

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 und -Verlag Aktiengesellschaft, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse I, Eing. Schuhstraße, Fernsprecher 575, 927, 1519, 3273, 3274. Die Zeitschrift erscheint wöchentlich. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10 464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 13

Stettin, 29. März 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Die Wirtschaftskonjunktur Sowjetrußlands und das Handelsproblem von C. von Kügelgen. — Norwegens wirtschaftliche Lage im Februar. — Dänischer Wirtschaftsbericht. — Die deutschen Arbeitskräfte in Finnland und die Einwanderung aus Deutschland. — Stettin als Industrie- und Handelsplatz für Kraftfahrzeuge. — Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu Stettin. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Litauen, Freie Stadt Danzig, Polen. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte und Preise. — Dampferdienst. — Bücher und Zeitschriften.

Die Wirtschaftskonjunktur Sowjetrußlands u. das Handelsproblem.

Von C. von Kügelgen.

Das Wirtschaftsleben Sowjetrußlands ist augenblicklich so wirr und unübersichtlich, so voller scheinbar unlösbarer Gegensätze, daß sich der Wirtschaftspolitiker in der Sowjetpresse und in den zahlreichen Wirtschaftsberatungen eine begreifliche Nervosität bemächtigt hat. Man sucht nach Auswegen, und es werden zahlreiche Vorschläge gemacht, die aber stets auf Hindernisse in der unerfreulichen Wirtschaftslage des Landes stoßen. Geht man von der Landwirtschaft als der Grundlage des gesamten Wirtschaftslebens aus, so wird neuerdings von berufener russischer Seite offen eine Verschlechterung zugegeben; so kürzlich von Kruhmin in der Moskauer „Prawda“. Die außerordentlichen Witterungsverhältnisse dieses Winters haben seitens der Bauern große Befürchtungen für die Wintersaaten hervorgerufen. Die offiziellen Angaben über den Saatenstand waren Mitte Februar nicht übermäßig schlecht. Nach dem Fünfnummernsystem (5 = gut, 3 = mittel, 1 = schlecht) stellte sich der Saatenstand in den

Ueberschußgebieten freilich auf untermittel (2,3) und in den Zuschußgebieten, die für die Versorgung des Landes weniger in Betracht kommen, auf 3,2; in den Gouvernements Tambow, Wjatka, Pensa, Woronesh und besonders in Petersburg waren sie stark untermittel. Besonders schlimm wurde das Fehlen einer Schneedecke bemerkt, wodurch sich in zahlreichen Gegenden eine gefährliche Eisschicht über den Saaten gebildet hat. Besonders in den Gouvernements Twer, Jaroslaw, Wladimir, auch an der Unteren Wolga und in dem schwer betroffenen Gouvernement Zarizyn ist die Lage schon jetzt sehr schlimm.

Durch die Witterungsverhältnisse sind die Bauern verhindert worden, Wintererwerb zu suchen und sind namentlich um den Verdienst durch Waldarbeit gekommen. Die Holzbereitungen liegen danieder.

Durch diese Verhältnisse ist ein deutlicher Rückgang der Kaufkraft der bäuerlichen Bevölkerung hervorgerufen worden. Schon im Januar zeigte sich auf der

Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

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

Gesamt-Garantiemittel: **85 Millionen Goldmark**

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

Versicherungszweige:

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

Moskauer Warenbörse ein Rückgang der Geschäftstätigkeit; er hat sich im Februar noch bedeutend verstärkt. Der Gesamtumsatz dieser Börse wies in der ersten Februarhälfte im Vergleich zur zweiten Hälfte des Januar einen Rückgang um 20 % auf (111,8 Mill. Rbl. gegen 140,2). Die Bauern halten sich von größeren Getreideverkäufen zurück, so daß in Moskau Mangel an Getreide, besonders an Hafer und Roggenmehl sich bemerkbar machten. Die Getreidepreise steigen dabei in den verschiedenen Teilen des Landes schnell. Aus Tambow wird z. B. vom 26. Februar gemeldet, daß im Laufe einer Woche Roggenbrot im Detailhandel von 3 Kopeken auf 6 Kopeken, bei den Genossenschaften auf 4 Kopeken gestiegen sei. Im allgemeinen war der Roggenpreis im Januar schon um 15,2 %, der für Weizen um 22 % und der für Hafer um 9,5 % gestiegen.

Dem Rückgang der Kaufkraft entspricht auch der scharfe Rückgang im Absatz der Industriewaren. Der Gesamtumsatz in der staatlichen Industrie im Januar betrug 110,9 Mill. Rbl., was nur 85 % des Dezember-Umsatzes ausmacht. Die Umsätze an Textilwaren sind in der ersten Februarhälfte um 40 % zurückgegangen. Nun hat aber die Sowjetregierung seit dem Herbst vorigen Jahres mit allen Mitteln eine Erweiterung der Industrieproduktion angestrebt und diese auch mit Erfolg durchgeführt. Das zeigen folgende Produktionszahlen für den Januar d. J. im Vergleich zum Januar 1924. Die gesamte Bruttoproduktion der russischen Industrie betrug im Januar d. J. 184 Mill. Rbl., das ist im Vergleich zum Januar des Vorjahres eine Steigerung um 55 %, aber auch im Vergleich zum Dezember vorigen Jahres eine Steigerung um 3 % und im Vergleich zum Oktober um 2 %. Auch die monatliche Arbeitsleistung des einzelnen Arbeiters ist im Laufe des letzten Jahres um 39 % gewachsen. Fortschritte sind in allen Industriezweigen, mit Ausnahme vielleicht der bewußt eingeschränkten Kohlenindustrie, festzustellen.

Es entstand nun die schwierige Frage, ob man angesichts des fortschreitenden Absatzrückganges eine weitere Steigerung in der industriellen Produktion noch befürworten soll. Einerseits liegt der ungeheure Warenhunger in Rußland klar zu Tage. Der Mangel an Industrieerzeugnissen wird noch immer als eines der wichtigsten Merkmale der Wirtschaftslage bezeichnet. Andererseits stockt der Engroshandel immer deutlicher, zumal die staatlichen Trusts, die durch den forcierten Genossenschaftshandel etwa 100 Mill. Rubel festgelegt haben, gezwungen sind, zu Barverkäufen überzugehen oder bloß knappe und kurze Kredite zu gewähren.

Das ist der Hintergrund für eine allseitige und heftige Beratung, wie der Handel in Rußland zu fördern und damit sowohl der Bevölkerung als auch der Industrie zu helfen sei. Bekanntlich begann man im Herbst vorigen Jahres schon einzusehen, daß der Feldzug gegen das Privatkapital ein Schnitt in das eigene Fleisch gewesen ist und die gewaltsame Förderung der Genossenschaften keineswegs die Lücken des zurückgedämmten Handels wiederherstellen konnte. Nun wird allseitig festgestellt, daß die damals beschlossene stärkere Heranziehung des Privat-

kapitals nicht die erwarteten Früchte gezeitigt habe, sondern der Privathandel sich noch immer zurückhält. Ueber die Gründe dieser Erscheinungen und ihre Bedeutung gehen aber die Meinungen auseinander. Von genossenschaftlicher Seite wird das Privatkapital als so geringfügig bezeichnet, daß man ihm überhaupt keine Beachtung zu schenken habe. Auch die Plenarsitzung des Zentralkomitees der kommunistischen Partei hat kürzlich in einer Resolution sich im allgemeinen wiederum gegen das Privatkapital ausgesprochen und neuerdings die Förderung des Genossenschaftshandels als das Hauptziel der Handelspolitik Rußlands bezeichnet. Zu diesem Zwecke sind 8 Mill. Rbl. vom Staate bewilligt worden. Andererseits suchen führende Wirtschaftskreise die Bedeutung des Privatkapitals für den Gesamtumsatz im Lande in das rechte Licht zu rücken und weisen auf zahlreiche Fehler in der Organisation der Handels- und Kreditgewährung hin, die noch immer lähmend auf die Betätigung des Privatkapitals einwirken. So wurde kürzlich in der „Torgowopromyschlennaja Gaseta“ gefordert, die Frage des Großhandels, den man bisher für die Staatsorgane zu reservieren suchte, in ihrem vollen Umfang durch Heranziehung des Privatkapitals umzugestalten.

Kruhmin widmet sich in der „Ekonom. Shisn“ derselben Frage. Er weist darauf hin, daß trotz der Absatzkrise viele Truste noch immer den Privatfirmen große Schwierigkeiten machen, an sie nur gegen Bar verkaufen und sogar Vorschüsse von 25—50 % verlangen, wobei die Lieferung der Waren oft Monate später erfolgt. In der Provinz werden sogar Privathändlern schon verkaufte Waren auf Befehl der örtlichen Behörden abgenommen und Genossenschaften übergeben.

Hierzu kommen die außerordentlich schweren Steuern, die, nach Kruhmins Ausdruck, dem Privatkapital gegenüber oft wie ein Handelsverbot wirken. Auch das Mitglied des Moskauer Börsenkomitees Sinelobow klagt über die Willkür der unerträglichen Steuern. Ein neues Unternehmen habe im Laufe des ersten Monats eine Halbjahrssteuer zu zahlen, die der Hälfte seines Grundkapitals gleichkomme. Darin habe die neue Handelspolitik scheinbar noch nichts geändert. Außerdem werde den Privatfirmen ein „Warenassortiment“, das keinen Absatz findet, aufgezwungen. Und schließlich leide der Privathandel noch immer unter völligem Kreditmangel. Kruhmin schlägt in dieselbe Kerbe, wenn er ausruft, man solle doch nicht glauben, daß die Gewährung von Krediten an Privatfirmen eine unverzeihliche Sünde gegen den Kommunismus sei. Der Bankkredit sollte wieder in größerem Maße dem Privathandel geöffnet werden.

Da sich die Stimmen für die Heranziehung des Privatkapitals mehren, ist anzunehmen, daß die Entwicklung in dieser Richtung vor sich gehen wird. Auffallend ist es, daß die Wirtschaftspolitik Sowjetrußlands seit einem Jahr immer schnelleren und heftigeren Schwankungen unterworfen ist, was für eine gewisse Unsicherheit und Planlosigkeit innerhalb der führenden Wirtschaftskreise des Sowjetbundes spricht.

Norwegens wirtschaftliche Lage im Februar.

Aus dem Februar-Bericht der Bank von Norwegen.

Der Notenumlauf der Bank von Norwegen ging Anfang Februar herunter und erreichte am 16. Februar einen niedrigeren Stand als seit zwei Jahren. Später ging der Notenumlauf wieder etwas in die Höhe. Die Darlehen waren ultimo Februar 1925 geringer als bei irgend einer Monatsbilanz seit März 1920.

Im Aufsichtsrat der Bank von Norwegen am 16. Februar hat der Präsident der Bank hervorgehoben, daß die Privatbanken in Norwegen ihre Tätigkeit auf eine Besserung der norwegischen Krone eingestellt haben, und daß die Bank von Norwegen eine Bankpolitik verfolgt, die eine Steigerung der Krone zum Ziel hat.

Der Devisenmarkt blieb während des Monats ruhig. Nach den Newyork-Notierungen betrug der Goldwert der Krone Ende Februar 1925 57,1% des Parikurses, gegen 56,3% Ende Dezember 1924. Im Laufe des Monats Februar ist das englische Pfund an der Oslo-Börse von 31,30 auf 31,25 Kr. heruntergegangen.

Der Effektenumsatz ist gering geblieben, ebenso der Umsatz von Obligationen.

Der Index der Engros-Preise weist eine kleine Steigerung auf, d. h. 281 im Monat Februar, gegen 275 im Dezember 1924, wenn die Preise im Jahre 1913 auf 100 gerechnet werden.

Der Index der Lebenskosten war im Dezember 1924: 266, im Januar 1925: 267 und im Februar: 270 (Juli 1914 = 100).

Der Außenhandel Norwegens im Januar zeigt einen bedeutenden Rückgang des Einfuhrüberschusses. Der Einfuhrüberschuß war im Jahre 1924 durchschnittlich pro Monat 40,3 Mill. Kr. gegen 13,1 Mill. Kr. im Januar 1925.

Der Gesamtwert des Exports liegt fortwährend hoch und war im Januar 1925 ca. 9% größer als der monatliche Durchschnittswert im Jahre 1924.

Für die Industrie sind die Verhältnisse im großen und ganzen zufriedenstellend. Die Holzindustrie arbeitet gut, die Konservenindustrie ist sehr beschäftigt, die Zufuhr von Rohmaterial ist gut.

Die Fischereien haben — trotz Unwetter — ausgezeichneten Erfolg gehabt.

Die Zolleinnahmen des Staates betrugen im Februar 6,6 Mill. Kr. gegen 11,0 Mill. Kr. im Februar 1924 und 7,1 Mill. Kr. im Februar 1923.

Dänischer Wirtschaftsbericht.

Valuta- und Geldmarkt. — Warenumsatz mit dem Auslande. — Arbeitslosigkeit. — Staatseinnahmen.

Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des Dänischen Staates erteilen folgende Auskünfte über wirtschaftliche und Erwerbsverhältnisse in Dänemark im Februar 1925:

Im Monat Februar ist keinerlei Veränderung im Werte der dänischen Krone eingetreten. Diese sehr ruhigen Verhältnisse auf dem Valutamarkt finden sich auch in der Bankbilanz und auf dem Geldmarkt wieder. Die Darlehen der Nationalbank haben sich im Laufe des Monats ungefähr unverändert gehalten, indem die gesamten Darlehen ausgangs Februar 445 Mill. Kronen gegen 444 Mill. Kronen ausgangs Januar betrugen; dagegen sind die Darlehen der drei privaten Hauptbanken bedeutend heruntergegangen, nämlich von 1422 Mill. Kr. ultimo Januar auf 1407 Mill. Kr. ultimo Februar. Die umlaufende Notenmenge ist im Laufe des Februar um 3 Mill. Kr. von 456 Mill. Kr. auf 453 Mill. Kr. verringert worden.

Die Engrospreiszahl der „Finanstidende“ ist im Laufe des Monats um 4 Punkte heruntergegangen von 234 auf 230.

Der Warenumsatz mit dem Auslande ist ständig von bedeutend größerem Umfange als vor einem Jahre, indem sowohl die Einfuhr von Getreide und Futterstoffen, als auch die Ausfuhr, besonders von Landwirtschaftsprodukten und gewissen Industriewaren größer ist als im Vorjahr. Das Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr ist

ungefähr dasselbe wie im Vorjahr; die Einfuhr betrug somit im Januar 204 Mill. Kr., die Ausfuhr 182 Mill. Kr., so daß der Einfuhrüberschuß 22 Mill. Kr. gegen 18 Mill. Kr. in 1924 ausmachte. Von dem Ausfuhrwert im Januar fielen 4 Mill. Kr. auf Vieh, 57 Mill. Kr. auf Speck und Fleisch, 44 Mill. Kr. auf Butter und 15 Mill. Kr. auf Eier, Fett usw.

Die Ausfuhr der Landwirtschaft, die im Januar verhältnismäßig groß war, war im Februar für die meisten Waren etwas geringer. Die Preise für Butter waren höher als im Januar, jedoch niedriger für die anderen Waren. Durchschnitt der offiziellen Wochennotierungen war: für Butter 362 Kr. (Januar 510 Kr.) pr. 100 kg, für Speck 238 Oere (246 Oere) pr. kg, für Eier 240 Oere (318 Oere) pr. kg und für Fleisch 92 Oere (94 Oere) pr. kg Lebendgewicht.

Für sämtliche Arbeiter zusammengenommen war die Arbeitslosigkeit auch im Februar bedeutend geringer als in dem entsprechenden Monat im Vorjahr. Der Arbeitslosenprozentsatz ausgangs Februar war 16,6% gegen 21,3% im Februar. Für die eigentlichen Industriefächer war der Arbeitslosenprozentsatz dagegen verhältnismäßig hoch, nämlich 12,2% in diesem Jahr gegen 10,9% im Februar 1924.

Die Staatseinnahmen aus der Verbrauchsbesteuerung betrugen im Februar 14,4 Mill. Kr., wovon Zolleinnahmen 4,6 Mill. Kr. Im Februar 1924 war die entsprechende Zahl 12,5 Mill. Kr. bzw. 5,2 Mill. Kr.

Die deutschen Arbeitskräfte in Finnland und die Einwanderung aus Deutschland.

Der Finnisch-Deutsche Handelskammerverein erachtet es für angezeigt in der öffentlichen Presse Finnlands und Deutschlands sich aufklärend über die Frage der Anstellung deutscher Arbeitskräfte in Finnland und der Auswanderung Deutscher nach Finnland zu äußern.

Zunächst kann die irrtümliche Auffassung deutscher Kreise zerstreut werden, als ob die in Finnland herrschenden Bestrebungen, die Zahl der ausländischen Angestellten zu beschränken, besondere Äußerungen einer antideutschen Stimmung seien. Diese Betrachtungen in Finnland richten sich gleichermaßen gegen alle Ausländer, wenn auch nicht gelegnet werden kann, daß die Deutschen eine der am meisten dadurch betroffenen Nationen sind. Die Wünsche der Angestellten in Finnland auf Einschränkung der ausländischen Arbeitskraft sind richtig zu würdigen. Die Not unter den finnischen Angestellten ist groß. Allein in Helsingfors sind viele hundert einheimischer Kontoristen arbeitslos. Die

Zusammenlegung mehrerer Banken, die Abwicklung einiger größerer Betriebe und der allgemeine Zwang zu größter Sparsamkeit haben dazu beigetragen, die Zahl der arbeitssuchenden Angestellten eher noch zu vermehren. Finnland versucht daher mit Berechtigung, so weit irgend möglich, mit eigener Arbeitskraft auszukommen. Die ausländische Arbeitskraft wird trotzdem diejenigen Stellen behaupten, an denen sie unentbehrlich ist. Das sind vor allem die Angestellten als sprachkundige Korrespondenten, und gewisse Stellen in den Reederei- und Speditionsbetrieben, die speziell geschultes Personal verlangen. Dieses Bedürfnis ausländischer Arbeitskraft kam auch in einem Referat auf dem Seefahrtskongreß in Abo zum Ausdruck. Die Größe der Konkurrenz der ausländischen und speziell der deutschen Arbeitskraft in Finnland dürfte dagegen bedeutend überschätzt worden sein. Es hat sich gezeigt, daß sich in Finnland nur 2658 Deutsche zu dauerndem Aufenthalt befinden, von denen mehr als die

Hälfte Frauen und Kinder sind. Bleiben also zusammen schätzungsweise rund 1200 Deutsche, welche den finnischen Arbeitsmarkt belasten. Diese verteilen sich auf die verschiedensten Berufe, Kontoristen, Facharbeiter, Ingenieure, selbständige Kaufleute, darunter auch solche, die nur für den finnischen Export arbeiten usw. Auf die einzelnen Berufe und Städte in Finnland verteilt, wird es sich zeigen, daß diese Konkurrenz zahlenmäßig nicht sehr hoch ist. Die in Finnland ansässigen Deutschen, welche sich als Gäste im Lande fühlen, haben es dankbar begrüßt, daß auch die Presse Finnlands nunmehr die früher verbreiteten übertriebenen Zahlen von den in Finnland angeblich vorhandenen 30 000 Deutschen dementierte.

Von den in Finnland ansässigen Deutschen sind viele auch auf direkte Veranlassung finnischer Firmen herübergekommen. Die Löhne, welche diese in manchen Fällen erhalten, sind zu niedrig und führen zu Klagen über „Lohn-dumping“. Die Schuld liegt natürlich dann auf beiden Seiten, zunächst bei der finnischen Firma, die den niederen Lohn bietet, und beim deutschen Angestellten, der diesen vielfach aus Unkenntnis annimmt. Deutschland selbst hat kein Interesse daran, daß seine Volksangehörigen zu Unterlöhnen im Auslande Stellung suchen.

Die gegenwärtige scharfe Handhabung der Einreisebestimmungen nach Finnland kommt den Wünschen der finnischen Nation auf Schutz vor allzugroßer Einwanderung in weitem Umfange entgegen. Für Daueraufenthalt wird im allgemeinen Ausländern nur dann die Genehmigung erteilt, wenn der Nachweis erbracht wird, daß ein Arbeitsplatz nicht durch Einheimische zu besetzen ist. Finnland verfährt dabei

nicht anders, wie einige andere Nationen. Es ist jedoch zu hoffen, daß bei fortschreitender Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse beider Länder, die Behörden Finnlands diese Bestimmungen später wieder abbauen können, vor allem im Interesse der Reciprocität, da Deutschland bekanntlich der Einreise und dem Aufenthalt von Finnländern im allgemeinen keinerlei Hindernisse in den Weg legt.

Die Handelskammer erhielt zahlreiche Gesuche aus Deutschland um Stellenvermittlung, fühlte sich jedoch in allen Fällen verpflichtet, diesen Auswanderungslustigen dringend abzuraten, da außer in Spezialfällen kein Bedarf nach weiterer ausländischer Arbeitskraft in Finnland gegeben erscheint. Deutsche Wohltätigkeitsstellen in Finnland müssen ständig mittellos herübergekommenen Deutschen, die sich in ihrer Hoffnung auf Arbeit getäuscht sehen, die Gelder zur Rückreise beschaffen. Es macht sich überhaupt deutlich eine Rückwanderung Deutscher aus Finnland bemerkbar. Viele von diesen konnten während der Inflationszeit der deutschen Mark mit ihrem verhältnismäßig niederen Lohn in Finnmark gut ihre in Deutschland gebliebenen Familien unterhalten. Jetzt ist die Lage umgekehrt. Die Inlandskaufkraft der Finnmark ist größer als die der in Goldreichsmark umgewandelten Finnmark in Deutschland. Außer deutschen Arbeitern und Angestellten verlassen auch selbständige Kaufleute und Agenten das Land. Die in den kleineren Verhältnissen Finnlands besonders drückend in Erscheinung tretende internationale Konkurrenz läßt einer allzugroßen Zahl von Agenten kein lohnendes Feld der Tätigkeit. Es scheint, daß das freie Spiel der Kräfte in der Wirtschaft von selbst das Angebot ausländischer Arbeitskraft in Finnland regeln wird.



Stettin als Industrie- und Handelsplatz für Kraftfahrzeuge.

Man hat das 20. Jahrhundert das Zeitalter des „Automobilismus“ genannt. Nicht mit Unrecht. Wie kaum ein anderer Produktionszweig weist nämlich die Herstellung von Kraftfahrzeugen eine Entwicklung auf, die alle, selbst die kühnsten Prophezeiungen bei weitem hinter sich läßt. Weit an der Spitze stehen in der „Automobilisierung“ bekanntlich die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Aber auch in der europäischen Industrie tritt, gestützt durch die Fortschritte der Technik und der Wissenschaft, die Herstellung von Kraftfahrzeugen mit ihren zahlreichen Nebengewerben immer mehr in den Vordergrund. Dies gilt auch für Deutschland, dessen weltbekanntesten Fabrikate in erfolgreichem Wettbewerb mit denjenigen der west- und mitteleuropäischen Länder stehen. Die nachfolgenden Ausführungen, die sich in erster Linie mit der Stettiner Automobilindustrie befassen, die

unter dem Namen Stoewer einen Weltruf erlangt hat, und anschließend die Motorradindustrie behandeln, dürften daher als ein Beitrag zur Geschichte des Automobils von allgemeinem Interesse sein.

Automobile.

Im Jahre 1896 war es, also eigentlich in der Geburtszeit der deutschen Automobilindustrie, als die heutigen Stoewer-Werke von den Herren Bernhard Stoewer sen. und seinen Söhnen Emil und Bernhard Stoewer in Stettin gegründet wurden. Die Firma nannte sich anfangs „Stettiner Eisenwerk, Bernhard Stoewer sen.“ und betrieb die Fabrikation von Werkzeugmaschinen und Fahrradbestandteilen. Im Jahre 1899 wurden die Herren Emil und Bernhard Stoewer alleinige Inhaber der Fabrik, die nun-



ALLIANZ-KONZERN

ALLIANZ-KONZERN

Gesamtgarantiemittel 85 Millionen Reichsmark

Automobil-Besitzern

bietet Versicherungsschutz geg. **Haftpflicht, Unfälle, Fahrzeug-Beschädigung od. Vernichtung bzw. Diebstahl**
eine Universal-Police

der „**Kraft**“-Versicherungs-A.-G. des **Automobilclubs von Deutschland (Allianz-Konzern)**
Nähere Auskünfte erteilt die Filialdirektion für Pommern und Mecklenburg und die Grenzmark. Stettin, Drei Eichen 1-3.

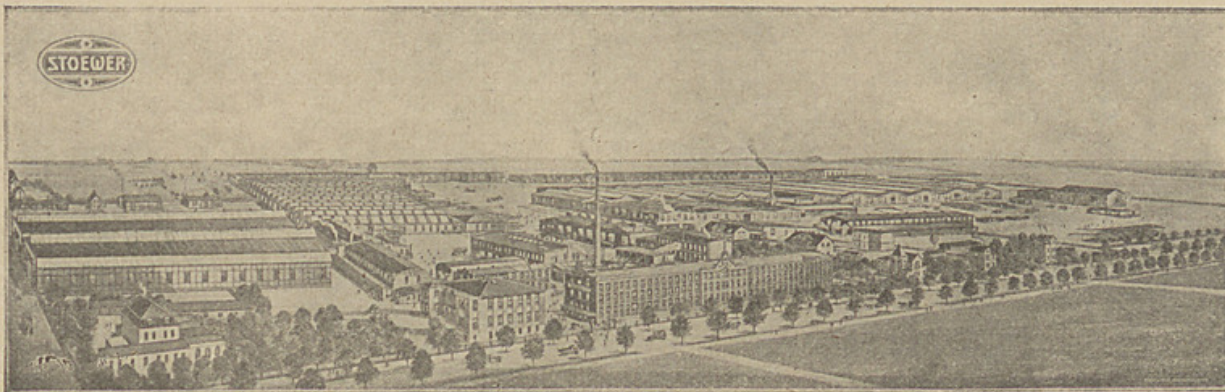
mehr den Namen „Gebr. Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge, Stettin“ erhielt. Bereits ein Jahr vorher hatten sich die Werkinhaber, veranlaßt durch erfolgreiche Versuche mit Motoren, bewogen gesehen, auch den Bau von Motorfahrzeugen aufzunehmen. Der Erfolg auf diesem Gebiete blieb den Gebr. Stoewer auch fernerhin treu, und unter den deutschen Firmen, die zuerst einen brauchbaren Vierzylinder-Motor auf den Markt brachten, stehen die Stoewer-Werke mit an vorderster Stelle.

An dem gewaltigen Aufschwunge, den die deutsche Automobilindustrie in den vergangenen drei Jahrzehnten genommen hat, haben die Stoewer-Werke ihren vollen Anteil gehabt, die aus ihren kleinen Anfängen heraus zu achtungsgebietender Größe heranwuchsen. Immer wieder wurden Neubauten notwendig, die Schaffung und Eingliederung neuer Betriebe, die Vergrößerung bestehender Abteilungen wurde erforderlich, so daß das Werk heute eine Gesamtgrundfläche von über 60000 qm einnimmt. Hand in Hand mit der räumlichen Erweiterung

Magazin alle die zahlreichen Ersatzteile, die entweder für die Reparaturen dieser Abteilung erforderlich oder für die auswärtige Kundschaft bestimmt sind.

Die Stoewer-Werke sind somit das einzige Stettiner Unternehmen, das Automobile in eigener Fabrikation vom Rohmaterial bis zum fertigen Gebrauchswagen herstellt. Mit dem Großhandel von Personen- und Lastkraftwagen und Kraffrädern befaßt sich in erster Linie die Fa. Gebrüder Grote A.-G., die die Generalvertretung nachfolgender Werke inne hat: 1. Deutsche Werke, A. G., Spandau, 2. Austro-Daimler-Wien mit den bekannten 17/60 und 10/40 6 Zylinder — 4 Radbremse —, 3. Steyr, Wien, mit 12/40 PS 6 Zylinder und 12/60 Sport — 4 Radbremse —, 4. Phänomenwerke, Zittau, mit der neuen 12/50 PS-Type, 5. Fiat-Werke, Turin, und 6. Mannesmann-Mulag, Aachen.

Das große, für Personen- und Lastkraftwagen sowie für Motorräder eingerichtete Reparaturwerk ist mit privaten



ging eine ständige Verbesserung und Verfeinerung der Fabrikationsmethoden. Die technische Vervollkommnung der Automobilindustrie zeigte sich recht deutlich auch in allen Abteilungen der Stoewer-Werke. Die modernsten Präzisions- und Bearbeitungsmaschinen, die vollkommensten Materialprüfungsmaschinen und alle anderen notwendigen technischen Hilfsmittel wurden angeschafft. Zugleich bildete sich im Laufe der Jahre ein Stamm vorzüglich geschulter Facharbeiter heran, der unter der Leitung erster Automobiltechniker dazu berufen war, einen technisch auf höchster Stufe stehenden Kraftwagen herzustellen und den Werken eine bedeutende Produktion zu gewährleisten. Die Belegschaft der Stoewer-Werke, welche zu den führenden Großfirmen der Stadt und zu den allerersten Firmen der deutschen Automobilbranche zählen, beträgt heute mehr als 2000 Arbeiter und Angestellte bei einer Jahresproduktion für 1925 von ca. 3000 Motorfahrzeugen. In der Hauptsache handelt es sich neben zahlreichen anderen weltbekanntesten Typen um Personenwagen der Type D9, 9/32 PS, D., 10/50 PS, und D. 12, 12/45 PS, mit Sechszylindermaschinen, ferner um einen kleinen Lieferungs-wagen mit einer Tragfähigkeit von 1½ bis maximal 2 t und einen 3 t Lastkraftwagen von 40 PS. Alle diese Typen erfreuen sich infolge ihrer hochleistenden, unverwundlichen Motoren, ihrer besonders großen Haltbarkeit und der gefälligen und zweckmäßigen Art der im eigenen Karosseriewerk hergestellten Aufbauten größter Beliebtheit. Das Gleiche gilt von den in diesem Zusammenhange hier nur erwähnten Stoewer-Motorpflügen, Zugmaschinen und Omnibussen.

Den Stoewer-Werken ist eine umfangreiche Reparaturabteilung angegliedert, ein in den Kriegsjahren sehr erweiterter und auf völlige Selbständigkeit umgestellter Betrieb. Hier lagern in einem reichhaltigen

und staatlichen Aufträgen dauernd gut beschäftigt. Dem Unternehmen ist ferner die Fabrikation von Karosserien angegliedert. In Schwerin i. Meckl. besitzt die Firma eine Zweigniederlassung, die über große Ausstellungsräume und Werkstätten verfügt und seit ihrem zweijährigen Bestehen einen außerordentlichen Umsatz an Automobilen in Mecklenburg aufweist.

Hier muß auch das Autowerk Emil Kirst, G. m. b. H., Stettin, genannt werden. Zweck des Unternehmens, dem die modernsten Einrichtungen und auch ein Stamm erstklassiger Spezialarbeiter zur Verfügung stehen, ist die Ausführung von Reparaturen an Kraftfahrzeugen aller Art. Fernerhin liegt in den Händen der Fa. die Generalvertretung des Deutschen Automobil-Konzerns (D.A.K.) Leipzig, dem als Gesellschafterfirmen folgende Automobilfabriken angegliedert sind: Presto, Dux, Magirus und Vomag. Sie bringt daher Kraftfahrzeuge in allen Stärken und Ausführungen auf den Markt, wie Personen-Automobile, Lieferungslastwagen von 600 kg bis 5 t Nutzlast mit normalen und speziellen Aufbauten, Lastzüge bis zu 10 t Nutzlast sowie Omnibusse und sonstige Spezialfahrzeuge.

Schließlich seien hier noch genannt die 1867 gegründeten Fahrzeugfabriken von H. Pflug. Im Betriebe sind vereinigt: Stellmacherei, Schmiede, Schlosserei, Klempnerei, Lackiererei und Sattlerei, so daß die Karosserie in ihren sämtlichen Teilen im eigenen Betriebe hergestellt wird und der Abnehmer weitgehendste Garantie für sachgemäße Ausführung hat.

Außerdem befassen sich in Stettin noch eine Reihe mittlerer und kleinerer Firmen mit Montage- und Reparaturarbeiten und mit dem Handel von Kraftfahrzeugersatzteilen.

Stettin ist ferner der Sitz von Generalvertretungen der großen anderen deut-

schen Automobilfirmen. Die Fa. Paul Polack-Stettin hat die Generalvertretung für Mercedes-Benz, die beiden bekannten großen Automobilwerke Deutschlands, die sich neuerdings zusammengeschlossen haben, um durch gemeinsamen Einkauf der Rohstoffe und des Fabrikationsmaterials und durch eine großzügige Verkaufsorganisation Personen- und Nutzfahrzeuge in höchster Qualität preiswert auf den Weltmarkt bringen zu können.

Die Dürkopp-Werke G. m. b. H., Bielefeld, eine der ältesten deutschen Automobilfabriken, sind in Stettin und Pommern durch die A. M. G. (Automobil- und Motorrad G. m. b. H.) vertreten. Von den Personewagentypen der Werke Dürkopp sind insbesondere der 8/30 PS Wagen und der neue 12/45 PS 6 Zylinder-Reisewagen als Qualitätserzeugnisse bekannt, die auch den verwöhntesten Ansprüchen Rechnung tragen. Besonders leistungsfähig sind die Dürkopp-Werke ferner in der Herstellung schneller Nutzkraftwagen, die dem Bedürfnis nach schnellen und wirtschaftlichen Warentransportmitteln in jeder Weise entsprechen. In Frage kommen hier Lieferwagen für 8—15 Ztr. und Schnell-Lastwagen für 30 bis 40 Ztr. Tragkraft, des weiteren ein durch deutsches Reichspatent geschützter Spezialanhänger, der in Verbindung mit dem 2 t Zugwagen die Beförderung von 80 Ztr. auf drei Achsen bei einer Ladelänge von 6½ m und dabei größter Wendigkeit im 45 km-Tempo ermöglicht.

Die Fa. Hauberg, Podszuck & Co. hat die Vertretung der Faun-Werke A.-G. Nürnberg, die seit langer Zeit Automobile in verschiedenster Ausführung baut und durch ihre 2, 3½ und 5 t Lastkraftwagen bekannt ist. Außerdem werden Wagen mit benzin-elektrischem Antrieb gebaut, die den Vorteil haben, daß weder Kardantriebe noch Ketten zum Antrieb vorhanden sind, da der Benzinmotor durch eine Dynamo-Maschine selbst seinen Strom erzeugt und diesen zu den Gleichstrom-Motoren in die Hinterräder weiterleitet. Ferner erfreut sich der Personewagen 6/24 PS einer allgemeinen Beliebtheit, so daß die Wagen in der kurzen Zeit ihrer Einführung fast überall bekannt sind.

Hervorgehoben sei schließlich noch die Automobil-Centrale, Max Porcher, Stettin, die die Generalvertretung des bekannten Opel-Werkes in Rüsselsheim bei Frankfurt a. M. innehat, das gegenwärtig die höchste Produktion an Autos in ganz Deutschland aufweist und in erster Linie die Serienfabrikation eines neuen Typs in großem Ausmaße betreibt. Es handelt sich um kleine Zweisitzer von 4 PS, ein Volksauto, ein Kraftwagen für die große Menge, für Kleinkaufleute, Reisende und Aerzte. Der amerikanische Seriengedanke beginnt sich mithin auch in Deutschland in größerem Umfange auszuwirken. Opel führt damit einen im Preise durchaus erschwinglichen und trotz der Serie gediegenen Gebrauchswagen am deutschen Markt gegen die internationale Konkurrenz erfolgreich ins Treffen.

Die weiteren Aussichten in der Automobilindustrie für 1925 seien nachstehend kurz zusammengefaßt:

Nachdem das verflossene Jahr stabile Währungsverhältnisse brachte und damit auch der alte seriöse Geschäftsmann mehr und mehr zur Geltung kam, erkannte dieser schnell die Unentbehrlichkeit des Automobils für die heute erforderliche raschere Bearbeitung der Kunden. Durch diese Erkenntnis ist seit etwa Mitte des letzten Jahres gerade der mittlere Geschäftsmann zum Hauptabnehmer geworden, und die Tatsache, daß einzig und allein das Automobil das Mittel ist, um unabhängig von der Bahn weitere Bezirke in kürzester Zeit bereisen und bear-

beiten zu können, wird selbst kleinere Geschäftsleute zur Anschaffung eines Wagens zwingen. Selbstverständlich müssen mit diesen Bedürfnissen auch die Anschaffungspreise einigermaßen gleichen Schritt halten. Die deutsche Industrie und mit in erster Linie die Stoewer-Werke, sind seit längerer Zeit mit allen Mitteln und unter großem Kostenaufwand dabei, die Fabrikation auf möglichst große Verbilligung einzustellen, und zwar einesteiis durch Beschaffung der allermodernsten Werkzeugmaschinen und Einführung rationellster Bearbeitungsmethoden und andererseits durch bedeutende Erhöhung der Produktion.

Trotz dieser einschneidenden fabrikationstechnischen Umstellungen wird aber alles vermieden, das auf die alt-erkannte, erstklassige Qualität der Stoewerwagen nachteiligen Einfluß haben könnte. Der Stoewerwagen wird deshalb niemals mit den billigen, nach amerikanischem System hergestellten oder gar mit amerikanischen Fahrzeugen mittlerer Güte verglichen werden können.

Die Nachfrage ist, trotzdem wir noch im Winter stehen, heute schon so groß, weil alle Vertreter gleichzeitig feste Orders erteilen, daß mehrwöchige Lieferfristen verlangt werden müssen, obgleich die wöchentliche Lieferungszahl bereits doppelt so hoch wie zum gleichen Zeitraum des Vorjahres geworden ist. Daß mit Eintritt des besseren Wetters eine noch weit höhere Kauflust einsetzen wird, bzw. daß das ganze Jahr hindurch sich immer mehr erhöhende Anforderungen erfolgen, dafür sind alle Anzeichen vorhanden. Die Stoewer-Werke stehen, ebenso wie die anderen führenden deutschen Unternehmungen dieser Branche, auf dem Standpunkt, daß überhaupt die nächsten Jahre der Automobilindustrie einen ganz ungeahnten Aufschwung bringen werden, hauptsächlich aus der bereits eingangs erwähnten Tatsache heraus, daß früher oder später kein Geschäftsmann auf den Besitz eines Automobils verzichten können, wenn er nicht soll zusehen müssen, wie ihm seine Konkurrenz mit Hilfe des Automobils den Rang abläuft.

Motorräder.

Soweit die Automobilindustrie. In der Motorradindustrie, die nachfolgend behandelt wird, ist Stettin durch die beiden bekannten Namen Alba und Teco vertreten.

Das im Jahre 1899 gegründete Alba-Werk, Fabrik für Motoren und Motorfahrzeuge, beschränkte sich ursprünglich auf die Fabrikation von Automobil- und Flugzeugteilen, ging aber schon nach kurzer Zeit zu der serienmäßigen Herstellung von Motoren und Motorrädern über, nachdem eingehende Versuche mit Krafradmotoren hervorragende Ergebnisse gezeitigt hatten. In aller Kürze hat sich das Alba-Motorrad nicht nur in Deutschland, sondern auch im Auslande eine führende Stellung erobert. Dieser Fabrikationszweig bildet heute die ausschließliche Beschäftigung des Werkes, welches mit seinen neuzeitlich eingerichteten Fabrikräumen eine Fläche von ca. 15000 qm einnimmt und etwa 600 Arbeiter beschäftigt.

Zur diesjährigen Saison ist nun das Alba-Werk mit höchst interessanten Neukonstruktionen herausgekommen. Die Tourenmaschinen in den Stärken von 3 und 4 PS sind speziell als Gebrauchsfahrzeug zu beruflichen und Erholungszwecken für jedermann gedacht, welche dem Alba-Fabrikat infolge seines ansprechenden Aeußeren, der Betriebssicherheit und absoluten Zuverlässigkeit neue Liebhaber zuführen werden. Gleichzeitig bringt das Alba-Werk für den ausgesprochenen Sportfahrer die gleichen Maschinen als Sportmodell ausgebildet, her-

Die Anzeigen der Automobil- und Motorradfirmen in dieser Nummer bitte beachten!!!!

aus, welche auch den verwöhntesten Ansprüchen in dieser Beziehung gerecht werden. Eine besondere Neuheit bildet das Gepäckdreirad, welches als ein Meisterwerk deutscher Motorradtechnik angesehen werden kann. Es verbindet in sich die Vorzüge größter Stabilität, Belastungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und einfachster Bedienung.

Die Teco-Werke G. m. b. H., Stettin, Fabrik für Motorfahrzeuge, die seit etwa vier Jahren bestehen, haben es sich zur Aufgabe gemacht, für Beruf, Reise und Sport ein Leichtkraftrad zu bauen, welches den neuesten Erfahrungen der Technik, aber auch des Geschmacks entspricht, was durch das Modell 1925 in Stärke von 2¼ PS geschieht. In neuerer Zeit ist es der Firma gelungen, über das gesamte Deutsche Reich ein Vertriebsnetz zu schaffen, so daß der Jahresumsatz stark ansteigende Ziffern aufweist. Da die bisherigen Räume für Massen-Serien-Fabrikation nicht mehr ausreichen, hat sich die Leitung nach einem neuen Grundstück umgesehen, welches bereits gekauft ist, und zwar in der Altdammer

Straße. Man plant, obwohl besonderes Gewicht auf den Bau eines Leichtkraftrades gelegt wird, die Fabrikation einer stärkeren Maschine von 4 PS.

Unter den zahlreichen Firmen, die sich mit der Montage, der Motorradreparatur, dem Handel mit Ersatzteilen und sonstigen Hilfgewerben der Motorradfabrikation befassen, sei die Fa. Bernhard Schult hervorgehoben, die sich mit Erfolg auf den Motorenbau gelegt hat und durch denen BES Motor (Einbau-Motor Modell 1925; Abmessungen 350 ccm, Viertakt, von oben gesteuert, 1,35 Steuer PS 12 Brems PS) die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt hat.

Aus den obenstehenden Ausführungen erhellt, daß Stettin in der deutschen Automobil- und Motorradindustrie eine führende Rolle inne hat. An der weiteren Entwicklung des Automobilismus in Deutschland, die nach dem Kriege reißende Fortschritte gemacht hat, ist Stettin daher ein seiner Bedeutung als Industrieplatz und Verkehrszentrum entsprechender Anteil gesichert.

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern-Grenzmark.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu Stettin sind die nachfolgend aufgeführten vertraulichen amtlichen Nachrichten zugegangen; diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse I, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden:

I. Allgemeine Wirtschaftsnachrichten:

1. Deutsch-Oesterreich:
Einführung der Schilling-Rechnung.
2. Die Industrie in West- und Süd-Anatolien.
3. Kanada:
Wertfestsetzungen der Zollbehörde beim Import deutscher Waren.

II. Einzelnachrichten:

1. Polen:
Verzeichnis der Maschinen, welche in Polen nicht hergestellt werden.
2. Bericht über die internationale Automobilausstellung in Amsterdam.

3. Rumänien:
Maschinenlieferungen zur Vergrößerung des Wasserwerks Galatz.
4. Schweiz:
Vertretungsangebot für deutsche Firmen der Möbelbranche.
5. China:
Absatzmöglichkeiten für Zement.
6. Amerika:
Absatz von Peroxylinlacken.
7. Anatolien:
Absatzmöglichkeiten für deutsche landwirtschaftliche Maschinen.
8. Danzig:
Speiditionshäuser und der Holzexport über Danzig.
9. Estland:
Verzeichnis von Vertretern für Steinkohlenteerprodukte in Reval.
10. Holland:
Absatzmöglichkeiten für deutsche Hausschuhe.
11. Internationale Messe in Posen.
12. Deutsch-Oesterreich:
Verwertung der Holzbestände in Steiermark und Kärnten.

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.

Fortgesetztes allmähliches Sinken der schwedischen Rohstoffpreisindexzahl. Die von der bekannten Stockholmer Börsenzeitung „Svensk Finanstidning“ wöchentlich festgestellte Indexziffer der schwedischen Rohstoffpreise lautete am 12. März 161,2 gegen 162,9 am 12. Februar d. Js., und wenn auch noch von keinem eigentlichen Preissturz die Rede sein kann, so ist doch eine sinkende Tendenz nicht mehr zu verkennen. Ausschlaggebend für die Entwicklung war der ununterbrochene Rückgang der Metallnotierungen, besonders Zinn, und auch der Getreidepreise. Auch der Wollpreis ist weiter gesunken. Ein erneutes Anziehen der Wollpreise vermochte dies nicht auszugleichen, dagegen spielt die fortgesetzte Steigerung der Kartoffelnotierung eine große Rolle, denn ohne sie wäre der allgemeine Preisfall noch weit deutlicher zum Ausdruck gekommen. Die Entwicklung der Rohstoffpreise in Schweden seit dem 1. Januar erhellt aus nachstehender „Svensk Finanstidning“ entnommenen Uebersicht: (Indexzahl 1913 = 100)

1925:	Industrie Rohstoffe	Landwirtschaft. Produkte	Bedürfn.	General- index
8. Januar	163,1	166,5	170,1	163,7
5. Februar	159,6	165,9	172,9	162,8
12. Februar	159,6	166,9	172,8	162,9
19. Februar	159,2	166,2	172,5	162,4
26. Februar	160,0	164,4	171,1	161,9
5. März	158,9	165,0	170,5	161,6
12. März	158,4	165,1	169,1	161,2
	U. S. A. (Fisher)	England (Fin. Times)	Deutschland (Berl. Tgbl.)	
8. Januar	159,4	166	140,6	
5. Februar	163,7	163	141,5	
12. Februar	161,3	163	142,2	
19. Februar	162,3	162	142,1	
26. Februar	163,1	162	143,2	
5. März	164,1	162	143,5	
12. März	—	—	—	

Zur Lage auf dem nordischen Holzmarkt. Wie wir dem in „Handelstidningen“ veröffentlichten Bericht von der Londoner Holzbörse entnehmen, war die Stimmung in der letzten Woche im allgemeinen gut und Lokoware wurde zu ungefähr denselben Preisen wie in der Vorwoche in zufriedienstellenden Mengen abgesetzt. In einigen Abmessungen ist das Angebot knapp geworden und zwar besonders in Scantlings und Bretter. Nach slating battens und staves besteht gute Nachfrage. Sornäs, 2×6, unsorted yellow, notierte auf dem Lokomarkte 19 s. st. Archangelsk 3×8 unsorted white, 19 Lstrs. 15. Kemi, 2×8, unsorted yellow, 19 Lstrs.

Die Preise für cif-Ware war auffallend unterschiedlich. 2×4 notierte etwa 17 Lstrs., 7" 16 Lstrs. 15 sh bis 17 Lstrs. 5 sh.

Die russischen Preise sind jetzt endlich bekannt gemacht worden. Sie sind berechnet auf der Basis von 19 Lstrs. 10 bis 20 Lstrs. für 3×9 third quality und 18 bis 18 Lstrs. 10 sh für 7" third quality.

Schwedische 7" beste uppergulf-Qualität wurde auf der Basis von 15 Lstrs. cif verkauft.

Heftige Lohnkämpfe, die seit Wochen dauerten, haben, nachdem alle Einigungsverhandlungen und auch das Eingreifen des Ministerpräsidenten und Innenministers vergeblich waren, zur Aussperrung von etwa 130 000 Arbeitern der Holz-, Zellulose-, Papier-, Textil- und Eisenindustrie geführt. Es ist dieses für Schwedens Wirtschaftsleben, das sich eben erst zu konsolidieren begann, ein harter Schlag.

Man fürchtet, daß auch in Norwegen und Dänemark infolge der Vorgänge in Schweden sich das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zuspitzen könnte, umso mehr, als auch in diesen Ländern bereits Auseinandersetzungen über Lohnfragen stattfinden.

Norwegen.

Anleihebedari von 360 Mill. Dollar. Dem Storting ging ein Antrag zu, die Regierung zur Aufnahme einer Anleihe von 360 Mill. Dollar zu bevollmächtigen. Die ganze Summe soll zur Konvertierung dreier Anleihen verwandt werden, die im Laufe des Jahres fällig werden.

Einfuhrverbote. Außer dem Verbot der Einfuhr von Vieh (Großvieh, Schafe, Ziegen) sowie von Gras, Heu, Stroh und alten Säcken, wird auch die Einfuhr von rohem oder leicht gesalzene Fleisch von Wiederkäuern, Pferden und Schweinen, sowie die Einfuhr von Schlachtabfällen, Blut und Milch verboten.

Haare und Borsten (unbearbeitet und ungereinigt) dürfen nicht eingeführt werden. Desinfektion wird verlangt. Häute

und Felle werden nur ausnahmsweise zur Einfuhr zugelassen, wenn sie vollständig trocken und gesalzen sind und der Tierarzt sie besichtigt und genehmigt. Neue Säcke, auch als Verpackung, dürfen nur eingeführt werden, wenn das zuständige norwegische Konsulat eine Beglaubigung darüber ausstellt, die zusammen mit dem Konnossement der Reederei zu übergeben ist.

Am Holzmarkt herrscht große Stille; die Preise sind unverändert.

Holzmasse und Zellulose zeigen infolge der großen Aussperrungen in Schweden feste Tendenz.

Papier. Feste Preise bei guter Nachfrage.

Verdoppelung der norwegischen Weineinfuhr. Wie der Osloer Korrespondent von „Sydsv. Dagbl.“ berichtet, wird die norwegische Weineinfuhr durch das Alkoholverbot gewaltsam gesteigert. Im vergangenen Januar sind allein 896 000 Liter eingeführt worden gegen 467 000 Liter im gleichen Monat des Vorjahres.

Dänemark.

Außenhandel. In der „Dänischen Handelsrundschau“ finden wir folgende Angaben über den Außenhandel in den letzten fünf Jahren. Die Zahlen für 1924 sind auf Grund der vorläufigen Berechnungen des Statistischen Amtes in Kopenhagen angegeben:

	Einfuhr Mill. Kr.	Ausfuhr inl. Waren Mill. Kr.	Ausfuhr ausl. Waren Mill. Kr.	Einfuhr- überschuß Mill. Kr.
1920 . .	3244	1591	371	1282
1921 . .	1697	1410	154	130
1922 . .	1553	1176	107	270
1923 . .	2031	1539	146	346
1924 . .	2361	1974	187	209

In den beiden letzten Jahren zeigt die Einfuhr eine starke Steigerung, der 1923 die Ausfuhr noch nicht in gleichem Maße zu folgen vermochte; 1924 aber brachte eine stärkere Zunahme der Ausfuhr, sodaß der Einfuhrüberschuß von 346 Mill. Kr. auf 209 Millionen herabgedrückt werden konnte.

Die Steigerung in Aus- und Einfuhr beruht zum Teil auf der Bewegung größerer Mengen, zum Teil aber auch auf der Preissteigerung, sowohl der Rohstoffe wie der Fertigfabrikate.

Die Zahlungsbilanz wird für 1924 vermutlich günstiger als 1923 sein. Amtliche Zahlen können erst in einiger Zeit gegeben werden. Auf Grund der vorliegenden Zahlen und Schätzungen kann angenommen werden, daß bei einer passiven Handelsbilanz von 209 Mill. Kronen, einem Schuldendienst von 75 Mill. Kronen insgesamt 284 Mill. zu decken sind. Hierzu dienen die Nettoeinnahmen der Schifffahrt von rund 185 Mill., der Verdienst durch Transithandel etwa 35 Mill., der Verkauf von Obligationen ins Ausland 35—40 Mill. Kronen, insgesamt etwa 260 Mill. Kr. Hierbei sind verschiedene Aktiva im Auslande und die privaten Guthaben noch nicht berücksichtigt worden. — Jedenfalls kann angenommen werden, daß eine wesentliche Vermehrung der Schuld an das Ausland 1924 nicht stattgefunden hat.

Drohender Generalstreik in Dänemark. Die Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitern in Dänemark haben, wie „Börsen“ meldet, im letzten Augenblick überraschenderweise eine unglückliche Wendung genommen und die Vorschläge der Arbeitgeber sind auf Betreiben des bekannten Arbeiterführers Lyngsie abgelehnt worden. Die Arbeitgeberverbände hatten gemeinsam ein Abkommen auf folgender Grundlage vorgeschlagen: 1. Unveränderte Löhne in der Eisenindustrie, 2. Erhöhung der Löhne in den übrigen Industrien um 3 Prozent nach den bisher in Anwendung gebrachten Bestimmungen, 3. in einzelnen Fächern mit besonders niedrigen Löhnen (z. B. Ziegelwerke) kann außerdem eine Erhöhung der Stundenlöhne um 2 Oere erfolgen, auch können einzelne unter dem früheren Niveau liegenden Lohnsätze noch besonders reguliert werden. — Im übrigen werden die Verhandlungen auf freier Grundlage geführt. Eine weitere Bestimmung geht dahin, daß auf Grund der amtlichen Halbjahresindexziffern der Haushaltskosten eine Regulierung der Löhne in der Weise vorgenommen wird, daß diese bei Veränderung der Indexziffer um wenigstens sechs Einheiten im gleichen Prozentsatz wie die Indexziffer erhöht oder herabgesetzt werden. Diese Regulierung soll mit der ersten Lohnwoche nach dem 15. August bzw. 15. Februar vorgenommen werden. Schließlich wurde noch beantragt, daß der neue Tarif zwei Jahre gelten sollte und daß Arbeitseinstellungen 14 Tage vorher angekündigt werden müßten.

Infolge der oben erwähnten Ablehnung werden zunächst etwa 30 000 Arbeiter der Eisenindustrie sowie anschließend 15 000 Arbeiter in den Zementfabriken, Oel-, Margarine- und Zuckerfabriken die Arbeit einstellen.

Lettland.

Verfügung über Staatskassenscheine. Staatskassenscheine in den Werten von 1, 5, 10 und 25 Rubel wurden mit dem 1. April aus dem Verkehr gezogen und gelten nicht mehr als gesetzliches Zahlungsmittel. Die Besitzer der erwähnten Scheine können dieselben in der Lettland-Bank gegen Metallgeld umtauschen. Ferner beabsichtigt das lettländische Finanzministerium bis zum 1. Januar 1926 sämtliche Staatskassenscheine aus dem Verkehr zu ziehen und sofort auf Lats (1 Lat = 1-Goldfrank) überzugehen. Die 100-Rubelscheine werden bis zum 1. Juli durch Silber-Lats ersetzt werden und an Stelle der 500-Rubelscheine werden neue Staatskassenscheine in 5 und 10 Lats in den Verkehr gebracht werden.

Lettlands Zolleinnahmen im Januar betragen im ganzen 4 372 719 Lat gegen 4 250 000 Lat im Dezember. In den ersten zehn Monaten des Haushaltsjahres haben die Zollgebühren 47 162 583 Lat ergeben. Es sind gegen 5 Millionen Lat mehr eingegangen als im Budget vorgesehen wurde.

Der Butterexport. Die Nachfrage nach Butter ist lebhaft, die Preise fest. Der Staatsbutterkontrolle sind im Februar 5388 Fäbchen oder 292 277 kg Butter zur Kontrolle angemeldet worden. Ins Ausland sind versandt 5155 Fäbchen oder 279 377 kg, wovon nach Deutschland 85 Prozent gingen.

Flachseinnahmen in Lettland, Litauen und Estland. Wie die Budgetkommission des lettländischen Landtages bei der Vergleichung der aus dem Verkauf von Flachs erzielten Gewinne in Litauen, Estland und Lettland festgestellt hat, ist der Gewinn Lettlands der größte, — im laufenden Budgetjahr überstieg er 600 Lat p. Tonne; im nächsten Budgetjahr ist der Durchschnittsgewinn mit 270 Lat pro Tonne vorausgesehen, während Estland vom Flachsexport nur 74 Lat und Litauen 111 Lat verdienen. Auch nach der von der Budgetkommission vorgenommenen Herabsetzung des voraussichtlichen Durchschnittsgewinnes auf 130 Lat pro Tonne ist der Gewinn immer noch um 76 Prozent größer als in Estland und um 17 Prozent größer als in Litauen. (Rig. R.)

Die Skodawerke. Zwischen der Stadt Libau und den Skodawerken ist ein Vorvertrag über den Bau eines Elektrizitätswerkes im Ploze-Moor unterzeichnet worden. Danach gehören die Skodawerke der Stadt Libau ein Darlehen von 1½ Mill. Lat, wozu die Stadt noch eine Mill. Lat aufbringt. Alle maschinellen Einrichtungen müssen von den Skodawerken bezogen werden und das Kraftwerk bis zum Frühjahr 1927 betriebsfertig sein. Vom Tage der Eröffnung des Werkes an wird die Schuld an die Skodawerke mit 8 v. H. verzinst und innerhalb 7½ Jahren in Raten getilgt.

Die Manufakturwarenfirma R. Frobeen in Riga geriet in Zahlungsschwierigkeiten. Eine Gläubigerversammlung stellte eine Unterbilanz von 4 Mill. Rbl. fest. Einstimmig wurde der Wunsch ausgesprochen, daß der Konkurs vermieden und das Unternehmen fortgeführt werden sollte, da der Geschäftsführung kein Vorwurf trifft.

Firma Blankenstein und Hirschowitz. Zum Konkurse der Firma Blankenstein und Hirschowitz meldet die „Rig. R.“: Beide Besitzer hatten enorme Warenmengen auf Kredit erhalten, hatten die Waren verkauft und waren dann ins Ausland geflohen. Die Passiva betragen 12 500 000 Rubel. Hirschowitz ist in Meran verhaftet worden und wird von Italien an Lettland ausgeliefert werden.

Die englische Firma „Wickers“ gewährt der lettländischen Aktiengesellschaft für Flachsbearbeitung „Lini“ (Flachs) eine Anleihe von 10 000 Pfd. Sterl. und übernimmt sämtliche Verpflichtungen (70—80 000 Pfd. Sterl.) der Gesellschaft.

Erwerb von Handelsschiffen. Mehrere Rigauer Firmen führen zurzeit im Auslande Verhandlungen zwecks Kauf neuer Schiffe. Die Lettland-England-Linie beabsichtigt Schiffe in der Größe von 1500—2500 To. und die Regierung einen Dampfer von 3000 To. zu kaufen.

Litauen.

Außenhandel. Im Januar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 16,8 Mill., im Februar 18 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr im Januar 22,8 Mill. und im Februar 22 Mill. Lit, der Ausfuhrüberschuß in den zwei ersten Monaten 10 Mill. Lit.

Vieheinfuhr aus Schweden. Das „Mem. Dampf.“ schreibt: Nach einer Statistik des litauischen Finanzministeriums kauften die litauischen landwirtschaftlichen Kooperativverbände im Jahre 1924 in Schweden für 836 500 Lit Rassevieh, und zwar für 670 000 Lit Pferde und für 5000 Lit Schweine. Außerdem wurden noch einige Kühe und Schafe aus Schweden eingeführt. Dieses Geld hätte, wenn die Käufe im Memelgebiet gemacht worden wären, recht befruchtend auf die memelländische Landwirtschaft wirken können.

Freie Stadt Danzig.

Der Außenhandel 1924. Der Gesamtaußenhandel Danzigs (über die See- und Landgrenze) betrug nach der amtlichen Statistik 1914: in der Einfuhr 844 472,9 t im Werte von 552 099 247 Gulden, in der Ausfuhr 1 731 539,8 t im Werte von 583 885 820 Gulden, der Ausfuhrüberschuß demnach 31,78 Mill. Gulden. Die entsprechenden Zahlen für das Jahr 1923 waren: Einfuhr 715 133,9 t im Werte von 299 614 544 Gulden, Ausfuhr 1 162 120,2 t im Werte von 383 851 281 Gulden, der Ausfuhrüberschuß 84,23 Mill. Gulden.

Der seewärtige Güterverkehr bot in den Jahren 1923 und 1924 folgendes Bild:

	Einfuhr	Ausfuhr
1923:	654 929,2 t	1 062 863,6 t
1924:	738 071,9 t	1 636 485,4 t

Unter den Einfuhrgütern stehen 1924 Lebens- und Genußmittel weitaus an erster Stelle. Auf Salzheringe allein entfielen 83 931 t, in weit geringeren Mengen wurden eingeführt Tabak, Zucker, Kolonialwaren. Es folgen Kohlen, Koks, Torf, Erzeugnisse der chemischen Industrie Erze, Metalle, Metallwaren, Spinnstoffe usw. Gegen 1923 war eine Steigerung der Einfuhr bei Heringen, Kohlen zu verzeichnen, eine Verminderung bei Düngemitteln, animalischen Fetten, Oelen, Holz und Baumwolle.

Unter den Ausfuhrsgütern steht Holz mit über 1 Mill. t an erster Stelle, es folgen Lebensmittel, Brennstoffe, animalische Erzeugnisse, Baustoffe, chemische Stoffe, Papier usw. Im Vergleich zur Ausfuhr 1923 war eine Steigerung bei Lebens- und Genußmitteln, Holz, Papier, Baustoffen, Brennstoffen, chemischen Stoffen, Papier zu verzeichnen, während die Ausfuhr von Spinnstoffen und Waren daraus stark zurückgegangen ist.

Eine neue Kredit-Genossenschaft Danziger Bankverein e. G. m. b. H. ist gegründet worden. Es wurden 200 Mitglieder aufgenommen. Die Geschäftsanteile und Haftsumme betragen insgesamt 500 000 Gulden.

Polen.

Außenhandel. In der Nr. 11 des „Ostsee-Handels“ wurde bereits darauf hingewiesen, daß die Handelsbilanz Polens 1924 mit über 216 Mill. Zloty passiv, 1923 aber mit rund 79 Mill. Zloty aktiv war. Wie wir Danziger Blättern entnehmen, beruht dieses für Polen unerfreuliche Ergebnis auf dem Ansteigen der Einfuhr und dem Rückgang der Ausfuhr. Auffallend ist die Steigerung der Einfuhr von Baumwollgeweben von 3000 auf 5000 t und die von Wollgeweben von 436 auf 935 t, eine Erscheinung, die nur durch die teure Produktion der polnischen Textilindustrie zu erklären ist. Gesunken ist die Einfuhr von Schrott und Roheisen um über 50 Prozent der Einfuhr 1923. Gestiegen ist die Einfuhr von Mehl. In der Ausfuhr bemerken wir einen starken Rückgang bei Baumwolle- und Wollgeweben, einen geringeren bei der Kohlenausfuhr, die Holzausfuhr ging von 2,3 auf 1,8 Mill. t zurück. Das Fehlen von Handelsverträgen mit den nächsten Nachbarstaaten und die unstete Zollpolitik tragen das ihrige dazu bei, um die Entwicklung des Handels zu verhindern.

Der Handel mit dem Auslande. Die „Kattowitzer Zeitung“ bringt über den auswärtigen Handel nach amtlichen statistischen Angaben über das dritte Viertel 1924. Der Wert des Handels betrug mit den wichtigsten Ländern insgesamt 1 003 861 000 Zloty in der Einfuhr und 896 291 000 Zloty in der Ausfuhr. Die erste Stelle nimmt sowohl im Export wie auch im Import Deutschland ein, nämlich Einfuhr 340 965 000, Ausfuhr 373 738 000 Zloty. Dahinter rangieren Oesterreich (119 784 000 bzw. 94 004 000), Vereinigte Staaten von Nordamerika (117 742 000 bzw. 4 736 000), England (73 865 000 bzw. 83 908 000), Italien (56 966 000 bzw. 4 006 000), Tschechoslowakei (55 846 000 bzw. 62 682 000), Frankreich (52 338 000 bzw. 47 416 000), Belgien (24 160 000 bzw. 14 502 000), Schweiz (16 458 000 bzw. 4 021 000), Holland (16 257 000 bzw. 33 708 000), Rumänien (12 007 000 bzw. 61 104 000) usw.

Die Einfuhr von Salzheringen wird etwas erleichtert. Es wurde verordnet, daß das Gewicht der Verpackung in Zukunft bei der Zollberechnung abzuziehen ist. Der Zoll wird mit 15 Zloty je 100 kg berechnet.

Gründung einer Reederei. In Posen sind die ersten Schritte zur Gründung einer polnischen Handelsflotte getan worden. Die Satzungen für eine „A. G. Polnische Handelsflotte“ sind ausgearbeitet worden. Das Kapital der Gesellschaft soll 3 Mill. Zloty betragen, davon soll die Regierung die Hälfte hergeben. Die Gründung der Gesellschaft soll demnächst erfolgen. Es sollen zunächst 4 Dampfer von je 1000 To. Tragfähigkeit erworben werden. Von Danzig aus sollen regelmäßige Verbindungen mit Hamburg, London, Amsterdam und den baltischen Häfen unterhalten werden.

Der Verband der elektrischen Industrie hat beantragt, daß der unverhältnismäßig hohe Zoll auf elektrische Artikel herabgesetzt werde, da sonst die Entwicklung der elektrischen Industrie in Polen gehemmt werde. Die Einfuhr elektrischer Artikel und Maschinen ist 1924 auf ein Drittel der Einfuhr von 1923 gesunken.

Finland

Außenhandel. Im Februar d. Js. betrug, nach den vorläufigen Zahlen der Zollbehörde, der Wert der Einfuhr 285,0 Mill. Fmk. (cif), der Wert der Ausfuhr 221,4 Mill. Fmk., der Einfuhrüberschuß 63,6 Mill. Fmk.

Vergleicht man die Zahlen für die ersten beiden Monate 1924 und 1925, so kommt man zu folgendem Ergebnis: Einfuhrwert 1925: 606,3 Mill. Fmk. (1924: 676,3 Mill.); Ausfuhrwert 1925: 461,8 Mill. Fmk. (1924: 357,0 Mill.). Somit ergibt sich in den ersten zwei Monaten 1925 ein Einfuhrüberschuß von 144,5 Mill. Fmk. gegen 319,3 Mill. Fmk. in der gleichen Zeit 1924. Die Einfuhr wurde um 70 Mill. verringert und die Ausfuhr um 104,8 Mill. Fmk. gesteigert, so daß ein um 174,9 Mill. Fmk. günstigeres Ergebnis als in den zwei ersten Monaten 1924 erzielt wurde.

Förderung der Schifffahrt. Wie der „Mercator“ berichtet, hielt Dr. H. Ramsay in der „Oekonomischen Gesellschaft“ in Helsingfors über obiges Thema einen Vortrag, der mit Rücksicht auf die Bestrebungen zur Hebung der finnländischen Schifffahrt und die gesunden Grundsätze, von denen der Vortragende sich leiten ließ, weitere Beachtung verdient. Der Vortragende ging davon aus, daß das Schifffahrtsgewerbe mit dazu beitrage, um die Zahlungsbilanz des Landes aktiv zu gestalten. Angestellte Berechnungen haben sowohl für Schweden wie Finnland ergeben, daß etwa 65 Prozent der Bruttoeinnahme der Schifffahrt, bei der augenblicklichen Konjunktur, der Zahlungsbilanz des eigenen Landes zugute kommen. — Die Frachteinnahmen werden für England für das Jahr 1924 auf 120 Mill. Pfund St., für Dänemark für das Jahr 1923 auf 120 Mill. Kronen berechnet. Auch in Schweden spielen die Frachteinnahmen eine große Rolle. Für Finnland kommen nicht allzu hohe Ziffern in Betracht. — Für die Jahre 1919—1923 wird der Beitrag der Handelsmarine zur Zahlungsbilanz im Durchschnitt auf 160 Mill. Fmk. im Jahr veranschlagt, für 1923 aber auf 130 Mill. Fmk. — Im Verhältnis zu den Beiträgen, die die Exportindustrie und die Landwirtschaft zur Zahlungsbilanz liefern, ist dieser Betrag nicht allzu hoch, es ist aber zu beachten, daß das Seefahrtsgewerbe unter allen Umständen, auch wenn der einzelne Unternehmer ohne Gewinn arbeitet, dem Lande Einnahmen bringt. Von noch größerer Bedeutung aber ist der indirekte Nutzen der eigenen Schifffahrt für die Entwicklung von Handel und Produktion des Landes. Nachdem die Gründe für den Rückgang der finnländischen Schifffahrt beleuchtet worden waren, stellte der Vortragende die Frage, was geschehen könne, um der Schifffahrt wieder aufzuhelfen.

Als Haupthindernis für die Entwicklung der finnländischen Schifffahrt muß der Mangel an Kapital angesehen werden, alle übrigen Bedingungen zur gedeihlichen Entwicklung sind gegeben. Es fragt sich nun, wie weit der Staat durch eine umsichtige Seefahrtspolitik zur Entwicklung der Handelsflotte beitragen kann. Der Vortragende lehnte alle Maßnahmen ab, die auf höhere Besteuerung der fremden Flaggen oder andere Druckmittel hinauslaufen, dazu könnte nur eine kurzfristige Politik greifen, denn sie müßten fehlschlagen und könnten nur entsprechende Gegenmaßnahmen von der anderen Seite zur Folge haben. Die See ist frei und muß es bleiben. — Die See ist das Feld, auf dem der wirtschaftliche Kampf in freier Form vor sich geht und man kann dieses Feld nur behaupten durch Ueberlegenheit der Technik und des Betriebes. Aufgabe des Staates ist es, dafür zu sorgen, daß die eigene Flotte in diesem freien Kampf nicht durch größere Lasten als die anderen Staaten beschwert werde. — Bei Festsetzung von Verordnungen über die Bauart der Schiffe oder über die soziale Fürsorge muß darauf geachtet werden, daß die Bestimmungen nicht schwerer werden als die, mit denen die Konkurrenz zu rechnen hat. Auch bei Aufrichtung eines Zollschutzes muß darauf Bedacht genommen werden, daß er nicht in einer Form gewährt werde, die die Reedereien belastet, von deren Aufblühen die Wertindustrie abhängig ist. Als Beispiel für eine ungeeignete Form des Schutzes führte der Vortragende

den am 1. Januar d. J. eingeführten Zoll auf im Auslande ausgeführte Reparaturen an, ein Zoll, der sich als Sonderbesteuerung des Reedereigewerbes darstellt und dieses hindern könne, seinen Betrieb in rationeller Weise zu pflegen.

Schließlich behandelte der Vortragende die Frage einer direkten Kapitalunterstützung von Seiten des Staates. Er lehnte alle Prämiierungen ab und betonte, daß die Unterstützung nur in Anwendung kommen dürfe als Ersatz von Leistungen, die für das Gemeinwohl wünschenswert erscheinen. Er wies auch auf die guten Erfahrungen hin, die man in Schweden mit dem staatlichen Reedereifonds gemacht habe, der augenblicklich 20 Mill. Kronen betrage und aus dem gegen mäßige Zinsen Amortisationsdarlehn zur Anschaffung neuer Fahrzeuge ausgereicht werden. Nach den in Schweden gemachten Erfahrungen muß man annehmen, daß die Schaffung eines solchen Fonds für Finnland die Entwicklung des Reedereiwesens fördern würde. Im übrigen müsse das Reedereigewerbe in erster Reihe durch eigene Kraft und durch den Rückhalt wachsen, den es im Erwerbsleben des eigenen Landes findet.

Die Ausfuhr von Butter ist im Jahre 1924 auf 8248,1 t von von 6566,4 t im Jahre 1923 gestiegen. Die Ausfuhr von 1913 mit 12 640,3 t ist allerdings noch nicht erreicht.

Die Ausfuhr von Käse, die 1913: 1224,1 t, 1923: 1335,3 t betrug, ist 1924 auf 2546,0 t gestiegen, hat sich also 1913 gegenüber verdoppelt.

Die Ausfuhr von Rohhäuten, die 1923: 2414,5 t betrug, stieg 1924 auf 5732,0 t und überflügelte damit die Ausfuhr von 1913, die bloß 3685,4 t betrug. Die verstärkte Ausfuhr von Rohhäuten weist auf den Rückgang der Schuhindustrie in Finnland hin.

Die Ausfuhr von mechanischer Halzmasse wies 1924 eine starke Zunahme mit 101 985,9 t auf, gegen 62 682,4 t 1923 und 44 915,4 t 1913.

Die Ausfuhr von chemischer Holzmasse ist 1924 gleichfalls stark gestiegen. Es wurden 275 100,0 t ausgeführt, gegen 198 482,1 t im Jahre 1923 und 75 479,0 t im Jahre 1913.

Die Ausfuhr von Papier stieg 1924 auf 183 332,4 t, von 173 319,3 t 1923 und 145 634,6 t im Jahre 1913.

Die Ausfuhr von Pappe betrug 1913: 53 751,3 t, dagegen 1923 bloß 23 465,8 t und 1924 32 975,8 t.

Die Einfuhr von Oelkuchen erreichte 1924 mit 10 361,6 t nicht einmal 50% der Einfuhr 1923, die mit 24 122,6 t ganz ungewöhnlich hoch war, da infolge des Mißwachses Futtermittel in verstärktem Maße eingeführt werden mußten.

Die Einfuhr von Rohhäuten ging 1924 auf 4859,4 t zurück (1923: 7940,6 t), die steigenden Lederpreise erschwerten den Absatz der Produkte.

Die Kohleneinfuhr, die 1923 mit 524 670,0 t verhältnismäßig niedrig gewesen war, stieg 1924 auf 618 639,3 t, es steht diese Erscheinung mit der Einschränkung der Heizung mit Holz in Zusammenhang.

Konkurse. Im Konkurse der „Pappersvarucentralen A.B.“ wurde festgestellt: sichere Aktiva 8 265 501 Fmk., unsichere 236 529 Fmk., Passiva 8 142 592 Fmk. mit Einschluß der Verantwortung für diskontierte Wechsel im Betrage von 696 156 Fmk. Von 23 Bürgen wurden insgesamt 12 Mill. Fmk. angemeldet.

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin.

Das neue Geschäftsjahr beginnt am 1. April.

Meldung von Mitgliedern werden an die Geschäftsstelle, Stettin, Börse, erbeten.

Der „Ostsee-Handel“ geht den Mitgliedern des Vereins kostenlos zu.

F. H. BERTLING

Internationale Spedition

LUBECK / STETTIN / HAMBURG

Versicherung

Gegr. 1865 / Telegramm-Adresse: Bertling

Lagerung

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Binnenschifffahrt.

Aenderung eines Schifffahrtszeichens. Das Leuchtfeuer auf dem rechten Havelufer am Pichelsdorfer Gemeinde — km 165,9 — ist in ein elektrisches Blinkfeuer umgewandelt worden. Die Kennung ist:

- 2 Sekunden hell
- 2 Sekunden dunkel.

Stellung und Größe der farbigen Sektoren bleiben im übrigen unverändert bestehen.

Deutscher Binnenschiffsdurchgangsverkehr durch den polnischen Korridor. In dem am 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig geschlossenen Abkommen wird Deutschland die Freiheit des Durchgangsverkehrs auch zu Wasser auf allen schiffbaren und flößbaren Wasserstraßen des von Deutschland an Polen abgetretenen und des Danziger Gebietes gewährt. Die in einem deutschen, polnischen oder Danziger Hafen beheimateten Kähne, Schlepper, Dampfer und Schiffe aller Art sowie alle Flöße, die zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland und umgekehrt verkehren, sind zum Durchgangsverkehr zugelassen. Das Abkommen, das den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, nicht dagegen den Wechselverkehr von Deutschland nach Polen und umgekehrt regelt, ist im Reichsgesetzblatt 1921, Seite 1069 ff, abgedruckt.

Von dem Deutschland zustehenden bevorrechtigten Durchgangsschiffahrtverkehr scheint bisher nur wenig Gebrauch gemacht worden zu sein, obwohl die deutsche Wirtschaft wegen der Billigkeit der Wasserfrachten hieran größtes Interesse haben dürfte. Die Schifffahrttreibenden unterliegen während der Durchfahrt den Gesetzen des Durchgangslandes nur insoweit, als diese sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit beziehen. Sie haben zur Vermeidung von Weiterungen folgende polnische Vorschriften über die Setzung von Zollzeichen auf der Durchgangsstrecke zu beachten: Die Wasserfahrzeuge haben am Tage einen dreieckigen 1 m langen und in der Grundlinie 0,7 m breiten blauen Ständer zu führen. Der Ständer ist am Mast oder an einer Stange zu hängen, welche die Brücke um 3 m mindestens überragt. Außerdem sind zwei dreieckige, 1 m hohe und 1 m breite blaue Scheiben zu führen, davon eine am Vorderende und die andere am Hinterteil des Schiffes sichtbar anzubringen ist. — In der Nacht haben die Fahrzeuge ein im Umkreise von 2 km sichtbares blaues Licht zu führen, das in gleicher Weise angebracht ist wie das normale weiße Licht; am großen Mast, am Schornstein, am kleinen Mast oder am Vordersteven, $\frac{1}{2}$ m unterhalb des vorderen normalen weißen Lichtes. Bei Schleppdampfern ist das blaue Licht $\frac{1}{2}$ m unterhalb des unteren normalen weißen Lichtes anzubringen, das sich am Bug des Schiffes befindet. Bei den beteiligten Zollstellen muß der Schiffer eine allgemeine Erklärung über Schiff und Ladung (Manifest) in deutscher und polnischer Sprache auf amtlichen Vordrucken abgeben.

Eisenbahn.

Seehafenausnahmetarife. Mit Gültigkeit vom 20. März 1925 ist der Seehafenausnahmetarif 38 für Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte) sämtlich über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, in Kraft getreten. Die Tarifsätze gelten von den deutschen Seehäfen Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg Hgb., Lübeck, Saßnitz-Hafen, Stettin, Warnemünde und zahlreichen west-, süd- und mitteldeutschen Empfangsstationen. Der Tarif ist in Nr. 29 des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr der deutschen Reichsbahn vom 23. März 1925 veröffentlicht. Auf diese Veröffentlichung wird verwiesen.

Stettin HGB als Versandstation im deutsch-schwedischen Kohlentarif. Mit dem 12. März 1925 ist Stettin HGB als Versandstation in den deutsch-schwedischen Kohlentarif einbezogen worden. Dies gilt jedoch nur für Sendungen, die auf dem Wasserwege angebracht werden. Die Verarbeitung der zu Schiff ankommenden Stein- und Braunkohlen zu Briquets oder Koks schließt die Anwendung des Tarifs nicht aus. Im Frachtbrief sind die Sendungen als „Wasserumschlagsgut“ zu bezeichnen.

Post. Telegraphie.

Versuchsweise Beförderung aufschriftloser unverschlossener Massendrucksachen (Wurfsendungen) ab 1. April. Die Deutsche Reichspost wird am 1. April versuchsweise die Beförderung aufschriftloser unverschlossener Massendrucksachen (Wurfsendungen) aufnehmen. Zur Verteilung kommen Sendungen für beliebige Gattungen von Empfängern, z. B. sämtliche Haushaltungen, sämtliche offenen Geschäfte, bestimmte Berufsklassen usw. Die Zahl der zu verteilenden Druckstücke ist von dem Auftraggeber auf Grund eigener Feststellungen für jede Postanstalt zu be-

stimmen. Die Mindestzahl einer Auflieferung beträgt 1000 Stück. Das Gewicht des Einzelstücks darf 20 g nicht übersteigen. Die Gebühr für Wurfsendungen beträgt $\frac{1}{2}$ der tarifmäßigen Drucksachengebühr für das Stück unter Aufrundung des Gesamtbetrags auf volle 10 Pf. Die Aushändigung an die Empfangsberechtigten erfolgt nach den Grundsätzen für die Aushändigung gewöhnlicher Briefsendungen. Nach- und Rücksendung findet nicht statt. Ausgeschlossen von der Verteilung sind Druckstücke politischer oder religiöser Art sowie solche, deren Inhalt gegen die Gesetze oder das öffentliche Wohl oder die Sittlichkeit verstößt. Ueber die Einzelheiten des Verfahrens geben die Postanstalten Auskunft.

Sperrige Postfrachtstücke nach Finnland. Fortan wird bei sperrigen Postfrachtstücken, die über Schweden befördert werden, auch zu der finnischen Gewichtgebühr ein Sperrzuschlag von 50 v. H. erhoben.

Keine Postpakete nach Rußland. Eine Verlautbarung der Sowjetregierung erklärt unter Bezugnahme auf in ausländischen Blättern erschienene Inserate, in denen Postpaketsendungen nach Rußland angeboten werden, diese seien unzulässig, weil sie gegen das Außenhandelsmonopol verstießen.

Der Meistbetrag für Postanweisungen, Postaufträge, Nachnahmen auf Briefsendungen nach Dänemark sowie für Nachnahmen auf Paketen aus Dänemark nach Deutschland ist auf 1100 dänische Kronen erhöht. Postanweisungen, Postaufträge und Briefnachnahmesendungen aus Dänemark nach Deutschland und Nachnahmen auf Paketen aus Deutschland nach Dänemark sind bis 800 Reichsmark zugelassen.

Außenhandel.

Handelspolitik ohne Grundlage eines autonomen Zolltarifs. Der Außenhandelsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages nahm in einer außerordentlich zahlreich besuchten Versammlung in Berlin zur gegenwärtigen handelspolitischen Lage Stellung. Eingeleitet wurden die Verhandlungen durch einen Bericht des ersten geschäftsführenden Präsidialmitgliedes des Reichswirtschaftsministers a. D. Hamm, der insbesondere auf die Verträge mit England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika und auf das vorläufige Abkommen mit Frankreich kritisch einging. In der Erörterung zeigte sich darin eine Uebereinstimmung, daß die deutsche Verhandlungsführung unter dem Mangel eines genügenden handelspolitischen Rüstzeuges zu leiden hat, daß es daher dringend geboten sei, alsbald als Verhandlungsgrundlage festzustellen, welche autonomen Zollsätze vorläufig in Deutschland gelten sollen. Einmütig wurde als das zurzeit sachlich Notwendige bezeichnet, auf Grund der im Reichswirtschaftsrat aufs eingehendste vorbereiteten sogenannten kleinen Zollvorlage endlich diejenigen handelspolitischen Maßnahmen zu treffen, die als ein Gebot der Stunde, insbesondere angesichts der starken Passivität der deutschen Handelspolitik, nicht ohne schwere Schädigungen der deutschen Wirtschaft aufgeschoben werden können.

Des weiteren wurde die Frage der 26%igen Reparationsabgabe an England auf Grund eines Berichts von Dr. Siegert besprochen. Diese bedeute eine mit dem Inhalt des deutsch-englischen Handelsvertrages nicht zu vereinbarende Benachteiligung der deutschen Ausfuhr, zu deren Abstellung man daher auf ein Entgegenkommen Englands wohl hoffen dürfe.

Uebereinstimmung ergab sich ferner auf Grund eines Vortrages von Dr. Riedberg dahin, daß das deutsch-spanische Handelsabkommen schleunigst im Reichstag verabschiedet werden müsse, damit endlich die drückende Ungewißheit beseitigt wird und der Handelsvertrag, der nun seit beinahe $\frac{3}{4}$ Jahren tatsächlich in Kraft ist, endlich auch seine günstige Wirkung entfalten kann.

Der Präsident der Handelskammer Chemnitz, Herr Geh. Kommerzienrat Gulden, berichtete zum Schluß über Mängel im internationalen Paketverkehr, deren möglichste Beseitigung vom Vertreter des Reichspostministeriums zugesagt wurde.

Ursprungs-Zertifikate bei der Einfuhr in die Türkei. Unter Verweisung auf die Notiz in der vorhergehenden Nummer machen wir darauf aufmerksam, daß nach dem 1. April 1925 für alle in der Türkei eintreffenden deutschen Sendungen die Vorlage eines vom türkischen Konsul am Wohnort des Verladers beglaubigten Ursprungs-Zertifikates erforderlich ist. An Plätzen, wo ein türkisches Konsulat nicht besteht, muß die Beglaubigung des Ursprungs-Zertifikates von der zuständigen Handelskammer oder in deren Ermangelung von einer anderen offiziellen Behörde vorgenommen werden, falls nicht Geldstrafen von Ltq. 15 bis Ltq. 100 in Kauf genommen werden sollen.

Die 26% Reparationsabgabe. Die Versuche, mit der englischen Regierung zu einem Abkommen über die Ablösung der 26% Reparationsabgabe zu gelangen, haben bis jetzt noch zu keinem Ergebnis geführt. Auch bei den Verhandlungen mit Frankreich ist diese Frage bisher ausgeschaltet worden. Führende Wirtschaftsverbände haben sich infolgedessen erneut an die zuständigen

Stellen gewandt und darauf hingewiesen, daß gegen endgültige Abmachungen mit England und Frankreich grundsätzlich schärfster Einspruch erhoben werden muß, wenn die Reparationsabgabe in der bisherigen, jedes einzelne Geschäft belastenden Form nicht beseitigt wird.

Handelsbeziehungen nach dem Balkan. Firmen, die mit dem Balkan, insbesondere mit Jugoslawien, in Geschäftsbeziehungen stehen bzw. Verbindungen dahin aufzunehmen suchen, werden hiermit auf die in deutscher Sprache erscheinende „Belgrader Zeitung“, Belgrad, Terazije 7, hingewiesen, die als einzige Zeitung Jugoslawiens in erster Linie die wirtschaftliche Zusammenarbeit des Balkans mit dem übrigen Auslande bezweckt. Interessenten können die Zeitung auf dem Büro der Kaufmannschaft einsehen bzw. sich auch direkt unter Bezugnahme auf die Vorsteher der Kaufmannschaft an die oben genannte Adresse mit der Bitte um Zusendung von Probenummern wenden.

Die deutsch-rumänischen Wirtschaftsbeziehungen. Ueber den augenblicklichen Stand unseres Wirtschaftsverhältnisses zu Rumänien sind den Vorstehern der Kaufmannschaft seitens des Deutschen Industrie- und Handelstages Informationen eingegangen, die zur vertraulichen Durchsicht im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, ausliegen.

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Richtlinien für die Beschaffung von ausländischem Kredit. Der Reichswirtschaftsminister Dr. Neuhaus hat an die Spitzenverbände der Industrie, des Handels und des Bankgewerbes auf Grund einer im Reichswirtschaftsministerium stattgefundenen Beratung nachstehendes Rundschreiben gerichtet, das weitgehendste Beachtung verdient:

„1. In der Regel wird es zweckmäßig sein, mit der Beschaffung von Auslandskrediten deutsche Bankfirmen zu betrauen, die es auf Grund ihrer Beziehungen zum Auslande und ihrer finanztechnischen Erfahrung vermeiden werden, durch wahlloses Kreditsuchen im Auslande Schaden anzurichten.

2. Wo dieser Weg aus irgendwelchen Gründen nicht begangen wird, werden die mit der Kreditbeschaffung zu beauftragenden Personen — sei es ins Ausland zu entscheidende Spezialbeauftragte, seien es berufsmäßige Kreditvermittler — besonderer Auswahl bedürfen. Unbedingte Zuverlässigkeit, finanztechnische Durchbildung und Kenntnis des Auslandes selbst sind selbstverständlich Voraussetzungen.

3. Der Kreditvermittlungsauftrag wird genau umgrenzt werden müssen, insbesondere was die Höhe der aufzunehmenden Summe anlangt, die in angemessenem Verhältnis stehen muß nicht nur zu dem Gesamtkapital des Unternehmens, sondern auch zu den in Betracht kommenden Spezialsicherheiten (Bürgschaften, Sicherheitsübereignungen von Waren, Hypothekeneintragungen). Genaue zuverlässige Unterlagen über das den Kredit wünschende Unternehmen, insbesondere auch über etwaige Vorbelastungen sind unerlässlich; hierbei ist zu beachten, daß Fälle von Zusicherungen von Krediten bekannt geworden sind, die offensichtlich zur Handelsspionage ausgenutzt werden sollten.

4. Erfahrungsgemäß erhalten mittlere oder kleinere Unternehmungen im allgemeinen Auslandskredite unmittelbar nur von solchen Stellen, mit denen sie in sonstiger Geschäftsverbindung stehen. Reine Finanzkredite für solche Unternehmungen bedürfen im allgemeinen der Mitwirkung deutscher Banken. Die Versuche von unmittelbarer Kollektiv-Kreditaufnahme im Auslande scheinen, abgesehen von dem seit Jahren gut laufenden holländischen Treuhand-Abkommen, bisher noch nicht zu greifbaren Erfolgen geführt zu haben.

5. Ueber ein Kreditgesuch sollte nur auf einem Wege im Auslande verhandelt werden. Verhandlungen an verschiedenen Stellen zu gleicher Zeit werden erfahrungsgemäß schnell bekannt und schädigen das Ansehen des Kreditsuchers. Auf chiffrierte Kreditangebote oder Vermittlungsangebote sollte grundsätzlich nicht eingegangen werden.

6. Für die Aufnahme von Auslandskrediten kommen in erster Linie die am Außenhandel beteiligten Unternehmungen in Betracht, die entweder durch Ausfuhr die Valuta wieder aufbringen oder bei denen die Valuta im Wert der Einfuhrwaren, die wieder in ausländische Valuta umgesetzt werden können, erhalten bleibt.

7. Auslandskredite ausschließlich für Binnenzwecke sollten möglichst vermieden werden. Lediglich für die im volkswirtschaftlichen Sinne produktiven Unternehmungen, wie Ausbau von Wasserkräften, Elektrizitätswerken, Verkehrsunternehmungen, für deren Kapitalbedarf der verengte deutsche Kapitalmarkt nicht ausreicht, erscheint die Finanzierung durch Auslandsgeld allenfalls vertretbar.

8. Was die Höhe der Zinsen anlangt, so sollte der Zins der Dawes-Anleihe die obere Grenze bilden. Es sind mittlerweile Abschlüsse zu niedrigeren Zinsen bekannt geworden.

9. Vielfach werden vom Kreditgeber Optionen ausbedungen, und zwar bei kurzfristigen Anleihen solche auf langfristige, im übrigen oft Optionen auf Aktien zu bestimmten Kursen. Daß hierbei, besonders im letzteren Falle, größte Vorsicht geboten

und Prüfung der daraus möglichen Beschränkungen und Belastungen erforderlich ist, erscheint selbstverständlich.

Steuerliche Vergünstigungen im Zuckerterminhandel. Nach Mitteilung der beteiligten Kreise wird demnächst der börsenmäßige Zuckerterminhandel in Deutschland wieder aufgenommen. Die Geschäftsbedingungen im Sinne des § 50 des Börsengesetzes werden für den Zuckerterminhandel zur Zeit festgesetzt.

Der Zucker, der zur Abwicklung der Termingeschäfte tatsächlich geliefert wird, stammt teils aus dem Inland, teils wird er aus dem Ausland eingeführt. Um für den Zuckerterminhandel eine einheitliche Preisbildung für Zucker verschiedener Herkunft zu ermöglichen, ist auf Grund des Art. II § 2 der Verordnung über Vergünstigungen bei der Körperschaftssteuer und Umsatzsteuer vom 16. Januar 1925 folgendes bestimmt worden:

1. a) Erbringt der Unternehmer, der erstmals Zucker im Terminhandel weiter veräußert, den Nachweis, daß der Zucker von ihm im Terminhandel umgesetzt worden ist, und versichert er, daß es sich um aus dem Inland „effektiv“ gelieferte, mit der Umsatzsteuer belastete Ware handelt, so vergütet ihm das Finanzamt den Teil des entrichteten Entgelts (Einkaufspreises), der der Steuer für die tatsächliche Lieferung an ihn entspricht. Der Vergütungsanspruch kann erst dann geltend gemacht werden, wenn die Umsatzsteuer für die tatsächliche Lieferung fällig geworden ist.

b) Der Nachweis zu a kann in beliebiger Form erbracht werden. In der Regel wird dies durch die ordnungsgemäß geführten Geschäftsbücher oder durch Schlußnoten möglich sein. Die nach erforderliche Versicherung ist bei Stellung des Vergütungsantrags in folgender Weise zu erbringen:

„Ich versichere nach bestem Wissen und Gewissen, daß der von mir im Terminhandel gelieferte Zucker, für den ich den Vergütungsanspruch stelle, mit der Umsatzsteuer belastet von mir erworben und daß die Umsatzsteuer fällig geworden ist.“

2. Als Uebertragung des unmittelbaren Besitzes gilt es nicht, wenn Zucker der in einem Terminhandelsgeschäft „effektiv“ erworben worden ist, in einem diesem folgenden Terminhandelsgeschäft veräußert wird. Mithin kommt die Vergünstigung des § 7 U.St.G. nicht in Betracht, wenn zwischen diesen beiden Terminhandelsgeschäften andere Umsätze liegen.

3. Ist der erstmalige Veräußerer des Zuckers der Hersteller selbst, so tritt an die Stelle des Vergütungsanspruchs ein Anspruch auf Befreiung von der Umsatzsteuer, wenn der Hersteller nachweist, daß die Ware von ihm im Terminhandel umgesetzt worden ist.

In der Umsatzsteuervoranmeldung und in der Umsatzsteuererklärung sind derartige vereinnahmte umsatzsteuerfreie Entgelte besonders kenntlich zu machen.

4. Für die dem Terminhandelsgeschäft etwa folgenden Umsätze ins Ausland entfällt der Vergütungsanspruch nach § 4 U.St.G.

5. Die Vergünstigungen zu 1, 2 bis 3 gelten nur für Geschäfte in Waren, welche nach § 50 des Börsengesetzes für den Terminhandel zugelassen und für welche ordnungsmäßige Schlußscheine ausgefertigt sind.

Gericht, Rechtsfragen.

Erste Veröffentlichung des Goldbilanzschiedsgerichts der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft. Das Goldbilanzschiedsgericht, welches die Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft (Deutscher Industrie- und Handelstag, Reichsverband der Deutschen Industrie, Zentralverband des Deutschen Großhandels, Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes und die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels) gemeinsam mit der Industrie- und Handelskammer zu Berlin im Mai 1924 begründet haben, hat der Öffentlichkeit die erste Sammlung der Entscheidungen in einer 160 Seiten umfassenden Veröffentlichung übergeben. In der Sammlung sind 20 der für die Öffentlichkeit besonders bedeutsamen Entscheidungen des Schiedsgerichts, eingeteilt in die zwei Hauptarbeitsgebiete (Streitfragen bei der Umstellung von Aktiengesellschaften und Gesellschaften m. b. H., Streitfragen bei der Auseinandersetzung von Sozietäten von offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften sowie bei der Feststellung des Einlagekontos des stillen Gesellschafters) veröffentlicht und dem Originaltext nach Art der Entscheidungen des Reichsgerichts und des Reichsfinanzhofs zur besseren Uebersicht ein kurzer, den Hauptinhalt wiedergebender Schlagworttitel vorangestellt. Außerdem wird in einem weiteren Teil aus der Feder der Vorsitzenden des Schiedsgerichts, Kammergerichtspräsident i. R. Dr. von Staff und Vizepräsident des Kammergerichts i. R. Victor Ring ein Bericht über die Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Schiedsgerichts gegeben, welcher die Uebersicht über das Ergebnis der Entscheidungen außerordentlich erleichtert. Zur Kenntnis der Organisation des Schiedsgerichts dient der erste Teil von Dr. Feilchenfeld (Industrie- und Handelskammer zu Berlin) und Dr. Singer (Reichsverband der Deutschen Industrie). Aus dem sachlichen Inhalt der Entscheidungen interessieren besonders in dem Teil über die Entscheidungen von Auseinandersetzungen der Teilhaber von Per-

sonalgesellschaften die Grundsätze über die Feststellung der Goldmarkkapitalkonten der Gesellschafter von offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften sowie die Feststellung der Höhe des Einlagekontos des stillen Gesellschafters. Die Sammlung behandelt ferner die Pflicht der Aufstellung der Papiermarkabschlußbilanz, die Wahl der Valorisierungsmethode bei den Kapitalkonten (Dollargoldmark oder Kaukraftgoldmark) sowie die Berechnung des einem Angestellten vertragsmäßig zustehenden Anteiles am Geschäftsgewinn. In dem zweiten Teil der Entscheidungen über die Goldumstellung der Aktiengesellschaften und Gesellschaften m. b. H. sind für die Öffentlichkeit von besonderem Interesse die Entscheidungen über die Frage der Anfechtbarkeit oder Nichtigkeit von Generalversammlungs-Beschlüssen bei unrichtiger Verteilung des Grundkapitals unter die einzelnen Aktiengattungen. Weitere Entscheidungen behandeln die Frage der Bewertung von Aktienpaketen bei Holding-Gesellschaften, die Umstellung bei Bestehen nicht voll eingezahlter Aktien bzw. Stammanteile, die Feststellung des Goldmarkwertes der Aktieneinlagen bei Vorzugsaktien, die Einziehung von Schutz- und Verwertungsaktien sowie die bedeutendsten sonstigen aktienrechtlichen Zweifelsfragen bei der Goldumstellung der Gesellschaften. Das 160 Seiten starke Buch ist in sämtlichen Buchhandlungen, direkt durch den Kommissionsverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, die Geschäftsstellen der oben genannten Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft oder im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Dorotheenstr. 8, Zimmer 8, zum Preise von 5 RM zu beziehen.

Deutsch-Ungarische Handelseinigungsstelle und Schiedsgericht. Seitens des Deutschen Industrie- und Handelstages gingen den Vorstehern der Kaufmannschaft zwei Druckschriften der am 8. August 1924 gegründeten Deutsch-Ungarischen Handelseinigungsstelle und des Schiedsgerichts zu, die Interessenten im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, zur Einsicht zur Verfügung stehen. Es handelt sich um ein Merkblatt „Zur Orientierung“ und um die Geschäftsordnung der deutschen und der ungarischen Sektion der Deutsch-Ungarischen Handelseinigungsstelle und des Schiedsgerichts.

Es ist selbst bei dem guten Willen aller Beteiligten bei einem regen Handelsverkehr unvermeidlich, daß sich eine Fülle von Meinungsverschiedenheiten und Klagen unter den Kontrahenten ergibt. Sollten sich, wie zu erwarten steht, diese Möglichkeiten durch die Einrichtung der Handelseinigungsstelle weitgehend einschränken lassen, und wird in den sich weiterhin regelnden Streitfragen in der Mehrzahl von Fällen eine gütliche Einigung erzielt, so darf man von der Deutsch-Ungarischen Handelseinigungsstelle, ebenso wie von der schon früher gegründeten deutsch-dänischen Handelseinigungsstelle, eine weitere Vertiefung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und dem Auslande erwarten.

In allen Fällen, in denen zwischen deutschen und ungarischen Kaufleuten oder Gewerbetreibenden betreffend Handelsgeschäfte jeder Art ein spezieller Vertrag geschlossen wird, wie z. B. bei bestimmten Lieferungen, bezüglich Eingehens von Kommissionsverhältnissen usw., empfiehlt es sich, in den Vertrag, als separater Vertragspunkt, folgende Verfügung aufzunehmen:

„In allen strittigen Fragen, die aus diesem Verträge entstehen können, unterwerfen wir uns der inappellablen Entscheidung der mit dem Verträge vom 8. August 1924 gegründeten „Deutsch-Ungarischen Handelseinigungsstelle und des Schiedsgerichtes“, dessen Geschäftsordnungen uns bekannt sind, und welche Geschäftsordnungen gegenwärtigem Verträge beigelegt wurden.“

Solchen Verträgen ist demnach ein Exemplar der Geschäftsordnungen als ergänzender Teil des Vertrages beizufügen.

In Fällen, in denen es sich um eine ständige, auf Kaufgeschäften basierende geschäftliche Verbindung handelt, in denen demnach ein spezieller Vertrag nicht geschlossen wird, sind durch den Verkäufer und Käufer generelle Unterwerfungserklärungen zu unterschreiben.

Innere Angelegenheiten.

Nachtrag zur Börsenordnung für die Stettiner Börse vom 23. X./26. XI. 1908 mit VI. Nachtrag vom 26. VI. 1924. Am 10. März ist der Nachtrag zur Börsenordnung betreffs Umstellung der Goldmarkgebühren in Reichsmark vom Preußischen Minister für Handel und Gewerbe genehmigt worden. In § 8 Absatz 1 der Börsenordnung wird an Stelle des Wortes „Goldmark“ überall bei seinem Vorkommen das Wort „Reichsmark“ gesetzt. Im § 10 Absatz 2 werden die Worte „500 Goldmark“ durch die Worte „500 Reichsmark“ ersetzt. Ferner ist der § 21 dahin abgeändert worden, daß an Stelle von „Goldmark“ zu a) und b) beide Male das Wort „Reichsmark“ zu setzen ist.

Neue Mitglieder. Von den Vorstehern der Kaufmannschaft sind folgende Herren bzw. Firmen als Mitglieder in die Korporation aufgenommen worden:

Walter Friedrich Martins, Inhaber der Firma Allgemeine Nahrungsmittel-Handelsgesellschaft m. b. H.; Walter Georg Nicol, Mitinh. der Firma Wm. Reid; Günther Ziegler, Prokurist der Firma Ballowitz & Ziegler; Direktor Paul Walter

Golle, Geschäftsführer der Firma Louis Lindenberg G.m.b.H.; Allgemeine Nahrungsmittel-Handelsgesellschaft m. b. H.

Als Sachverständiger für „Rohzucker“ und „Raffinierten Zucker“ und als Probenehmer für „Weißzucker“ ist Herr Friedrich Kempe von den Vorstehern der Kaufmannschaft zu Stettin beeidigt und öffentlich angestellt worden.

Verschiedenes.

Wirtschafts-Nachrichten, herausgegeben von der Presse-Abteilung der Reichsregierung und dem Reichswirtschaftsministerium. Wiederholte Anfragen, die aus den Kreisen der Handels- und Handwerkskammern, wirtschaftlichen Verbänden, Banken, Gewerkschaften usw. hier eingegangen sind, veranlassen die Nachrichtenstelle des Reichswirtschaftsministeriums, die von der Presseabteilung der Reichsregierung und dem Reichswirtschaftsministerium herausgegebenen Wirtschaftsnachrichten wieder wie früher allen interessierten Kreisen zugänglich zu machen. Die Wirtschaftsnachrichten erscheinen ab 2. März 1925 wöchentlich 6 mal und enthalten in ihrem

ersten Teil: eine Zusammenfassung des wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Teils der politischen Tagespresse. Im zweiten Teil wird eine kurze inhaltlicher Hinweis auf die bedeutendsten Artikel der Wirtschaftszeitschriften des In- und Auslandes gegeben. Neu erschienene Bücher aus dem Gebiete der Wirtschaftswissenschaft werden aufgeführt und besprochen.

Der dritte Teil berichtet über die Arbeiten des Reichswirtschaftsministeriums. In ihm werden sämtliche Gesetze und Verordnungen, sowie Bekanntmachungen des Reichswirtschaftsministeriums und seiner nachgeordneten Stellen aufgeführt. Außerdem werden andere Verlautbarungen, Rundschreiben, Pressenotizen des Reichswirtschaftsministeriums wiedergegeben.

Zusammengeheftet bilden die Wirtschaftsnachrichten eine wertvolle Ergänzung jedes Archivs. Ohne jeden Zeitverlust kann man sich über den Gang der Ereignisse auf allen Gebieten der Wirtschaft schnellstens informieren, da die Wirtschaftsnachrichten fachlich gegliedert sind und zeitlich den Gang der Entwicklung genau wiedergeben.

Der Abonnementspreis beträgt monatlich 5 RM. Bestellungen auf die Wirtschaftsnachrichten sind möglichst bald an die Presseabteilung der Reichsregierung zu richten. Empfehlenswert ist eine vierteljährliche Bestellung.

Süddeutsche Tagung des Verbandes Deutscher Bücherrevisoren. Der V. D. B., die Berufsorganisation der beeidigten Bücherrevisoren und kaufmännischen Sachverständigen, hat am 7. und 8. März in Nürnberg eine Tagung veranstaltet, zu der in erster Linie süddeutsche Mitglieder, aber auch Vertreter aus dem ganzen Reiche erschienen waren. Auf der Tagung wurden verschiedene Resolutionen betr. Berufsauffassung angenommen, die den Beruf der beeidigten Bücherrevisoren als freien Beruf kennzeichnen und demgemäß auch eine gesetzliche Anerkennung verlangen. Außerdem wurde zu den neuen Steuergesetzentwürfen Stellung genommen und hierzu eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die dem ersten Willen der beeidigten Bücherrevisoren entspringen, als objektive Wirtschaftsprüfer, als Mittler zwischen dem Steuerfiskus und dem Steuerpflichtigen zur Gesundung unseres Steuerwesens beizutragen.

Angebote und Nachfragen.

1677. Bukarest sucht Geschäftsverbindung mit Fabrikanten von Fischkonserven aller Art.
1681. Breslau sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Holzkohlen-Großhandlungen.
1688. Malta sucht Vertreter für Malta-Frühjahrs-Kartoffeln.
1689. Wien sucht Firmen, die für den Ankauf oder kommissionsweisen Verkauf von Salzdillgurken Interesse haben.
1766. Barcelona sucht Vertreter für künstliche Asbesto-Cement-Schieferplatten und -Ziegel für Bedachungen, Decken, Bemantelungen usw.
1773. Rotterdam sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die Handel mit Polstermaterialien (zur Auffüllung von Polstermöbeln) treiben, und mit Roßhaarspinnereien, die sich außerdem mit dem Import von Crin d'Afrique befassen.
1786. Nebotein bei Olmütz sucht Abnehmer und Vertreter für echten Ia Olmützer Quargel (Käse).
1788. Danzig sucht Verbindung mit Lagerfässer-Fabriken.
1789. Malaga sucht Vertreter für den provisionsweisen Verkauf von Südweinen.
1790. Poznan sucht Verbindung mit Fischexportfirmen (frische Fische und Räucherwaren).
1791. Torun sucht Geschäftsverbindung mit Hafer- und Roggen-Exporteuren.

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

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	16. März		18. März		20. März	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372,00	375,00	372,00	375,00	372,00	375,00
1 Pfund Sterling	1782,00	1797,00	1780,00	1795,00	1779,00	1794,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,50	89,50	88,50	89,50	88,50	89,50
100 Finmark	937,00	946,00	937,00	946,00	937,00	946,00
100 schwed. Kronen	10000,00	10125,00	10000,00	10125,00	10000,00	10125,00
100 dänische Kronen	6675,00	6775,00	6700,00	6800,00	6735,00	6835,00
100 norweg. Kronen	5675,00	5775,00	5675,00	5775,00	5720,00	5820,00
100 franz. Francs	1920,00	1960,00	1920,00	1960,00	1920,00	1960,00
100 belg. Fr.	1880,00	1920,00	1880,00	1920,00	1880,00	1920,00
100 holländ. Gulden	14900,00	15125,00	14900,00	15125,00	14900,00	15125,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1500,00	1550,00	1500,00	1550,00	1500,00	1550,00
100 Schweiz. Fr.	7150,00	7250,00	7100,00	7250,00	7150,00	7250,00
100 tsch.-slow. Kronen	1085,00	1125,00	1085,00	1125,00	1085,00	1125,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—	—
1 Tschervonez	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	19. März		20. März		21. März	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	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	24,74	24,86	24,74	24,86	24,74	24,86
100 franz. Francs	26,55	27,05	26,55	27,05	26,70	27,20
100 belg. Francs	25,95	26,50	25,95	26,50	25,95	26,50
100 schweizer Francs	99,40	100,40	99,45	100,45	99,40	100,40
100 italienische Lire	20,80	21,25	20,80	21,25	20,80	21,25
100 schwed. Kronen	139,00	140,40	139,00	140,40	139,00	140,35
100 norweg. Kronen	78,90	80,50	79,10	80,70	79,75	81,35
100 dänische Kronen	92,75	94,65	92,95	94,85	93,05	94,95
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,20	15,50
100 holl. Gulden	205,95	208,00	205,95	208,00	205,80	207,85
100 deutsche Mark	122,00	125,00	122,00	125,00	122,00	124,50
100 finnland. Mark	12,95	13,20	12,95	13,20	12,95	13,20
100 estland. Mark	1,35	1,40	1,35	1,40	1,35	1,40
100 polnische Zloty	98,00	102,00	98,00	102,00	98,00	102,00
100 litauische Lits	50,50	52,00	50,50	52,00	50,50	52,00
1 SSS R-Tschervonez	26,40	26,85	26,40	26,85	26,40	26,85
10-Rubel-Goldstück, russ.	—	—	—	—	—	—
1-Rubel-Silberstück	—	—	—	—	—	—
1-Silb.-Rbl. Scheidemünze	—	—	—	—	—	—

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finländische Mark. Verkäufer.

18. März 19. März 20. März 21. März

New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	189,85	189,90	189,85	189,85
Stockholm	1070,00	1070,00	1070,00	1070,00
Paris	206,00	207,00	206,00	207,00
Brüssel	202,00	202,00	202,00	202,00
Amsterdam	1587,00	1587,00	1587,00	1586,00
Basel	766,50	766,50	766,00	766,00
Kristiania	614,00	613,00	613,00	616,00
Kopenhagen	722,00	720,00	721,00	721,00
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	10,70	10,70	10,70	10,70
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00

Stettiner Salzheringsbericht. Der Abzug war in letzter Woche regulär. Die Vereinbarungen, die die Schotten zusammen mit den deutschen Importeuren getroffen haben, haben erreicht, daß ein Fallen der Preise unmöglich gemacht wurde, da die jetzigen Preise schon Verlustpreise sind.

Die heutigen Notierungen sind: Crownfulls 70/— bis 72/— sh, Crownmatfulls 65/— bis 68/— sh, Crownmatties 45/— bis 48/—, Crownlargespents 42/— bis 44/—, Yarmouth Fulls 60/— bis 65/—, Matfulls 50/— bis 55/—, Matties 43/— bis 45/— sh; Holländer Prima 31—33 hfl., Holländer Kleine 27—28 hfl.; Norweger 1925er Sloehering 4/5, 5/600er 34—36 n.Kr., 6/700er 37—40 n.Kr., 1924er Sloehering 4/5, 5/6, 6/700er 22—26 n.Kr., 1924er Vaarhering 4/5, 5/600er 21—23 n.Kr.

Frachtenmarkt. Stettin, 26. März. Das Geschäft liegt zurzeit ganz still. Die im letzten Bericht (in Nr. 12) angegebenen Raten blieben unverändert und meist nominell, da Abschlüsse nur in sehr bescheidenem Umfange getätigt wurden. — Antwerpen—Stettin 1000 tons Phosphat 3/—, Stettin—Cimrisham 300 tons Kohlen 4 1/2 Kr., Stettin—Soelvsborg 1000 tons Ton 4 1/2 Kr.

Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Wochenbericht vom 16.—22. März 1925.

Die Berichtswoche zeigte gegenüber der Vorwoche eine Steigerung der Gütereinfuhr um rund 100 Prozent. Der seewärtige Eingang umfaßte 85 Schiffe (55) mit 70 000 t Ladung (35 000). Davon führten 62 Schiffe die deutsche Flagge, 7 die schwedische, 7 die norwegische, 5 die dänische, 1 die finnische, die russische, 1 die holländische, und 1 die amerikanische Flagge. Unter den Einfuhrgütern standen Erz und Eis an erster Stelle. Es gingen 25 000 t Erz und 16 500 t Eis ein. Die Einfuhr überstieg die der Vorwoche um rund 150 Prozent. Ferner wurden 5000 t Kohlen, 3500 t Thomasmehl, 3000 t Phosphat, 6500 t Sojabohnen, 2000 t Leinsaat, 6300 t Papierholz, Papiermasse und Zellulose eingeführt. Unter den übrigen Einfuhrgütern befanden sich größere Mengen Kalksteine, mehrere Ladungen Eisen, Mehl, Feldspat, Altpapier, Heringe und Getreide.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 60 Schiffe (58) mit 16 000 t Ladung (18 000). Die deutsche Flagge führten 41 Schiffe, 8 die schwedische, 6 die norwegische, 4 die dänische und 1 die finnische Flagge. Die Ausfuhr erstreckte sich auf mehrere Tausend Tonnen Zucker, Kohlen, Koks und Briketts und außerdem auf Zement, Bauholz, Kartoffel- und anderes Mehl, Oelkuchen, Getreide, Eisen und Papier.

Die Binnenschifffahrt zeigt ein stetiges Anwachsen des Verkehrs, das sich insbesondere in der Abnahme des Leerraumes bemerkbar macht. Die Oder ist vollschiffig.

Die Frachten sind unverändert geblieben.

Verkehrsbericht des Schifffahrts-Vereins zu Breslau e. V.

Breslau, 21. März. Das zu Anfang der Berichtswoche noch herrschende Frostwetter sowie die schwachen Eisbildungen in den oberen Haltungen haben die Schifffahrt in keiner Weise behindert. Lediglich der Umschlagsverkehr wurde durch die zusammengefrorenen Kohlen- und Erzmassen etwas nachträglich beeinflußt. An den Kränen in Cosel-Hafen ging daher die Umschlagsmenge auf 12 000 t Erze zurück, während sich die Kippleistung erfreulicherweise auf fast 70 000 t Kohlen erhöhte. Der Kahnbestand in Cosel-Hafen ist bei gleichem Zu- und Abgang von 185 Fahrzeugen derselbe, nämlich 474 Kähne, geblieben.

Durch Breslau schwammen zu Tal 137 beladene, zu Berg 72 beladene und 77 leere Kähne.

Eisbericht.

1. Schweden: Fahrwasser von See bis Karlsborg, See außerhalb von Roedkallen, Fahrwasser nach Lulea durch den Tjuvholmsund, See außerhalb von Gasoeren, Västra Kvarnen, Schifffahrt geschlossen. See außerhalb von Skag, leichtes Treibeis, Schifffahrtsverhältnisse nicht gemeldet. Angermanälvi oberhalb von Svanö festes Eis, Schifffahrt nur für starke Dampfer möglich, unterhalb von Svanö festes Eis, Schifffahrt nur mit Eisbrecherhilfe möglich. See außerhalb von Bremö, Fahrwasser Bremö—Draghällan Feuer, eisfrei, Schifffahrt unbehindert. Alnö-sund, See außerhalb von Lilljungfrun, Schifffahrt hat aufgehört. See beim Eggegrund, Packeis, Schifffahrt nur mit Eisbrecherhilfe möglich. N-Fahrwasser nach Gävle festes Eis, Schifffahrt nur für starke Dampfer möglich. Oeregrundsgrepen schweres, festes Eis, Schifffahrt geschlossen. Fahrwasser Sandhamn—Stockholm, festes Eis, Rinne wird durch Eisbrecher offen gehalten. Die anderen Stationen eisfrei.

2. Finnland: Kotka Hafen und näheres Schärengbiet, festes Eis; Schifffahrt wird mit Eisbrecherhilfe offen gehalten. Außerhalb von Rankö, Treibeis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer ohne Eisbrecher möglich. See außerhalb von Luppi, See südl. und westl. von Hogland, leichtes Eis, Schifffahrt für Dampfer unbehindert, für Segler erschwert. See östl. von Hogland dichter Eisbrei, Schifffahrt für Dampfer unbehindert, für Segler erschwert. Helsingfors Hafen und näheres Schärengbiet, dichter Eisbrei, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Außerhalb Sveaborg, Baröundsfiörd leichtes Eis, Schifffahrt unbehindert, Außerhalb von Gräskärsbadarna eisfrei. Bei Porkala dichter Eisbrei, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Außerhalb von Kallbadan eisfrei, Schifffahrt unbehindert. See außerhalb von Jussarö, um Russarö, Widkärsfiörd, um Utö, in Sicht von Utö, Skittet, Verkehrsweg bei Re-landersgrund, in Sicht von Räsö, eisfrei, Schifffahrt unbehindert. Umgebung von Hangö Hafen und näheres Schärengbiet, südl. Teil des Gullkronafiörds, Umgebung Abo Hafen bis Stora Bocken, bei Ledsund, Schärengbiet von Mariehamn, Mäntyluoto Hafen und nächste Umgebung leichtes Eis, Schifffahrt für Dampfer unbehindert, für Segler erschwert. Westl. von Eckerö, Außen bei Sälskär, Treibeis, Schifffahrt nur für kräftige Dampfer ohne Eisbrecherhilfe möglich. Hangö-Westfiörd festes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Schärengbiet außerhalb von Raumö, festes Eis, Schifffahrt nur für eisverstärkte

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. Braennlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	Dien. Donn. Sobd.	*D. Swinemünde	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig, Libau	7 t ä g i g	D. Siegfried 9. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 t ä g i g	D. Kolberg 11. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 t ä g i g	D. Pionier 2. 4. D. Claus 5. 4	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 t ä g i g	D. Lena 9. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Flensburg	14 t ä g i g	D. Saturn 30. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 t ä g i g	D. Otto 1. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck	7 t ä g i g		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth	7 t ä g i g	D. Stralsund	A. Hoffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Margarethe	A. Hoffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Reihefahrer	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jd. Sonnab.	D. Ippen	A. Hoffeld, Stettin
Elbing	7 t ä g i g	MS. Kolberg	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Elbing IV 2. April	
Stettin—Finnland und Randstaaten			
Libau, Danzig	7 t ä g i g	D. Siegfried 26. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 t ä g i g	*D. Ostsee 11. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Victoria 4. April	
Leningrad (Petersburg)	7 t ä g i g	*D. Schlesien 1. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 t ä g i g	*D. Wartburg 3. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Abo	14 t ä g i g	D. — Mitte April	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	7 t ä g i g	*D. Oihonna 4. April	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Nordland 11. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo	14 t ä g i g	D. Theodor 2. April	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	jed. Freitag	D. Jolantha 9. April	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Dronheim	14 t ä g i g	*D. Trondhiem 9. April	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 t ä g i g	*D. Bergenhus Mitte April	Gustav Metzler, Stettin
Stockholm	7 t ä g i g	D. — nach Bedarf	Wiking Schifffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 t ä g i g	*D. Ruth 18. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 t ä g i g	*D. Straßburg 11. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Oxelösund	7 t ä g i g	*D. Svea 4. April	Mundt & Schütt, Stettin
		D. —	William Schröder, Stettin
		D. —	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 t ä g i g	D. Hinrich 4. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 t ä g i g	D. Otto 1. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m-wöchl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	10 t ä g i g	D. Pollux 3. April	Gustav Metzler, Stettin
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 t ä g i g	D. Energie 2. April	Halm & Co., Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 t ä g i g	D. Nero 9. April	Joh. Reimer, Stettin
Rheinhäfen, Rotterdam, Antwerpen	14 t ä g i g	D. Gudrun 4. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 t ä g i g	D. Marienburg 31. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 t ä g i g	D. Taarnholm 4. April	Gustav Metzler, Stettin
			Sartori & Berger, Kiel
			Sartori & Berger, Kiel
			H. O. Ippen, Stettin
			Neptun-Ges., Bremen
			Halm & Co., Köln
			Maatschappij, Amsterdam
			Rud. Christ. Gribel, Stettin
			Stett. Dampf.-Comp., Stettin
			Forenede, Kopenhagen
Stettin—Mittelmeer			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 t ä g i g	D. — Mitte April	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.

Dampfer ohne Eisbrecherhilfe möglich. Näheres Seegebiet außerhalb von Raumö Treibeis, Schifffahrt wird durch Eisbrecher offen gehalten. Außerhalb von Kalio und Räisö leichtes Eis, Schifffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Die an-

deren Stationen Eis nicht gemeldet. Schifffahrt hat aufgehört.

3. Rußland: Von Petersburg bis zum Meridian von Sommers Eisschwierigkeiten. Schiffe müssen auf einer Strecke von 80 Sm Eisbrecherhilfe nehmen.

Bücher und Zeitschriften.

Die russische Währungsreform des Jahres 1924 von Dr. Hans Jürgen Seraphim. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1925.

Unter obigem Titel ist unter den Vorträgen und Aufsätzen des bekannten Osteuropa-Institutes in Breslau soeben eine Studie erschienen, die auf der Grundlage eingehender wissenschaftlicher Vorarbeiten und zuverlässiger Quellen einen wertvollen Beitrag zum mittel- und osteuropäischen Wohnungsproblem liefert. Es dürfte nicht nur für den Wissenschaftler, sondern auch für den nach Osteuropa orientierten Geschäftsmann von besonderem Interesse sein, einen objektiven Ueberblick über die Geschichte des Sowjetsrubels und des Tschernowez, der nach der Begründung der Staatsbank den vollständig entwerteten Papierrubel ablöste, zu erhalten.

Die vorliegende Schrift wird der Geldtheorie und der Währungspolitik eine Fülle neuer Anregungen bieten. Sie zeigt uns die russische Wirtschaft in der schwersten Krisenzeit und macht uns mit den wirtschaftlichen Gegenwartsproblemen Sowjetrußlands näher vertraut.

Schiffahrtsrechtliche Gesetze mit den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und allgemeinen Vertragsbedingungen, Textausgabe mit Verweisungen und Sachregister. Herausgegeben von Prof. Dr. H. Hoeniger in Freiburg; Stadtsyndikus Dr. F. Cahn in Mannheim, Oberlandesgerichtsrat Grisebach in Hamburg. Verlag J. Bensheimer, Mannheim, Berlin und Leipzig 1925. Preis in Ganzleinen RM 18,—.

Die letzte Sammlung seerechtlicher Gesetze erschien 1913; sie ist völlig veraltet. Die gegenwärtige Sammlung schiffahrtsrechtlicher Gesetze ist nicht nur neu, sondern sie umfaßt über das Seerecht hinaus das gesamte Schiffahrtsrecht, also auch Binnenschiffahrt, Flößerei, Wasserstraßen usw. In einem starken Bande von über 700 Seiten werden die zahlreichen verstreuten Gesetze, Verordnungen, allgemeinen Vertragsbestimmungen vereinigt. Den Hauptgesetzen folgen systematisch geordnet die vielfachen Nebengesetze, Verordnungen, Bestimmungen usw., darunter zum Beispiel die neuen Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungsbedingungen (ADS), die York, Antwerp Rules in deutscher Uebersetzung, die neuen Haager Regeln, die in England schon Gesetz sind und es bei uns voraussichtlich bald werden, wie auch die internationalen Abkommen, die demnächst ratifiziert werden sollen, die nicht leicht zu findende Betriebsordnung für den Kaiser-Wilhelm-Kanal, die einschlägigen Bestimmungen des Vertrages von Versailles, die alten und neuen Schiffahrtsakten betr. unserer Ströme usw. usw. Den früheren, jetzt veralteten Sammlungen gegenüber weist die neue Sammlung den Vorzug der systematischen Ordnung auf. Vor allem aber bietet die neue Sammlung fortlaufend Verweisungen auf ergänzende oder abändernde Gesetze. Bei dem jetzigen Zustande der Gesetze ist es ganz unmöglich, ohne solche ergänzenden Zusätze sich ein wirkliches Bild von der Rechtslage zu machen. Die neue Sammlung ist ein unentbehrliches Hilfsmittel für jeden Juristen, in der Verwaltung, in der Rechtsprechung und beim Studium, ganz besonders aber für die Schiffahrt selbst, für die Reedereien, die ihre Schiffe mit diesem Buch versehen müssen, für die Versicherungsgesellschaften und für die Kaufmannschaft, soweit sie mit Schiffahrt und deren Nebenzweige zu tun hat.

C. Regenhardts Geschäftskalender für den Weltverkehr, 50. Jahrgang 1925. (Verlag C. Regenhardt G. m. b. H., Berlin-Schöneberg, Bahnstr. 19/20.) Preis gebunden RM. 7.90 postfrei.

Zu einem feststehenden Begriff für ein handliches, unendlich vielseitiges Nachschlagewerk geworden, hat der Name „Regenhardt“ in der Geschäftswelt aller Länder einen guten Klang. Es dürfte wenig kaufmännische Betriebe geben, in denen der „Geschäftskalender“ nicht im Laufe der verfloßenen 50 Jahre als treuer Helfer in den verschiedensten Angelegenheiten des geschäftlichen Verkehrs wertvolle Dienste geleistet hätte, sei es als Vermittler der so vorteilhaften direkten Kreditauskünfte, welche durch das vermehrte Kreditbedürfnis der Gegenwart wieder zu so hoher Bedeutung gelangt sind, sei es als Adressennachweis für die zahllosen geschäftlichen Angelegenheiten, die eine schnelle Verbindung mit Banken, Spediteuren, Rechtsanwälten, Zollbehörden, Agenturen, Hotels usw. nötig machen. Es spielt dabei keine Rolle, ob es sich um einen Platz in Deutschland selbst oder irgendwo im entferntesten Auslande handelt. Alle nur nennenswerten Plätze der Welt sind in genauer geographischer Einteilung verzeichnet, dazu die Angabe der Einwohnerzahl, Bahn- und Schiffsverbindungen, Rechtspflege, Verkehrsbehörden, Handelsstatistiken, Konsulate, Handelshäuser usw. Daß auch die im Geschäftsleben so notwendigen Tarife der Post und Bahn, der Gerichte und Rechtsanwälte und zahlreiche sonstige wichtige kaufmännische Tabellen nicht fehlen, bedarf kaum der Erwähnung.

Die vorliegende Jubiläumsausgabe in ihrem ansprechenden festlichen äußeren Gewande und der sorgfältigen inneren Aus-

stattung sowie dem alljährlich gründlich durchgearbeiteten Inhalte stellt mehr als eine anerkennenswerte Leistung einer zähen ausdauernden Wirksamkeit im Dienste des Auskunftswesens und des geschäftlichen Verkehrs dar, sie ist ein greifbarer Ausdruck der weltwirtschaftlichen Bedeutung Deutschlands und gleichzeitig eine Zukunftshoffnung für die weitere Behauptung Deutschlands im Welthandel. Kein Kaufmann, der auf seinen Vorteil bedacht ist, sollte das wertvolle Buch in seinem Betrieb entbehren.

Neuausgabe des Ortsverzeichnisses von Bayern. Das Verkehrsamt der Abteilung München des Reichspostministeriums bereitet eine erweiterte Neuausgabe des Ortsverzeichnisses von Bayern (früher Postlexikon) vor. Sie enthält 47—48 000 Namen von Orten, für welche die topographische Bezeichnung, der Regierungsbezirk, die Zustellpostanstalt, die Gemeinde und das Amtsgericht angegeben sind. Die unmittelbaren Städte sind in einer Zusammenstellung vor dem Ortsverzeichnis besonders aufgeführt. Die Orte des Coburger Gebietes sind neu aufgenommen, die Orte des z. Zt. zum Saargebiet gehörigen Teiles der Pfalz erscheinen unter besonderer Kennzeichnung.

Im Stoewer nach Sizilien zur Targa und Coppa Florio 1924. Italienische und sizilianische Tagebuchblätter von Josef M. Jurinek-München. Erweiterter Sonderdruck aus der München-Augsburger Abendzeitung.

Ein interessantes Buch. Wir sausen in einem neuen himmelblauen Stoewer-Tourensportwagen (Sechszylinder 12/50 PS) von München, wo uns der raue deutsche Wind noch recht unangenehm um die Ohren fährt, über den Brenner durch Norditalien, durch die Frühlingspracht der märchenhaften Campagna bis Neapel mit seiner tropischen Hitze. Wir machen von dort eine Dampferfahrt bis Palermo und wohnen hier dem großen Autorennen um die Targa und Coppa Florio (Schild und Becher Florios) bei. Wir erleben mit vaterländischem Stolz den glänzenden doppelten Sieg der deutschen Autoindustrie (Mercedes) gegen schwerste ausländische Konkurrenz. Nach glücklicher Heimfahrt, nachdem wir 7000 km — oft auf schwierigsten Wegen — zurückgelegt haben, landen wir wieder in München. Daß die Fahrt ohne jegliche Panne verlief, ist ein glänzendes Zeugnis für die Konstruktion des Wagens und die Bereifung (Continental-Cord). Kurze treffliche Schilderungen über Land und Leute machen das Buch doppelt interessant.

Verschiedenes.

Aus der Automobilindustrie.

Ein neuer Kraftwagen-Typ. Einen, von allen bisherigen Formen abweichenden Kraftwagen stellt die Auto-Rickschah der Zschoppauer Motorenwerke dar.

Dieses, sowohl für Gepäck, wie Personenbeförderung geeignete kleine Fahrzeug besteht aus einem Dreirad mit zwei Vorderrädern. Das Hinterrad ist das Antriebsrad, das mittels Kette von dem mit einem Ventilator, unter dem Sitz des Fahrers befindlichen ca. 4 PS starken DKW-Motor angetrieben wird. Dieser Zweitakter ist der berühmte Motor, mit welchem die Zschoppauer Fabrik der überwältigende Sieger in den beiden Deutschlandfahrten bisher war. Beweis seiner unbedingten großen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Zwischen den beiden Vorderrädern befindet sich eine ca. 1 Meter breite und ca. 2 Mtr. lange Plattform, die zur Beförderung von Gepäck bis 4 Zentner oder zum Aufsetzen einer Karosserie für 2—4 Personen dient.

So stellt diese Auto-Rickschah, die sehr den chinesisch-japanischen Rickschah-Wagen ähnelt, ein Universal-Beförderungsmittel dar, welches für den Mittelstand, der nicht in der Lage ist, sich große Wagen zu kaufen, einem längst gefühltem Bedürfnis entspricht. Das Aufsetzen der Karosserie geschieht mit ein Paar Schrauben in einigen Augenblicken und der Wagen ist zu einem Ausfluge für 3—4 Personen fertig, die er bequem selbst die steilsten Stettiner Straßen hochzieht.

Die Auto-Rickschah leistet mithin dasselbe, wie ein Gepäck- und ein Personenwagen und stellt im Preise das billigste dar, was von der in- und ausländischen Auto-Industrie bisher geleistet wurde.

Die General-Vertretung liegt in den Händen der Firma Ludwig Boldt, Stettin. (Vergl. Anzeige.)