

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 Redaktion W. v. Bulmerincq, Stettin; Dr. E. Bartz beurlaubt; verantwortlich für den Anzeigenteil E. Steiger, Stettin.

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Ostsee-Druck und Verlag Aktiengesellschaft, Stettin. Schriftleitung und Inseratenannahme: 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. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 16

Stettin, 19. April 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Die deutschen Ausfuhrindustrien im April von Dr. E. Dovifat. — Die Geschäftslage in Estland. — Die Wirtschaftslage Rußlands von Dr. P. H. Seraphim. — Wasserwege und Kanalbauprojekte in Polen von Dr. C. Poralla. — Deutschlands Beteiligung und Rolle auf der Posener Messe. — Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Litauen. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte und Preise. — Dampferdienst.

Die deutschen Ausfuhrindustrien im April.

Von Dr. Emil Dovifat-Berlin.

Die alten Sorgen enden nicht! Geldmangel und Steuerlasten, Frachtenüberteuering und Auslandzölle sind die Klagen, die heute in jedem Geschäftszweige der deutschen Wirtschaft immer und immer wieder zu hören sind. Unsere Ausfuhr leidet ganz besonders darunter. Hat sie an sich schon in den letzten Jahren mit Widerständen genugsam zu kämpfen gehabt, die nicht auf wirtschaftlichem, sondern allgemein politischem Gebiet lagen, so war sie durch die Unübersichtlichkeit ihrer häuslichen Verhältnisse in dem besonders scharf und rücksichtslos durchgeführten ausländischen Wettbewerb sehr oft im Nachteil. Es gelang ihr nur, einen kleinen Teil ihrer früheren Stellungen wieder zu erobern und sich in der gänzlichen Umschichtung, die der Weltmarkt zu erfahren im Begriffe ist, einen noch keineswegs gleichgeordneten Platz unter den großen Industriestaaten der Welt zu sichern.

So zeigt denn auch die Lage unserer Ausfuhrindustrie zum gegenwärtigen Zeitpunkt alle Zeichen schweren Rin-

gens um Aufträge und Beschäftigung, das geflissentlich und ganz zweifellos mit kühner Initiative begonnen, aber leider sehr oft nicht mit Erfolg abgeschlossen werden kann. In der Montanindustrie ist die Kohlenausfuhr in den wenigen dafür in Betracht kommenden Ländern (Schweiz, Holland) kaum so gefördert worden, daß den heimischen schweren Absatzstockungen dadurch irgendeine Erleichterung erwachsen wäre. Im Gegenteil! Infolge der allgemeinen Krise in der Kohlenproduktion der Welte machte sich die englische Konkurrenz nicht nur in der Nordsee und am Niederrhein, wo man gewohnt war, ihr zu begegnen, sondern neuerdings selbst am Oberrhein bemerkbar.

In der Eisenindustrie hat die Verlängerung der Rohstahlgemeinschaft zwar dem Inlandmarkt Rückgrat gegeben, ohne dafür aber am Weltmarkt dem Gewerbe eine stärkere Werbekraft zu verleihen. Unzureichende Versuche, in der Walzeisenausfuhr auf Preise zu

Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin

Allianz Lebensversicherungs-Bank A.-G. in Berlin.
Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.
Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin.
Deutscher Phönix Versicherungs-A.-G. in Frankfurt am M.
Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg.
Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.

Gesamt-Garantiemittel:
85 Millionen
Reichsmark

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

Versicherungszweige:

Transport / Feuer / Maschinenbruch / Haftpflicht / Unfall / Einbruchdiebstahl / Beraubung / Kredit / Kautions
 Schmucksachen in Privatbesitz / Valoren / Reisegepäck / Aufruhr / Auto (Unfall, Haftpflicht, Kasko) / Leben
 Aussteuer / Invalidität / Renten / Pension / Glas / Wasserleitungs-Schaden / Hagel / Pferde und Vieh

halten, brachen vor der belgisch-französischen Unterbietung zusammen. Ohnedies ist das Geschäft auf dem Weltmarkt rückläufig, was die gegenwärtigen Nutznießer der Inflationskonjunktur, die Belgier und Franzosen, veranlaßt hat, sich zur Stützung ihrer Preise zusammenzuschließen. Auch die Hütten des Saargebietes sind diesen Abmachungen beigetreten, so daß die deutschen Werke mit ihnen in ständig weiterer Aufwärtsbewegung begriffenen Gestehungskosten nur zu Verlustpreisen Aufträge erzielen können. Sie haben sich dabei, trotz der erhöhten Zollsätze, in Süddeutschland der französischen Konkurrenz zu erwehren. Kein Wunder, daß z. B. die nur zur Hälfte in Betrieb befindlichen oberschlesischen Oefen für ihre Produktion kaum Absatz finden, zumal auch der Verkauf im Inlande den Erwartungen nicht entspricht. (Die angekündigte fabelhafte Konjunktur auf dem Baumarkt könnte beginnen, wenn die nötigen Geldmittel dazu bereit ständen, was leider nicht der Fall ist.)

Eine Reihe bedeutsamer Konstruktionsaufträge sind allerdings jüngst an deutsche Firmen vergeben worden. So eine Reihe von Verladebrücken und Krane für belgische und spanische Hafenanlagen. Damit ist aber nicht gesagt, daß in der Betrachtung des Ausfuhrgeschäftes der Halb- und Fertigwarenproduktion irgendwelche greifbare Verbesserung inzwischen hätte erzielt werden können. Die Maschinenindustrie klagt im Gegenteil über eine weitere Verflauung des Auslandgeschäftes, dessen Gesamtbild sich durch diesen und jenen Auslandsauftrag keineswegs aufgehellt hat. Es bleibt der trübe Eindruck, den ganz besonders der Jahresabschluß eben dieses Wirtschaftszweiges gebracht hat. Die deutsche Maschinenausfuhr macht heute erst wieder 46% der Vorkriegsausfuhr aus. Die Automobilindustrie ist zwar durch eine aufsteigende Inlandkonjunktur hinreichend beschäftigt. Für die Ausfuhr sind ihre Preise viel zu hoch, was u. a. aus der Tatsache hervorgeht, daß ihre Ausfuhr in die Schweiz durch die französische Konkurrenz fast völlig verdrängt ist. Lokomotiv-, Waggonbau- und Werftindustrie liegen in ihrem Auslandsgeschäft immer noch danieder. Allgemein klagt die Maschinenindustrie über eine Verteuerung der Rohstoffe um das 1,4—1,8fache der Friedenspreise, der Frachthöhe um das 2,4fache, der Kredite um das 3fache der Friedenshöhe.

Während der Textilhandel durch die Unnatürlichkeit der klimatischen Verhältnisse in den Wintermonaten auf einem guten Teil seiner Ware sitzen blieb, arbeitet gleichwohl die Textilindustrie in guter Beschäftigung, da die Mode dafür sorgt, daß die unverkauften Bestände des Han-

dels im kommenden Winter kaum oder nur mehr zu Schleuderpreisen ihre Käufer finden werden. Etwas beunruhigt ist die Spitzen-, Sticker- und Besatzindustrie, einer der wenigen Zweige der Textilindustrie, die nach wie vor stark auf den Auslandabsatz angewiesen ist und auch durch inländische Konjunktur nicht gesättigt werden kann. England plant eine starke Zollerhöhung gerade gegen die Produkte dieser Industrie, die hier nur als doppelte Last angesehen werden könnte, da auf allen Weltmärkten sich für diese Warengruppe eine Absatzstockung zu zeigen beginnt.

Die Lederindustrie hat hoffnungsfroh und mit guten soliden Mustern ihr Geschäft am Weltmarkt wieder aufgenommen, das ihr vor dem Kriege einen so gewinnbringenden Absatz vor allem in England und in Nordamerika gesichert hatte. Sie stieß jetzt aber jenseits des Ozeans in den Vereinigten Staaten auf eine mit echt amerikanisch verschleuderten Massenware arbeitenden Konkurrenz, die, in den Händen weniger kapitalstarker Industrieller vereinigt, zum Teil den Warenhäusern ihre Produkte kommissionsweise zum Verkauf überläßt. England hat — zum Teil leider unter Beteiligung deutscher qualifizierter Arbeitskräfte — seine eigene Lederindustrie großgezogen. In Europa hat Oesterreich seine Lederindustrie stark individualisiert. Französischer Valutaexport beherrscht den Balkan. Die nordischen Staaten sperren sich vor der deutschen Ausfuhr durch sehr hohe Zolltarife ab.

Die Spielwarenausfuhr ist, soweit Puppen und Filzwaren in Frage kommen, während der letzten Wochen nicht besser geworden. Auch hier haben England und Amerika ihre Eigenproduktion aufgenommen. Günstiger liegen die Dinge nur in der Industrie mechanischer und optischer Spielwaren, wie sie in Nürnberg und einigen anderen Städten Süddeutschlands hergestellt werden. Hier ist durch wirtschaftliche Produktionsanordnung die Ware in einer Art und Weise verbilligt worden, daß auch Amerika nicht mitkann. Die feinmechanische Industrie, die Industrie der Musikinstrumente erfreut sich ebenso wie gewisse Teile der elektrischen Industrie einer zufriedenstellenden Beschäftigung durch das Ausland.

Man kann schließlich das Gesamtbild nur in einen wenig günstigen Eindruck zusammenfassen. Viel ernste Arbeit und opferwilligstes Streben prallen ab an der unglücklichen Lage der Weltmärkte und dem daraus erwachsenden Hange zu ängstlicher Zollmauernpolitik, in die keine gegenseitige Wirtschaftsverständigung bisher mit Erfolg eine Bresche zu legen imstande war.

Die Geschäftslage in Estland.

Von unserem Revaler Mitarbeiter.

Belebung des Holzgeschäftes. — Gespannte Lage am Geldmarkte. — Lage der Textilindustrie. — Andauernd aktive Handelsbilanz. — Handel mit Rußland.

Wie überall im Osten Europas, war auch in Estland der diesjährige Winter sehr milde. Bis Ende Februar hat es so gut wie keinen Frost gegeben, und als dann endlich in den ersten Tagen des März Kälte mit Schneefall eintrat, atmeten die Holzindustriellen auf und gingen mit Macht an die Arbeit, wozu sie sonst schon im November imstande waren. Rund einen Monat hat die Schlittenbahn angehalten, und in dieser kurzen Zeit ist es doch gelungen, den größten Teil der Holzbestände an die Eisenbahnstationen und Flüsse auszuführen. Natürlicherweise wurden in erster Linie Balken und Props ausgeführt, so daß anzunehmen ist, daß ein großer Teil des Brennholzes im Walde geblieben ist, weshalb mit einem Steigen der Preise im Herbst gerechnet wird. Das Holzgeschäft ist somit in Gang gekommen, und es haben bereits eine Anzahl Verschiffungen von Props

nach England stattgefunden. Die großen Geldbeträge, welche zur Finanzierung der Holzausfuhr auf das Land flossen, haben zu einer weiteren Versteifung des Geldmarktes wesentlich beigetragen. Die Zinssätze sind stark gestiegen und das Angebot an Geld für Importzwecke ist sehr gering. Die angespannte Situation, in der sich die Banken befinden, wird von den privaten Geldverleihern ausgenutzt, und die hohen Zinsen, die sie für ihr Geld beanspruchen, drücken schwer auf das Geschäft. Die im ganzen ungünstige Konjunktur des Jahres 1924 hat dazu geführt, daß die Industrie- und Handelsaktiengesellschaften in den seltensten Fällen eine Dividende ausgeschüttet haben; bei einem Protest von Wechseln im Betrage von über 100 Millionen Mark im Monat nimmt es weiter nicht wunder, wenn Konkurse und Liquidationen an der Tagesordnung sind.

Hierbei muß allerdings betont werden, daß es sich in diesen Fällen ausschließlich um Firmen handelt, die in der Nachkriegszeit entstanden sind und deren Weiterfortbestehen keinerlei Nutzen für die Volkswirtschaft bringen würde. Es handelt sich also um einen Reinigungsprozeß in der Wirtschaft, bei dem es allerdings ohne beträchtliche Verluste für die betr. Unternehmer selbst und ihre Kreditoren nicht abgeht. Der milde Winter hat der Textilbranche merklichen Schaden zugefügt: sowohl die Tuchfabriken als auch die Importeure von Wollwaren klagen über große Lagerbestände, deren Realisierung erst im nächsten Herbst wird erfolgen können. Während die Textilimporteure von jeher für die Herabsetzung der Textilzölle waren, gehen sie jetzt aus naheliegenden Gründen konform mit den Fabrikanten und wünschen bei der Vereinheitlichung der Zollsätze Lettlands und Estlands die Beibehaltung der jetzt bestehenden Zölle auf Textilwaren. Das Frühjahrsgeschäft hat noch nicht begonnen, dürfte sich aber ganz gut entwickeln, da die Kaufkraft der ländlichen Bevölkerung sich seit dem vorigen Jahre, als die Mißernte von 1923 zu einem Stillstand im Handel geführt hatte, gehoben hat. Der Import jeglicher Waren, die auch nur entfernt den Charakter von Luxusartikeln tragen, dürfte allerdings stark zurückgehen, da die Zahl der wohlhabenden Menschen dank der Krise erheblich zusammengeschrumpft ist. Um die Handelsbilanz im Gleichgewicht zu erhalten, wird neuerdings wieder mit allen Mitteln versucht, die Bevölkerung zum Ankauf von Waren örtlicher Produktion anzuregen. Auch die Regierung hat energische Schritte getan, um die Behörden zu zwingen, wenn es irgend geht, ihre Bedürfnisse an verschiedenen Waren bei der inländischen Industrie zu decken. Sie verfolgt hierbei noch einen anderen Zweck, und zwar will sie durch Zuführung von Bestellungen an die Industrie der Arbeitslosigkeit steuern, die in diesem Jahr bedeutend zugenommen hat. Trotz aller dieser Maßnahmen wird Estland jedoch ohne einen monatlichen Import von Waren im Werte von nicht weniger als 600 Millionen Mark nicht auskommen, und es fragt sich, ob die Wirtschaft soviel wird aufbringen können, um diesen Betrag durch den Export zu decken. Die Hauptexportartikel sind Holz, Flachs, Papier, Baumwollstoffe und -garne und Butter. Das Holzgeschäft kommt zwar, wie gesagt, in Gang, doch dürfte es weniger einbringen als im vergangenen Jahr, da die Waldarbeiten sich stark verzögert haben. In diesem Jahr sind größere Waldkomplexe zum Verkauf gelangt, wobei es sich um besonders hochwertige Bestände handelt; zum Teil sind diese Bestände von lett-ländischen Firmen erworben worden. — Das Flachsgeschäft stockt gegenwärtig, da die Nachfrage im Auslande bedeutend nachgelassen hat. Der Absatz von Papier geht dagegen gut vonstatten, da Rußland in zunehmendem Maße

als Käufer aufgetreten ist. Der Export von Erzeugnissen der Baumwollindustrie ist ebenfalls im Wachsen begriffen, und die Fabriken konnten die Zahl der Arbeiter erhöhen. Hierbei tritt namentlich Deutschland als Käufer estländischer Baumwollgarne auf, die für die deutsche Trikotagenindustrie bestimmt sind. — Fast alleiniger Abnehmer der estländischen Butter ist ebenfalls Deutschland, wo die Preise höher liegen, als in England. Der Butterexport hat sich sehr stark entwickelt und bildet eine der wichtigsten Quellen für die Finanzierung des Imports. In den ersten drei Monaten des Jahres wurden 50 000 Pud Butter gegen 18 680 Pud im gleichen Zeitraum des vorigen Jahres exportiert.

Dank der Aktivität der monatlichen Handelsbilanzen, wie sie nun bereits seit dem August v. J. besteht, ist der Kurs der Mark keinen Schwankungen unterworfen gewesen, der Dollar hat sich auf 372—375 gehalten, wobei das Devisenangebot die Nachfrage überstieg. Der Ueberschuß wurde zum großen Teil von der Eesti Bank angekauft, der es auf diese Art gelungen ist, ihre Reserven an ausländischer Valuta und an Gold zu komplettieren. Die Menge des umlaufenden Papiergeldes ist nunmehr mit 30% durch Gold und wertbeständige Devisen gedeckt. In den letzten Wochen hat das Angebot an Devisen an der Börse nachgelassen, was wieder in Zusammenhang mit einer verstärkten Importtätigkeit gebracht wird.

Der Handel mit Rußland liegt nach wie vor sehr darnieder. Er beschränkt sich hauptsächlich auf den Papierverkauf und auf den Bezug von Naphtha und Maschinenölen aus Rußland. Der Transit hat sich in der letzten Zeit etwas belebt, da die estländische Regierung den Import lebender Schweine aus Rußland gestattet hat. Diese werden in Reval geschlachtet und als bacon weiter nach England verschifft, wo sie guten Absatz haben. Auch gefrorenes Wild (Geflügel) passiert auf dem Transitwege Estland. Am stärksten ist die Zufuhr von Flachs, der bereits eine Anzahl großer Speicher im Revaler Hafen füllt. Der Verkauf geht auch hier wegen der schlechten Konjunktur nur sehr langsam vonstatten. Von großen Korntransporten, die über Reval nach Rußland gehen sollten, ist nichts zu merken, es heißt allgemein, daß die Getreideankäufe Rußlands im Auslande wegen Mangels an Mitteln nicht zustande gekommen sind.

Mit den anderen Nachbarländern entwickelt sich der Handelsverkehr normal. Die Zollunionsverhandlungen mit Lettland sollen nun bald wieder aufgenommen werden, wobei man allseitig auf ein befriedigendes Ergebnis hofft, obgleich die vollständige Aufhebung der Zollgrenze zwischen beiden Ländern, wie sie von Lettland verlangt wird, in Estland auf starken Widerstand stößt.

Die Wirtschaftslage Rußlands.

Von Dr. P. H. Seraphim, Assistent am Osteuropa-Institut.

Ungünstige Witterung. — Folgen der Mißernte. — Steigende Getreidepreise. — Mangelnde Kaufkraft. — Schwache Produktion der Industrie. — Passive Handelsbilanz. — Inflation.

Die Monate Januar, Februar und März bringen in Rußland stets einen gewissen Rückgang der volkswirtschaftlichen Konjunktur. Die Witterungsverhältnisse unterbinden eine gesteigerte Produktion und verhindern, sei es durch Schneeverwehungen, sei es durch Mangel an einer brauchbaren Schlittenbahn, den Transport. Auch in diesem Jahr ist in den letztvergangenen Monaten ein Konjunkturrückgang festzustellen. Die zum Teil sehr harte Witterung hat beispielsweise sogar die russische Naphthaindustrie geschädigt, während in den Normaljahren Schneefälle und Frost im Bakugebiet nicht vorkommen. Ueber dieses übliche Sinken der Wirtschaftskonjunktur in den Wintermonaten hinaus aber machen sich derzeit in Sowjetrußland

weitere Anzeichen für eine verschärfte Wirtschaftslage bemerkbar. Die völlige Mißernte des vergangenen Jahres, die die Bolschewiken bisher durch eine frisierte Außenhandelsbilanz verschleierte hatten und über die sie durch einen „fiskalischen Optimismus“ hinwegzutäuschen suchten, beginnt sich nun doch nachdrücklich in ihren Folgen geltend zu machen. Die Getreidepreise zeigen durchgehend eine stark steigende Tendenz, ebenso wie fast alle anderen Agrarprodukte. Es ist außerdem kein Geheimnis mehr, daß Sowjetrußland in den letzten Monaten nicht nur kein Getreide mehr einführt, sondern dazu gezwungen ist, in sehr bedeutendem Maßstabe kanadisches und tschechoslowakisches Getreide einzuführen. Da sich demnach naturgemäß

die Getreidepreise auf dem innerrussischen Markt den Weltmarktpreisen anzugleichen suchen, während bisher das russische Getreide nicht unbedeutend unter denen des Weltmarktes verkauft werden konnte, wird eine weitere Versteifung des Getreidemarktes zu erwarten sein. Dieses Problem der Getreidepreise beschäftigt gegenwärtig die Sowjetregierung, jedoch ohne daß es ihr bisher gelungen wäre, einen Ausweg zu finden. Eine einfache Höchstpreisfestsetzung erscheint selbst den radikalsten Bolschewiken nach den Erfahrungen der letzten sieben Jahre nicht möglich, während andererseits die bisher geübte staatliche Intervention auf dem Getreidemarkt infolge Schwindens der staatlichen Vorräte nicht mehr die gewünschte Wirkung auszuüben vermag.

Während so die Frage der Agrarpreise, wie auch die Bolschewiken anerkennen, einen Gefahrenpunkt für die Wirtschaftslage Rußlands darstellen, so wird andererseits vielfach betont, daß die Entwicklung der russischen Industrie in den letzten Monaten eine außerordentlich zufriedenstellende gewesen sei und daß auch in der nächsten Zeit auf eine weitere günstige Entwicklung zu rechnen wäre. Man hat sowjetamtlich darauf hingewiesen, daß die bisherige Absatzkrise einer Unterproduktionskrise gewichen sei und daß fast bei allen Industrieartikeln das Angebot die Nachfrage nicht mehr befriedigen kann. Man berichtet ferner, daß die günstige Lage der russischen Industrie am besten durch den Kapitalzustrom in den letzten Monaten gekennzeichnet werde. In dieser Form sind diese amtlichen Communiqués allerdings nicht zutreffend. Einmal kann bei einer ganzen Anzahl von Industriezweigen wegen ungenügender Produktion der Bedarf nicht gedeckt werden, z. B. bei der chemischen Industrie, andererseits aber hat sich auch bei den günstig dastehenden Branchen, wie bei der Textilindustrie, in letzter Zeit ein Umschwung bemerklich gemacht. Der Absatz der Woll- und Flachindustrie, ja sogar der Baumwollindustrie und der Naphthaindustrie, ist in den letzten Monaten rapid zurückgegangen. Durchschnittlich wurden im Februar auf den Warenbörsen 20% weniger Abschlüsse als im Januar getätigt, im März wieder 15% weniger als im Februar. Auch mit dem Kapitalzustrom steht es, wie die „Moskauer Industrie- und Handelszeitg.“ nachweist, durchaus nicht so günstig. Lediglich die Baumwolltrusts, der Gummitrust und das Naphthasyndikat weisen günstigere Bilanzen auf, während die laufenden Konten aller übrigen Industrieunternehmen einen Kapitalzustrom nicht zeigen, ja vielfach sogar eine Verschlechterung ihrer Finanzlage erkennen lassen.

Diese Geschäftsstille auf den Warenmärkten und das Zurückgehen der Geschäftsabschlüsse im letzten Monat ist in erster Reihe durch die Unfähigkeit des russischen Käufers bedingt, Barzahlungen zu leisten. Die Trusts ihrerseits sind aber auch nicht in der Lage, trotz Anweisungen der Syndikate den Konsumenten in der Kreditfrage weitestgehend entgegenzukommen, wie früher auf langfristige Wechsel zu liefern. Die Geldknappheit hat, wenn möglich, noch weiter zugenommen. Diese Kaufunlust bzw. Kaufunfähigkeit der Bevölkerung wird dadurch illustriert, daß der Absatz auch

der lebenswichtigsten Produkte in den letzten Wochen und Monaten erschreckend zurückgegangen ist. Das Dorf nimmt heute beispielsweise nur einen Bruchteil des sonstigen Quantums an Petroleum auf, wodurch der russischen Naphthaindustrie auf dem Inlandmarkt wesentliche Schwierigkeiten erwachsen.

Neben den erwähnten Momenten: der Verteuerung der Agrarpreise, der stationären Lage der Industrie bei erheblich verschlechterten Absatzverhältnissen, kommt noch ein Faktor hinzu, der heute von allergrößter Bedeutung ist: die mit der Passivierung der Außenhandelsbilanz zusammenhängende Bedrohung der Währung.

Die Handelsbilanz für Februar schließt mit einem Passivsaldo von 7,5 Mill. Rbl. ab. Es bedeutet das an sich nichts grundsätzlich Neues, denn die russische Handelsbilanz ist tatsächlich schon seit dem Herbst passiv und nur durch Aenderung des Berechnungsmodus künstlich der Schein der Aktivität aufrecht erhalten. Jetzt erweist sich das aber als unmöglich. Der russische Export, der seiner Natur nach ein Agrar- und zwar vorwiegend ein Getreideexport sein muß, kann nicht plötzlich lediglich auf Naphtha und andere Rohstoffe, Holz, Häute, Vieh, Fleisch, Eier umgestellt werden. Man wird zugeben können, daß in gewissem Rahmen diese Umstellung gelungen ist, daß der Holzexport ebenso wie die Naphthaausfuhr sich in einer Weise gehoben haben, die einem noch im Sommer v. J. für unwahrscheinlich galt. Was aber einsichtige Wirtschaftler schon damals ausführten, hat sich trotz dieses Erfolges der sowjetrussischen Wirtschaftspolitik bewahrheitet: ohne Getreideexport auf die Dauer keine aktive Handelsbilanz! Was bedeutet nun für Rußland die Passivität der Handelsbilanz — und wir können annehmen, daß sie tatsächlich in noch viel bedeutenderem Maße vorhanden ist, als die amtliche Statistik das angibt? Sie bedeutet einen schweren Gefahrenpunkt für die russische Währung, für die Stabilität des Tscherwonez. Der Tscherwonez ist bereits heute inflationiert. Es ist dies eine nicht wegzuleugnende Tatsache. Die Emission von Tscherwonezbanknoten ist weit über das ursprünglich vorgesehene Maß hinaus erfolgt, die Kaufkraft des Tscherwonez ist entsprechend gesunken. Letzten Endes steht die Sowjetregierung doch vor einem unlösbaren Dilemma: entweder der zuschubbedürftigen Volkswirtschaft die notwendigen Kredite zum Weiterbestehen nicht zu gewähren und damit das Auseinanderbrechen des volkswirtschaftlichen Gefüges der Sowjetunion zu riskieren, oder durch Gewährung von Zuschüssen, sei es in Form von Dotationen, Krediten oder Getreideimporten, die Stabilität der Währung zu gefährden. Die russische Währung von 1924 ist, wie von allen russischen führenden Wirtschaftlern seinerzeit hervorgehoben wurde, auf den Grundsätzen der Beschränktheit der Emission und auf der Voraussetzung der Aktivität der Handelsbilanz aufgebaut. Beide Voraussetzungen sind heute hinfällig geworden, und es bleibt abzuwarten, ob und wie lange noch der Tscherwonez infolgedessen wirklich ein wertbeständiges Zahlungsmittel bleiben wird. Schon die nächsten Monate dürften darüber entscheiden.

F. H. BERTLING

Internationale Spedition

LUBECK / STETTIN / HAMBURG

Versicherung

Gegr. 1865 / Telegramm-Adresse: Bertling

Lagerung

Wasserwege und Kanalbauprojekte in Polen.

Von Dr. Curt Poralla, Ass. am Osteuropa-Institut in Breslau.

Für eine Ausgestaltung des Binnenschiffverkehrs bestehen in Polen bei den günstigen physikalisch-geographischen Verhältnissen des Landes alle notwendigen Vorbedingungen. Durch den nur mäßigen Gebirgscharakter im südlichen Teile des polnischen Territoriums ist das Gefälle der zahlreichen Flußläufe, die das polnische Flachland durchqueren, relativ gering und wie dazu geschaffen, dem Lande als Ersatz für das Fehlen eines weit verzweigten Eisenbahnnetzes natürliche Verbindungsstraßen zu geben, die zu ihrer Brauchbarerhaltung allerdings einer ständigen Pflege bedürfen.

Für die Instandhaltung der polnischen Wasserwege ist schon in Vorkriegszeiten unter russischem Regime sehr wenig getan worden, wie ja bekanntlich Rußland in vieler Hinsicht seine früheren Westprovinzen stark vernachlässigt hat. Noch weniger hat sich aber Polen selbst um seine Flüsse gekümmert, so daß es nicht verwunderlich ist, daß der polnische Binnenschiffverkehr ständig weiter im Abnehmen begriffen ist. Besonders der unregulierte Zustand des Weichselbettes verursacht dem Wirtschaftsleben enorme Schäden, da dadurch eine Ausnutzung des rationelleren Wasserweges zur Unmöglichkeit wird. Der Wasserreichtum des Weichselflusses zwar ermöglicht bei der günstigen Niederschlagshöhe in diesem Gebiet (450 bis 620 mm) schon in der Gegend von Krakau eine mäßige Schifffahrt. Durch die Verwilderung des Weichselbettes ist jedoch jeder geordnete Schiffsverkehr auch unterhalb Krakaus ausgeschlossen. Ebenso ungünstig liegen für eine durchgehende Schifffahrt die Verhältnisse im Mittellauf der Weichsel und ermöglichen bei der ausgedehnten Verflachung des Strombettes auch im unteren Lauf nur eine streckenweise Ausnutzung. Erst an der Stelle, wo der Strom auf Danziger Freistaatgebiet übertritt, wird er befahrbar, so daß einer der wichtigsten Ströme Polens bis kurz vor der Einmündung ins Meer infolge der oben erwähnten Mängel für einen durchgehenden Schiffsverkehr beinahe vollständig ausschaltet. Selbst der sich auf einzelne Flußabschnitte beschränkende Transportverkehr geht im Gegensatz zu den westeuropäischen Schifffahrtsstraßen noch ständig weiter zurück, da er zudem noch mit doppelt so hohen Frachtsätzen belastet ist als anderwärts. Ähnlich und teilweise noch ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den weiter östlich gelegenen polnischen Flüssen und Nebenflüssen. Selbst wo die Benutzung der Flüsse streckenweise möglich ist, verursacht der mangelhafte Zustand der Fahrinne sogar in den für die Flußschifffahrt günstigsten Sommermonate öftere Stockungen. Dazu kommt noch, daß der Mangel an geeigneten Verladevorrichtungen den Transportverkehr außergewöhnlich stark behindert und daß die Dauer der Transporte durch das Eintreten aller möglichen, unvorhergesehenen Zwischenfälle sich derart schwer vorausbestimmen läßt, daß der Kreis der Waren, die noch auf dem Wasserwege transportiert werden, zusehends abnimmt. Eine weitschauende Stromverkehrspolitik könnte hier ohne allzu stark ins Gewicht fallende Kapitalinvestitionen schon durch einen teilweisen Ausbau der Flußläufe usw., vor allem durch Instandhaltung der Fahrinne, Wandel geschaffen, die einen, wenn auch nur beengten durchgehenden Schiffsverkehr ermöglichen würde. In Polen trägt man sich aber mit viel höheren Plänen. Ohne den schlimmen Zustand der natürlichen Wasserstraßen in irgendeiner Weise abzustellen, schmiedet man große Projekte bezüglich Ausbau einer Reihe von Kanälen, die neue Wasserverbindungsstraßen schaffen sollen, berücksichtigt aber gar nicht, daß die Regulierung einer Anzahl von Flußläufen, selbst wenn sie durch die geplanten Kanalbauten

auch nur abschnittsweise als Verbindungsstrecken in Frage kommen sollten, nicht zu umgehen sein wird.

Von den vielen Kanalbauprojekten, mit denen sich die interessierten Kreise Polens in den letzten Jahren beschäftigt haben, scheint man sich in Polen nunmehr für zwei besonders wichtige Kanäle entschieden zu haben. Der eine der geplanten Kanäle ist der sogenannte West-Ost-Kanal, der die Stadt Posen über Kolo-Lenczyca-Warschau-Brest-Pinsk mit dem Dniepr oberhalb Kiwys verbinden soll. Der zweite projektierte Kanal ist der sogenannte Kohlenkanal und soll von Kattowitz über Czenstochau-Nowo-Radomsk-Lodz-Lenczyca-Kolo-Goplo-See bei Thorn oder Bromberg die Verbindung mit der Weichsel herstellen.

Ohne Zweifel verdienen beide Kanalprojekte weitgehende Beachtung, zumal sie — wie es beispielsweise beim West-Ost-Kanal der Fall ist — über die Grenzen Polens hinaus von Bedeutung sind. Der West-Ost-Kanal wird von Fachleuten als der wichtigere und auch rationellere angesehen; die Verwirklichung dieses Kanalprojektes dürfte aber vorläufig noch dadurch mit Schwierigkeiten verbunden sein, daß ein großer Teil der Kanallinie auf russischem Territorium verläuft und daß außerdem die Herstellung dieses Kanals, der eine Länge von ca. 700 Kilometern hat, eine ganz bedeutende Belastung der polnischen Staatsfinanzen darstellen und ohne pekuniäre Auslandsunterstützung nicht so leicht durchführbar sein würde.

Günstiger liegen die Verhältnisse beim Ausbau des sogenannten Kohlenkanals. Wenn auch bei diesem Kanal die Baukosten verhältnismäßig hoch sind (nach dem Bauprojekt werden die Kosten auf 270 Millionen Zloty veranschlagt), so würde schon bei Fertigstellung eines Teiles der geplanten Kanallinie — beispielsweise des Abschnitts Lenczyca-Goplo-See-Bromberg — eine rentable, frachtverbilligende Ausnutzung durch verkürzte Inanspruchnahme der Bahnverbindung für die nach Danzig gehenden Transporte erreicht werden. Schon allein durch die Inbetriebnahme dieses Kanalabschnittes soll sich nach einer Berechnung des Warschauer Ingenieurs Tillinger oberschlesische Kohle in Danzig um 5,25 Zloty je Tonne billiger stellen. Da aber durch diesen Kohlenkanal ausschließlich polnische Absatzinteressen verfolgt werden, so kommt diesem Kanal keine so allgemeine Bedeutung für den internationalen Handelsverkehr zu. Aus diesem Grunde dürfte es auch schwierig sein, ausländisches Kapital für die Durchführung dieses Kanalbauprojektes zu interessieren. Von englischer Seite wird sogar eine offensichtlich ablehnende Haltung und ungünstige Beeinflussung des Kapitalmarktes bei evtl. Unterbringung einer Anleihe zu erwarten sein und zwar in Hinblick auf die Konkurrenz, die der englischen Kohle in den Absatzgebieten der Ostseeländer durch die verbilligte polnische Kohle entstehen würde. Polen wird sich vermutlich deshalb aber nicht abhalten lassen und kein Mittel unversucht lassen, dieses Kanalbauprojekt möglichst schnell zu verwirklichen, da es im Interesse der eigenen Industrie die unbedingt notwendigen Absatzgebiete zu erschließen gezwungen ist, ohne die gerade die polnische Kohlenindustrie bei der relativ großen Ueberproduktion nie gesunden kann. Die Durchführung des Baues ist in folgenden Teilabschnitten geplant:

1. Kattowitz-Czenstochau (80 km),
2. Czenstochau-Lodz-Lenczyca (131 km),
3. Lenczyca-Goplo-See-Bromberg (220 km),
4. Abzweigungen nach Posen und Warschau.

Bei der stufenweisen Verwirklichung des Kanalbauprojektes wird von Fachkreisen erstrebt, tunlichst mit dem Abschnitt Lenczyca-Goplo-See-Bromberg zu beginnen, der bei den geringsten Ausgaben die besten Resultate ergibt. Von dem 220 Kilometer langen Abschnitt geht eine Strecke von 57 Kilometern durch Seen, außerdem wird auf einer Länge von 20 Kilometern der Bromberger Kanal und schließlich auf einer Strecke von 75 Kilometern der obere Netzekanal benutzt, der nur einer Verbesserung bedarf. Hieraus ergibt sich, daß nur eine Strecke von 68 Kilometern neugebaut werden muß, für welche die Kosten nicht mehr so erheblich sind. Ähnliche, wenn auch nicht ganz so günstige Resultate, ergibt der Ausbau der anderen Abschnitte des geplanten Kohlenkanals, so daß zu erwarten steht, daß die polnische Regierung — nachdem die Vermessungen bereits in den vergangenen Jahren durchgeführt worden sind — in absehbarer Zeit mit den Bauarbeiten für den Kohlenkanal beginnen dürfte.

Von erheblich größerer Bedeutung ist der Bau des West-Ost-Kanals, der alle, mit Osteuropa in Verkehr stehenden Staaten interessiert. Das internationale Interesse an diesem Kanalprojekt ist schon deshalb besonders groß, weil dieser Kanal durch die Verbindung des Atlantischen Ozeans mit dem Schwarzen Meer eine

der günstigsten Transportmöglichkeiten für den Warenaustausch mit Zentralpolen und Südrußland erschließt. Im vollen Verständnis für die ungeheure Bedeutung dieses Kanals beabsichtigt die polnische Regierung, auch dieses Kanalprojekt sobald als möglich zu verwirklichen. Das Vorhandensein einer solchen transeuropäischen Wasserstraße würde bei den sich mit wachsender Entfernung verbilligenden Frachtsätzen einen großen Teil der Güter anziehen, die den Weg über den Rhein-, Rhein-Weser-Kanal, über den noch im Bau befindlichen Weser-Elbe-Kanal und die sich nach Osten anschließenden Kanäle und Flußverbindungen nach Posen nehmen und von dort unter Benutzung des West-Ost-Kanals dem Schwarzen Meer, Bosphorus usw. zustreben würden.

Neben diesen beiden Kanälen waren in Polen auch noch andere Kanalbauten geplant. Man beabsichtigte beispielsweise einen Kanal bauen, der die Linie Krakau-San, Lemberg-Brody-Styr, Prypet verbindet. Außerdem lagen noch eine Reihe weniger wichtige Bauprojekte vor. Die Verwirklichung aller dieser Baupläne dürfte allerdings noch sehr viele Jahre dauern. Man hat sie daher zunächst wieder fallen gelassen und beschränkt sich nunmehr auf den Ausbau des oben erwähnten Kohlen- und des sog. West-Ost-Kanals als die wichtigsten und zukunftsreichsten Kanalanlagen.



Deutschlands Rolle und Beteiligung auf der Posener Messe.

Augenblicklich sind die deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen unterbrochen, und seit dem 1. April, da das Provisorium abgelaufen ist, besteht eigentlich ein vertragsloser Zustand zwischen beiden Staaten. Sowohl Deutschland als auch Polen haben bisher auf die Anwendung von Kampfzöllen verzichtet, und der gegenwärtige Warenaustausch gestaltet sich zufriedenstellend und überaus rege. Dieser Zustand findet seine Erklärung in den von Hause aus bestehenden natürlichen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Polen, die sich allen politischen Gegensätzen zum Trotz immer stärker entwickeln. Lassen wir einige Zahlen sprechen: Im Jahre 1923 hatte Deutschland einen rund 53prozentigen Anteil an dem polnischen Gesamtaußenhandel (deutscher Export rund 600 Millionen Goldfranken), und auch in verfloßenen Jahre, obwohl die Wirtschaft hüben wie drüben infolge der Sanierungskrise schwer danieder lag, erreichte der deutsche Export nach Polen eine Ziffer von 506,3 Millionen Franken und der Import aus Polen 536,2 Millionen, so daß Deutschland auch in diesem Krisenjahre mit einem rund 40prozentigen Anteil am polnischen Außenhandel an erster Stelle stand.

Die Expansionsbestrebungen der deutschen Industrie- und Handelswelt nach dem industriearmen Osten erklären das starke Interesse für den Handel mit Polen, das seit der Stabilisierung der Währung und der Sanierungsaktion als eine wirtschaftlich tragfähige Brücke zwischen Ost und West figuriert. Deutschland will nicht nur die Absatzgebiete der ehemals deutschen Gebiete erhalten, sondern strengt sich überdies noch an, um seine wirtschaftliche Stellung auch nach den ehemals österreichischen, den kongreßpolnischen und insbesondere nach den Ostgebieten Polens (Weißrußland usw.) zu verpflanzen und daselbst zu festigen. Aber die Stellung Deutschlands im Handel mit Polen erschöpft sich nicht nur in dem Konsum polnischer Agrar- und Naturprodukte und im Absatz von Industrie-

erzeugnissen: Deutschland spielt auch eine hervorragende Rolle als Mittelsperson für den Handel Polens mit dem Westen Europas, da seine kommerziellen Organisationen hinter der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit weit zurückbleiben und es sich daher an den deutschen Zwischenhändler und die deutschen Exportorganisationen (z. B. im Handel mit Rußland) anlehnt. Der deutsche Zwischenhandel bildet einen bedeutenden Aktivposten im deutschen Handel mit Polen.

Unter diesen Umständen leuchtet es ein, wenn die polnischen Messeveranstaltungen von Deutschland stark beschickt und besucht werden, was insbesondere für die Posener Messe zutrifft. Obwohl im Vorjahre die Posener Veranstaltung ausländische Ausstellungen nur im Wege der ständigen polnischen Vertretungen zugelassen hat, haben die deutschen Industrieerzeugnisse unter allen Exponaten den hervorragendsten Rang eingenommen. In diesem Jahre repräsentiert sich die Posener Messeveranstaltung (3.—10. Mai) zum erstenmal als international, läßt also deutsche Aussteller direkt zu, und das Ergebnis ist ein überaus starker Andrang ausstellender deutscher Firmen. Aber auch die deutsche Handelswelt, die sich an der Hand der Posener Messe ein getreues Bild von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Polens machen will, stellt sich zahlreich ein, insbesondere, um von hier aus den Kontakt mit der Kaufmannswelt der baltischen Staaten zu gewinnen, die sich beim Bezug deutscher Waren vielfach der Posener Messe bedient. Die Posener Messe zählte im Vorjahre weit über 100 000 Besucher und 2000 ausstellende Firmen; in diesem Jahre dürfte sich der Messebetrieb bedeutend steigern, und dementsprechend wurde das Messengelände auf 350 000 qm offene und 40 000 qm gedeckte Fläche erweitert. Das deutsche Messengeschäft in Posen wird diesmal ganz im Zeichen des kommenden deutsch-polnischen Handelsvertrages stehen. Dr. F. S.



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.

Allgemeine Wirtschaftsnachrichten:

Bericht über die Wirtschaftslage Griechenlands
Ein- und Ausfuhr aus dem Gebiet der Mocambique-Gesellschaft im Jahre 1925.
Bericht über die Lage der Lodzer Industrie.
Polnische Vorschriften bei der Zollabfertigung von Waren und Postsendungen.

Einzelnachrichten:

1. Polen:
Absatzmöglichkeiten für Linoleum.
2. Spanien:
Bericht über die Lage der Knochen verarbeitenden Industrie.
3. Tschechoslowakei:
Bericht über die tschechische Kalk- und Stein-Industrie.
4. Norwegen:
Richtlinien für Blausäure-Durchgasung.

5. Schweiz:
Lage der Lackindustrie.
6. Italien:
Merkblatt für Besucher der Mailänder Messe 1925.
Gegenwärtiger Stand der italienischen Weinproduktion.
7. Polen:
Absatzmöglichkeiten für Teigwaren.
8. England:
Lage des Handels mit Wolle und Wollstoffen.

Anschriften englischer Firmen.

Bei der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin, Börse, Frauenstr. 30 I, liegen Anschriften englischer Firmen vor, die Interesse für nachstehende Warengattungen haben:

Spielzeuge, Neuheiten, Galanteriewaren und Radioapparate (Vertreter) — Jutegewebe, Drahtgeflecht und Haarfilz — Seidengarne — Bestandteile für Puppenwagen und Fahrräder — Stahl (Vertreter) — Milchkühler — Mokette — Solventnaphtha, Benzol und Toluol — Pianos — Hebezeuge aller Art — Schirmstöcke — Wasserhähne — Aetherische Öle, Fruchtessenzen und Lebensmittelarben — Gasglühstrümpfe — Federbesatz — Weinflaschen — Unterschweifligsaures Natrium — Textilmaschinen für die Kunstseide-Industrie — Wäschereimaschinen, Polstermöbel und Ballenpresse — Aluminiumware — Radioapparate, Grammophone und Platten — Holzbearbeitungsmaschinen — Granitdenkmäler — Celluloid — Drahtstifte usw. — Mauersteine.

Messen und Ausstellungen

Potsdam.

Die **Allgemeine Wassersport-Ausstellung Potsdam 1925**, veranstaltet von der Stadt Potsdam mit Unterstützung des Vereins der Flußschiffwerften Deutschlands, des Reichsverbandes der Automobil-Industrie, des Verbandes deutscher Luftfahrzeug-Industrieller und der Wassersportverbände, findet in der Zeit vom 16. Mai bis 2. Juni 1925 auf dem „Sportplatz Zeppelinhafen“ am Templiner See bei Potsdam statt. Nach den Ausstellungsbestimmungen sind u. a. Modelle von Booten und Wasserflugzeugen sowie Motoren aller Art, nautische und optische Instrumente, Signalinstrumente, Rundfunkgeräte, Ruder, Anker, Ketten, Segel sowie alle anderen Bestand-, Zubehör- und Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände für Wassersportfahrzeuge zugelassen. Die Geschäftsstelle der Ausstellung befindet sich zurzeit beim Magistrat der Stadt Potsdam im Stadtschloß, Aufgang C., 2 Tr., Zimmer 280/281.

Zucker-Ausstellung Magdeburg 1925.

In der Zeit vom 23. Mai bis 7. Juni 1925 findet in Magdeburg die Zucker-Ausstellung statt, die anlässlich des 75jährigen Bestehens des Vereins der deutschen Zucker-Industrie vom Jubiläumsverein gemeinsam mit dem Verein deutscher Zuckertechniker veranstaltet wird. Die überaus zahlreich eingegangenen Anmeldungen und das rege Interesse des Auslandes — die auf dem Weltzuckermarkt führenden überseeischen Länder haben den Besuch der Ausstellung zugesagt — berechtigen zu der Vorhersage, daß der Zucker-Ausstellung, die durch die Beteiligung fast sämtlicher führenden Firmen Deutschlands auf dem Gebiete der Zuckergewinnung und Zuckerverarbeitung ein imponantes Bild der gesamten Zuckerwirtschaft bietet, ein voller Erfolg beschieden sein wird.

BELEUCHTUNGSWERKE

W. ROSENSTEIN

STETTIN 10
Königsplatz 1.

BERLIN SW.
Blücherstr. 31.

NEU!

Petroleum-Starklicht-Lampe

Lichtstärke
5000 Kerzen

D. R. P. ang.



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



NEU!

Petroleum-Starklicht-Lampe

Lichtstärke
5000 Kerzen

D. R. P. ang.

Gegr. 1856

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Weiteres Sinken der Großhandelspreise in Schweden. Die von „Svensk Finanstidning“ für die erste Aprilwoche festgestellte Indexziffer der schwedischen Großhandelspreise beträgt 157,2 gegen 158,7 Ende März. Die Preisentwicklung der einzelnen Gruppen während der letzten Wochen erheilt aus nachstehender „Svensk Finanstidning“ entnommenen Uebersicht, der die deutschen, amerikanischen und englischen Indexziffern zur Seite gestellt sind. (Indexziffer 1913 = 100):

	Industr. Rohstoffe	Landwirtschaftliche Produkte	General- Bedürfn.	index
5. Februar	159,6	165,9	172,9	162,8
5. März	158,9	165,0	170,5	161,6
12. März	158,4	165,1	169,1	161,2
19. März	157,2	164,7	165,7	159,8
26. März	156,4	163,6	163,6	158,7
2. April	153,5	163,8	162,7	157,2

	Ver. Staaten (Fisher)	England (Fin. Times)	Deutschland (Berl. Tgbl.)
5. Februar	163,7	163	141,5
5. März	164,1	162	143,5
12. März	163	161	143,3
19. März	162	159	142,9
26. März	161	158	142,5
2. April	—	—	—

In der zweiten Gruppe sind die weiter gewichenen Getreide-notierungen von den erhöhten Kartoffelpreisen ausgeglichen worden, und ausschlaggebend waren diesmal Industrie-Rohstoffe, von denen 17 von der Indexziffer berücksichtigten gefallen und die andern 17 unverändert geblieben sind. Zu einer weiteren Senkung der Kohlen- und Metallnotierungen kommt dann noch ein allgemeiner Rückgang der Holzpreise. Auch die Notierungen für Häute und Leinöl sind gefallen.

Geringer Rückgang der Haushaltungskosten in Schweden. Die von der schwedischen Sozialverwaltung für das erste Quartal 1925 festgestellte Indexziffer der Haushaltungskosten beträgt 177 gegen 178 im vorhergehenden Vierteljahr. Verbilligt haben sich Brennstoffe, Licht, Steuern und verschiedene Ausgaben, während Lebensmittel, Miete und Kleidung unverändert geblieben sind.

Das schwedische Tabakmonopol verteilt 40 bzw. 10 Prozent auf Stamm- und Vorzugsaktien. Wie aus dem jetzt vorliegenden Geschäftsbericht von Det Svenska Tobaksmonopolet zufolge „Sydsv. Dagbl.“ hervorgeht, haben die Einnahmen im verflissenen Geschäftsjahre 90,86 Mill. Kr. erreicht, die sich zusammensetzen aus 84,62 Mill. Kr. für Lizenzabgaben und Steuern auf importierte Waren sowie 5,77 Mill. Kr. an besonderen Steuern auf Importwaren. Dem Staatskontor wurden 47 Mill. Kr. für Tabaksteuern überwiesen und an Rabatt für Wiederverkäufer wurden 63 Mill. Kr. ausbezahlt. Es verbleibt ein Reingewinn von 15,15 Mill. Kr. gegen 15,44 Mill. Kr. im Vorjahre. Nach dem Vorschlag der Verwaltung soll auf die Stammaktien eine Dividende von unverändert 40 Prozent und auf die Vorzugsaktien ebenfalls wie im Vorjahre eine solche von 10 Prozent verteilt werden. Hierzu würden 11,60 bzw. 1,7 Mill. Kr. erforderlich sein. Dem Pensionsfonds sollen 2 Mill. Kr. überwiesen und der Rest von 0,11 Mill. Kronen auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Betriebserweiterung und Ausbau des Eisenschmelzwerks in Porjus. Wie „Handelstidningeh“ meldet, ist die Zahl der Arbeitstage in Malmberget kürzlich von vier auf fünf erhöht worden, und in Koskullskulle wird gegenwärtig in den Gruben bereits wieder sechs Tage in der Woche bei einer Belegschaft von 250 Mann gearbeitet. Das große Schmelzwerk in Porjus wird zurzeit mit neuen Oefen ausgebaut und die Zahl der Arbeiter — jetzt fünfzig Mann — soll in absehbarer Zeit verdoppelt werden.

Geschäftsabschluß der großen Kupfergruben Akt.-Ges. Stora Kopparbergs bergslags aktiebolag hat, wie wir dem in „Stockh. Dagbl.“ veröffentlichten Geschäftsbericht entnehmen, im verflissenen Geschäftsjahr nach den üblichen Abschreibungen wie auch Absetzung von 875 000 Kr. für Steuern, einen Reingewinn von 3 043 815 Kr. erzielt. Einschließlich des vorjährigen Gewinnvortrages von 188 627 Kr. sowie eines aus dem Dividenden-Garantiefonds übrigen Betrage von 367 556 Kr., stehen der Generalversammlung also 3,6 Millionen zur Verfügung. Die Verwaltung schlägt vor, hieraus eine Dividende von 6 Kr. pro Aktie = 6 Prozent (wie im Vorjahre) zu verteilen. Die Aktien der Gesellschaft notieren zurzeit an der Stockholmer Börse 117 bis 119.

Die Sverige-Nordamerika Rederi, Gotenburg, verteilt nur 4 Prozent Dividende. Wie „Handelstidningeh“ meldet, wird die Verwaltung der Sverige-Nordamerikarederiaktiebolag, Gotenburg, der am 16. April stattfindenden Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von nur 4 Prozent vorschlagen gegen 6 Prozent im Jahre 1923.

Norwegen.

Die „Norske Handelsbank“. Bekanntlich wurde diese Bank am 15. Oktober 1924 unter öffentliche Administration gestellt. Der Unterschub wurde auf 48 Mill. Kr. festgestellt. Die Einlagen und nichtprivilegierten Forderungen können mit 62 Prozent ihrer Forderungen befriedigt werden. Außerdem wurden noch 14 Mill. Kr. unsichere Forderungen festgestellt. Die „Norges Bank“ erleidet keinen Verlust, wohl aber der Staat, der 15 Millionen verliert. — Die Administration beantragt Liquidation der Handelsbank.

Norwegen erhöht die Strafen für unbefugte Trawlerfischerei. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Oslo an „Stockholms Dagblad“ hat die norwegische Regierung eine Gesetzesvorlage eingebracht, nach der das Höchstmaß der Geldstrafen für unbefugte Trawlerfischerei von 5000 auf 10 000 Kr. erhöht wird. Außerdem soll von nun an stets die Beschlagnahme der Geräte und des Fanges stattfinden, es sei denn, daß besondere mildernde Umstände vorliegen.

Völliger Arbeitsfrieden in Norwegen. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Oslo an „Stockholms Dagblad“ ist das vom Reichsschiedsmanne vorgeschlagene neue Abkommen für das Baugewerbe und die Holzindustrie — etwa 7000 Arbeiter umfassend — nunmehr von beiden Parteien angenommen worden. Damit sind so gut wie sämtliche in diesem Frühjahr ablaufenden Tarifverträge auf ein weiteres Jahr erneuert.

Dänemark.

Große Fehlspekulationen dänischer Getreide-Einfuhrhändler. Nach einer Privatmeldung aus Kopenhagen an „G. H. & S. T.“ haben die dänischen Einfuhrhändler von Brotgetreide und besonders die sog. Handelsmühen infolge des überraschend großen Falls der Getreidepreise ganz erhebliche Verluste erlitten, die allerdings zum Teil dadurch ausgeglichen worden sind, daß die Mühen vorsichtigerweise Gegenspekulationen in Weizen vorgenommen haben, die je nach Bedarf gekaufte Menge Weizen sofort wieder auf Termin verkauften. Diese Spekulation, die gegebenenfalls leicht Verluste nach beiden Seiten zur Folge hätte haben können, hat sich im vorliegenden Falle als richtig erwiesen und hat den entstandenen Verlust etwas gemildert.

Auf dem gewöhnlichen Futtermittelmarkt, wo derartige Spekulationen im allgemeinen seltener vorkommen, bedeutet der Preisfall dagegen den Verlust von Millionen Kronen. Allein an Mais und Futtermitteln sollen bis jetzt acht bis zehn Millionen Kronen verloren worden sein. An diesem Verlust sind sämtliche großen Firmen beteiligt, und es ist leider zu befürchten, daß verschiedene kleinere, weniger widerstandsfähige Häuser dabei zusammenbrechen werden.

Det forenede Dampskibs-Selskab errichtet direkte Linie nach Island. Zuzufolge „Börsen“ wird Det forenede Dampskibs-Selskab in den Monaten Mai bis September eine direkte Linie von Kopenhagen nach Thorshavn und Reykjavik und zurück mit Abfahrt jede dritte Woche errichten. Die Frachten nach und von den Färöern werden ab 1. April herabgesetzt und dann nach Tarif abzüglich 25 Prozent berechnet.

Die Ostasiatische Kompagnie verteilt 15 Prozent Dividende. „Det Ostasiatiske Kompagni“ Kopenhagen, hat zufolge „Handelstidningeh“ beschlossen, von dem im verflissenen Geschäftsjahr 1924 erzielten Betriebsüberschuß von 16,5 Mill. Kr. 5 Mill. Kr. auf neue Rechnung vorzutragen und an die Aktionäre eine Dividende von 15 Prozent zu verteilen.

Die „A. G. Burmeister & Wains Maskin-og Skibsbyggeri“ erzielte 1924 einen Betriebsüberschuß von 3 204 141 Kronen, das Saldo von 1923 betrug 1 110 113 Kronen. Dem Reserve- und Erneuerungsfonds wurden 1 080 621 Kr. und dem Hilfsfonds der Arbeiter 50 000 Kr. zugeführt. Es wird vorgeschlagen, den Aktionären 12 Prozent Dividende auszukehren und 294 534 Kr. auf das Jahr 1925 vorzutragen.

Nach Dänemark eingeführte Warenmuster müssen verzollt werden. Handelsreisende, welche Dänemark zu Geschäftszwecken besuchen, müssen, wie „Handelstidningeh“ erinnert, für die mitgeführten Waren Zoll bezahlen, doch werden die erlegten Beträge bei der Wiederausfuhr innerhalb von sechs Monaten bei Abgabe einer bona-fide-Erklärung betreffs der Identität der Waren zurückerstattet. Die Erklärung bedingt eine Stempelabgabe im Betrage von 1 Kr. und die zurückzuerstattenden Gelder müssen innerhalb von vier Wochen nach der Wiederausfuhr der Proben abgehoben werden.

Letland.

Auslandsanleihe. Das Ministerkabinet hat das Finanzministerium beauftragt, einen Entwurf zur Aufnahme einer Auslandsanleihe auszuarbeiten. Die Anleihe soll 60—70 Millionen Lat betragen und ist zu Eisenbahnbauten, Hafeneinrichtungen sowie zum Bau eines Wasserkraftwerkes vorgesehen. — Zu dieser Frage hat der Verkehrsminister einem Pressevertreter etwa folgendes mitgeteilt: Es ist ein Staatswirtschaftsplan für fünf Jahre aufgestellt worden. Die Durchführung dieses Planes setzt die Aufnahme einer ausländischen Anleihe voraus. Die Verhandlungen mit westeuropäischen und amerikanischen Firmen ergaben, daß es nicht schwer fallen werde, Warenkredite zu erhalten, bei Aufnahme einer Anleihe dürfte aber die unbezahlte Schuld der Stadt Riga an das Bankhaus Lazard Br. in London hinderlich sein. — Auf der Tagesordnung steht eben der Bau der Eisenbahn Libau—Mitauf auf lettlandischem Territorium (mit Umgehung Litauens). Die Personenwagen sollen bei den einheimischen Fabriken „Phönix“ und „Libauer Kriegshafenwerkstätten“ bestellt werden. Der Bau der Bahn selbst wird auf 18 Mill. Lat veranschlagt, die aus dem Auslande zu beziehenden Materialien für Geleise, Brücken, Pumpen usw. dürften sich auf 6 Mill. Lat belaufen.

Vom Hafen Windau. In nächster Zeit soll die südliche Mole des Windauer Hafens einer gründlichen Reparatur unterzogen werden. An den Vertiefungsarbeiten des Hafens wird bereits gearbeitet, im ganzen sollen hierzu drei Bagger in Tätigkeit gesetzt werden.

Das neue Zollgesetz wird mit Beschleunigung ausgearbeitet. Es wird nach Möglichkeit verkürzt, statt 1500 soll es nur 200 bis 250 Paragraphen enthalten. Die Tätigkeit der Zollämter wird durch besondere Instruktion geregt werden.

Garantie für Warenkredit. Das Finanzministerium hat, wie der „L. W.“ erfährt, die Garantie für Waren in Werte von 275 000 Lat, die in Finnland und Schweden auf Kredit eingekauft worden sind, übernommen. Außerdem soll das Finanzministerium bereit sein, die Garantie auch für 10 Fischerei-Motorboote zu übernehmen, die zu den für Warenkredit üblichen Bedingungen in Schweden gekauft werden sollen.

Die ersten Flöße mit Holz trafen am 5. April in Riga ein. Auch auf kurländischer Aa hat die Holzflößung begonnen.

Die Zuckerindustrie. Die erste Zuckerfabrik Lettlands führt mit den „Skodawerken“ Verhandlungen über die Lieferung der nötigen Maschinen. Die „Skodawerke“ haben sich bereit erklärt, die Maschinen zu liefern. Die Zahlung soll im Laufe von sechs Jahren erfolgen. Das Finanzministerium übernimmt die erforderliche Garantie, da der Zuckerindustrie in Lettland die besten Entwicklungsmöglichkeiten geboten sind.

Die Mühlgrabener Superphosphatfabrik nimmt ihren Betrieb wieder auf. Die nötige Fabrikarsrüstung ist im Auslande bestellt.

Neue Pappfabrik. Die Gesellschaft N. Nowoselski un K. Schönberg nimmt ihren Betrieb zur Herstellung feuersicherer Dach- und Wandpappe wieder auf; das Unternehmen wird von einer englischen Gruppe finanziert, welche die ganze Pappproduktion zum Export nach den englischen Kolonien abzunehmen beabsichtigt.

Die Rigaer Börsenbank hat 1924 sehr günstig gearbeitet, sie erzielte 13,5 Mill. Rbl. Reingewinn, bei einem Grundkapital von 67,1 Mill. Rbl.

Der Flachsmarkt hat sich in der letzten Woche belebt. Die Nachfrage ist reger geworden, besonders seitens Englands auf Flachs erster Sorte. Ins Ausland sind in der vergangenen Woche verschiedene Partien (nach Belfast, Poien und Belgien) versandt worden.

Vom Buttermarkt. Der Preisrückgang für Butter auf dem dänischen Markte hat auch in Lettland eine Senkung der Preise zur Folge gehabt. Es notiert für Sorte Ia ungesalzen 4,30 Lat je kg (gesalzen 4,20 Lat), Ib ungesalzen 4,20 Lat (gesalzen 4,10 Lat), IIa ungesalzen 3,96 Lat (gesalzen 3,80 Lat), IIb gesalzen und ungesalzen 3,70 Lat je kg. — Kasein ist ohne Nachfrage. In der Woche vom 1. bis 7. April wurden 1519 Faß = 82 771,2 kg ausgeführt; 82,41 Prozent davon nach Deutschland, der Rest nach Polen. Es exportierten der Zentralverband der lettlandischen Moikereien (909 Faß), die A.-G. Pollock & Co. (307 Faß), die ökon. Vereinigung der Landwirte (116 Faß), der Konsums (110 Faß), Möller & Holst (59 Faß), die Gesellschaft „Milch-Export“ (18 Faß).

Vom Rigaer Getreide- und Saatenmarkt. Die flaue Stimmung für Brotgetreide hielt auch in der abgelauten Berichtswoche an. Pro Pud = 16,38 kg verkehrte amerikanischer Weizen zu 340—350 Rbl. und amerikanischer Roggen zu 260—265 Rbl. Gerste je nach Qualität 240—265 Rbl., und Hafer 220—230 Rbl., Leinsaat je nach Qualität 420—450 Rbl.

Estland.

Auswärtige Schulden. Estland schuldet: den Vereinigten Staaten von Amerika 18,37 Mill. Dollar, Frankreich 3,72 Mill. Frank, Großbritannien 251 680 Pfd. St., dem amerikanischen Hilfskomitee 463 930 dän. Kronen. Außerdem besteht noch eine Schuld von 1 Mill. Pfd. St. an Großbritannien für geliefertes Kriegsmaterial, die allerdings in der Presse Estlands angestritten wird, da dieses im Kampfe gegen Sowjetrußland verwandte Material Estland wohl ermöglichte seine Freiheit zu erkämpfen, dieser Kampf aber der ganzen Kulturwelt zugute kam.

Bevorstehende Gründung eines Streichholztrasts. Das estländische Finanzministerium legte der Regierung einen Gesetzentwurf vor über die Abänderung der bisherigen Streichholzakzisen. Nach dem neuen Entwurf werden alle estländischen Streichholzfabriken pro Jahr eine Akzise in Höhe von 50 Mill. Emk. entrichten müssen. Vorbedingung ist, daß die Zahl der produzierten Streichholzschachteln 50 Millionen nicht übersteigen darf. Ist das der Fall, so wird von den Mengen, die die angeführte Zahl übersteigen, eine Akzise von 1 Emk. pro Schachtel erhoben. Für ausländische Streichhölzer ist eine Akzise von 2 Emk. pro Schachtel zu entrichten, falls der Inhalt 75 Streichhölzer nicht übersteigt, oder 8 Fmk. pro Schachtel bei 76—300 Streichhölzern. Dieser Gesetzentwurf ist von den Fabrikanten selbst angeregt worden, die wünschen, daß der Vertrieb von Streichhölzern in einer Stelle zentralisiert werde, die auch Aufträge und Akzisegebühren unter einzelne Fabrikanten verteilen soll. Die Verkaufspreise werden künftighin von der Regierung festgesetzt, jedoch darf der Preis pro Schachtel Streichhölzer 0,03 Goldkronen nicht übersteigen. Zur Zeit sind in Estland fünf Streichholzfabriken in Tätigkeit, darunter zwei in Reval und je eine in Fellin, Wesenberg (Paide) und Pernau. (Rig. R.)

Litauen.

Aus dem Wirtschaftsleben Litauens. Was die Handelsbilanz Litauens anlangt, so war sie, wie bereits gemeldet, im Jahre 1924 mit 60 Mill. Lit aktiv. Die prozentuale Beteiligung der einzelnen Staaten an dem Handel Litauens ergibt sich aus folgender Uebersicht, die wir dem „Memeler Dampf.“ entnehmen:

	Ausfuhr	Einfuhr
Amerika	3,04	4,78
Belgien	1,04	0,52
Dänemark	1,88	0,62
Tschechoslowakei	3,90	4,31
Großbritannien	27,93	8,11
Holland	3,08	2,33
Frankreich	1,56	1,07
Schweden	0,21	3,58
Deutschland	43,01	62,57
Lettland	9,43	3,60
andere Länder	4,95	8,51

Deutschland nimmt demnach im Warenverkehr mit Litauen sowohl in Ein- wie Ausfuhr unbestritten den ersten Platz ein, was bei der geographischen Lage beider Länder zu einander nur natürlich ist. In der Ausfuhr spielt aber auch Großbritannien eine bedeutsame Rolle. Polen könnte unter normalen Verhältnissen als Konkurrent in Frage kommen, bekanntlich hält aber Litauen diesem Nachbar gegenüber seine Grenze geschlossen, da es die Wegnahme Wilnas nicht anerkennen will.

Trotz der aktiven Handelsbilanz sind die wirtschaftlichen Verhältnisse aber überaus schwierige. Die große Geld- und Kreditnot und der hohe Steuerdruck haben viele Firmen zum Erliegen gebracht. Der Finanzminister hat die Zahl dieser Firmen zum 1. Februar d. J. auf 3000 angegeben. Allein im Memelgebiet sind im vorigen Jahr 230, d. h. 17% der eingetragenen Firmen zusammengebrochen. Im ersten Halbjahr 1924 wurden in Litauen insgesamt 17 589 Wechsel mit 9,3 Mill. Lit protestiert. Die auf die Ausfuhr von Getreide gesetzten Hoffnungen erfüllten sich nicht. Es konnten ausgeführt werden 800 000 Zentner Gerste, 135 000 Zentner Erbsen, 340 000 Zentner Leinsaat, 430 000 Zentner Flachs. Die Ernte an Roggen, Weizen und Hafer deckte aber nicht einmal den eigenen Bedarf, so daß im Dezember v. J. mit der Einfuhr dieser Getreidearten begonnen werden mußte. Da Litauen vorwiegend ein Agrarstaat ist, wirft dieses ein grelles Licht auf den derzeitigen Stand der Landwirtschaft.

Es ist begreiflich, daß unter solchen Umständen von allen Seiten auf Revision der Steuergesetze, auf Hebung der Landwirtschaft und namentlich auf Beschaffung ausländischer Kredite gedrungen wird. Immer wieder muß auch betont werden, daß die Schaffung gesetzlicher Verhältnisse im Memelgebiete im Interesse ganz Litauens dringend geboten ist. Nicht eng nationalistische, sondern nur eine streng wirtschaftliche Politik kann Litauen aus der kritischen Lage, in der es sich jetzt befindet, herausführen.

Finland

Großer Export von Zellulose im ersten Vierteljahr. In den ersten drei Monaten d. Js. wurden 60 000 t Zellulose ausgeführt, gegen 38 000 t in der gleichen Zeit 1924. Die Ausfuhr verteilt sich im ersten Viertel 1925 folgendermaßen auf die einzelnen Länder:

	Sulfit in Tonnen	Sulfat
Großbritannien	6942	512
Ver. Staaten von Nordamerika	6043	1123
Deutschland	311	2081
Rußland	1476	139
Belgien	1096	322
Spanien	465	—
Frankreich	281	154
Holland	—	128
Südamerika	99	3
Indien	—	102
Dänemark	52	—
Estland	50	—

Als größte Abnehmer kommen also England und die Vereinigten Staaten in Frage für Sulfit-Zellulose, während Deutschland und die Vereinigten Staaten wiederum die größte Menge Sulfat-Zellulose abnehmen.

Ergänzung der Verordnung zum Schutze vor der Maul- und Klauenseuche (vergl. Nr. 14 des „O.-H.“). Es wird bekannt gemacht, daß außer dem Zeugnis über Herkunft der Ware (aus einem Ort, in dem keine Maul- und Klauenseuche herrscht) und über das Verpackungsmaterial, noch eine von einem finnischen Konsulate in Deutschland beglaubigte Versicherung des Absenders der Zollbehörde in Finnland vorzulegen ist, die dieselben Punkte (1a u. b) wie das Zeugnis enthalten muß.

Verordnung über Einfuhr von Kraftfutter und Kunstdünger. Der Importeur von Kraftfutter und Kunstdünger ist verpflichtet, mindestens einen Monat vor der berechneten Einfuhr an die Landwirtschaftsverwaltung Namen sowie Art des Kraftfutters und Kunstdüngers, die er einzuführen beabsichtigt, anzugeben. Das Landwirtschaftsministerium ist befugt, die Einfuhr von Kraftfutter oder als Kraftfutter im Handel geführten Stoffen sowie von Kunstdünger wie auch zur Erzeugung dieser Bedarfsartikel notwendigen Stoffen, ferner von für Tierpflege sowie zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten und Unkraut bestimmten Stoffen, welche auf Grund Sachverständigenurteils als unwirksam oder schädlich erkannt werden, zu untersagen. (Positionen Nr. 71 und 874 im Zolltarife. Gesetz betr. die Einfuhr des Kraftfutters usw. vom 25. Januar 1924 — Gesetzsammlung 45/1924.)

Die Einfuhr von Samen, von dem zu befürchten ist, daß derselbe in Finnland infolge seines Ursprunges nicht gedeihen würde oder daß derselbe gefährliche Pflanzenkrankheiten oder für die Bodenkultur besonders schädliches Unkraut verbreiten würde, ist das Landwirtschaftsministerium befugt, auf Antrag der Landwirtschaftsverwaltung bis auf weiteres oder auf gewisse Zeit zu verbieten. (Positionen Nr. 51—58 im Zolltarife. Gesetz über Einfuhr und Handel mit Samenwaren vom 30. Dezember 1919 — Gesetzsammlung 150/1919.)

Die Einfuhr von rohem Tabak ist nur den Tabakfabrikanten gestattet. Den Handelsreisenden ist es gestattet, den Rohtabak als Muster einzuführen. (Positionen Nr. 163—166 im Zolltarife. Gesetz über die Steuer der Tabakerzeugnisse vom 21. Dezember 1923 — Gesetzsammlung 296/1923.)

Die Einfuhr von Schießwaffen und Munition ist ohne Genehmigung des Innenministeriums verboten. (Positionen Nr. 614, 617, 875, 880, 882, 883 und 885. Der Beschluß des finnischen Senats vom 17. April 1918. Gesetzsammlung 65/1918.)

Die Outokumpu-Gesellschaft zur Ausbeutung der Kupfergruben hat Konkursansuchen gestellt. — Wie das „Hufvudstadsblad“ berichtet, sollen die Kupfergruben in Zukunft vom Eigentümer, dem finnländischen Staate, in Betrieb genommen werden. Die A.-G. Outokumpu O. Y. wurde 1917 gegründet. Von den damaligen Eigentümern der Kupfergruben, der Firma Hackman & Co. und dem Staate wurde das Nutzungsrecht an den Gruben gepachtet. — Der finnländische Staat hat im Dezember v. J. auch den Anteil der Firma Hackman & Co. erworben, ist somit alleiniger Eigentümer der Gruben geworden. — Da die Gesellschaft „Outokumpu“ aber seit längerer Zeit in Zahlungsschwierigkeiten geraten war, hat die Versammlung der Aktionäre beschlossen, sich aufzulösen und da die Passiva die Aktiva erheblich übersteigt, wurde Konkurs angemeldet.

Wie bereits erwähnt, sollen die Kupfergruben vom Staate in eigener Regie ausgebeutet werden.

Finnisch-Lapland und Peisamo. Reiseberichte und Studien. Herausgegeben von Prof. Dr. G. Braun. Mit Abbildungen und

einer Karte. Verlag Bamberg, Greifswald. (Berichte des Instituts für Finnlandkunde 5.)

Im August 1922 und Juli 1924 unternahm Professor Braun, der Geograph der Universität Greifswald und Direktor des Instituts für Finnlandkunde, zwei wissenschaftliche Forschungsreisen, die ihn in das Innere von Finnisch-Lapland und nach Norwegisch-Finnmarken führten. Die Ergebnisse legt er hier zum ersten Male in einer Abhandlung vor und liefert damit einen wertvollen Beitrag zu der Erforschung des heute noch ziemlich unbekanntes Lappland. Prof. Braun, der sich bereit durch sein Werk „Die Nordischen Staaten, eine soziologische Länderkunde“ I Breslau als einer der besten Kenner Fennoskandiens einen Namen gemacht hat, gibt in dem vorliegenden Heft eine Uebersicht über die Geographie und Wirtschaft von Finnisch-Lapland. Durch seine eigenen Forschungen im Lande selbst sowie durch Auswertung des statistischen Materials und der bereits vorliegenden, oft sehr schwer zugänglichen Publikationen macht er diese Veröffentlichung zu einer wichtigen Grundlage für jede weitere Forschung über Lapland. Eingehende bibliographische Angaben und ein gutes Abbildungsmaterial erhöhen den Wert der Ausführungen des Verfassers und lassen wünschen, daß von seinem Hauptwerk über die „Nordischen Staaten“ die weiteren Bände bald im Buchhandel vorliegen.

Eine wertvolle Ergänzung erfahren diese Ausführungen durch zwei Artikel von Dr. Korfes, einem Teilnehmer der zweiten Laplandreise. Der eine Artikel behandelt touristisch das durch den Dorpat-Frieden an Finnland angegliederte Petsamogebiet am nördlichen Eismeer. Zum ersten Male wird hier ausführlich über diesen noch wenig erforschten Gebietsteil Finnlands berichtet. In dem zweiten Artikel von Dr. Korfes „Auf den Spuren der deutschen Truppen in Lapland“ werden interessante Berichte aus dem Befreiungskrieg von 1918 mitgeteilt.

Finlands - Bank.

(Stand am 31. März 1925).

	Finnl. Mark
Aktiva:	
Goldbestand	43 285 355,40
Guthaben im Auslande	858 573 216,40
Banknoten und Kupons in ausländ. Valuta	726 040,90
Wechsel in ausländischer Valuta	2 616 006,63
Obligationen in ausländischer Valuta	3 798 646,50
Finnländisches Silbergeld	546 970,—
Kurzfristige Verbindlichkeiten des Staates	36 000 000,—
Staatsobligationen in finnländischer Valuta	434 141 806,25
Wechsel in finnländischer Valuta	644 948 968,53
Hypothekarische Darlehen	6 410 002,—
Kassakreditive	1 703 292,30
Immobilien und Mobilien der Bank	12 019 835,65
Verschiedenes	97 037 074,38
Total	2 141 807 214,94
Passiva:	
Banknoten im Umlauf	1 383 733 206,—
Laufende Konten	68 422 178,21
Laufendes Konto des Staates	115 944 711,17
Kredit im Auslande	256 200 000,—
Anweisungen der Bank	8 151 951,20
Korrespondenten im Auslande	4 595 499,59
Verschiedenes	28 718 492,81
Einnahmen abzüglich der Ausgaben	13 707 146,04
Grundkapital	100 000 000,—
Reservefonds	50 000 000,—
Reservierte Guthaben	46 960 400,—
Gewinn zur Verfügung der Bank	65 373 629,—
Total	2 141 807 214,94

Vergl. „O.-H.“ Nr. 12.

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

Einladung zur

ordentlichen Mitgliederversammlung

Dienstag, den 21. April 1925, abends 6 Uhr

Viktoriaplatz Nr. 8, 1 Treppe.

Tagessordnung:

1. Rechenschaftsbericht für 1924/25.
2. Festsetzung des Eintrittsgeldes und des Mitgliedsbeitrages für 1925/26.
3. Voranschlag für 1925/26.
4. Jahresbericht.
5. Verschiedenes.

Der Vorstand.

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Seeschifffahrt.

Einführung der Rabattgewährung im Teilstreckentarif des Nord-Ostsee-Kanals. Das Reichskanalamt hat vom 1. April 1925 die Rabattgewährung des Kanalabgabentaris für mehrfache Benutzung des Nord-Ostsee-Kanals jetzt auch für den Teilstreckenverkehr zugelassen, und zwar werden fortan auf Antrag für Schiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal mit oder ohne Benutzung einer der beiden Endschleusen im Teilstreckenverkehr befahren und Abgaben in der gleichen Höhe wie für die ganze Durchfahrt durch den Kanal bei Benutzung beider Endschleusen zu entrichten haben, folgende Abzüge gewährt: 40 v. H. für jede solcher Fahrten im Teilstreckenverkehr, welche dasselbe Fahrzeug nach der 10. Fahrt im Laufe eines Kalenderjahres gemacht hat, 60 v. H. für jede solcher Fahrten im Teilstreckenverkehr, welche dasselbe Fahrzeug nach der 18. Fahrt im Laufe eines Kalenderjahres gemacht hat. Es rechnen hierbei zusammen die Fahrten in obengenanntem Teilstreckenverkehr und die Fahrten im Durchgangsverkehr.

Eisenbahn.

Wichtiges aus der Sitzung der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in Heidelberg am 31. 3. und 1. 4. 1925.

1. Lieferfristüberschreitung bei Expreßguthaftung der Eisenbahnen.

In der Ausführungsbestimmung 4 zu § 43 EVO. soll hinter „Verlust“ eingefügt werden: „sowie bei Ueberschreitung der Lieferfrist“.

Die Eisenbahn haftet demnach bei Ueberschreitung der Lieferfrist von Expreßgut nach den Vorschriften für Ueberschreitung der Lieferfrist von Gütern.

2. Gewichtsaufrundung bei Wagenladungen.

Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hatte beantragt, durch Aenderung des § 1 Abs. 1 und des § 14, Abs. 2—4 der allgemeinen Tarifbestimmungen das für Wagenladungen zur Berechnung kommende Gewicht wieder wie vor dem 1. Dezember 1920 auf volle 10 kg aufzurunden. Der Antrag des Ausschusses wurde von diesem einstimmig aufrecht erhalten, dagegen von der Tarifkommission einstimmig abgelehnt. Ein Kompromißantrag, daß Gewichte bis 50 kg unberechnet bleiben, Gewichte über 50 kg mit 100 kg berechnet werden sollten, wurde vom Ausschuß einstimmig angenommen, von der Tarifkommission einstimmig abgelehnt. Mit der Weiterverfolgung des Antrages durch die Verkehrsinteressenten darf gerechnet werden.

3. Der Antrag, Bettfedern in das Verzeichnis 2 aufzunehmen, wurde angenommen.

4. Betonwaren; Beförderung in großräumigen offenen Wagen.

Es ist beschlossen:

1. Die Ziffer 1a des Verzeichnisses III im Deutschen Eisenbahngütertarif Teil IB auf Seite 34 wie folgt zu ergänzen:

b) Balken, Träger, Masten, Säulen einschließlich der mit ihnen verladenen Zubehörteile, ausgenommen unbearbeitete massive mit viereckigem Querschnitt,

c) Pfosten, gebogene, von mehr als 3 m Länge,

d) Treppenstufen, ausgenommen rechteckige, einschließlich der dazu gehörigen und mit ihnen verladenen Podestplatten, und den jetzigen Absatz b (Rohre usw.) mit Klasse e zu bezeichnen.

2. Aufnahme des Vermerks: „gr. O: s. Ziff. 1a des Verzeichnisses III am Schlusse der Tarifstelle Eisenbetonwaren der Klasse D auf Seite 78 des D. E. G.“

5. Arsensäure; Beförderung in Kesselwagen.

Es ist beschlossen, im Verzeichnis IV des D. E. G. Teil IB unter Ziffer 58 auch Arsensäure aufzunehmen.

6. Rohnaphthalin; Beförderung in Privatgüterwagen.

Im Verzeichnis 5 des D. E. G. Teil IB soll nachgetragen werden: Anthrazenrückstände und Rohnaphthalin.

7. Kalk, kohlen-saurer, künstlicher.

In die Klasse D der Gütereinteilung soll Kalk, kohlen-saurer, gebrannt und mit Kohlensäure wieder gesättigt, auch gepulvert, aufgenommen werden.

8. Salz, gepreßt.

Es ist beschlossen worden, in der Ziffer 1 der Tarifstelle Salz der Klasse E den Vermerk zu a—d, sämtlich unvermischt, oder vergällt, wie Viehsalz, Viehsalzecksteine, zu streichen und durch folgenden neuen Wortlaut zu ersetzen: zu a—e „auch geformt oder gepreßt“, sowie zu a—d „unvermischt oder vergällt (wie Viehsalz, Viehsalzecksteine)“.

9. Lithopone, Zinkweiß, Zinkgrau, schwefelsaurer künstlicher Baryt, Bleiweiß, Bleimennige und Bleiglätte im Falle der Ausfuhr.

Es ist beschlossen, in die Klasse D des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I Abs. B an entsprechender Stelle aufzunehmen:

1. Bleiglätte im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr,

2. Bleimennige im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr,

3. Bleiweiß im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr,

4. Lithopone im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr,

5. Zinkgrau im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr,

6. Zinkweiß im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr.

10. Aufnahme von Bier als Stückgut in die ermäßigte Eilgutklasse.

Bier soll bei Aufnahme als Frachtstückgut im Gesamtgewicht bis 1000 kg für die Sendung auf Antrag des Absenders eilgutmäßig zu den Sätzen der Klasse 1 befördert werden, soweit für bestimmte Stationsverbindungen die Beförderung in Personen- oder Eilgüterzügen von der Reichsbahn zugelassen ist. Der Antrag ist im Frachtbrief in der Spalte „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen“ zu stellen.

11. Syliziumkarbidabfälle.

Syliziumkarbid a) kristallinisches roh (nicht gemahlen oder gekörnt, b) kristallinisches und gestaltloses, mit einander vermengt, auch gemahlen, soll in Klasse B aufgenommen werden. Syliziumkarbid, kristallinisches und gestaltloses, mit einander vermengt, auch gemahlen, soll in Klasse C aufgenommen werden. Schlacken aus der Herstellung von Syliziumkarbid sollen in Klasse E aufgenommen werden.

12. Eisen- und Stahlerzeugnisse zur Ausfuhr über die trockene Grenze.

Es wird folgender Beschluß gefaßt: Unter Vorbehalt der Prüfung, welche Rückwirkung sich für die Seehäfen oder Binnenschlagsplätze ergibt, wird empfohlen, eine allgemeine Tarifiermäßigung zur Ausfuhr von Eisen und Eisenwaren der Klasse A—D (unter Staffeierung der Ermäßigung von A—D) über die trockene Grenze in Form eines Ausnahmetarifs einzuführen. Es wird für erforderlich erachtet, die Ausgleichsmaßnahme für die Seehäfen gleichzeitig mit dem Ausnahmetarif über die trockene Grenze einzuführen und die Prüfung bezüglich der Rückwirkung auf die Binnenschlagsplätze zu beschleunigen.

Der Unterausschuß, betreffend Gütereinteilung, ist durch Aufnahme der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft und des Herrn Konsul Vollbrecht, Stettin, verstärkt worden. Die nächste Sitzung des Unterausschusses für Gütereinteilung findet am 26. Mai in Berlin statt. Die nächste Sitzung der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wird voraussichtlich am 25. Juni in Wiesbaden stattfinden.

Durchgehende Zeitrechnung im Eisenbahnfahrplan. Die Industrie- und Handelskammer Frankfurt a. M.-Hanau hatte beim Deutschen Industrie- und Handelstag angeregt, die erforderlichen Schritte einzuleiten, daß in den Fahrplänen der deutschen Eisenbahnen an Stelle der jetzt üblichen Trennung in Tages- und Nachtzeiten die durchgehende Stundenbezeichnung von 1 bis 24 Uhr eingeführt werde. Zur Begründung wurde auf die bei durchgehender Stundenbezeichnung alle Irrtümer ausschließende Möglichkeit einer glatten Ablesung der Fahrzeiten hingewiesen, während zurzeit genau auf die für die Nachtzeiten geltende Unterstreichung der Minutenziffern geachtet werden müsse, die bei oberflächlichem Hinschauen leicht Irrtümer herbeiführe. Da in fast allen mitteleuropäischen Ländern diese Neuerung bereits bestehe, würde es nicht nur für die zahlreichen in Deutschland reisenden Ausländer, die an die durchgehende Stundenbezeichnung in ihren Heimatländern gewöhnt seien, sondern auch für die deutschen Reisenden, die das Ausland besuchen, eine Annehmlichkeit bedeuten, durchweg einer übereinstimmenden Aufstellung der Fahrpläne zu begegnen. Seit langer Zeit schon habe die Eisenbahn in ihrem innerdienstlichen Verkehr die durchgehende Stundenbezeichnung eingeführt, so daß die allgemeine Einführung ohne Hindernisse möglich sei und die Einheitlichkeit aller ihrer Fahrpläne sogar eine Vereinfachung für die Eisenbahn bedeute.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat daraufhin in einer Umfrage verschiedene Kammern um Stellungnahme zu dieser Anregung gebeten. Die eingegangenen Antworten lauteten teils zustimmend, teils ablehnend. Von den ablehnenden Kammern, unter denen sich auch die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin befinden, wird vor allem darauf hingewiesen, daß die

Maßnahme zurzeit noch verfrüht sei. Bevor nicht die Bevölkerung allgemein mit der alten Stundenbezeichnung 1 bis 12 gebrochen habe und die neue Bezeichnung nicht durchweg im geschäftlichen wie überhaupt im öffentlichen Leben durchgeführt sei, müsse von der Einführung ausschließlich nur im Eisenbahnverkehr abgesehen werden.

In Anbetracht der Tatsache, daß die Rundfrage bei den deutschen Handelskammern keine Übereinstimmung ergeben hat, hält der Deutsche Industrie- und Handelstag es für geboten, von der Vorlage eines Antrages auf Aenderung der Stundenbezeichnung in den Fahrplänen zurzeit noch abzusehen und die Gelegenheit zur weiteren Klärung in der nächsten Sitzung seines Verkehrsausschusses zur Sprache zu bringen.

Post. Telegraphie.

Polnische Ortsaufschriften. Die polnische Regierung hat eine Bestimmung erlassen, wonach alle Postsachen die polnischen Ortsaufschriften zu tragen haben. Weiten Kreisen sind die neuen Bezeichnungen noch nicht geläufig. Deshalb werden Industrie, Handel und Verkehr ein Werk willkommen heißen, das unter dem Titel „Die von Deutschland nach dem Friedensvertrage von Versailles abgetretenen Orte und Eisenbahnstationen mit Postanstalten mit ihren früheren und jetzigen Namen“ im Gea-Verlag G. m. b. H., Berlin W. 35, Potsdamerstr. 110, erschienen ist. (Preis 1,50 M.) Das 68 Seiten starke Buch bringt neben den früheren deutschen Namen die Uebersetzung in der Sprache des Landes, an welches der Ort abgetreten werden mußte.

Päckchen nach dem Saargebiet. Vom 10. April an werden im Verkehr mit dem Saargebiet Päckchen zu den Bedingungen des inneren deutschen Verkehrs zugelassen. Die Absender müssen jedoch die Einfuhrgenehmigung von der Zolldirektion in Saarbrücken einholen und den Vermerk: Genehmigung der Zolldirektion in Saarbrücken Nr. vom auf dem Päckchen angeben. Außerdem müssen die Päckchen auf der Anschriftseite einen grünen Zettel mit der Inschrift tragen: „Dem Zoll vorzulegen. Durch die Post in Saarbrücken zu verzollen.“ Darunter sind anzugeben: Art (nach den Bezeichnungen des französischen Zolltarifs), Ursprung, Gewicht und Wert der Ware. Diese Angaben können auch auf einer besonderen Zollerklärung gemacht werden, die in die Sendung zu legen oder ihr haltbar beizulegen ist.

Wortzählung in Telegrammen. Der D. I. u. H. teilte dem Reichspostministerium auf Grund einer von ihm abgehaltenen Rundfrage mit, daß die Ausdrücke

- cific (= cost, insurance, freight, commission, interest),
- cifandci (= cost, insurance, freight and commission, interest),
- D/7 (mit der Bedeutung D-Zug 7),
- Effektivpreis,
- Pfundsterling

im innerdeutschen Verkehr wie auch im Verkehr mit dem Ausland und auch außerhalb des telegraphischen Verkehrs derart gebräuchlich seien, daß sie als ein Wort der offenen Sprache angesehen und demnach als ein telegraphisches Taxwort berechnet werden müssen.

Außenhandel.

Zur Unterzeichnung des deutsch-belgischen Handelsprovisatoriums. Der belgische Vertrag ist, wie schon in der letzten Nummer dieser Mitteilungen mitgeteilt wurde, unterzeichnet worden. Die Ausnahmen für die Dauer des Provisatoriums liegen auf dem Gebiete des Maschinenbaues, der Elektrotechnik, sowie der Keramik. Aber auch hier sind schon Verbesserungen insofern zu verzeichnen, als die Koeffizienten grundsätzlich nur noch das Eineinhalbfache des Grundzollsatzes betragen, während sie früher sich auf das Zwei- bis Dreifache beliefen. Der Vertrag tritt in Kraft, sobald die kleine Zollvorlage verabschiedet ist, und geht ein Jahr nach Inkrafttreten automatisch in das Definitivum mit allgemeiner Meistbegünstigung über.

Ursprungszeugnisse bei der Einfuhr nach der Türkei. Im Nachgang zu unserer Mitteilung in der vorigen Nummer über die Notwendigkeit von Ursprungszeugnissen bei der Einfuhr nach der Türkei weisen wir darauf hin, daß der Deutsche Industrie- und Handelstag im Hinblick darauf, daß die Ursprungszeugnisse im Verkehr mit der Türkei lediglich statistischen Zwecken dienen, erneut bei den maßgebenden Stellen vorstellig geworden ist. Schritte, die das Auswärtige Amt bei der türkischen Regierung zur gänzlichen Abschaffung der Ursprungszeugnisse im Verkehr mit Deutschland unternommen hat, haben bisher leider keinen Erfolg gezeitigt.

Dagegen besteht begründete Hoffnung, daß die hohen für die Beglaubigung durch das türkische Generalkonsulat in Berlin-Charlottenburg, Mommsenstr. 51, berechneten Gebühren wesentlich erniedrigt werden. Die Türkei beruft sich bei der Festsetzung der Gebührenhöhe, die nach Gegenseitigkeitsgrundsätzen erfolgt, auf die Höhe gewisser vom Auswärtigen Amt in Anrechnung gebrachter Gebühren, die 20 M. betragen. Da diese zum Vergleich herangezogene Gebühr vor kurzem um die Hälfte er-

mäßigt ist, hat das Auswärtige Amt bei den türkischen amtlichen Stellen in Berlin Schritte in die Wege geleitet, die eine der deutschen Gebühr gleiche Höhe fordern und herbeiführen werden.

Des weiteren ist das Auswärtige Amt mit der Ausarbeitung eines Sondertarifes für Ursprungszeugnisse beschäftigt, welcher die Höhe der Beglaubigungsgebühr auf den Wert der Sendung abstellt. Es sind Sätze in Höhe von $\frac{1}{4}\%$ des Wertes, Mindestsatz 1 Mark, vorgesehen. Durch eine derartige Festsetzung dürfte die zurzeit bestehende unverhältnismäßig hohe Belastung der kleinen und kleinsten Sendungen auf ein Minimum reduziert werden.

Die deutsche Botschaft in Konstantinopel hat soeben mitgeteilt, daß der Termin für das Inkrafttreten der türkischen Bestimmungen über die Beibringung von Ursprungszeugnissen auf den 1. Mai verlegt worden ist.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß im Verkehr mit der Türkei ein anderes Ursprungszeugnisformular als sonst üblich ist, verwandt werden muß. Die Abschrift eines derartigen Formulars kann auf dem Büro der Kaufmannschaft von Interessenten eingesehen werden.

Kein neuer argentinischer Zolltarif. Zu einer durch die Presse gegangenen Notiz, daß ein neuer argentinischer Zolltarif in Kraft getreten sei, können wir mitteilen, daß diese Meldung auf einem Irrtum beruht. Bisher ist dem argentinischen Kongreß nur ein Tarifentwurf vorgelegt worden, der aber noch nicht beraten worden ist. Die letzte Aenderung des Zolltarifs hat durch das am 3. Dezember 1923 in Kraft getretene Gesetz vom 29. November 1923 stattgefunden. Durch dieses wurde für eine Reihe von Waren besondere Wertzölle festgesetzt, außerdem eine größere Anzahl spezifischer Zölle geändert, insbesondere aber die im Wertschätzungstarif festgesetzten Wertschätzungen um 60% und die spezifischen Zölle um 25% erhöht.

Ein neuer finnischer Zolltarif. Der in Arbeit befindliche neue finnische Zolltarif dürfte Ende April fertiggestellt sein und dem Finanzministerium vorliegen. Die Anzahl der einzelnen Zollpositionen wird, wie aus Helsingfors gemeldet wird, größer sein als im jetzt gültigen Tarif.

Neuausgabe des lettländischen Zolltarifs. Der Sachverständige in Zolltariffragen beim lettländischen Zolldepartement, Ing. Widberg, hat eine zweite verbesserte Auflage des am 23. Mai 1922 angenommenen lettländischen Zolltarifs für Ein- und Ausfuhrwaren mit allen Abänderungen und Ergänzungen bis zum 1. Februar 1925 in deutscher Sprache im Selbstverlag, Riga, Kolpak-Boulevard 7, zum Preise von 7,50 Lat herausgegeben.

Die Neuregelung der englischen Reparationsabgabe. Zwischen der deutschen und der englischen Regierung ist am 2. April ein Abkommen über die Ablösung der englischen Recovery-Abgabe abgeschlossen worden. Durch dieses Abkommen wird das jetzige Verfahren, wonach die deutschen Waren bei ihrer Einfuhr nach England einer besonderen Abgabe in Höhe von gegenwärtig 26 Prozent unterworfen werden, durch ein System von monatlichen Pauschalzahlungen abgelöst, die aus dem Durchschnitt der Monatsstatistik errechnet werden und deren Sterlingbetrag durch freiwillige Ablieferung aus den deutschen Exportkreisen aufgebracht wird. Der Gegenwert der abgelieferten Devisen wird den Exporteuren naturgemäß aus der Dawes-Annullität in Reichsmark vergütet. Der Generalagent, das Transferkomitee und die Reparationskommission haben dem Abkommen bereits zugestimmt.

Die größte Schwierigkeit bei der Neuregelung bestand darin, daß der Generalagent nach dem Dawes-Gutachten verpflichtet war, seine Zustimmung davon abhängig zu machen, daß die Pauschalzahlung, die in Pfund Sterling zu erfolgen hat, aus Devisen des deutschen Englandexportes geleistet wird. Diese Forderung des Generalagenten war nur zu erfüllen entweder durch Wiedereinführung einer Devisenzwangswirtschaft, die für die Wirtschaft untragbar gewesen wäre, oder durch die Organisation einer freiwilligen Devisenablieferung. Für diesen letzteren Weg mußte man sich entscheiden. Da es von vornherein technisch ausgeschlossen schien, sämtliche Englandexporteure heranzuziehen, hat man sich auf die größeren Firmen beschränkt. An diese hat sich die Friedensvertrags-Abrechnungsstelle mit der Bitte gewandt, eine Erklärung zu unterzeichnen, in der sich die Firmen zur Ablieferung von 30 Prozent ihrer aus dem Englandexport tatsächlich eingehenden Devisen verpflichten. Der Satz von 30 Prozent ergibt sich aus der Tatsache, daß nicht alle, sondern nur etwa 2000 Exporteure die Aufforderung erhalten haben. Die Ablieferung bezieht sich selbstverständlich nicht auf den Fakturbetrag, sondern lediglich auf die tatsächlich eingehenden Zahlungen.

Die Spitzenvereinigungen des Handels und der Industrie: Deutscher Industrie- und Handelstag, Reichsverband der Deutschen Industrie, Reichsverband des Deutschen Ein- und Ausfuhrhandels, Zentralverband des Deutschen Großhandels, haben die Unterzeichnung dieser Erklärung ihren Mitgliedern dringend empfohlen, und diese haben auch ihre Bereitwilligkeit erklärt, so daß die Suspendierung des Recovery-Actes vom englischen Parlament voraussichtlich als gesichert gelten kann.

Auflösung von Außenhandelsstellen. Die Außenhandelsstelle für Eisenbahnwagen und die Außenhandelsnebenstelle für die Korkindustrie sind aufgelöst worden.

Aufhebung des Ausfuhrverbotes von Schwefelkies. In einer Verordnung des deutschen Reichswirtschaftsministeriums wird bestimmt, daß in der Anlage zu der Bekanntmachung betreffend das Verbot der Ausfuhr von Waren vom 17. September 1923 — Aufzählung der Waren, deren Ausfuhr ohne Bewilligung verboten ist — zu streichen ist aus Position 2371: Schwefelkies (Eisenkies, Pyrit). Die Verordnung ist mit dem 7. April 1925 in Kraft getreten.

Handel und Gewerbe.

Die Kosten der Handelsregisterauszüge. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin teilt in ihren Mitteilungen Nr. 3 vom März 1925 mit:

„Aus den Kreisen der Gewerbetreibenden werden fortgesetzt Klagen darüber geführt, daß für die Erteilung beglaubigter Auszüge aus dem Handelsregister zu hohe Gebühren erhoben werden. Die Klage ist nicht unberechtigt. Die Gebühren richten sich nach dem jährlichen Ertrag oder dem Wert des Gewerkekapitals und betragen, wenn Prokuristen vorhanden sind, bis zu 32 M. Eine wesentliche Verbilligung läßt sich jedoch in den meisten Fällen dadurch erreichen, daß die Firmen die Auszüge aus dem Handelsregister selbst herstellen und bei Gericht beantragen, auf dem Auszug zu bescheinigen, daß bezüglich der Firma weitere Eintragungen nicht vorhanden sind. In diesem Falle wird eine Gebühr von 2 M. erhoben.“

Gericht, Rechtsfragen.

Gerichtskostenmarken bei Zahlungsbefehlen. In Kreisen von Industrie und Handel wird es als außerordentlich hindernd empfunden, daß es keine für das ganze Reich geltenden Gerichtskostenmarken gibt. Bei Zahlungsbefehlen gegen Schuldner, die in einem anderen Bundesstaat ihren Gerichtsstand haben, führt es zu erheblichen Verzögerungen, daß der Gläubiger sich entweder erst die Gerichtskostenmarken des betreffenden Landes beschaffen oder den Betrag an die Gerichtskasse überweisen muß. Auf Anregung der Industrie- und Handelskammer zu Köln wandte sich der Deutsche Industrie- und Handelstag deshalb an das Reichsjustizministerium mit dem Antrage, Reichsgerichtskostenmarken einzuführen. Bedenken hiergegen bestehen insofern, als die Einnahmen aus den Gerichtsgebühren den einzelnen Landesjustizverwaltungen zufließen und einige Bundesstaaten auch heute noch nicht einmal Gerichtskostenmarkenverfahren haben. Trotzdem wird es voraussichtlich möglich sein, durch ein Abrechnungsverfahren der Länder die Schwierigkeiten zu beheben. Zurzeit schweben Verhandlungen mit den Länderregierungen.

Verschiedenes.

Tätigkeitsbericht des Meßamts in Leipzig. Vom Meßamt für die Mustermessen in Leipzig ist uns ein Bericht über die Tätigkeit des Meßamts während seines 8. Geschäftsjahres vom 1. Januar bis 31. Dezember 1924 übersandt worden, der von Interessenten auf dem Büro der Kaufmannschaft eingesehen werden kann.

Buchbesprechung.

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

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

1. Die amtlichen Industrie- und Handelsvertretungen in den einzelnen Freistaaten, und zwar: in landesrechtlichen Einzeldarstellungen, die einzelnen Industrie- und Handelskammern (in Preußen nach Provinzen geordnet, in den drei Hansastädten auch die Gewerbekammern) unter Angabe ihrer Bezirke, Flächengröße und Einwohnerzahl; ferner Angaben über das Wahlsystem, die Wahlberechtigten, ihre finanziellen Mittel und deren Verwendung, die handelsgerichtlich eingetragenen Firmen; desgl. über ihre ständigen Schiedsgerichte, über die kaufmännischen und gewerblichen Schulen der einzelnen Kammerbezirke, über Vertretungen der Kammern bei Behörden und sonstigen Körperschaften, über ihre Zugehörigkeit zu Industrie- und Handelskammernvereinigungen, über die Hauptgeschäftszweige ihrer Bezirke mit deren Hauptsitzen, über ihr Verhältnis zu den von ihnen beaufsichtigten

Börsen und endlich mit besonderer Sorgfalt auch die Personalangaben über ihre Mitglieder (Name, Firma, Geschäfts-zweig usw.) und Sekretariate.

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

1. Deutscher Industrie- und Handelstag, 2. Landesausschuß der preußischen Industrie- und Handelskammern, 3. Zweckverbände i. S. d. Art. 1 der preußischen V.O. v. 1. 4. 24, 4. Verband der Industrie- und Handelskammern Ostpreußens, 5. Vereinigung schlesischer Industrie- und Handelskammern, 6. Ausschuß der Industrie- und Handelskammern im Reg.-Bez. Liegnitz, 7. Verband Mitteldentscher Industrie- u. Handelskammern, 8. Vereinigung von Industrie- und Handelskammern des südwestfälischen Industriebezirks, 9. Vereinigung von Industrie- u. Handelskammern des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirks, 10. Vereinigung der Industrie- und Handelskammern des besetzten Gebietes, 11. Vereinigung südwestdeutscher Industrie- und Handelskammern, 12. Bayerischer Handelskammertag, 13. Sächsischer Handelskammertag, 14. Württembergischer Industrie- und Handelstag, 15. Badischer Industrie- und Handelstag, 16. Hessischer Handelskammertag, 17. Arbeitsgemeinschaft der Handelskammern für Anhalt, Braunschweig, Oldenburg und Mecklenburg und 18. Lose Interessengemeinschaft mittlerer und kleinerer Industrie- und Handelskammern.

3. Die Sondervertretungen deutscher Handelskammern in Berlin.

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

5. Die deutschen Handelskammern im Auslande.

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

Das Jahrbuch ist als Nachschlagewerk und Adressenmaterial unentbehrlich für alle am Wirtschaftsleben interessierten Kreise.

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

Börsenusancen: Börsen- und Bankzeitschrift, herausgegeben v. J. Sänger, i. Heft 1. April, L. Sänger Verlag, Frankfurt a. M.

Einem Doppelzweck dient die soeben erstmalig erscheinende Börsen- und Bankzeitschrift „Börsenusancen“. Sie will auf der einen Seite alle von den Börsenvorständen herausgegebenen Mitteilungen sammeln, um so ein dauerndes Nachschlagewerk für den Bankfachmann zu schaffen. Auf der anderen Seite will die Zeitschrift durch belehrende Aufsätze mitwirken an der Heranbildung einer tüchtigen Bankbeamtschaft.

Dieser Doppelaufgabe wird das vorliegende erste Heft, das unter dem Zeichen des wiederauflebenden Terminhandels steht, gerecht. Professor Georg Obst, Max Fürst sowie der Leiter des Frankfurter Finanzamtes für Börsensteuern Ober-Reg.-Rat Weinbach haben Aufsätze über den Terminhandel beigetragen. Außerdem finden wir in dem Heft ein Urteil des Frankfurter Landgerichtes über die Hinterlegung von Aktien zum Zwecke der Ausübung des Stimmrechtes in Generalversammlungen, das für alle Bankkreise von größtem Interesse ist.

Angebote und Nachfragen.

2150. Bombay sucht Geschäftsverbindung 1. mit Exporteuren von Marmeladen, Fruchtgelees, Schokoladen, kondensierter und sterilisierter Milch, elektrotechnischen Artikeln, Laternen, patentierten Arzneien, Drogen, Maschinen u. Geräten aller Art für die Milchwirtschaft, Öfen, Messerschmiedewaren, Zinngeschirr, Margarine, Milchmessern, Pergamentpapier, emailliertem Geschirr, Geschäftskarten, Kalendern, Spielzeug, Luxus- und Modewaren, 2. mit Importeuren von Reis, gelber Hirse, Linsen, Milch-Kasein, Butter, Sämereien, Ölsaaten, Gewürzen, Drogen und sonstigen indischen Produkten.
2189. Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Rohdärmen (Saitlingen) und Eiern.
2198. Gera-R. sucht Haushaltartikel-Vertreter für einen Gas-Back- und Bratapparat und für rost- und fleckfreie Stahlwaren.
2243. Berlin sucht Abnehmer (Engros- und Detailgeschäfte) oder Provisionsvertreter für Teppiche, Läufer, Möbelstoffe und Tapeten.

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 nachmittags) zu erfahren.

Märkte und Preise

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	3. April		6. April		8. April	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372,00	375,00	372,00	375,00	372,00	375,00
1 Pfund Sterling	1778,00	1793,00	1781,00	1796,00	1781,00	1796,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,50	89,75	88,50	89,75	88,50	89,75
100 Finnmark	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	6800,00	6900,00	6815,00	6915,00	6835,00	6935,00
100 norweg. Kronen	5850,00	5950,00	5890,00	5990,00	5950,00	6050,00
100 franz. Francs	1925,00	1975,00	1925,00	1975,00	1910,00	1960,00
100 belg. Fr.	180,00	1930,00	1885,00	1935,00	1880,00	1930,00
100 holländ. Gulden	14800,00	15100,00	14825,00	15125,00	14825,00	15125,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,75	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1510,00	1560,00	1525,00	1565,00	1520,00	1560,00
100 Schweiz. Fr.	710,00	7275,00	7150,00	7275,00	7150,00	7275,00
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.)

	7. April		8. April		11. April	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
100 lettland. Rubel	—	2,00	—	2,00	—	2,00
1 amerik. Dollar	5,175	5,20	5,175	5,20	5,175	5,20
1 Pfund Sterling	24,78	24,90	24,76	24,88	24,76	24,88
100 franz. Francs	26,40	26,95	26,40	26,95	26,40	26,95
100 belg. Francs	25,95	26,50	25,90	26,45	25,90	26,45
100 schweizer Francs	99,80	100,60	99,85	100,65	99,65	100,65
100 italienische Lire	21,00	21,40	21,00	21,40	21,05	21,45
100 schwed. Kronen	139,00	140,40	139,00	140,40	139,00	140,40
100 norweg. Kronen	82,06	83,65	82,15	83,80	82,10	83,75
100 dänische Kronen	94,30	96,20	94,40	96,30	94,35	96,25
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,20	15,50
100 holl. Gulden	206,10	208,20	205,95	208,05	205,90	208,00
100 deutsche Mark	122,00	124,50	122,00	124,50	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.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	4. April	6. April	7. April	8. April
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	189,85	190,05	190,10	190,05
Stockholm	1070,00	1070,00	1070,00	1070,00
Paris	205,00	206,00	205,00	205,00
Brüssel	202,50	203,00	201,50	201,50
Amsterdam	1584,00	1585,00	1588,00	1587,00
Basel	766,50	766,50	767,00	767,00
Kristiania	632,00	632,00	635,00	637,00
Kopenhagen	731,00	731,00	731,00	731,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	166,00	166,00	166,00	166,00
Reval	10,70	10,70	10,70	10,70
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00

Salzheringsbericht. Die Nähe der Osterfeiertage macht sich im Geschäft noch bemerkbar. Die Umsätze bewegen sich noch in engen Grenzen. Die Preise sind unverändert.

Stettiner Produktenbericht vom 15. April 1925. Getreide-notierungen für 1000 kg ab nahegelegenen Stationen: Roggen incl. 232 M., Weizen incl. 261 M., Hafer 195 M., Gerste incl. 225—235 M., Futtergerste 200—208 M.

Frachtenmarkt. Stettin, 17. April. Eisenerz je t Lulea—Stettin 4,20 schw. Kr., Gefle—Stettin 3,50 schw. Kr., Oxelösund—

Stettin 3,35 schw. Kr., Oxelösund—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,50 schw. Kr. bei freiem Löschen, Värtan—Stettin 3,35—3,40 schw. Kr., Helsingborg—Stettin 3,25 schw. Kr. und Narvik—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,90—4,00 schw. Kr.

Die Kohlenfrachten stellten sich in der Route Tyne—Stettin auf 5/6 bis 6/— und Rotterdam—Stettin auf 4,75—5,00 Rmk.

Im übrigen sind noch zu nennen Stettin—Ostküste Englands London River 5/600 t Kartoffeln 12/— bis 12/6 ppt., Lübeck—Königsberg 500 t Zement 5,00 Rmk., Stettin—Sunderland 270 std. Pitprops 29/— bis 30/— ppt.

Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Woche vom 6. bis 12. April 1925.

Der Verkehr in der Osterwoche war lebhaft. Es gingen insgesamt 75 Schiffe mit 48000 t Ladung ein, und zwar führten 57 Schiffe die deutsche, 4 die dänische, 8 die schwedische, 2 die norwegische, 1 die Danziger, 1 die finnische, 1 die lettische und 1 die holländische Flagge. Die Einfuhr von Erz und Kohle belief sich auf rund 25000 t. Ferner wurden 5000 t Thomasmehl und Phosphat, 2500 t Eisen und 16000 t Stück- und sonstige Güter, wie Gasreinigungsmasse, Pech, Holz, Zellulose, Quarz, Feldspat, Schwefelkies, Eis und Steine eingeführt.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 65 Schiffe mit 18000 t Ladung. Davon führten 51 Schiffe die deutsche Flagge, 7 die dänische, 3 die schwedische, 2 die norwegische, 1 die finnische und 1 die holländische Flagge. Ausgeführt wurden mehrere Ladungen Kartoffeln, drei Ladungen Holz, zwei Ladungen Kohlen, je eine Ladung Mais und Zellulose und verschiedene Mischladungen mit Papier, Eisen, Eisenwaren, Zement, Zucker und Ton.

Der Binnenschiffsverkehr war unverändert.

Verkehrsbericht des Schiffsahrts-Vereins zu Breslau, E. V.

Breslau, 11. April 1925. Aus der abgelaufenen Woche ist nichts von Bedeutung zu berichten. Trotz des Feiertages sind die Umschlagsmengen in Cosel-Hafen etwa die gleichen wie in der Vorwoche geblieben. Die Bewegung durch Breslau kennzeichnen folgende amtlichen Passiermeldungen der Schleuse Ransern: Zu Berg 79 beladene und 137 leere Kähne; zu Tal 202 beladene Kähne. Auch in Stetin keine wesentliche Aenderung. Erst in der neuen Woche werden wieder größere Erzmengen erwartet. In Hamburg ist die Nachfrage nach Kahnraum für Oderstationen wieder schwächer geworden; Kahnraum nach wie vor sehr knapp und Kahnmieten dementsprechend steigend.

Schiffsfrachten für die Oder je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zoilabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) für Steinkohle: Von Breslau nach Berlin 3,50—3,30 M., nach Stettin 3,10—2,90 M., nach Hamburg 5,80 M. Von Opehn wurden keine Geschäfte getätigt. Von Cosel-Oderhafen nach Berlin 5,50—5,20 Mark, nach Stettin 5,10—4,80 M., nach Hamburg 7,80 M.

Eisbericht.

1. Schweden: Fahrwasser von See nach Karlsborg, See außerhalb von Roedkallen, Fahrwasser nach Lulea durch den Tjuvholmsund, See außerhalb von Gasöeren, Almösund, Schiffsahrt geschlossen. Västra Kvarken Treibeis, Schiffsahrt nur für kräftige Dampfer möglich. Angermanälvi ober- und unterhalb von Svanö, festes Eis, Schiffsahrt nur für kräftige Dampfer möglich. Oeregrundsgrepen, schweres festes Eis, Schiffsahrt nur mit Eisbrecherhilfe möglich. Die anderen Stationen eisfrei.

2. Finnland: Björkö, um Verkkomatala, See westlich von Björkö, Norrkär-Fahrwasser, Umgebung von Jakobstad's-Hafen, Adö-Reede, See außerhalb von Mässkär, Umgebung von Ixpila-Hafen, innerhalb von Tankar, in Sicht von Tankar, Brahestad-Reede, Außen bei Nahkiainen, See nördl. von Isokraaseli, Uleaborg-Außenhafen, Fahrwasser nach Uleaborg-Hafen, See außerhalb von Marjaniemi-Feuer, Kemi-Hafen, See außerhalb von Kemi, Schiffsahrt hat aufgehört. Fahrwasser Wiborg-Trangsund, Trangsund-Roedhall, festes Eis, Rinne aufgegangen. Außerhalb von Roedhall, Vasklot Hafen und näheres Schärengebiet, zwischen Storhästen und Ensten, Rönnskär Fahrwasser, festes Eis, Schiffsahrt wird mit Eisbrecherhilfe aufrecht erhalten. Kotka-Hafen und näheres Schärengebiet, leichtes Eis, Schiffsahrt unbe-

Otto Voelker

DACHPAPPEN-FABRIK
EXPORT

Stettin-Bredow * Fernsprecher 1606

Wendt & Koppe

Inhaber:
Otto Voelker

CHEMISCHE FABRIK

Spezialität: Wagenfett, Lederfett, Staufferfett, techn. Öle
Trans-Import

Stettin-Bredow * Fernsprecher 1606

Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin.

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

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bezw. Reeder
Stettin—deutsche Ostseehäfen			
Swinemünde-Neufahrwass. u. Pillau	Mont. u. Donnerst. tägl. 12,30	*D. Odin ab Swde. 7 abds.	J. F. Braemlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	7 täg. 12,30	*D. Swde. u. D. Berlin abw.	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig, Libau	7 täg. 12,30	D. Siegfried 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 täg. 12,30	D. Arcona 9. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 täg. 12,30	D. Pionier 26. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 täg. 12,30	D. Lena 23. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 täg. 12,30	D. Susanne 20. April	Delphin G. m. b. H., Stettin
Elbing	7 täg. 12,30	D. Elbing IV 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Flensburg	14 täg. 12,30	D. Saturn 30. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 täg. 12,30	D. Otto 29. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel	7 täg. 12,30		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth (und Peene-Stationen)	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth (u. Peene-Stat.)	7 täg. 12,30	D. Stralsund	
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Margarete u. MS. Peene	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonaab.	D. Reihofahrer u. D. Pommern	A. Hofffeld, Stettin
Kolberg	jd. Sonaab.	D. Ippen und D. Pomerania	H. O. Ippen, Stettin
		MS. Kolberg	A. Hofffeld, Stettin
Stettin—Finnland und Randstaaten			
Libau, Danzig	7 täg. 12,30	D. Siegfried 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 täg. 12,30	*D. Ostsee 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 täg. 12,30	*D. Regina 2. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Reval	14 täg. 12,30	*D. Preußen 25. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Abo	14 täg. 12,30	*D. Hela 24. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval, Helsingfors	7 täg. 12,30	D. — Ende April	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Ariadne 29. April	Gustav Metzler, Stettin
		*D. Nordland 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg, Wasa	7 täg. 12,30	D. Theodor 23. April	
		D. Claus 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Hellmuth 25. April	
Stettin—Skandinavien			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Odin	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 30. April	Gustav Metzler, Stettin
Skien	jed. Freitag	D. Jolantha 24. April	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 täg. 12,30	*D. Trondhjem Anf. Mai	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 täg. 12,30	*D. Bergenhus 23. April	Gustav Metzler, Stettin
Stockholm	7 täg. 12,30	D. — nach Bedarf	Wiking Schiffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
	abwechsel.	*D. Ruth 9. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Straßburg 2. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
		*D. Svea 25. April	Mundt & Schlüt, Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 täg. 12,30	D. —	William Schröder, Stettin
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 täg. 12,30	D. —	William Schröder, Stettin
Oxelösund	7 täg. 12,30	D. —	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 täg. 12,30	D. Käte 24. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 täg. 12,30	D. Otto 29. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m-wöchtl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	10 täg. 12,30	D. Pallas 23. April	Gustav Metzler, Stettin
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 täg. 12,30	D. Martha Halm 22. April	Halm & Co., Köln
Amsterdam und Rheinhäfen	14 täg. 12,30	D. Nero 24. April	Joh. Reimer, Stettin
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 täg. 12,30	D. Käte 22. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 täg. 12,30	D. Granitz 25. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 täg. 12,30	D. Hindsholm 22. April	Gustav Metzler, Stettin
Stettin—Mittelmeer			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 täg. 12,30	D. Pommern 2. Mai	DeutscheOrient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Uebersee			

nach allen Plätzen mit Umladung in Hamburg, Bremen und Kopenhagen durch die obigen Dampfer.
Auskünfte über Verfrachtungs-Angelegenheiten nach allen Ostsee- und Nordseehäfen sowie nach dem Mittelmeer und nach allen Ueberseeplätzen erteilen sämtliche Stettiner Reedereien, Makler- und Spediteur-Firmen.

hindert. Schärengbiet außerhalb von Raumö, dichter Eisbrei, Schiffahrt für Dampfer unbehindert, für Segler erschwert. Die anderen Stationen eisfrei.
3. Estland: 4. Lettland: Alle Stationen eisfrei.

5. Rußland: Von Leningrad bis Tolpukin festliegendes Eis, von dort bis Säskär Narmi Treibeis mit offenem Wasser. Voraussichtlich am 20. April Newa eisfrei, Ende April Finnischer Meerbusen.

Cordial Caoutchouc & Balata-Werke

Actiengesellschaft, Bratislava-Tschechoslowakei

fabrizieren

BALATA-RIEMEN AUTOMOBIL-PNEUMATIKS

Massivreifen für Lastautos in anerkannt
erstkl. Qualitäten

Reichhaltiges Lager im Stettiner Freihafen
zur Verfügung der skandinavischen Kundschaft

Ausfüllen und hier abtrennen.

WEGWEISER FÜR DEN EXPORT

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

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

Gesucht werden folgende Artikel:

.....

Bemerkungen:

.....

Firma: Ort und Datum:

..... Straße: