgt auf Grund des Tarifes für den staatlichen Inneren und Äußeren Hafen zu Fürstenberg (Oder) vom 10. November 1923. Um aber den Schiffen Gelegenheit zu geben, ohne Hafengeld schuldig zu werden, sich bei der Durchfahrt durch den Hafen mit Lebensmitteln in Fürstenberg zu versorgen, soll, wie der Preußische Minister für Handel und Gewerbe zusammen mit dem Reichsverkehrsminister in dieser Angelegenheit entschieden hat, eine Bestimmung in den genannten Tarif aufgenommen werden, wonach zur Lebensmittelversorgung ein hafengeldfreier Aufenthalt bis zu 24 Stunden gewährt wird.

Steuerpflicht für die Schleppschifffahrt auf internationalen Strömen. Auf eine Anfrage des Reichsausschusses der Deutschen Binnenschifffahrt gibt der Reichsfinanzminister betreffs der Umsatzsteuerpflicht für die Binnenschifffahrt folgendes bekannt:

Schleppschiffunternehmer sind keine Beförderungsunternehmer im Sinne des Verkehrssteuergesetzes und sind daher mit ihren Schleppkähen umsatzsteuerpflichtig (Reichsfinanzhofurteil vom 23. März 1923, abgedruckt in der Sammlung der Entscheidungen des Reichsfinanzhofes Band XII, Seite 40 und im Reichssteuerblatt 1923, S. 215).

Betriebsunternehmer im Sinne des Verkehrssteuergesetzes und daher umsatzsteuerfrei ist ein Unternehmer, der die Beförderung von Gütern in gemieteten Schiffen ausführt, dagegen nicht der Vermieter der Schiffe; dieser ist umsatzsteuerpflichtig (Urteil des Reichsfinanzhofes vom 22. Juni 1923, abgedruckt in der Sammlung der Entscheidungen des Reichsfinanzhofes, Bd. XII, S. 287, und im Reichssteuerblatt 1923, S. 384).

Erlaß der Gerichtskosten bei der Eintragung von Binnenschiffen ins Schiffsregister. Durch die allgemeine Verfügung vom 12. Juni 1923 hat der Preußische Justizminister die Befugnis zur Niederschlagung oder Erstattung der Gerichtskosten für Eintragung von Schiffen ins Schiffsregister auf die Landgerichtspräsidenten, für den Bezirk des Amtsgerichts Berlin-Mitte aus den Amtsgerichtspräsidenten übertragen. Von dieser Befugnis ist nur Gebrauch zu machen, wenn der Kostenschuldner eine Bescheinigung des Herrn Reichsministers für Wiederaufbau (Abteilung Schifffahrt) oder des diesem nachgeordneten Reichsausschusses für Schiffsbau- und Schifffahrtsablieferung darüber beibringt, daß das neu erbaute Schiff tatsächlich einen Ersatz für ein vom Reiche auf Grund des Versailler Friedensvertrages beschlagnahmtes Schiff bildet, oder daß es sich um ein ursprünglich beschlagnahmtes Schiff handelt, das infolge Zurückweisung seitens der Abnahmekommission dem früheren Eigentümer zurückgegeben worden ist.

Hauptversammlung des Pommerschen Binnenschifffahrts-Vereins zu Stettin. Die diesjährige ordentliche Hauptversammlung des Pommerschen Binnenschifffahrts-Vereins zu Stettin findet am Freitag, den 27. März 1925, abends 6 Uhr im großen Saale der Börse statt.

Der auf der Tagesordnung stehende Vortrag des Herrn Geh. Baurats Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry hat für Stettin eine besondere Bedeutung deswegen, weil der zweite in Aussicht genommene Abstieg des Hohenzollernkanals bei Liepe in Form eines Schiffshebewerkes hergestellt werden soll. Die Versuche über die Zweckmäßigkeit von Schiffshebewerken und das zu wählende System sind jetzt soweit abgeschlossen, daß eine Entscheidung über das am Hohenzollernkanal zu erbauende Schiffshebewerk in absehbarer Zeit getroffen werden kann. Der Vortrag, der durch Lichtbilder erläutert wird, wird für die Lösung dieser Frage viel Interessantes bieten. An dem Vortrag können auch Nichtmitglieder teilnehmen. Nach der Hauptversammlung findet im Hotel „Preußenhof“ ein gemeinschaftliches Abendessen statt, für das wir rechtzeitige Anmeldungen erbiten.

Post, Telegraphie.

Verzeichnis der Postanstalten, Eisenbahn-, Kraftwagen-, Luftverkehr- und Dampfschiffsstationen in Deutschland und der wichtigeren Orte im Auslande. Eine unverzögerte Beförderung der zur Post gegebenen Sendungen ist nur möglich, wenn der Bestimmungsort so genau bezeichnet ist, daß jeder Ungewißheit vorgebeugt wird. Allen Kreisen, die öfter Briefe, Pakete usw. durch die Post befördern lassen, sei deshalb als zuverlässiges Nachschlagewerk das im Reichspostministerium bearbeitete Verzeichnis der Postanstalten, Eisenbahn-, Kraftwagen-, Luftverkehr- und Dampfschiffsstationen in Deutschland und der wichtigeren Orte im Auslande empfohlen. Den Bezug des Werkes, dessen Preis 2,40 Rmk. beträgt, vermittelt jede Postanstalt sowie die Geheime Kanzlei des Reichspostministeriums in Berlin (Postscheckkonto 38200 beim Postscheckamt Berlin NW 7).

Außenhandel.

Verzeichnis der Waren, deren Einfuhr nach Polen verboten ist:

1. Pasteten.
2. Bonbons, Konfitüren, Obstpasteten, Fruchtpasteten Pulver, Pastillen mit Zucker, Früchte in Likören, Arrak und Rum, Schokolade und Kakao mit Zucker, Marmelade und Mus aus Früchten und Beeren, Fruchtsäfte mit einer Beimischung von Alkohol.
3. Arrak, Rum, Kognak, Sliwowitz und andere Branntweine; Liköre und andere gesetzte Schnäpse aller Stärkegrade in Verpackungen jeglicher Art.
4. Wein aus Weintrauben, Obst und Beeren.
5. Feinkäse in Detailverpackung aus Holz, Blei, Blech u. dgl.
6. Austern, Krebse, Hummern, Krabben, Schnecken u. dgl., frisch gesalzen, mariniert, auch in luftdicht verschlossener Packung.
7. Künstliche Süßstoffe mit höherem Süßigkeitsgehalt als dem des Rohzuckers (Sulphimid, seine Salze, Saccharin, Kristallrose, Sukramin, Gluzin, Sukrol, Zuckerin, Sukkose,

Dulzin u. dgl., Orthomamidolulfobenzoessäure u. dgl. zur Herstellung von Saccharin).

8. Kosmetische und wohlriechende Mittel: weiße und rote Schminke, Puder, Haarfärbemittel, Räucherkerzen, kosmetische Pomaden und nicht besonders genannte kosmetische Mittel ohne Alkohol. Parfümerien und kosmetische Erzeugnisse mit Alkoholgehalt: Parfüms, wohlriechende Wasser (Blüten-), Kölnisches Wasser, Elixiere.

Sackgut-, Heu- und Strohverpackung bei der Einfuhr nach Norwegen. Wenn zur Verpackung neue und ungebrauchte Säcke benutzt werden, ist ein diesbezügliches Attest von einem norwegischen Konsul ausstellen zu lassen. Sollte als Verpackungsmaterial Heu oder Stroh benutzt worden sein, ist eine Desinfektion vorzunehmen, was eine Veterinärbehörde zu beglaubigen hat. Dieses Desinfektionsattest ist dann auch noch von einem norwegischen Konsul zu legalisieren.

Steuern, Abgaben, Zölle.

Verordnung über statistische Stempelmarken. Nach einer Verordnung des Reichswirtschaftsministers vom 20. Februar 1925 dürfen vom 9. März 1925 zur Entrichtung der statistischen Gebühr nur noch Stempelmarken zu 5, 10 und 50 Reichspfennig und zu 1 und 5 Reichsmark verwandt werden. Die neuen Marken, welche die Größe der bisherigen haben, werden in einfarbigem Buchdruck, und zwar die Marken zu 5, 10 und zu 50 Reichspfennig in gelber, die Marken zu 1 und 5 Reichsmark in lila Farbe hergestellt.

Die im Verkehr befindlichen Stempelmarken werden mit Ablauf des 31. März 1925 ungültig. Bis zu diesem Zeitpunkt können die noch nicht entwerteten Stempelmarken im Betrage von 50 und 100 Milliarden Papiermark in solche im Betrage von 5 und 10 Reichspfennig umgetauscht werden. Die übrigen im Verkehr befindlichen, noch nicht entwerteten Stempelmarken werden gegen Stempelmarken der neuen Art mit den entsprechenden Nennwerten bis zum 31. März 1925 umgetauscht, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringen kann, daß er mindestens dieselbe Menge der gleichen Wertzeichen nach dem 13. Februar 1924 bei einer amtlichen Vertriebsstelle gegen Zahlung des Gegenwertes auf der Grundlage der Goldmark gekauft hat.

Lokales.

Stettin als Luftverkehrsknotenpunkt. Mit der Fertigstellung des großen Land- und Wasserflugplatzes der Stettiner Flughafen-Gesellschaft m. b. H. am Dammschen See besteht die begründete Aussicht, daß in diesem Jahre Stettin Knotenpunkt für zwei wichtige Linien, die eine von Norden nach Süden: Stockholm—Stettin—Berlin, die andere nach Osten: Hamburg—Stettin—Danzig—Königsberg werden wird.

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.

Programm:

I. Landw. Maschinen und Geräte. II. Feld-, Wiesen-, Obst- und Gemüsebau. III. Forst- und Torfwirtschaft. IV. Viehzucht. V. Milchwirtschaft. VI. Geflügelzucht. VII. Bienenzucht. VIII. Fischerei und Fischzucht. IX. Maschinenbau. X. Elektrotechnik. XI. Techn. Bedarfsartikel. XII. Metallindustrie. XIII. Bauwesen und Baumaterial. XIV. Transport- und Verkehrsmittel. XV. Wohnungs- und Büroeinrichtungen. XVI. Haushaltungseinrichtungen, keramische und Glaswaren. XVII. Optik, chirurg. und Präzisions-Instrumente. XVIII. Kunstgewerbe. XIX. Musikinstrumente. XX. Papierwaren, Photographie, Kunst. XXI. Buchdruckerei und Buchbinderei. XXII. Textil-, Galanterie- und Kurzwaren. XXIII. Leder- und Gummiwaren. XXIV. Sportzubehör und Spielwaren. XXV. Nahrungs- und Genußmittel. XXVI. Chemikalien, Drogen und Parfümerie. XXVII. Beleuchtungs- und Heizungswesen. XXVIII. Volkswirtschaft. XXIX. Statistik. XXX. Lettlands Transmittel. XXXI. Rohmaterialien und Halbfabrikate. XXXII. Erfindungen. XXXIII. Wärme- und Heizmittel. XXXIV. Diverses.

Verschiedenes.

Jahrbuch der Deutschen Industrie- und Handelskammern und sonstigen amtlichen Industrie- und Handelsvertretungen, herausgegeben im Auftrage des Deutschen Industrie- und Handelstages von der Handelskammer Leipzig durch deren Syndikus Dr. jur. Wendland. 9. Ausgabe 1923/25. 700 Seiten. Preis gebunden 20 Reichsmark.

Von den amtlichen Handelsvertretungen Deutschlands als eine offizielle Einrichtung beschlossen und mit eingehender Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse auf Grund sorgfältiger Studien bearbeitet, bringt das Jahrbuch der Deutschen Industrie- und Handelskammern in 5 Hauptteilen und einem Anhang als einziges seiner Art zur Darstellung:

1. Die amtlichen Industrie- und Handelsvertretungen in den einzelnen Freistaaten, ferner Angaben über das Wahlsystem, die

Wahlberechtigten, ihre finanziellen Mittel und deren Verwendung, die handelsgerichtlich eingetragenen Firmen. Des weiteren werden behandelt die ständigen Schiedsgerichte der Handelskammern, die kaufmännischen und Gewerbeschulen der einzelnen Handelskammerbezirke, die Vertretungen der Handelskammern bei Behörden und sonstigen Körperschaften, ihre Zugehörigkeit zur Industrie- und Handelskammervereinigung, die Hauptgeschäftszweige und Hauptsitze ihrer Bezirke, ihr Verhältnis zu den von ihnen beaufsichtigten Börsen und endlich mit besonderer Sorgfalt auch die Personalangaben über ihre Mitglieder (Name, Firma, Geschäftszweig usw.) und Sekretariate.

2. Die Vereinigungen von deutschen amtlichen Handelsvertretungen zur Verfolgung ihrer allgemeinen Interessen.

3. Die Sondervertretungen deutscher Handelskammern in Berlin.

4. Die Zweigstellen des Auswärtigen Amtes und die Nachrichtenstellen für Außenhandel mit Angabe über Bezirk, Gründung, Beirat, Leitung und die Geschäftsstellen.

5. Die deutschen Handelskammern im Auslande.

Als Anhang folgen eine Tafel der wichtigsten Zahlenangaben über die einzelnen Handelskammern, eine Zusammenstellung der Handelskammern nach ihrem Entstehungsjahr, ein Städte- und Ortsverzeichnis mit Angabe des zuständigen Handelskammerbezirks im einzelnen und ein namentliches Verzeichnis der Mitglieder, Sekretariatsbeamten usw. der Handelskammern und aller im Jahrbuch erwähnten Korporationen.

Das Jahrbuch ist als Nachschlagewerk und Adressenmaterial unentbehrlich für alle am Wirtschaftsleben interessierten Kreise, insbesondere amtliche Stellen, wie Ministerien, Auslandsvertretungen und Behörden aller Art, Bibliotheken und Archive, Banken und Großfirmen, Auskunfteien, Verbände und Berufsvertretungen, Zeitungen, Rechtsanwälte usw.

Bestellungen sind möglichst bald unmittelbar an die Handelskammer Leipzig zu richten, die sie, soweit der nur in beschränkter Auflage gedruckte Vorrat reicht, stets umgehend zur Auslieferung bringt.

Konjunkturberichte, herausgegeben vom Osteuropa-Institut in Breslau. (Vergl. die Notiz in Nr. 11.) Die soeben erschienene Nr. 2 vom 16. März 1925 hat folgenden Inhalt: Die deutschen Wirtschaftsbeziehungen zu Lettland, Anwachsen der Automobilen-einfuhr nach Polen, Konjunkturaussichten auf dem polnischen Holzmarkt, Die Frage des Imports von Tabakfabrikaten nach Polen, Zur gegenwärtigen Lage der polnisch-oberschlesischen Kohlenindustrie, Exportmöglichkeiten für Schuhwaren nach Litauen, Bevorstehende Erschwerung des Tabakwarenimports nach Litauen, Konjunktur der Leder- und Schuhindustrie, Rückgang im tschechischen Kohlenbergbau, Beschäftigung in der Industrie landwirtschaftlicher Maschinen, Kreditbedürfnis der russischen Industrie, Starke Nachfrage nach Chemikalien, Die Konjunktur auf dem russischen Holzmarkt, Fleischmarkt und Fleischexport, Produktionserhöhung in der russischen Baumwollindustrie, Beendigung der Zuckerkampagne in der Ukraine, Krise in der ungarischen Glasindustrie.

Angebote und Nachfragen.

1545. Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Fabriken, die pommersche Frisch- und Dauerwurst für Wiederverkäufer liefern.
1550. Brünn sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren von Hafer.
1551. Hamburg (Klubmöbelfabrik) sucht Vertreter für feine Ledermöbel.
1554. Memel sucht Flaschenfabriken für Parfüm, Eau de Cologne, Tinte usw. und Fabrikanten von kleinen Schachteln für Puder usw.
1563. Riga sucht Abnehmer für gebrauchte, leere amerikanische eichene Hellöflässer und Schwarzöflässer aus Eichen- und Weichholz.
1563. Rumänien sucht Abnehmer für Resonanz-Holz, in Kisten verpackt.
1590. Wien sucht Generalvertretungen hiesiger Firmen der Chemikalien-, landw. Bedarfsartikel- und aller verwandten Branchen.
1606. Düsseldorf sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die Angel- und Fischereigeräte führen.
1607. Neapel sucht Vertreter für Südfrüchte, frische Früchte, Gemüse, Kartoffeln usw.
1645. Straßburg sucht Firmen, die Interesse für den Import von Gemüse, Obst und Blumen, aus dem Süden stammend, haben.
1650. Barmen sucht Vertreter für den Vertrieb von Werkzeugen aller Art — für Fabriken, Betriebe, Handwerker usw.
1651. Bremen sucht Vertreter der Kaffee-Großhandelsbranche.
- Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktätlich von 8—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags (außer Sonnabend nachmittag) zu erfahren.

Märkte und Preise

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	12. März		13. März		14. März	
	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	24,71	24,83	24,76	24,88	24,78	24,90
100 franz. Francs	26,35	26,90	26,30	26,80	26,45	27,00
100 belg. Francs	25,90	26,40	25,90	26,40	25,95	26,50
100 schweizer Francs	99,25	100,25	99,40	100,10	99,50	100,50
100 italienische Lire	20,95	21,40	20,80	21,20	21,00	21,40
100 schwed. Kronen	185,95	140,35	185,95	140,35	185,95	140,40
100 norweg. Kronen	78,50	80,10	78,60	80,20	78,55	80,15
100 dänische Kronen	92,15	94,00	92,55	94,40	92,55	94,40
100 tschecho-slowak. Kr.	15,25	15,55	15,20	15,50	15,20	15,50
100 holl. Gulden	205,90	207,95	205,95	208,00	206,20	208,30
100 deutsche Mark	122,00	125,00	122,00	125,00	122,00	125,00
100 finnland. Mark	12,90	13,15	12,95	13,20	12,90	13,15
100 estländ. 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-Tscherwonez	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.

	11. März	12. März	13. März	14. März
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	189,45	189,50	190,00	190,05
Stockholm	1070,00	1070,00	1070,00	1070,00
Paris	205,50	205,00	204,00	205,00
Brüssel	201,00	201,00	201,00	202,00
Amsterdam	1587,00	1587,00	1587,00	1589,00
Basel	765,00	765,00	766,00	766,50
Kristiania	607,00	608,00	610,00	610,00
Kopenhagen	712,50	714,00	718,00	717,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	165,00	165,00	165,00	165,00
Reval	10,65	10,70	10,70	10,70
Riga	765,00	765,00	766,00	767,00

Salzheringsbericht. Sämtliche schottischen Salzer und Exporteure haben sich zusammengeschlossen und feste Preise sowie Verkaufsbedingungen festgelegt. Die Stettiner Importeure haben sich ebenfalls angeschlossen, nachdem auch Danzig, Königsberg und Hamburg zugestimmt haben. Hoffentlich wird es nun möglich sein, den Absatz zu heben, um die noch ziemlich bedeutenden Vorräte zu räumen. An ein Heruntergehen der Preise ist nicht zu denken. Die heutigen Notierungen sind: Crown Fulls 70/— bis 72/— sh, Crown Matfulls 65/— bis 68/— sh, Crown Matties 45/— bis 48/— sh, Crownlargespents 42/— bis 44/— sh, Yarmouth Fulls 60/— bis 65/— sh, Yarmouth Matfulls 50/— bis 55/— sh, Yarmouth Matties 43/— bis 45/— sh, Holländer Prima 31 bis 33 hil, Kleine Holländer 27 bis 28 hil, Norweger: 1925er Sloehering 4/5, 5/600er 34 bis 36 n. Kr., 1925er Sloehering 6/700er 37 bis 40 n. Kr., 1924er Sloehering 4/5, 5/6, 6/700er 22 bis 26 n. Kr., 1924er Vaarhering 4/5, 5/600er 21 bis 23 n. Kr.

Getreidenotierungen an der Stettiner Produktenbörse vom 19. März. Für 1000 kg ab nahegelegenen Stationen: Roggen inl. 230, Weizen inl. 258, Hafer 185, Gerste inl. 240—250, Futtergerste 210—215.

Kartoffelnotierungen an der Stettiner Produktenbörse vom 17. März. Es wurden notiert für 50 kg frei Waggon Reichsbahnstation: Weiße Kartoffeln 2,10, rote 2,30, gelbfleischige 2,70, gelbfleischige Industriekartoffeln 2,90 Mark.

Frachtemarkt. Stettin, 19. März. Erzfrachten (Eisenerz je t) Lübeck—Stettin wegen Eises geschlossen, Oxelösund—Stettin 3,35 schw. Kr., desgl.—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,60 schw. Kr., Värtau—Stettin 3,50 schw. Kr., Narvik—Nordsee (Emden/Rotterdam) 4,00 schw. Kr.; Abbrände je t Oscarshamn—Stettin 3,35 schw. Kr. Kohlenfrachten je t Tyne—Stettin 5/6 und Rotterdam—Stettin 5/—.

Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Woche vom 9. bis 15. März 1925.

Der seewärtige Eingang umfaßte 55 Schiffe (70) mit 35 000 t Ladung (50 000). Die deutsche Flagge führten 37 Schiffe, 5 die norwegische, 5 die dänische, 3 die schwedische, 2 die holländische, 1 die Danziger, 1 die englische und 1 die russische. Die Eiseinfuhr ist dieses Mal ebenso groß wie die Erzeinfuhr, nämlich 9000 t. An Kohlen, Abbränden und Feldspat gingen 5000 t ein, außerdem noch je 1 große Ladung Papierholz, Phosphat und

Petroleum. Der Rest bestand aus Stück- und sonstigen Gütern, darunter hauptsächlich Heringe, Flachs und Eisen.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 58 Schiffe (60) mit 18 000 t Ladung (20 000). Die deutsche Flagge führten 45 Schiffe, 4 die dänische, 3 die schwedische, 3 die norwegische, 2 die holländische, 1 die englische. In größeren Mengen wurden hauptsächlich Holz und Kartoffeln ausgeführt und in gemischter Ladung Eisenwaren, Koks, Zement und Chamottesteine.

Der Binnenschiffsverkehr ist unverändert geblieben.

Verkehrsbericht der Schifffahrts-Verein zu Breslau E. V.

Breslau, 14. März. Der überraschend strenge Nachwinter in den letzten Tagen hat der Oderschiffahrt keinerlei Störung gebracht. Der Betrieb ist in vollem Umfange im Gange; in Coselhafen wurden fast 50 000 t Kohlen gekippt und 18 000 t Erze gekrant. Breslau passierten talwärts 303 vollbeladene Kähne. Der Wasserstand war infolge Wuchses von Oder und Neiß in der ersten Hälfte der Berichtswoche (7.—13. März) durchweg günstig. Auch in Stettin belebte sich die Erzübernahme, ab Hamburg vereinzelte Kohlen- und Getreidetransporte nach Berlin, nach der Oder noch still.

Wasserstände: Ratibor: 8. März 1,81 m, 10. März 2,40 m, 14. März 1,62 m, Dyhernfurth: 2,14, 2,84 und 2,20 m, und Neiß b. Wartha am 7. März + 0,38, am 9. März + 0,82 und am 13. März + 0,10 m.

Oderschiffsfrachten in Mark je t (ausschließlich aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) für Kohle: Von Breslau nach Berlin 3,70—4,00, nach Stettin 3,30—3,60, nach Hamburg 6,50. Von Oppeln wurden Geschäfte nicht getätigt. Von Cosel-Oderhafen nach Berlin 6,20 bis 6,50, nach Stettin 5,70—6,00, nach Hamburg 9,50. Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht. Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Eisbericht.

1. Schweden: Fahrwasser von See bis Karlsborg, See außerhalb von Roedkallen, Fahrwasser nach Lulea durch den Tjuvholmsund, See außerhalb von Gasöeren, Schifffahrt hat aufgehört. Vaestra Kvarnen, festes Eis, See außerhalb von Skag Treibeis, Schifffahrtsverhältnisse nicht gemeldet. Angermanacif oberhalb und unterhalb von Svanoe festes Eis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer möglich. Fahrwasser Brenoe Draghallun-Feuer leichtes, loses Eis, Schifffahrtsverhältnisse nicht gemeldet. See außerhalb von Liljungeirun Treibeis, Schifffahrt hat aufgehört. See beim Eggegrund, festes Eis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer möglich. Nordfahrwasser nach Gaevle schweres festes Eis, Schifffahrt geschlossen. Oerogrundsgrepen leichtes, loses Eis, Schifffahrt für Segler erschwert. Fahrwasser Sandhamn—Stockholm festes Eis, Rinne wird durch Eisbrecher offen gehalten. Fahrwasser Landsort—Stockholm festes Eis, Schifffahrt nur mit Eisbrecherhilfe möglich. Die anderen Stationen eisfrei.

2. Finnland: Björköund, um Verkkomatala, Fahrwasser Trangsund—Roedhall, außerhalb von Roedhall Schifffahrt geschlossen. Kotka-Hafen und näheres Schärengebiet festes Eis, Schifffahrt wird durch Eisbrecher offen gehalten. Außerhalb von Rankoe festes Eis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer mit Eisbrecherhilfe möglich. Außerhalb von Luppil leichtes Eis, Schifffahrt unbehindert. Helsingfors-Hafen und näheres Schärengebiet, bei Porkala festes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Außerhalb von Sveaborg, Umgebung von Hangoe-Hafen und näheres Schärengebiet, Hangoe-fjord südlicher Teil des Gullkronafjords, Skiftet, leichtes Eis, Schifffahrt für Dampfer unbehindert, für Segler erschwert. Baroensfjord dichter Eisbrei, Schifffahrt nur für eisverstärkte Dampfer möglich. Umgebung von Abo-Hafen bis Stora Bocken festes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Erstan, dichter Eisbrei, Schifffahrt für Dampfer unbehindert, für Segler unsicher. Bei Leds festes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Schärengebiet außerhalb von Raumo, Maentyluoto-Hafen und nächstes Schärengebiet festes Eis, Schifffahrt wird durch Eisbrecher offen gehalten. Näheres Seegebiet außerhalb von Raumo, Verkehrsweg bei Relandersgrund festes Eis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer ohne Eisbrecherhilfe möglich. Außerhalb von Kallo und Raesoe leichtes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Vasklot-Hafen und näheres Schärengebiet, zwischen Storiästen und Ensten, Roenskär-Fahrwasser, Norrkär-Fahrwasser, Umgebung von Jakobstads-Hafen. Adoe-Reede, See außerhalb von Tankar, See weiter außen in Sicht von Tankar, Brahestad-Reede, außen bei Nahkaienen, See nördlich von Isokraaseli, Uleaborg-Außenhafen, Fahrwasser nach Uleaborg-Hafen, See außerhalb von Marjaniemi-Feuer.

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 bzw. Reeder
Stettin—deutsche Ostseehäfen			
Swinemünde-Neufahrwass. u. Pillau	Mont. u. Donnerst.	*D. Odin ab 16. 3. wie früher	J. F. Braeunlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	Dien. Donn. Sobd.	*D. Berlin	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig, Libau	7 tägig	D. Siegfried 26. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 tägig	D. Elsa 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	7 tägig	D. Claus 26. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	14 tägig	D. Lena 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Flensburg	14 tägig	D. Saturn 26. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Kiel, Bremen	10 tägig	D. Otto 1. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck	7 tägig		Rud. Christ. Gribel, Stettin
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth	7 tägig	D. Stralsund	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jd. Mittw.	D. Margarethe	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Reihefahrer	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jd. Sonnab.	D. Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Elbing	7 tägig	MS. Kolberg	A. Hofffeld, Stettin
		D. Elbing III 3. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Stettin—Finnland und Randstaaten			
Libau, Danzig	7 tägig	D. Siegfried 26. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 tägig	*D. Ostsee 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Victoria 4. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 tägig	*D. Preußen 25. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 tägig	*D. Hela 27. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Abo	14 tägig	D. — Ende März	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	7 tägig	*D. Oihonna 4. April	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Norðland 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo	14 tägig	D. Ursula 31. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Stettin—Skandinavien			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Odin	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 3. April	Gustav Metzler, Stettin
Skien	jd. Freitag	D. Jolantha 27. März	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 tägig	*D. Trondhiem 9. April	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 tägig	*D. Bergenhus 26. März	Gustav Metzler, Stettin
Stockholm	7 tägig abwechsel.	D. — nach Bedarf	Wiking Schifffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 tägig	*D. Ruth 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 tägig	*D. Straßburg 11. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Oxelösund	7 tägig	*D. Svea 4. April	Mundt & Schütt, Stettin
		D. —	William Schröder, Stettin
		D. —	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 tägig	D. Ferdinand 26. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 tägig	D. Otto 1. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m-wöchl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	10 tägig	D. Ariadne 27. März	Gustav Metzler, Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 tägig	D. Nero 27. März	Joh. Reimer, Stettin
Rotterdam, Rheinhäfen, Antwerpen	14 tägig	D. Christian 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 tägig	D. Kolberg 31. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 tägig	D. Taarnholm 1. April	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 tägig	D. Feodosia 25. März	DeutscheOrient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
			Sloman jr., Hamburg
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.

Kemi-Hafen, See außerhalb von Kemi, Schifffahrt hat aufgehört. Die anderen Stationen eisfrei.

3. Estland: Werder, starke Eisdecke, Schifffahrt nur mit Eisbrecherhilfe möglich. Worms, zusammengesobener Eisbrei, Schifffahrt für Segler geschlossen.

4. Rußland: Eisgrenze von Petersburg bis zur Insel Groß-Tyuters im Finnischen Meerbusen (südlich von Hogland), von Groß-Tyuters bis Seskaer, Treibeis. Von Seskaer bis Petersburg festes Eis, Schiffe müssen auf einer Strecke von 95 Sm Eisbrecherhilfe gebrauchen.

Bücher und Zeitschriften.

Das Gesetz über die Industriebelastung nebst Aufbringungsgesetz von Dr. Karl Geiler, Rechtsanwalt und Universitätsprofessor, Mannheim-Heidelberg (J. Bensheimer, Mannheim, Berlin, Leipzig), Kommentarformat, 500 Seiten brosch. 12 M, in Ganzleinen geb. 15 M.

Für die deutsche Wirtschaft werden in den nächsten Jahren wenige Gesetze so bedeutungsvoll sein, wie das Industriebelastungsgesetz und das die Umlegung regelnde Aufbringungsgesetz. Beide Gesetze werden von dem bekannnten Autor in ihrem rechtlichen und wirtschaftlichen Inhalt eingehend erläutert, und zwar zunächst in einer zusammenfassenden, systematischen Darstellung und dann in der Form der Kommentierung der einzelnen Gesetzesbestimmungen.

Dabei wird der Kreis der Belasteten, die äußere und innere Umlegung, die Folgen, die sich daraus für die Behandlung in der Handels- und Steuerbilanz ergeben, die zur Ausgabe gelangenden unveräußerlichen und veräußerlichen Obligationen, die Organisation der Bank für deutsche Industrieobligationen, die von ihr ausgegebenen Industriebonds, ferner die Sicherungen durch Grundstücksbelastung, Konkursvorrecht, Reichsgarantie, die wichtigen Bestimmungen über die Rückkaufmöglichkeiten eingehend behandelt. Am Schlusse werden die gesamten Gesetzmateriale veröffentlicht. Die Durchführungsbestimmungen sind voll berücksichtigt. So wird dieser hervorragende Kommentar für die ganze wirtschaftliche Praxis, insbesondere aber für den weiteren Kreis der Belasteten, Industrie-, Schifffahrts-, Bergwerks-, Verkehrs-, Bank-, Versicherungs- und Hotelunternehmungen und für den gesamten Handel von größtem Wert sein.

„Brauchen wir Getreidezölle?“ von Reichsminister a. D. Dr. ing. Gothein; Verlag Hinrichsen & Deppe, Berlin SW 68. Preis 1 M. — Der bekannte deutsche Wirtschaftspolitiker untersucht in der bei ihm gewohnten tiefeschürfenden Weise den ganzen Komplex von Problemen, die mit der Frage der Getreidezölle irgendwie in Beziehung stehen. Er weist nach, daß diese Frage in ihrer Tragweite augenblicklich wohl die bedeutsamste ist, die der Reichstag in nächster Zeit zu entscheiden hat. Die Untersuchung erstreckt sich auf die heutigen Geldproduktionsverhältnisse, zeigt, daß das angebliche Mißverhältnis zwischen den Preisen landwirtschaftlicher und industrieller Erzeugnisse nicht besteht, und legt das von Vertretern der Landwirtschaft immer wieder hervorgebrachte Argument, daß durch die mittels

der Getreidezölle mögliche intensive Ausnutzung des Bodens der deutsche Bedarf an Getreide von der heimischen Landwirtschaft gedeckt werden könnte, in seiner ganzen Haltlosigkeit dar.

Die Fülle und Vielseitigkeit des angezogenen statistischen Materials, die präzise, trotz aller Knappheit erschöpfende Darstellung aller in der Frage der Getreidezölle mitbestimmenden wirtschaftlichen Faktoren, die den Verfasser die gestellte Frage mit einem „Nein“ beantworten lassen, all das macht die Broschüre zu einem unentbehrlichen Berater für den Politiker und Wirtschaftler ebenso wie für alle interessierten Bevölkerungskreise in dieser für die Zukunft Deutschlands äußerst wichtigen Frage.

Eine neue Textausgabe des Umsatzsteuergesetzes mit allen Ausführungsbestimmungen einschließlich der Luxussteuervorschriften nach der vom 1. Januar 1925 an bestehenden Fassung ist soeben im Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96 (Preis kart. nur 4,50 M) erschienen. Jeder Steuerpflichtige bedarf für die Umsatzsteuererklärungen, insbes. die für 1924, der neuesten Texte, da wegen der zahlreichen Aenderungen die Bestimmungen überhaupt nicht mehr zu übersehen sind. Diese neue Ausgabe enthält außer dem wörtlichen Abdruck des Umsatzsteuergesetzes und der Ausführungsbestimmungen auch sämtliche Abänderungsgesetze und -Verordnungen, sowie auch bereits den neuen wichtigen Erlaß vom 10. Jan. 1925. Regierungsrat im Reichsfinanzministerium Griebbach hat die Ausgabe durchgesehen, mit Hinweisen auf die erfolgten Aenderungen versehen und eine kurze geschichtliche Einleitung dem Buche vorausgeschickt, das den Steuerpflichtigen wie Finanzämtern und deren Beamten für die bevorstehenden Arbeiten die besten Dienste leisten wird. Diese Textausgabe bildet zugleich eine Ergänzung zu dem gleichzeitig ausgegebenen Neudruck des 1921 erschienenen 1. Bandes des seit lange vergriffenen großen Kommentars zum Umsatzsteuergesetz vom damaligen Geh. Reg. Rat und Ministerialrat, jetzigen Staatssekretär im Reichsfinanzministerium Dr. Popitz. Dieser Band enthält die für die Anwendung des Umsatzsteuergesetzes von dauerndem Werte bleibenden Erläuterungen selbst. Durch die obige Textausgabe, diesen Band des großen Kommentars von Popitz und die „Einführung in das Abänderungsgesetz v. 8. April 1922“ von demselben Verf. (Preis der drei Bücher zusammen 31 M) ist allen, die sich eingehend über das Umsatzsteuergesetz unterrichten müssen, ein zuverlässiger Führer in die Hand gegeben.

Ausfüllen und hier abtrennen.

WEGWEISER FÜR DEN EXPORT

Ohne jede Verbindlichkeit weisen wir unserer Leserschaft geeignete Bezugsquellen für deutsche Waren nach.

„OSTSEE-HANDEL“
Baltischer Verlag G. m. b. H.
Stettin, Börse.

Gesucht werden folgende Artikel:

Bemerkungen:

Firma: Ort und Datum:

..... Straße: