

OSTSEE-HANDEL

WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE OSTSEELANDER

Amtliches Organ der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin.

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in 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: $\frac{1}{20}$ des Bezugspreises.

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

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

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

für $\frac{1}{2}$ Seite, Seitenteile entsprechend.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Ostsee-Druck und Verlag Aktiengesellschaft, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse I, Eing. Schuhstraße, Fernsprecher 575, 927, 1519, 3273, 3274. Die Zeitschrift erscheint wöchentlich. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin. Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Konto in Helsingfors: Kansallis Osake Pankki, Alexandersgatan 40/42

Nr. 18

Stettin, 3. Mai 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925. — Ständige Depression am Ostseefrachtenmarkt. — Die Zollforderungen der schwedischen Eisen- und Stahlindustrie von Dr. W. Grotkopp. — Ein Versuch zur Heranziehung des Privathandels im Binnenhandel Sowjetrußlands von C. von Kugelgen. — Norwegens wirtschaftliche Lage im März. — Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu Stettin. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Polen, Rußland. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte u. Preise. — Dampferdienst. — Messen und Ausstellungen.

Die Deutsche Verkehrsausstellung München 1925.

Durch den Machtspruch von Versailles wurde das deutsche Volk auf engstem Raum zusammengedrückt. Wertvollste Gebiete zur Versorgung der Industrie sind verloren gegangen; die noch zur Verfügung stehenden anbaufähigen Flächen genügen nicht für die Ernährung des Volkes. Die Aenderung der Grundlagen der Wirtschaft zwingen das deutsche Volk mehr denn je, alle Arbeit wirtschaftlich und intensiv zu gestalten. Vorbedingung dafür ist ein Verkehrswesen, das auf höchster Stufe steht. Erst wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, kann die Gütererzeugung bei konkurrenzfähigen Preisen so gesteigert werden, daß der deutschen Industrie der zu ihrem Leben notwendige Anteil an der Weltproduktion gesichert wird.

Große volkswirtschaftliche Ziele erheischen die Mitarbeit der ganzen Nation. Weitesten Volkskreise müssen von der Ueberzeugung durchdrungen werden, daß der Aufbau der deutschen Seeschifffahrt, der deutschen Binnenschifffahrt, der deutschen Eisenbahnen, sowie aller übrigen im Wirtschaftsleben notwendigen Verkehrsmittel das Interesse jedes Einzelnen berührt. Um dem deutschen Volk die Bedeutung des Verkehrswesens in der Volkswirtschaft vor Augen zu führen, um zu zeigen, welche wirtschaftliche Tragweite eine Verbesserung des Verkehrswesens für den Wiederaufbau in sich birgt, wird im Jahre 1925 die Deutsche Verkehrsausstellung in München stattfinden. Die Ausstellung umfaßt alle Gebiete des Verkehrswesens und deckt gleich-

Allianz

Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft

Vertragsgesellschaft des Industrie-Pensions-Vereins beim Reichsverband der Deutschen Industrie



Filialdirektion Stettin

Beantragte Lebensversicherungssumme 460 Millionen Mark.

zeitig die Zusammenhänge auf, die zwischen den einzelnen Verkehrsarten und zwischen Verkehr und Wirtschaft bestehen. Folgende Gebiete seien besonders genannt:

1. Landverkehr (Eisenbahnen, Straßenbahnen, Straßenverkehrsmittel aller Art),
2. Wasserverkehr (Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt),
3. Luftverkehr,
4. Post, Telegraphie, Fernsprech- und Funkwesen.

Soll das Ziel der Ausstellung, das Beste vom Besten zu bringen, erreicht werden, so muß aus dem ungeheuren Stoff eine sorgsame Auswahl getroffen werden. Aufgabe der Ausstellungsleitung, die sich aus Fachmännern aller Richtungen zusammensetzt, wird es sein, diese Sichtung so vorzunehmen, daß der beabsichtigte systematische Aufbau gewahrt bleibt.

Für die Durchführung der Ausstellung steht das städtische Ausstellungsgelände auf der Theresienhöhe in München zur Verfügung mit einer Gesamtfläche von 240 000 qm, darunter 6 Hallen mit 19 500 qm. Da nun aber als notwendige Mindestfläche 35 350 qm benötigt werden, müssen rund 16 000 qm Ausstellungsfläche neu überdeckt werden. Hier- von entfallen auf die Abteilung für Luftfahrt rund 4200 qm, auf die Binnen- und Seeschifffahrt rund 1000 qm, auf den Ausstellungsbahnhof rund 6000 qm und auf den Kraftverkehr rund 4000 qm. Wegen der kurzen zur Verfügung stehenden Baufrist wurde als Konstruktionsmaterial für die zu errichtenden Hallen Holz gewählt. Die Verschiedenartigkeit der Ausstellungshallen und der vorhandenen sonstigen Bauten des Geländes ermöglicht eine große Mannig-

faltigkeit der Vorführungsart mit dem besonderen Vorzug, daß eigene Bauten und die damit verbundenen Kosten im allgemeinen gespart werden können.

Die Ausstellung soll in der Zeit zwischen Juni und Oktober 1925 abgehalten werden. Als Eröffnungstermin ist der 30. Mai festgesetzt worden.

Daß die Ausstellung trotz der größten Bedrängnis des deutschen Volkes in Angriff genommen und von allen beteiligten Kreisen tatkräftig unterstützt wird, sei ein Zeichen dafür, daß Deutschland bestrebt ist, mit eisernem Willen in friedlichem Wettbewerb seine Stellung als Kulturvolk Europas zu erhalten und auszubauen.

Den mit den Grundlinien der Ausstellung im unmittelbaren sachlichen Zusammenhang stehenden Industrien ist Gelegenheit gegeben, ihre Erzeugnisse den Fachleuten und der Allgemeinheit in entsprechender Aufmachung vorzuführen.

Den Lesern und Inserenten des „Ostsee-Handels“ sei des weiteren in diesem Zusammenhang mitgeteilt, daß der Baltische Verlag zur Münchener Verkehrsausstellung eine Sonderausgabe in erheblich verstärkter Auflage und besonders gewählter Ausstattung mit illustriertem Text herausgegeben wird, die auf der Münchener Verkehrsausstellung mit dem Eröffnungstage, vom 30. Mai ab, während der Dauer der Ausstellung fortlaufend zur Verteilung gelangt und in der Stettiner Abteilung der Verkehrsausstellung München in zahlreichen Exemplaren ausliegt.

Wir werden in dieser Sonderausgabe neben allgemein gehaltenen Artikeln über die wirtschaftliche Bedeutung Stettins auch diejenigen Industrie- und Handelszweige in kurzen Aufsätzen behandeln, die für unser heimisches Wirtschaftsleben von besonderer Bedeutung sind.

Ständige Depression am Ostseefrachtenmarkt.

Während die regelmäßigen Frachtenberichte des „O.-H.“ unter der Rubrik „Märkte und Preise“ ein Bild von der jeweiligen Lage des Stettiner Frachtenmarktes geben, ist in der nachfolgenden kurzgefaßten Uebersicht der Versuch unternommen worden, die größeren Zusammenhänge am Ostsee- bzw. Weltfrachtenmarkt aufzudecken, die für Stettin, Deutschlands größten Ostseehafen, von besonderer Bedeutung und damit von erhöhtem Interesse sein dürften.*

Der Weltfrachtenmarkt ist keine einheitliche Größe, sondern setzt sich zusammen aus einer großen Anzahl von Teilfrachtenmärkten, die sich nach dem zu benutzenden Seeweg scheiden. Einer von ihnen ist auch der Ostseefrachtenmarkt. Da der letztere nur ein Ausschnitt des allgemeinen alle Häfen des Erdballs umfassenden internationalen Frachtenmarktes ist, hängt der Verlauf der Ostseefrachten aufs engste mit der Gesamtentwicklung des Weltfrachtenmarktes zusammen, die in den ersten Monaten des neuen Jahres ebenso wie im Vorjahre im Zeichen eines allgemeinen Mangels an Frachtgütern einerseits und eines ständigen Schiffsraumüberschusses andererseits steht. Abgesehen von geringeren örtlichen und zeitlichen Schwankungen halten sich die Frachtsätze der großen Ueberseemärkte ebenso wie auch die Ostseefrachten nahezu unverändert auf einer äußerst gedrückten Basis. Die Frachtenindexziffer des „Economist“ mit der Basis 1913 = 100, die Oktober bis Dezember 1924 von 116 auf 111 heruntergegangen war, stieg im Januar 1925 auf 114 und im Februar auf 116. Selbst zu diesen niedrigen Sätzen finden jedoch infolge des oben angedeuteten Mißverhältnisses von Angebot und Nachfrage betreffs Schiffsraum für den Seetransport bei flauem Weltfrachtgeschäft nur verhältnismäßig wenige Abschlüsse statt.

* Vergl. auch „O.-H.“ Nr. 2: Die Entwicklung des Ostseefrachtenmarktes im Jahre 1924.

Mit der neuen Entwicklung des allgemeinen Weltfrachtenmarktes ist auch in großen Zügen der Verlauf der Frachtsätze auf der Ostsee gegeben, auf dessen Besonderheiten nachstehend kurz eingegangen sei.

Gegen Schluß der vorjährigen Saison 1924 waren die Verfrachtungen insbesondere von Finnland, Schweden und Rußland recht lebhaft zu festen Raten. Es handelte sich in der Hauptsache um Holz, das noch vor Anbruch der Periode der Winterschifffahrt seinen Bestimmungshäfen zugeführt werden sollte. Die Holzfrachtdurchschnittsrateschweden—England je std. stieg im monatlichen Durchschnitt von 40,60 Kr. im September 1924 auf 43,70 Kr. im Oktober, 48,50 Kr. im November und 51,20 Kr. im Dezember. Geringer als bei den ausgehenden Frachten war die Steigerung bei den einkommenden Kohlenfrachten infolge der ständigen Ueberfüllung des britischen Seefrachtenmarktes mit beschäftigungsloser Tonnage. Immerhin erhöhte sich auch die typische Kohlenfrachtrate England—Schweden je t von 5,00 Kr. im September (Durchschnitt) auf 5,30, 5,40 und 5,50 Kr. in den folgenden Monaten bis Dezember.

Manche Ueberraschungen brachte dann der weitere Verlauf der Periode der Winterschifffahrt auf der Ostsee. Konnte auch infolge der fortgesetzt milden Witterung im Gegensatz zu der strengen Frostperiode 1923/24 die Schifffahrt in den meisten Ostseehäfen während des ganzen Winters aufrecht erhalten werden, so bedeutete der Mangel an Frost andererseits für die Holzschifffahrt und damit auch wieder für die Reeder eine schwere Schädigung, da sich der Holztransport in den südlicheren Distrikten in Finnland und Schweden über den aufgeweichten Sumpfboden kaum bewerkstelligen ließ mit der Folge eines Rückganges der angebotenen Holzladungen. Das Befrachtungsgeschäft lag unter diesen Umständen ganz darnieder und

verharrte in einem Zustande völliger Verödung. Die Frachtsätze von der Ostsee waren ebenso wie die einkommenden Kohlenfrachten sehr gedrückt.

Dies Bild zeigte auch im Februar und März nur geringe Veränderungen, obwohl mit dem Einsetzen stärkeren Frostes und größerer Schneefälle in Skandinavien und Finnland die angedeuteten Hemmungen insbesondere bei den finnländischen Holzfall- und Transportarbeiten fortfielen. Allgemein klagte man über den Mangel an Frachtgütern, und prompte Ladungen waren in Danzig, Libau, Windau, Riga und Reval wie auch in Petersburg kaum zu haben.

Wenig lebhaft gestaltete sich auch zunächst die Lage auf dem Holzfrachtenmarkt von Petersburg, Finnland und Schweden bei abwartender Haltung der Befrachter. Mit der Zeit wurden jedoch die Abschlüsse für i. o. w. zahlreicher, die Raten zeigten aber infolge des ständigen Ueberangebotes an Schiffsraum trotz der lebhaften Holzaußfuhr aus den drei genannten Ländern während der ganzen Wintersaison keine Erholung. Ende Februar waren in Schweden ca. 375 000 std verkauft, das sind 40% der Produktion des Vorjahres. Die entsprechende Ziffer für Finnland betrug für Mitte März 400 000 std gesägter Holzwaren. Großbritannien, Finnlands und Schwedens größter Holzabnehmer, wird in diesem Jahre voraussichtlich bedeutend weniger als im Vorjahre kaufen, da vom letzten Jahre noch größere Vorräte vorhanden sind. In größtem Umfange gingen in den ersten Monaten des laufenden Jahres Holzverfrachtungen vom Weißen Meere nach England von statten. Rußland wird in noch stärkerem Ausmaße wie im Vorjahr in der bevorstehenden Saison als Holzexporteur auftreten. Neben den Holzladungen nach England kommen als Bestimmungsländer auf dem Ostseeholzfrachtenmarkt in erster Linie Holland, Belgien, Frankreich, Dänemark und Deutschland in Betracht, das in diesem Jahre eine besonders große Nachfrage zu entfallen scheint.

Ende März wurde die Geschäftslage im Ostseegebiet durch die Arbeiterschwierigkeiten in Schweden, Norwegen und Dänemark recht ungünstig beeinflusst, so daß sich die schwedischen Holzabläder vorübergehend vollständig vom Geschäft zurückzogen und i. o. w. Abschlüsse kaum mehr stattfanden. Glücklicherweise wurden die Aussperrungen der Arbeiter in Schweden und die drohende Streikgefahr in Norwegen schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit beigelegt, so daß ein ungünstiger Einfluß des Konflikts auf die diesjährigen Holzverfrachtungen nicht eintreten wird, was bei einer längeren Dauer der Schwierigkeiten wohl kaum zu vermeiden gewesen wäre. Auch in Dänemark sind die Aussichten auf eine schnelle Beilegung der Arbeiterkonflikte günstig.

Infolge der festen Haltung der Reeder, Holzladungen nur auf die neue Scanfin-Charter abzuschließen, versuchen nun aber die Befrachter dafür wieder, die Raten zu drücken, um sich auf diese Weise wieder einen Vorteil zu verschaffen. Wenn sich die Reeder diesen Zumutungen gegenüber ebenso standhaft zeigen wie gegen die Form der neuen Scanfin-Charter, so dürfte sicher auch hier der Erfolg nicht ausbleiben; denn die bisher gebotenen Frachten decken nur eben die Unkosten und lassen günstigenfalls nur einen sehr mäßigen Gewinn erwarten. Von englischen Maklern wird der Markt allerdings dauernd dadurch beunruhigt, daß täglich Meldungen in Umlauf gesetzt werden, die von so und sovielen Abschlüssen der neuen Scanfin-Charter sprechen. Es dürfte sich aber hier größtenteils um falsche Angaben handeln, da fast alle bedeutenderen Reedereien ihren nationalen Holzverbänden angeschlossen sind. Für prompte Positionen ist die Marktlage sehr schwach. Viele Dampfer sind wieder in Dienst gestellt worden, wodurch natürlich die Frachten

gedrückt werden; auch die verhältnismäßig zahlreich nach der Ostsee gegangenen Kohlendampfer dürften in dieser Hinsicht einen ungünstigen Einfluß auf die Raten ausüben. Trotz der milden Witterung war das Ladungsgebot in der Ostsee noch sehr spärlich, so daß das zunehmende Tonnageangebot leider stark verfrüht kommt. Der f. o. w. Termin dürfte auf Anfang Mai fallen.

Einen recht bedeutenden Umfang nehmen die Erzverschieffungen an. Aus Schweden wurden im Januar 445 000 to (Jan. 1924 177 000 to) und im Februar nicht weniger als 636 000 to (Febr. 1924 149 000 to) Eisenerz ausgeführt, so daß also gegenwärtig die Vorkriegsausfuhrziffern bei weitem überschritten sind. Dennoch war März/April auf dem skandinavischen Erzfrachtenmarkt wenig Bewegung zu spüren. Die Osterfeiertage taten ein übriges, um die Befrachtungstätigkeit zu hemmen. Die laufenden großen Kontrakte werden abgefahren, so daß nur wenige Ladungen mehr am freien Markt abzuschließen sind. Die Frachtsätze zeigten, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht, nur geringe Veränderungen:

	Mitte Januar	Mitte Februar	Mitte März	Mitte April
	Eisenerz in to (schw. Kr.)			
Oxelösund—Stettin	3,50	3,45	3,35	3,35
Oxelösund—Nordsee	—	3,60	3,60	3,50
Värtan—Stettin	—	3,50—3,60	3,50	3,35—3,40
Narvik—Nordsee	3,75	4,20	4,00	3,90—4,00
	Abbrände in to (schw. Kr.)			
Helsingborg—Stettin	3,50	3,50	3,50	3,25
Arendal—Stettin	4,00	4,00	—	—
Oscarshamn—Stettin	3,50	3,30	3,35	—

Besonders schwach lagen im Frühjahr die Kohlenfrachten nach der Ostsee infolge des Tonnageüberflusses am britischen ausgehenden Kohlenfrachtenmarkt. Die niedrigen Kohlenfrachtsätze mußten um so ungünstiger für die Reeder bewertet werden, als es den in der Ostsee freiwerdenden Kohlendampfern zum großen Teile infolge der Knappheit an prompten Ladungen nicht möglich war, ausreichende Rückfracht zu erhalten. Der Kohlenfrachtenindex von Svenska Dagbladet (1913 = 100) ging von 100,4 im Januar auf 93,7 im Februar zurück, derjenige der Holzfrachten von 182,2 auf 158,5. Es zeigt sich somit ein stärkerer Rückgang der Holzfrachten, die aber noch immer einen bedeutend höheren Durchschnittsspiegel gegenüber der Vorkriegszeit aufweisen, als die Kohlenfrachten, die gegenwärtig den Vorkriegsstand unterschritten haben. Die Raten stellten sich in der Route Tyne—Stettin Mitte Februar auf 5/3—5/6, Mitte März auf 5/6 und Mitte April auf 5/6—6/—, Rotterdam—Stettin auf 5,00, 5,00 und 4,75—5,00 Rmk.

Betreffs der weiteren Aussichten am Ostseefrachtenmarkt sei hier nur kurz auf das voraussichtlich erhöhte Ladungsangebot in der Sommersaison hingewiesen. Insbesondere werden die Holz- und Erzverkehre viel Schiffsraum aus dem freien Markt nehmen, da die Holz- und Erzausfuhr von der Ostsee in diesem Jahre voraussichtlich Rekordziffern erreichen wird. Die Steigerung der Frachtsätze, eine in der Sommersaison zurzeit der Hauptverschieffungen auf der Ostsee gewöhnliche Erscheinung, wird sich aber infolge des fortgesetzten Ueberangebotes an Schiffsraum nur in engen Grenzen halten können. Bis auf weiteres wird aber, von geringeren und vorübergehenden örtlich und zeitlich begrenzten Frachtsteigerungen abgesehen, auch im laufenden Jahre auf dem Ostseefrachtenmarkt ebenso wie auf dem Weltfrachtenmarkt die chronische Depression herrschen, die der neueren Entwicklung der Seefrachten ihr Gepräge gibt.

E. B.

Die Zollforderungen der schwedischen Eisen- und Stahlindustrie.

Von Dr. Wilhelm Grotkopp, Stockholm.

Was der Krieg wirtschaftlich bedeutet, welche Folgen die damals immer mehr steigende und nur schwer zu befriedigende Nachfrage nach den verschiedensten Produkten gehabt hat, zeigt sich sehr deutlich darin, daß es immer noch nicht geglückt ist, auf dem Eisen- und Stahlmarkt ein normales Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage herzustellen, also innerhalb eines Wirtschaftszweiges, der als wichtigste Grundlage der Wirtschaft überhaupt bezeichnet werden kann. Während als eine Folgeerscheinung des Krieges eine Ausdehnung der Produktionsbasis der Eisen- und Stahlindustrie und somit eine Erhöhung des Angebotes festgestellt werden kann, ist andererseits die Nachfrage bei weitem nicht so gestiegen oder gar zurückgegangen. Bekannt ist, daß die englische Eisen- und Stahlindustrie als Gegenmaßnahme des öfteren die Einführung von Schutzzöllen verlangt und dabei unter anderem darauf hingewiesen hat, daß der Preisindex für Eisen- und Stahlwaren 134,1 betrage, der allgemeine Preisindex dagegen 168,8. Die schwedische Eisen- und Stahlindustrie hat ähnliche Forderungen aufgestellt und unter anderem verlangt, daß die im allgemeinen gegenüber der Vorkriegszeit unverändert gebliebenen Zollsätze zumindestens der Geldwertänderung entsprechend erhöht werden.

Bekanntlich war Schweden früher das Eisenland. Die Grundlage seiner Eisenindustrie bilden seine Erzlager in Mittelschweden und Lappland, die nicht nur wegen ihres Umfangs, sondern auch wegen ihres reichen 60prozentigen Eisengehaltes allgemein bekannt sind. Hingewiesen sei hier kurz auf die Namen Grängesberg und Gällivare. Schweden verlor einen Teil seiner Bedeutung als Eisenland, als im Rahmen des Produktionsprozesses die Holzkohle durch die in Schweden nur in geringen Mengen vorhandene Steinkohle verdrängt wurde. Aber trotzdem gehört Schweden heute noch zu den wichtigsten Eisen- und Stahlländern.

Die schwedischen Eisenerze haben ihre Bedeutung nie verloren. In den letzten 50 Jahren vor dem Kriege ist die schwedische Erzproduktion um das mehr als 12fache ausgedehnt worden, während die Roheisengewinnung nur gut verdoppelt wurde. Die schwedischen Erzgruben haben eine besondere Bedeutung für die deutsche Ruhrindustrie erlangt, seitdem deren Verbindung mit Lothringen erschwert worden ist. Diese Beziehungen zwischen Ruhrgebiet und schwedischen Erzgruben sind jetzt so intensiv, daß das Schicksal beider Wirtschaftszweige auf das engste miteinander verknüpft ist. Zur Zeit des Ruhrkrieges ging die schwedische Erzausfuhr und Produktion wesentlich zurück. Als aber die normalen Verhältnisse im Ruhrgebiet wieder hergestellt wurden und die deutsche Wirtschaft wieder erstarke, setzte für die schwedischen Erzgruben eine gute Konjunktur ein. Die schwedische Erzausfuhr erreichte in den letzten Monaten wiederum den Umfang der Vorkriegszeit, und es verlautet, daß die Grängesberggesellschaft mit den Werken der Ruhrindustrie langfristige Verträge abgeschlossen hat.

Das wirtschaftliche Ideal eines Landes sollte eigentlich nicht die Ausfuhr von Erzen, diesem wichtigen Rohstoff sein, sondern die Weiterverarbeitung der Erze in der Eisen- und Stahlindustrie. Unermüdlich haben die Schweden gearbeitet, um eine in technischer und organisatorischer Beziehung mustergültige Eisen- und Stahlindustrie aufzubauen. Nach einer Schätzung des „Aifärsvälden“ beläuft sich die Produktionskapazität dieser Industrie auf ungefähr 1 Million Tonnen Roheisen, 850 000 Tonnen Schmelzstücke und Gußeisen und 600 000 Tonnen Walz- und Schmiedeeisen. Im Jahre 1924 belief sich aber nach offiziellen Angaben die Produktion auf nur 507 800 Tonnen Roheisen, ungefähr

ebensoviel Schmelzstücke und Gußeisen und 330 700 To. Walz- und Schmiedeeisen. Daß bei einer so geringen Ausnutzung der Produktionsbasis die Konkurrenzfähigkeit und die Rentabilität der schwedischen Eisen- und Stahlindustrie nicht gerade erhöht werden, ist klar. Auch andere Zahlen deuten auf eine ungünstige Lage der schwedischen Eisen- und Stahlindustrie hin. Aus der Handelsstatistik geht z. B. hervor, daß Schweden 1924 zum ersten Male mehr Eisen- und Stahlwaren ein- als ausgeführt hat. Von den 128 schwedischen Hochöfen waren im Februar 1924 62 im Betrieb, im Februar 1925 dagegen nur 42. Die entsprechenden Zahlen für Lancashireherde sind 183, 76, 66 und für Martinöfen 82, 47 und 40. Die Maschinenindustrie beschäftigt gegenwärtig ungefähr 40 000 Arbeiter gegen 60 000 im Herbst 1920. Diese Industrie hatte große Hoffnungen auf den russischen Markt gesetzt, die aber nur zum Teil in Erfüllung gegangen sind. Die wenigen Bestellungen, die sie hereinkommen hat, sind fast alle ausgeführt.

Die Lage der einzelnen Zweige der schwedischen Eisen- und Stahlindustrie ist keineswegs eine einheitliche. Ganz allgemein kann gesagt werden, daß es den Werken um so besser geht, je mehr sie sich auf die Produktion von Qualitätswaren eingestellt haben. Bekanntlich hat sich die schwedische Eisen- und Stahlindustrie seit der Zeit, als die Holzkohle durch die Steinkohle ersetzt wurde, immer mehr auf die Produktion von Qualitätswaren eingestellt. Die alten weltbekannten schwedischen Qualitätswaren verteidigen mit Erfolg ihre Stellung auf dem Weltmarkt. Zwar müssen auch sie heute mit einer stärkeren Konkurrenz als früher rechnen, aber ihre wirtschaftliche Lage ist doch, wie die Handelsstatistik und Geschäftsberichte erkennen lassen, durchaus befriedigend. So belief sich z. B. um einige Zahlen zu nennen, der Wert des Exportes von Kugellagern 1924 auf 442% des Umfanges von 1913. Die entsprechende Zahl für elektrische Maschinen ist 382%, für Telephonapparate 131%, für Separatoren 128% und für Motoren verschiedener Art 95%.

Im Verhältnis zu diesen Werken ist die Lage derjenigen, die auf die Massenherstellung gewöhnlicher Eisen- und Stahlwaren eingestellt sind und diese früher teils im Inlande, teils im Auslande abgesetzt haben, überaus kritisch. Vom ausländischen Markt sind diese schwedischen Waren fast vollständig verdrängt worden. Auf dem schwedischen Markt können diese Werke nur teilweise mit dem Auslande konkurrieren, wobei oft die Frachtersparnis, die Möglichkeit einer schnelleren Lieferung, ein etwaiger Qualitätsunterschied oder auch der Grundsatz, schwedische Waren zu kaufen, den entscheidenden Ausschlag geben. So liefert zum Beispiel die schwedische Eisen- und Stahlindustrie einige Baumaterialien in größerem Umfang als früher, aber die Produktionsbedingungen sind doch noch so ungünstig, daß im wesentlichen für diese Waren noch immer das Ausland als Lieferant in Frage kommt, wobei höchstens einige Qualitätswaren auszunehmen sind. Höchstwahrscheinlich könnte aber bei einer Erhöhung der Zollsätze die schwedische Industrie auf dem heimischen Baumaterialienmarkt erfolgreich konkurrieren. Die etwa hier festzustellenden geringen Fortschritte werden aber vollständig aufgehoben dadurch, daß die mechanischen Werkstätten, die Eskilstuna-Industrie und die vielen kleinen Schmiedewerkstätten, die einst fast nur schwedisches Eisen und Stahl verbrauchten, jetzt ungefähr die Hälfte der von ihnen benötigten Materialien vom Ausland beziehen. Die schwedische Eisenindustrie hofft, auch hier einen Teil ihrer früheren Stellung wieder gewinnen zu können, falls ihre Zollschutzforderung angenommen wird.

Ein Versuch zur Hereinziehung des Privathandels in den Binnenhandel Sowjetrußlands.

Von C. von Kugelgen.

Am 30. und 31. März fand in Moskau eine erweiterte Sitzung des Rates für Arbeit und Landesverteidigung statt, an der die Vertreter aller autonomen Republiken und Gebiete Rußlands, sowie aller am Binnenhandel interessierten Kommissariate und Institutionen teilnahmen. Gegenstand der Beratung war die Entwicklung des Handels mit besonderer Berücksichtigung der Genossenschaften. Die einleitenden Berichte des Finanzkommissars Ssokolnikow und anderer Vertreter der zentralen Behörden handelten hauptsächlich von den Genossenschaften. In den Debatten schwamm aber immer stärker die Frage der Beteiligung des Privatkapitals am Handel empor, und sie ist es, die der Beratung und der Entscheidung des Rates einschneidende Bedeutung gibt. Die Entschliebung, die ein umfassendes Gesetz darstellt, zerfällt in 10 Punkte, von denen 9 dem staatlichen und dem Genossenschaftshandel gewidmet sind; nur einer, der Punkt 9, behandelt die Frage des Privatkapitals im Binnenhandel. Dennoch liegt das Schwergewicht des Gesetzes im Punkt 9, der eine Wendung in der bisherigen Politik des Binnenhandels anzeigt.

Nach den anerkannt schweren Schlägen, die der im vorigen Jahr eingeleitete Kampf gegen den Privathandel und die übermäßige Bevorzugung des Genossenschaftshandels dem Handelsumsatz und der Versorgung der Bevölkerung zugefügt hat, hätte man annehmen können, daß die Wirtschaftspolitiker in Moskau energisch neue Wege suchen würden, um den schreienden Mißständen auf diesem Gebiet abzuhelfen. Statt dessen wurde in den Berichten der zentralen Institutionen beklagt, daß der Genossenschaftshandel in den letzten Monaten „ein wenig“ zurückgegangen sei, und festgestellt, daß der Privathandel höhere Preise als der Staats- und der Genossenschaftshandel mache. Der Finanzkommissar Ssokolnikow entwarf ein optimistisches Bild von der Entwicklung des Handels: Die schwersten Monate Februar-März seien überwunden, und trotz der Steigerung der Getreidepreise sei keine Inflation eingetreten. Von einer Absatzkrise dürfe nicht geredet werden und die Erweiterung der industriellen Produktion müsse beibehalten bleiben. Der Bericht des Finanzkommissariates stellte mit Befriedigung fest, daß das Privatkapital erfolgreich sowohl in den Städten, wie auf dem flachen Lande, ja, selbst im Markt- und Straßenhandel von der Genossenschaft zurückgedrängt worden sei. Ende 1923 habe bei einem gesamten Handelskapital von 1542,8 Mill. Rubel das Staatskapital 42 Proz., das Genossenschaftskapital 43 Prozent und das Privatkapital 15 Prozent ausgemacht. Am 1. Oktober 1924 sei

das gesamte Handelskapital auf 1803,8 Mill. gestiegen, wobei auf das Staatskapital 42 Prozent, auf das Genossenschaftskapital 48 Prozent und auf das Privatkapital nur 10 Prozent entfielen. Der Kommissar suchte nachzuweisen, daß die Konsumgenossenschaft nicht mehr übermäßig verschuldet sei und über genügende eigene Kapitalien verfüge.

Dem gegenüber stellte der Vertreter der Staatsverwaltung fest, daß das Defizit in der Bilanz des Binnenhandels außerordentlich sei, jedenfalls „Hunderte von Millionen Rubel“ betrage. Für den Kapitalmangel spreche die ungeheure Schnelligkeit der Warenumsätze. Hierdurch sei der Handel gezwungen, sich auf die Zentralen zu konzentrieren und die ferner abgelegenen Gebiete unberücksichtigt zu lassen. Dadurch entstehe der Warenhunger. Bei einer weiteren Steigerung der Produktion werde die Industrie immer weniger in der Lage sein, dem Handel Warenkredite zu geben. Schon jetzt seien etwa 150 Mill. Rubel der Industrie im Genossenschaftshandel stecken geblieben. Da nun die Industrie gezwungen sei, ihr Grundkapital zur Wiederherstellung der Produktionsmittel anzuwenden, werde sie noch weniger in der Lage sein, Kredite zu geben, da sie vielmehr diese Mittel aus dem Verkehr ziehen müsse. Es bestehe also die dringendste Notwendigkeit, dem Warenumsatz Mittel zuzuführen. Die optimistische Schilderung des Finanzkommissars beziehe sich auf den Herbst und habe mit dem augenblicklichen Stande der Dinge nichts zu tun. Die Konsumgenossenschaft habe unter der Krediteinschränkung seitens der Industrie schwer gelitten und das Netz ihrer Handelsunternehmungen einschränken müssen. Ebenso schlimm stehe es mit dem staatlichen Handel. Von 9 Syndikaten liegen die Bilanzen für das Wirtschaftsjahr 1923-24 mit einem Defizit vor, das bei dem Textilsyndikat besonders groß ist. Der Vertreter des Zentrosojus und die zahlreichen Redner aus der Provinz wandten sich in gleicher Weise gegen den Finanzkommissar.

Dem entsprechend, hat der Rat für Arbeit und Landesverteidigung auch eine Reihe von Erleichterungen für den staatlichen Handel und besonders für die Genossenschaften angenommen. Im besonderen soll zur Stärkung des Grundkapitals der Konsum-, Landwirtschafts- und Hausgewerbe-genossenschaften für das zweite Halbjahr 1924-25 eine langfristige Anleihe von 10 Mill. Rubel gewährt und gemäß den Budgetmöglichkeiten durch weitere Kredite ergänzt werden.

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**

Der Kommissar für Binnenhandel, S c h e i m a n n, war es, der als erster die brennende Frage des Privatkapitals in die Diskussion warf. Das Grundleiden des Handels, erklärte er, sei Mangel an Kapital und die Zuführung von 15 Mill. Rubel an die Genossenschaften könne eine gewisse Erleichterung bringen, nicht aber die Frage lösen. Man müsse Mittel von auswärts heranziehen. „Wir haben in der letzten Zeit viel von der Heranziehung des Privatkapitals geredet, praktisch ist aber nichts getan. Wir haben die Zahlungen (von Privathändlern wird meist sofortige Barzahlung verlangt) und die Frage des Zwangssortiments (das den Privathändlern nicht gangbare Waren aufzwingt) keineswegs erleichtert. Die Industrie weigert sich nach wie vor, Privathändlern Waren zu verkaufen. Es ist auch nichts zur Erleichterung der Kreditgewährung und der Steuerlast für das Privatkapital geschehen. Infolgedessen schreitet der Rückgang des legalen Privathandels fort und das Privatkapital zieht sich in die Spekulation zurück, um der Kontrolle zu entgehen. „Man dürfe sich daher nicht mit der Gewährung einiger Mittel an die Genossenschaften beruhigen, schloß Scheimann seine Rede, sondern müsse Maßnahmen schreiten, die die normale Arbeit des Privatkapitals sicher stellen.“

Auch Dsiershinski und Kamenew in seinem Schlußwort traten energisch für die Heranziehung des Privatkapitals ein, ohne das der Handel nicht auf die Füße zu stellen sei. „Im gegebenen Augenblick“, erklärte Kamenew, „ist für den sozialistischen Aufbau das Fehlen jeglichen Handels, das in verschiedenen Landesteilen zu beobachten ist, viel gefährlicher, als das Privatkapital.“ Aber auch in diesen Reden klangen Halbheiten und Furcht vor dem Privatkapital durch. So erklärte Dsiershinski, daß man es nur in dem Maße auszunutzen habe, in dem der Privathändler selber an die Käufer herantritt und auf diese Weise die Nachfrage steigere.

Auch in dem Teil der beschlossenen gesetzlichen Richtlinien, der vom Privatkapital handelt (Punkt 9), spricht diese ängstliche Halbheit mit. Wohl wird einleitend festgestellt: Zwecks Erweiterung und Beschleunigung des Warenumsatzes sei die Heranziehung des Privatkapitals notwendig; man müsse es daher unter weniger harte Bedingungen stellen, als bisher. Die Forderung einer vollen Barzahlung und die schwere Belastung durch das Zwangssortiment sei daher aufzugeben. Doch zugleich wird hinzugefügt, daß die Genossenschaft sowohl in bezug auf Dauer und Höhe des Kredits, als auch in bezug auf das Zwangssortiment bessere Bedingungen zu behalten habe, als der Privathandel. Mit anderen Worten: Der Privathandel soll nach wie vor bedrückt und verfolgt werden, nur in geringerem Maße als bisher. Wie dies Gesetz die dem Privathandel feindliche staatliche Industrie in genügendem Maße beeinflussen soll, ist schwer einzusehen. Des weiteren wird gefordert, daß das Finanzkommissariat gemeinsam mit dem Obersten Wirtschaftsrat und dem Kommissariat für Binnenhandel eilig die Besteuerung des Privathandels in der Weise umzuändern habe, daß das Privatkapital nach Möglichkeit Zutritt zum Handel, besonders zum Detailhandel, erhalte. Es wird alles davon abhängen, welche Vorschläge die genannten Kommissariate machen. Man muß leider annehmen, daß auch auf dem Gebiet der Steuern der Privathandel schließlich doch gegen-

über der Genossenschaft und dem Staatshandel in un gerechter Weise bedrückt bleibt. Schließlich wurden noch das Binnenhandels- und das Finanzkommissariat beauftragt, den rein bäuerlichen Kleinhandel (Absatz landischer Produkte und Einkauf von Waren auf Märkten, Bahnhöfen usw.) durch entsprechende Bestimmungen zu erleichtern.

Man kann auf Grund dieses Rahmengesetzes nicht behaupten, daß die Moskauer Wirtschaftspolitiker die Bedeutung des freien Handels verstanden haben. Sie sehen nach wie vor in ihm eine elementare Gewalt, die ihrer Reglementierungswut gefährlich ist. Trotz aller schlimmen Erfahrungen auf diesem Gebiet, die das Land schon mehrfach in die allerschwersten Krisen gestürzt haben, trotz des Zusammenbruches des Handels im letzten Jahr infolge der Unterbindung des Privatkapitals, können sich die kommunistischen Handelspolitiker nicht von der Furcht befreien, der Handel werde, wenn man ihn freigibt, das kommunistische Handelssystem ad absurdum führen und über den Haufen werfen. Es ist auch nicht zu leugnen, daß diese Gefahr vorliegt, wenn der Privathändler in Rußland unter normalen Bedingungen die Konkurrenz mit dem schwerfälligen, überaus teuren, langsamen bürokratischen Staats- und Genossenschaftshandel aufzunehmen in der Lage wäre.

Um die Psychologie der Kommunisten auf diesem Gebiet zu verstehen, muß man sich daran erinnern, daß der Privathändler als der krasseste Exponent der kapitalistischen Wirtschaft, als der an sich gänzlich unnütze Wirtschaftsfaktor stets gegolten hat. Seit 1917 ist der Kaufmann als der Erzfeind des Volkes geschildert worden, dessen einziger Zweck die Aussaugung des Volkes sei. In der ganzen ersten Periode des sog. kriegerischen Kommunismus hat man mit allen Mitteln versucht, den Kaufmann mit Stumpf und Stiel auszurotten. Vergleicht man diese kommunistische Theorie, an deren Richtigkeit in Sowjetrußland nicht gezweifelt wird, mit den Bestimmungen des neuen Gesetzes, so muß man gestehen, daß außerordentliche Konzessionen gemacht worden sind.

Der Kommunismus sieht im Privathändler eine Art Raubtier, das stets bereit ist, seinen geldgierigen Instinkten nachzugehen, soweit man ihm den Spielraum dazu läßt, sei dieser auch noch so klein. Die Erfahrungen der letzten Monate hätten aber die Kommunisten schon eines Besseren belehren müssen, indem die Privathändler trotz offizieller Preisgabe der Kampagne gegen sie, keineswegs sogleich wieder zum Handel zurückkehrten, wie man erwartet hatte. Es bleibt fürs erste auch sehr fraglich, ob die neuen Bestimmungen mit den bevorstehenden Ausführungsgesetzen das Privatkapital, soweit es nicht im letzten Jahr ruiniert worden ist, wieder auf die Bildfläche locken werden. Die Zerstörung, die der letzte Feldzug gegen das Privatkapital angerichtet hat, muß tiefes Mißtrauen gegen die Sowjetregierung wecken, mag sie jetzt noch so eifrig versichern, daß die liberalere Richtung dem Privatkapital gegenüber „ernstlich und auf lange Zeit“ eingeschlagen sei.

Wie im Außenhandel mit dessen schroff zurückgehenden Umsätzen, so offenbart sich auch im Binnenhandel die völlige Unzulänglichkeit der kommunistischen Wirtschaftsdoktrinen und zwingt deren Vertreter auf Schritt und Tritt zu Kompromissen, die im besten Falle Erleichterungen schaffen, ohne wirklich dem Uebel abzuhelfen.

Norwegens wirtschaftliche Lage im März.

Aus dem Märzbericht der Bank von Norwegen.

Während der ersten zwei Wochen des Monats März ging der Notenumlauf der Bank von Norwegen herunter, ging dann wieder in die Höhe und stand Ende März 11,7 Mill. Kronen höher als Ende Februar. Gleichzeitig gingen aber die ausländischen Guthaben der Bank bedeutend in die Höhe

und erreichten den höchsten Gesamtbetrag seit Februar 1921.

Die Darlehen der Bank gingen auch im März weiter zurück und waren Ultimo März kleiner als bei irgend einer Monatsbilanz seit März 1920.

Der Devisenmarkt war im März 1925 sehr lebhaft.

Der Goldwert der norwegischen Krone stieg im Laufe des Monats ganz bedeutend — auf 58,4 % der Goldparität gegen 57,1 % Ende Februar und 56,3 % Ende Dezember 1924. An der Oslo-Börse wurde der Dollar Anfang März mit Kr. 6,56 notiert und Ende März mit Kr. 6,34. Das englische Pfund ist im Laufe des Monats März an der Oslo-Börse von Kr. 31,25 auf Kr. 30,30 heruntergegangen.

Der Obligationenmarkt war auch im März lebhafter als seit lange, obwohl der Umsatz noch immer ganz klein ist, mit demjenigen der Jahre 1922 und 1923 verglichen.

Der Effektenumsatz ist gering geblieben, ungefähr wie im Monat Februar.

Der Index der Engros-Preise ist von 281 auf 279 heruntergegangen. (Die Engros-Preise in 1913 = 100.) Der Index der Lebenskosten ist ungefähr unverändert geblieben.

Der Außenhandel Norwegens ist lebhafter geworden. Der Gesamtwert der Ausfuhr war im Februar d. J. größer als im

Januar und bedeutend größer als in denselben Monaten vor einem Jahre. Gleichzeitig ist auch die Einfuhr gestiegen, und der Einfuhrüberschuß betrug im Februar 37,5 Mill. Kronen gegen 13,1 Mill. Kr. im Januar d. Js. Im Jahre 1924 war der Einfuhrüberschuß durchschnittlich pro Monat 40,3 Mill. Kronen. Der Frachtenmarkt ist fortwährend sehr schlecht, und die Frachtsätze sind im Laufe des Monats März weiter heruntergegangen ohne Aussicht auf Besserung in den nächsten Monaten. Dagegen haben die Fischereien ausgezeichneten Erfolg gehabt.

In der Industrie sind im März mehrere neue Lohnsätze geschlossen worden, wodurch der Frieden auf dem Arbeitsmarkt für eine gewisse Zukunft gesichert ist. Die Industrie arbeitet im Großen und Ganzen sehr gut und die Anzahl der Arbeitslosen ist von ungefähr 22 700 im Februar auf 20 600 Ende März zurückgegangen.

Die Zolleinnahmen des Staates waren im März 7,4 Mill. Kronen gegen 10 Mill. Kronen im März 1924 und 6,6 Mill. Kronen im März 1923.

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. Die Reichsnachrichtenstelle weist im übrigen darauf hin, daß sie zur Erteilung von Auskünften über alle den Außenhandel betreffenden Fragen stets bereit ist und daß auch die übrigen sich bei der Stelle ansammelnden Nachrichten, deren Überschriften hier nicht zum Abdruck gelangen, im Geschäftszimmer der Stelle Vertretern interessierter Firmen zur persönlichen Einsicht zur Verfügung stehen.

I. Allgemeine Wirtschaftsnachrichten:

Verzeichnis der von Lettland aus Deutschland im Jahre 1924 eingeführten Waren.

Preisstellung in den Randstaaten.

Ratschläge für den Export nach Chile.

II. Einzelnachrichten:

1. Vereinigte Staaten von Nordamerika:

Fabrikation von Treibriemen.

2. Schweiz:

Bericht über die Lackindustrie.

3. Brasilien:

Bericht über den Erfolg der Ausstellung in Pernambuco 18. Oktober bis 16. November 1924.

III. Anschriften englischer Firmen:

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

Gußeiserne emaillierte Badewannen — Vertretung für Ingenieurfirmen in Straits Settlements, Java und Australien — Schwarzblech und verbleites Stahlblech — Meßapparate, ähnlich den Schnelligkeitsmessern — Vertretung für Büchereibandtuch und Pausleinen — Elektr. Hörapparate für Taube — Biskuitschneidemaschinen — Pianos, andere Musikinstrumente und Zubehör — Material für Hutfabrikation — Fabrikanten von Teeservices Marke Leuchtenburg mit Turm — Flaschenmaschinen einschl. Zubehör — Messingformguß — Motoren von $\frac{1}{4}$ h.p. — Werkzeuge für Anfertigung von Nähmaschinenbestandteilen — Kreosotöl — eiserne Holzschrauben — Fabrikanten der Gelbmetalle „Dittmann“ Brand, „Deer-Brand“, „Crown“ Brand — Phosphor, chloresures Kali — Drogen und Chemikalien — Keiderbügel — Vertretung für Eisenbahnmateriale einschl. Lokomotiven, Güter- und Personenwagen — Kinder-Farbkästen und imitierte Perlen — Fräß-, Schleif- und Bohrmaschinen — Vertretungen für Nahrungsmittel, Chemikalien und anderes — Elektrische Fernthermometer und andere elektr. Instrumente — Mandarinentenfeder für Herstellung von Angelliegen — Geteerte Ponkleinwand — Kunstseidentrikot — Vertretung für Artikel, zu deren Verkauf technische Kenntnisse nicht erforderlich sind — Gehäuse für Stoffknöpfe — Filzscheiben zum Polieren von Messing, Silber und anderen Metallen, Gußeiserne Wasserröhren mit Verbindungsstücken (8" etwa 12 Meilen) — Getriebe für Uhren, Gas- und Elektrizitätsmesser — Oelkuchen und Stearinpech — Spielwaren und Karnevalartikel für Kabarets — Asbestzementplatten für Abteilungswände — Stahlbänder, sowie: a) Maschinen zum Rollen von Stahlbändern in Fahrradfelgen mit elektrischer Schweißvorrichtung, b) Maschinen zur Herstellung von Kugellagern, c) Stahlbänder zur Anfertigung von Bandsägen bis zu 9".

Bücher und Zeitschriften.

Sechs Jahre lettlandischen Außenhandels von Percy Meyer, Riga, 1925, Ostdienst-Verlag. Preis 4 sh einschließlich Porto.

Im Jahre 1924 erschienen vom selben Verfasser „Lettland auf dem Weltholzmarkt“, „Der lettlandische Flachshandel“, „Lettland als Agrarstaat“, hierauf 1925 „Die Industrie Lettlands“.

Das jetzt vorliegende Werkchen will ein Bild vom Außenhandel in den ersten sechs Jahren der Selbständigkeit Lettlands geben. — Einleitend wird eine Uebersicht über den Handel vor dem Weltkrieg und in der Uebergangszeit gegeben. Der Außenhandel in den Jahren 1920 bis 1924 einschließlich erfährt dann eine eingehende Beleuchtung, gestützt auf reichhaltige tabellarische Uebersichten. — Nachdem der Gütertausch mit den verschiedenen Staaten behandelt worden ist, wird noch in einem besonderen Abschnitt das Wirtschaftsjahr 1924 betrachtet, ferner das russische Problem besprochen. Es folgen Zoll- und Vertragspolitik, Verkehrsstatistik, die lettlandischen Vertretungen im Ausland, die diplomatischen und konsularen Vertretungen in Lettland, Verzeichnis der lettlandischen Spediteure und Zollklarierer und schließlich als Beilage eine Karte.

Die Person des Verfassers bürgt dafür, daß die einzelnen Abschnitte mit voller Sachkenntnis und Objektivität behandelt worden sind.

Allen, die zu Lettland in Handelsbeziehung stehen oder sonst Veranlassung haben, sich mit dem Außenhandel Lettlands zu beschäftigen, kann auch dieses neue Buch nur angelegentlichst empfohlen werden.

Die karelische Frage, ein Kapitel Geopolitik, von Professor Dr. G. Braun (Greifswald). Die „Europäischen Gespräche“ Nr. II vom Februar 1925 bringen vorstehende Abhandlung über das Gebiet Ostkarelien, das geographisch und ethnographisch zu Finnland gehörend, politisch zu Rußland gehört. Dieses Gebiet proklamierte am 1. April 1920 seine Selbständigkeit und ließ die Frage der Angliederung an Finnland offen. Obwohl sich Finnland für die vollständige Freiheit Ostkareliens einsetzte, gelang es im Dorpater Frieden, ihm nur eine gewisse Autonomie zu sichern. Da Sowjetrußland die Abmachungen aber nicht hielt, brach 1921 ein Aufstand los, der blutig niedergeschlagen wurde. Auf Veranlassung Finnlands wurde die ostkarelische Frage an den Völkerbund gebracht, wo sie nun ruht.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Zunahme der schwedischen Erztransporte auf der Lulea-Oftonbahn. Die schwedische Staatseisenbahn hat zufolge „G. H. & S. T.“ auf der Bahnstrecke Lulea-Riksgränsen eine ganz erhebliche Vermehrung ihres Lokomotivpersonals vorgenommen. Dieser Tage sind allein auf Svartön 60 Heizer stationiert worden und je nach Bedarf soll noch weiteres Personal eingestellt werden. Diese Maßnahme ist auf die Erwartung größerer Erztransporte zurückzuführen. Als Ersatz für verbrauchtes Material vom älteren und unmoderneren Typ sind außerdem 300 neue Erztransportwagen bestellt worden.

Dem schwedischen Holzverladungshafen Sundsvall steht lebhafter Schiffsverkehr bevor. Im Bezirke Sundsvall ist in der nächsten Zeit nach einer von Handelstidningen übernommenen Meldung aus Medelplats Dagblad mit einer außerordentlich lebhaften Verschiffung zu rechnen. Nicht weniger als ungefähr 50 Dampfer — ein großer Teil aus Amerika — ist nämlich auf dem Wege nach Sundsvall um Holz und Papiermasse einzunehmen.

Elektrische Heizung auf schwedischer Staatsbahnlinie. Die seit einiger Zeit auf der nordschwedischen Bahnlinie Lulea-Boden vorgenommenen Versuche elektrischer Beheizung der Züge — eine bei der schwedischen Staatsbahn neue Einrichtung — sind, wie „Stockh. Dagbl.“ meldet, zur vollen Zufriedenheit ausgefallen und die Wagen werden von jetzt an dauernd elektrisch erwärmt werden.

Wenn die Elektrifizierung der Linie Stockholm-Göteborg durchgeführt sein wird, worauf man allerdings noch ein paar Jahre warten kann, wird die Eisenbahnverwaltung auch hier elektrische Heizungsanlagen einrichten müssen, da man ja nicht gut eine Dampflokomotive zur Beheizung der Wagen einlegen kann. In verschiedenen Wagen werden auch jetzt schon elektrische Widerstände eingebaut. Vorläufig werden allerdings nur die durchgehenden Züge Stockholm-Göteborg elektrische Heizung aufzuweisen haben.

Dividendenerhöhung schwedischer Papierfabriken. Die zu den ersten Firmen der schwedischen Papierindustrie zählende Bille-ruds aktiebolag hat zufolge „Handelstidningen“ im verfloßenen Geschäftsjahre einen Gewinn von 1889 820 Kr. erzielt. (1923: 1 810 246 Kr.) so daß der bevorstehenden G. V. einschließlich eines Gewinnvortrages von 330 071 Kr. (424 664 Kr.) 2 219 891 Kr. zur Verfügung stehen. Nach dem Vorschlage der Verwaltung soll eine Dividende von 5,5 Prozent (5 Prozent) zur Verteilung kommen, die bei einem Aktienkapital von 23,5 Mill. Kr. 1 292 500 Kronen beanspruchen würde (1 175 000 Kr.) während Abschreibungen auf Fabrikanlagen und Inventar in Höhe von 704 279 Kr. vorgesehen sind (729 839 Kr.). Der Rest von 223 112 Kr. soll auf neue Rechnung vorgetragen werden. — Die gleichfalls zur schwedischen Papierindustrie zählende Munksjö aktiebolag hat nach derselben Quelle in dem dieser Tage vorgelegten Geschäftsbericht einen Gewinn von 544 805 Kr. ausgewiesen gegen 451 143 Kr. i. J. 1923. Einschließlich des vorjährigen Gewinnvortrages von 5 052 Kr. stehen der G. V. 550 566 Kr. zur Verfügung. Die Verwaltung schlägt die Verteilung von 6 Prozent vor gegen 5 Prozent im Vorjahre. Für Steuern sollen 100 000 Kr. zurückgestellt werden wie 1923 und der Rest von 566 Kr. auf Gewinn- und Verlustkonto vorgetragen werden.

Der Absatz an Pappe und Papier ist im vergangenen Geschäftsjahr gut gewesen. Die erzielten Preise waren aber unbefriedigend.

Streikausbruch in einem nordschwedischen Sägewerk. Wie aus Härnösand gemeldet wird, ist die 175 Mann zählende Arbeiterschaft von Salsakers Sägewerk, das der Salsakers sagverksaktiebolag gehört, wegen verschiedener Streitfragen bezüglich des neuen Lohnabkommens in den Ausstand getreten, gerade als die s. g. Sommersägearbeit beginnen sollte.

Milderung der Besteuerung der Ausländer in Schweden. Nach einer (T. T.)-Meldung aus Stockholm an Sydsvenska Dagbladet hat der Steuerauschuß den von der Regierung eingebrachten Vorschlag befürwortet, der dahingehit, ihr die Befugnis einzuräumen, das Gesetz betr. Besteuerung der Ausländer in Schweden abzubauen. Der Ausschuß geht sogar noch weiter und schlägt vor, den Ausländer auch in bezug auf das Recht Versicherungsprämien abzuziehen dem schwedischen Staatsbürger gleichzustellen. Diese Maßnahmen bezwecken entsprechende Erleichterungen für im Ausland befindliche Schweden zu erwirken. Der sozialdemokratische Abgeordnete Fabian Mansson hat dagegen Verwahrung eingelegt bzw. einen von der Regierungsvorlage abweichenden Antrag gestellt.

Norwegen.

Neuerstellung der norwegischen Maschinenfabrik „Akts. National Industri“. Nach einer Ritzbaumeldung aus Oslo an „Börsen“ ist nach der formellen Liquidation der Akts. Nationalindustri, die bekanntlich während des Krieges gegründet wurde, durch die a. o. G. V. durch den Hauptgläubiger der Gesellschaft, eine Bank in Sandefjord, gemeinsam mit der amerikanischen Westinghouse Company eine neue Gesellschaft unter der alten Firma mit einem Kapital von 4,2 Mill. Kr. gegründet worden. 2,8 Mill. Kr. sind norwegisches und 1,4 Mill. Kr. amerikanisches Kapital.

Auf den norwegischen Werften hofft man den Neunstundenarbeitstag wieder einführen zu können. In den an der norwegischen Werftindustrie beteiligten Kreisen wird jetzt, wie „Handelstidningen“ meldet, ernstlich der Gedanke erwogen, die gewöhnliche Arbeitszeit auf einen Zeitraum von fünf Jahren von acht auf neun Stunden zu erhöhen, da man annimmt, daß diese Industrie nach Durchführung einer solchen Maßnahme wieder voll konkurrenzfähig sein würde. Allerdings ist die Zuversicht auf eine freudige Zustimmung seitens der Arbeiter durchaus nicht so groß. Es wird darauf hingewiesen, daß bei Entgegenkommen von dieser Seite Banken und Kapitalisten in größerem Umfange die zur Finanzierung der Werften notwendigen Summen zur Verfügung stellen würden. Nach Ablauf der fünf Jahre hofft man dann für die Weiterführung der Betriebe eine derartig gefestigte Grundlage geschaffen zu haben, daß den Arbeitern für ihre Aufopferung während der Wiederaufbauzeit dann im vollen Umfange Ausgleich gewährt werden kann. Falls die Arbeiter auf den Vorschlag eingehen sollten, werden zwei der größten norwegischen Werften, nämlich Akers mekaniske verkstad und Frederiksstads mekaniske verkstad sofort bedeutende Erweiterungen und Neuanschaffungen vornehmen.

Dänemark.

Verdoppelung der dänischen Speckausfuhr. Nach einem Privatbericht aus Kopenhagen an „G. H. & S. T.“ belief sich die dänische Speckausfuhr der ersten drei Monate auf 50 000 Tonnen oder gerade noch einmal so viel als im gleichen Zeitraum 1924. Die Ausfuhr an Eiern ist um 17 Prozent gestiegen, während die Butterausfuhr keine weitere Steigerung aufzuweisen hat.

Zahlungseinstellung der Kopenhagener Manufakturwarenfirma J. Michelsen & Co. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Firma Julius Michelsen & Co., Damenhüte und Modewaren in gros, Kopenhagen, die Zahlungen eingestellt. Der Geschäftsbericht von 1922 wies schon einen Fehlbetrag von 140 000 Kronen aus. Das jetzt vorhandene Warenlager wird auf 600 000 Kronen geschätzt. An der Firma Helge Westerlund, aktiebolag, Stockholm, ist J. Michelsen & Co. mit einem Aktienbesitz von 50 000 Kronen beteiligt. Nachdem die Bankverbindung weitere Kredite verweigert hatte, war obige Maßnahme nicht mehr zu umgehen. Die Gläubiger, meist ausländische Häuser, stellen sich, wie Handelstidningen meldet, entgegenkommend, und das Liquidationskomitee glaubt eine ruhige Geschäftsabwicklung mit möglichst geringen Verlusten in Aussicht stellen zu können. Die Firma unterhielt Verkaufsagenturen in Oslo, Stockholm und Helsingfors.

Verlustreicher Geschäftsabschluß der Kopenhagener Maschinenfabrik Nielsen & Winther. Wie „Börsen“ dem jetzt vorliegenden Geschäftsbericht der bekannten Kopenhagener Werkzeugmaschinenfabrik Nielsen & Winther entnimmt, hat das Unternehmen im verfloßenen Geschäftsjahre einen Betriebsverlust von 651 289 Kr. erlitten, der sich durch verschiedene andere Verluste um 413 310 Kr. auf 1 064 599 Kr. erhöht.

Zunahme der Konkurse. Die Zahl der Konkurse in Dänemark während der ersten drei Monate d. Js. beläuft sich auf 150 bei gleichzeitig 13 Akkordgesuchen gegen 118 bzw. 13 im letzten Vierteljahr 1924 und 134 bzw. 12 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Wie „Börsen“ betont, ist dies die größte Ziffer seit dem ersten Quartal 1924.

Weitere Ausdehnung der dänischen Aussperrung. Nach einer (T. T.)-Meldung aus Kopenhagen an „Sydsv. Dagbl.“ hat der dänische Arbeitgeberverband, nachdem der Vermittlungsvorschlag seitens der Arbeiter abgelehnt worden ist, den Verbänden der Klempner, Kupferschmiede und Segelmacher, sowie der Gewerkschaft der Schiffszimmerer in Kopenhagen als auch dem Verbands der Spezialarbeiter mitgeteilt, daß die angeordnete Aussperrung am 22. April beginnt, während die gleiche Maßnahme für die Gas- und Wasserarbeiter am 28. April ihren Anfang nimmt. Bis jetzt sind durch den unglücklicherweise riesige Ausmaße nehmenden Lohnkampf, also durch Aussperrung und Sympathiestreike, bereits über 150 000 Arbeiter betroffen worden.

Letland.

Der Staatshaushalt für 1925/26 ist von der Kommission des Parlaments verabschiedet worden, er balanziert in Einnahme und Ausgabe mit 161 049 256 Lat, er ist um 28 Mill. Lat geringer als der vorjährige Anschlag. Ein ursprünglicher Fehlbetrag in den Einnahmen ist hauptsächlich durch Erhöhung der Erträge vom Flachsmonopol ausgeglichen worden. Vom Spiritusmonopol ist infolge Durchführung des Gesetzes gegen die Trunksucht ein Ausfall an Einnahmen zu erwarten, denn in den ersten drei Monaten d. Js. ist der Verbrauch von durchschnittlich 2,5 Grad im Monat auf 1,9 Mill. Grad zurückgegangen. Der Staatshaushaltsplan geht nunmehr an das Parlament.

Die Eisenbahnkonvention mit Rußland, die auf einer Konferenz in Riga von Vertretern Letlands, Estlands und Sowjetrußlands ausgearbeitet wurde, und die den direkten Zugverkehr, Vereinbarungen über den Waren- und Personenverkehr usw. regeln soll, ist von den Volkskommissaren angenommen und dem Zentralrat zur Ratifikation vorgestellt worden.

Russisches Salz wird in letzter Zeit in größeren Mengen eingeführt. Da es billiger als das polnische Salz ist, hat es dieses fast ganz verdrängt.

Die Einuhr ist recht lebhaft. Es trafen in größeren Mengen Hafer, Gerste und Weizen als Saatgetreide, sowie Kunstdünger ein; ein Teil geht nach Rußland weiter. Auch Zucker traf in größeren Mengen ein.

Waggonbau. Wie der „Latvis“ erfährt, hat das Verkehrsministerium beschlossen, 60 Passagierwaggons und 10 Zisternen im Werte von 3,5 Mill. Lat auf Kredit anfertigen zu lassen, und zwar soll Kredit auf sieben Jahre zum Zinssatz von 8 Prozent verlangt werden. Die Waggonfabrik „Phönix“ in Riga, der im Auslande größere Kredite zugänglich sind, soll mit den Bedingungen des Verkehrsministeriums einverstanden sein.

Die Rigaer Kreditbank A. G. hat der Generalversammlung den Rechenschaftsbericht für 1924 vorgelegt. Der Gesamtumsatz von einer Seite des Hauptbuches stieg 1924 auf 16,98 Mill. Rbl. von 5,6 Mill. Rbl. im Jahre 1923. Der Gewinn beträgt über 6,7 Mill. Rubel. Es kommt eine Dividende von 12 % zur Auszahlung. Das Aktienkapital soll von 25 Mill. auf 40 Mill. Rbl. erhöht werden.

Litauen.

Seeverkehr. Der Verkehr im Memeler Hafen war im Februar d. J. recht lebhaft. Es kamen ein 45 Schiffe mit 19 262 Reg.-To., davon 9 Schiffe ohne Ladung. Es gingen aus 49 Schiffe mit 19 653 Reg.-To., davon 10 Schiffe ohne Ladung. Eingeführt wurden hauptsächlich Kohlen und Düngemittel, ausgeführt wurden in der Hauptsache Holz, Zellulose, Flachs.

Im März gingen ein 68 Schiffe mit 26 429 Reg.-To., es gingen aus 62 Schiffe mit 26 277 Reg.-To. Der Hauptverkehr spielte sich mit dem Freihafen Danzig und den holländischen Häfen ab, in zweiter Reihe standen die deutschen und schwedischen Häfen. Eingeführt wurden Kohlen, Düngemittel, Zement, Kalkstein, Getreide und Stückgüter, ausgeführt wurden Zellulose, Flachs, Holz, Stückgüter.

Aenderung von Zollgebühren. Das „Mem. Dampfboot“ meldet: Nach dem „Amtsblatt“ werden in dem „Staatsanzeiger der Republik Litauen“ folgende Aenderungen der Zollgebühren veröffentlicht: Für auszuführende rohe unbearbeitete Knochen (wenn das Fett nicht chemisch extrahiert ist) 5 Cent je kg, für auszuführende Leinkuchen 2 Lit für 100 kg. Der Zollsatz für Knochen ist mit dem 10. Februar und der für Leinkuchen mit dem 1. März in Kraft getreten.

Ausschreibung. Die litauische Universität in Kowno schreibt für den 15. Mai die Ausführung einer Zentralheizungs- und Ventilationsanlage in dem neu zu errichtenden Physikalisch-Chemischen Institut aus. Mit Stempelmarke versehene und von zehnprozentiger Kautions begleitete Angebote sind der Universitätskanzlei einzureichen; Submissionsbedingungen und Bauplan können vom Physikalischen Kabinett bezogen werden, das alle gewünschten Aufschlüsse gibt.

Inlandsporto im Telegraphen- und Postverkehr zwischen Litauen und Deutschland. Die Tatsache, daß zwischen Deutschland und Litauen ein postalisches Abkommen besteht, wonach im Post- und Telegraphenverkehr zwischen diesen beiden Ländern nur die Inlandsgebühren erhoben werden, scheint in Deutschland nur in beschränktem Umfange bekannt zu sein, da die überwiegende Mehrzahl der aus Deutschland hier eingehenden Postsendungen Auslandsporto trägt. Darüber hinaus scheinen sogar auch eine Reihe von deutschen Postbehörden die einschlägigen Bestimmungen nicht zu kennen. So kommt es immer wieder vor, daß Briefe, die aus Deutschland nach Litauen gerichtet und ordnungsgemäß mit Inlandsporto freigemacht sind, von den deutschen Postbehörden mit einem T-Strafstempel versehen werden, so daß die litauischen Postbehörden wider besseres Wissen genötigt sind, von dem Empfänger Strafporto einzuziehen.

Polen.

Der polnisch-tschechoslowakische Handelsvertrag ist unterzeichnet worden und soll den Parlamenten zur Ratifikation vorgelegt werden. Am 12. Mai d. J. tritt ein provisorisches Abkommen in Kraft, durch das Waren beider Staaten die Meistbegünstigung gewährt wird.

Der Ausbau des Hafens von Gdingen durch die französische Firma Schneider-Creuzot auf Grund eines Vertrages sollte bis 1930 beendet sein. Am 27. Februar 1925 ist zwischen dem polnischen Finanzminister und dem französischen Konsortium ein neuer Vertrag zustande gekommen, wonach der Ausbau des Hafens von Gdingen bereits 1929 beendet werden soll. Im Jahre 1925 sollen 3,8 Mill. und 1926 7,3 Mill. Goldfranken für den Hafenaufbau aufgewandt werden. Gegenwärtig ist man dabei, die Docks zu bauen. Dadurch, daß die Hauptmole 10 m Tiefe besitzt, während der Danziger Hafen nur eine Tiefe von 6 m hat, soll der Hafen von Gdingen nach polnischen Blättermeldungen so eingerichtet werden, daß er auch von den größten Schiffen angefahren werden kann, was in Danzig bis jetzt nicht möglich ist.

Die Seeschiffahrts A.-G. Der Gründungsausschuß der polnischen Seeschiffahrts A.-G. (Polska Żegluga Morska, S. A.) beabsichtigt, Aktien der Gesellschaft in Höhe von 6 Mill. Zloty zur Zeichnung aufzulegen. Nach dem Statut der Gesellschaft kann das Grundkapital in der Folgezeit um weitere 4 Mill. Zloty erhöht werden. Ihre Tätigkeit will die Seeschiffahrtsgesellschaft zunächst mit einigen Motorschiffen mittlerer Größe aufnehmen, bei denen Naphtha als Heizmaterial verwandt werden kann.

Zollerleichterungen für tschechisches Schuhwerk. Der polnisch-tschechische Handelsvertrag sieht Zollerleichterungen und eine Herabsetzung der Importzölle nach Polen für tschechisches Schuhwerk und einzelne Arten von Leder in Höhe von 35 % und für lederne Transmissionsriemen eine Zollherabsetzung von 30 % vor.

Aufhebung von Ausfuhrzöllen. Das ökonomische Komitee des Ministerrates hat beschlossen, den Ausfuhrzoll von Telegraphenstangen, Grubenholz, Blöcken zur Herstellung von Eisenbahnschwellen sowie Cellulose (mit Ausnahme der aus Espenholz hergestellten), gänzlich aufzuheben.

Die Flachsaußfuhr nach Deutschland nimmt zu. Nach polnischen Meldungen geht der Flachs zum großen Teil nach Oberschlesien. Bevorzugt wird Posener Flachs, doch auch der ostgalizische Flachs findet Abnahme, der Flachs muß noch in der Qualität verbessert werden, damit die Nachbearbeitung in Deutschland in Fortfall kommt.

Der Einlösungstermin für die polnische Mark läuft, wie wir in Erinnerung bringen, am 31. Mai d. J. ab. Die bis zu diesem Termin in den Filialen der Bank Polski und der Zentralstaatskasse nicht eingewechselten Banknoten verlieren ihren Wert.

Rußland.

Neue innere Anleihe. Die Sowjetregierung hat eine Anleihe von 10 Millionen Rubel aufgenommen. Nach Meldungen der Sowjetpresse wurde die Anleihe bedeutend überzeichnet. Diese 5 %ige Anleihe wird zum Kurse von 82 % ausgegeben und vom 1. April 1926 bis 1. Januar 1929 zum Kurse von 105 % eingelöst, die allmähliche Einlösung erfolgt durch Auslösung.

Das Verbot der Einfuhr von Superphosphat beunruhigt die Landwirte in Rußland, besonders lebhaft Proteste gegen das Einfuhrverbot laufen aus der Ukraine ein. Die russischen Fabriken können die nötigen Mengen Superphosphat nicht liefern. Die Rübenenernte scheint unter solchen Umständen ernstlich gefährdet zu sein. Die russischen Organisationen können etwa 50 % der Nachfrage nach Düngemitteln befriedigen. Es soll die Absicht bestehen, Düngemittel im Auslande anzukaufen — falls auf Kredit verkauft wird.

Zollfreie Einfuhr von Maschinenteilen. Bis zum 1. Januar 1926 dürfen, auf Verfügung des Rates der Volkskommissare, Teile landwirtschaftlicher Maschinen zollfrei eingeführt werden, sofern sie von Fabriken bezogen werden, die derselben zur Herstellung von Maschinen benötigen.

Die Mologa Industrie A. G., die bekanntlich eine gemischte deutsch-russische Gesellschaft zur Ausbeute von Holz im Mologagebiet ist, führt mit der Sowjetregierung Verhandlungen zwecks Abänderung des Konzessionsvertrages. Diese Aenderungen beziehen sich auf die Menge und Güte der alljährlich der Gesellschaft anzuweisenden Bestände, sowie auf die Termine für Errichtung einer Zufuhrbahn in das Mologagebiet.

Warnung vor unbeugten Geschäftsvermittlern. Die Handelsvertretung der Union der soz. Sowjetrepubliken in Deutschland warnt davor, sich in Verhandlungen mit von ihr nicht legitimierten Personen zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen einzulassen und bittet stets die Vorlegung von Vollmachten der U. d. S. S. R. zu verlangen und in zweifelhaften Fällen sich an die Handelsvertretung in Berlin zu wenden.

Finland

Außenhandel. Der „Mercator“ schreibt: Nach den vorläufigen Angaben der statistischen Abteilung des Zollamtes zeigt die Handelsbilanz für den Monat März d. J. im Vergleich mit dem vorigen Jahr folgendes Bild (Importwert cif, Exportwert fob):

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhrüberschuß
	in Millionen Fmk.		
März 1925	399,0	230,0	169,0
„ 1924	244,9	125,9	119,0
Januar—März 1925	1005,3	691,8	313,5
„ „ 1924	921,2	482,9	438,3

Die Einfuhr im März 1925 war 114 Mill. Fmk. größer als im Februar (im vorigen Jahr war die Steigerung im März bloß 53 Mill. Fmk.). Die Erhöhung kam für alle wichtigeren Gruppen in Frage. Aber auch die Ausfuhr ist im Vergleich zum Februar gestiegen, namentlich für Lebensmittel und Erzeugnisse der Papierindustrie. Die Ausfuhr von Holz hatte unverändert einen Wert von rund 27 Mill. Fmk.

Die Einfuhr von Getreide ist in den ersten 3 Monaten d. J. um etwa 20 000 t geringer gewesen als in der gleichen Zeit des Vorjahres, doch ist der Wert des Getreides mit 8,6 Mill. Fmk. höher angefallen. Die Einfuhr von Roggengetreide ist stark zurückgegangen auf Kosten der Einfuhr von Roggenmehl. Auch beim Weizenmehl ist zu bemerken, daß die Menge des eingeführten Mehls zurückgegangen, der dafür berechnete Wert aber gestiegen ist. Das Zurückgehen der Einfuhr von Roggengetreide erklärt sich wohl durch das Verbot, Roggen aus Rußland zu exportieren.

Die Geldreform Finnlands. Die Finanzkommission hat einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, der die gegenwärtige Geldlage bestätigen soll. Der gegenwärtige Goldwert der Finmark, der fixiert werden wird, bleibt derselbe, so daß auch der Dollarkurs sich nicht ändern wird. Es werden 100- und 200-Mark-Goldmünzen geprägt werden, und die Banknoten der Bank von Finnland werden gegen diese Goldmünzen oder gegen ausländisches Goldgeld eingewechselt werden können. Der Geldkurs wird die Parität nicht mehr als um 1% übersteigen dürfen. Die früher in Mark abgeschlossenen Verträge werden nach dem gegenwärtigen Markkurs zu erledigen sein. Der Gesetzentwurf wird voraussichtlich in der Herbstsession des Parlaments beraten werden.

Einnahmen der Staatsbahnen. In den beiden ersten Monaten dieses Jahres wurden auf den Staatsbahnen 3 933 200 Passagiere befördert gegen 4 969 900 in der gleichen Zeit 1924, die Güterbewegung in den ersten 2 Monaten d. J. betrug 1 122 761 t gegen 1 275 582 t in der gleichen Zeit 1924. Infolge der Tarifierhöhung wurde, trotz Rückganges im Passagier- und Güterverkehr, in der genannten Zeit eine höhere Einnahme als 1924 erzielt, der Gewinn betrug 14,2 Mill. Fmk. gegen 13,7 Mill. Fmk.

Der Schiffsverkehr mit dem Auslande in den ersten drei Monaten d. J. zeigt folgende Zahlen im Vergleich zum ersten Vierteljahr 1924:

	1925		1924	
	Anzahl der Fahrzeuge	Reg.-To.	Anzahl der Fahrzeuge	Reg.-To.
Eingang	427	231 787	261	157 614
Ausgang	408	229 762	260	183 088

Der Schiffsverkehr hat sich also im laufenden Jahr infolge der günstigen Eisverhältnisse sehr gut entwickeln können. An der Holz- und Papierausfuhr war die finnische Tonnage im ersten Viertel 1925 mit 25% beteiligt.

Der seewärtige Passagierverkehr ist in den ersten drei Monaten 1925 aber geringer als in der gleichen Zeit 1924 gewesen: 3604 Passagiere gegen 4343, und zwar ist besonders die Zahl der reisenden Finnländer zurückgegangen (1473 : 2051).

Protestierte Wechsel. Die Statistik des „Mercators“ gibt folgende Zahlen für die in der Zeit Januar—März 1925 protestierten Wechsel an: 1927 Wechsel im Gesamtbetrage von 12 160 216 Fmk. (im ersten Viertel 1924: 2317 Wechsel mit 12 508 459 Fmk.). — Es scheint demnach, als ob die 1924 erreichte ungewöhnliche Höhe der Wechselproteste langsam zurückgeht.

Zur Verordnung zum Schutze vor Maul- und Klauenseuche (vergl. Nr. 14 u. 16 des „O.-H.“) wird uns von zuständiger Stelle mitgeteilt, daß das Zeugnis über Herkunft der Ware, außer Angabe der Marken, Nummern, Mengen und Bezeichnung der Ware auch den Namen des Schiffes sowie Datum des Abganges und den Abgangs- und Bestimmungshafen enthalten muß. Das Zeugnis kann ausgestellt werden von der betreffenden Handelskammer oder von einem Polizeitierarzt oder ähnlicher Behörde, oder einem privaten Tierarzt, dessen Unterschrift von der zuständigen Behörde zu beglaubigen ist. Unter allen Umständen hat auch der Absender das Zeugnis zu unterschreiben und seine Unterschrift ist vom örtlichen finnischen Konsul zu beglaubigen. Werden mit demselben Schiffe mehrere Waren (Stückgüter)

desselben Absenders gleichzeitig abgesandt, so kann ein gemeinsames Attest für diese Waren ausgestellt werden.

Das Zeugnis hat etwa folgendermaßen zu lauten:

(Marken, Nummern, Mengen und Bezeichnungen der Waren) zu verschiffen mit (Name des Schiffes) abgehend am (Datum) von (Hafen) nach (Hafen)

Hiermit wird bescheinigt, daß

1. die obengenannten Waren von (Ort) kommen, welcher Ort frei von Maul- und Klauenseuche und weder verseucht noch dafür verdächtig erklärt worden ist;
2. die Waren nicht auf Schiffen, Eisenbahnwaggons oder anderen Transportmitteln verladen wurden, mit denen Tiere oder tierische Erzeugnisse befördert wurden, oder wenn es der Fall war, daß die Transportmittel danach gründlich desinfiziert wurden;
3. die Waren während des Transportes mit Tieren oder tierischen Erzeugnissen nicht in Berührung kamen;
4. Die Säcke oder andere Zeugumschläge, in denen die obengenannten Waren sich befinden, bei der Absendung neu waren oder unschädlich gemacht wurden.

Ort und Datum.

Geschäftsergebnisse. Die „Suomalainen Maanviljelyskauppa O.Y.“ in Wiborg zahlt für 1924 eine Dividende von 10 Prozent. — Die Versicherungsgesellschaft „Wellamo“ hat 1924 einen Gewinn von 177 220,83 Fmk. erzielt; zum Reservekapital gingen 100 000 Fmk., 60 000 Fmk. werden als 10 Prozent Dividende an die Aktionäre verteilt. — Die „A.B. Ferravia“ in Abo zahlt für 1924 eine Dividende von 8 Prozent. — Die „Södra Finlands Interurbana Telefon A.B.“ zahlt für 1924 eine Dividende von 10 Prozent. Die Lebensversicherungsgesellschaft „Tarmo“ in Abo machte 1924 einen Gewinn von 109 471 Fmk., nach Zuweisungen an den Reservefonds usw. kommen 50 000 Fmk. oder 5 Prozent an die Aktionäre zur Verteilung.

Konzentration des staatlichen Einkaufs. Es wird erwogen, den staatlichen Einkauf bei einer einzigen Behörde zu konzentrieren, während bisher die verschiedenen Staatsbehörden jede für sich getrennt eingekauft haben. Dieses Zentralbüro soll mit der schon bestehenden Einkaufsabteilung der Eisenbahn vereinigt werden. Die Entscheidung liegt beim Staatsrate.

Bücherbesprechung.

Die Entwicklungsgeschichte der finnisch-deutschen Handelsbeziehungen von Dr. rer. pöl. R. Weisilog, 1925. Verlag Ratsbuchhandlung L. Bamberg, Greifswald. Eben ist ein Buch erschienen, das für alle, die sich über die Handelsbeziehungen Finnlands zu Deutschland orientieren wollen, von großem Interesse sein dürfte. Der Verfasser greift in die Zeiten der Hanse zurück und zeigt, wie die Hanseaten in dem Handel Finnlands geradezu eine Monopolstellung einnahmen, aus der sie, als der Merkantilismus seinen Höhepunkt erreicht hatte, durch Schweden verdrängt werden. Zur Zeit der russischen Herrschaft nimmt dann der Handel mit Finnland wieder einen neuen Aufschwung. Nach der Befreiung Finnlands mußten die Handelsbeziehungen neu geregelt werden. In diesem Zusammenhang werden die Zoll- und Handelsvertragspolitik Finnlands und die Entwicklung des deutsch-finnländischen Handelsverkehrs nach dem Kriege behandelt. Das Buch ist mit statistischen Tabellen über den Handels- und Schiffsverkehr Deutschlands und Finnlands, die bis auf die Gegenwart fortgeführt sind, reich ausgestattet. Auch über den Gesamtußenhandel Finnlands, nach Warengruppen und Ländern geordnet, gibt das Buch Auskunft, so daß es auch für den praktischen Kaufmann ein wertvolles Nachschlagebuch darstellt.

Herausgegeben ist das Buch vom Institut für Finnlandkunde der Universität Greifswald.

Deutsch-Finländischer Verein zu Stettin.

Die Mitgliederversammlung hat am 21. April d. J. den Mitgliedsbeitrag für 1925/26 für Firmen auf 20 Mark, für Einzelpersonen auf 15 Mark festgesetzt. Es ergeht an die Mitglieder die Bitte, den fälligen Betrag möglichst umgehend auf das Konto des Deutsch-Finländischen Vereins bei der Diskontogesellschaft, Filiale Stettin, überweisen zu wollen (Post-scheckamt Stettin, Konto Nr. 5 888).

Der Vorstand.

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Seeschifffahrt.

Die Schiffslinie Stettin—Reval—Helsingfors wird seit dem 25. April wieder zweimal wöchentlich bedient durch die Reederei R. C. Gribel, Stettin, und die Finska Angfartygs A. B., Helsingfors. Die Abfahrten finden ab Stettin jeden Mittwoch (F. A. A./B.) und Sonnabend (R. C. G.) statt. Während der verfloßenen Periode der Winterschifffahrt bestand nur eine einmalige Dampferverbindung in der Woche (jeden Sonnabend).

Eisenbahn.

Seehafenausnahmetarif 32 für rohe Schafwolle. Mit Gültigkeit vom 24. April 1925 wird der Ausnahmetarif 32 für rohe Schafwolle mit weiterer Ermäßigung der Frachtsätze neu herausgegeben. Gleichzeitig wird dieser Ausnahmetarif auf Wollabfälle (auch Abfälle der Be- und Verarbeitung) ausgedehnt. Auch werden Frachtsätze für 5 t-Sendungen vom genannten Tage ab eingeführt.

Der neue A. T. 32 ist durch eine Sonderausgabe des Tarif- und Verkehrsanzeigers der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, herausgegeben von der Reichsbahndirektion Berlin, am 24. April 1925 veröffentlicht.

75 Jahre Reichskursbuch. 75 Jahre sind vergangen, seit das erste amtliche Fahrplanbuch der Postverwaltung, „Das Reichskursbuch“ erschienen ist; 75 Jahre Reiseverkehr von 1850—1925, von der Postkutsche zum Luftverkehr.

In schlichtem grauen Gewande, 12:16½ cm groß, etwa ½ cm stark, erschien im Jahre 1850 das erste Reichskursbuch. Es enthielt auf 42 Seiten die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und den Nachbarstaaten, auf 54 Seiten Postkurse und auf 8 Seiten Dampfschiffahrtspläne, im ganzen also 104 Seiten. Die erste Ausgabe 1925 umfaßt 1239 Textseiten, woraus am besten zu entnehmen ist, welchen Umfang der Verkehr genommen hat.

Die Postverwaltung war ständig bemüht, das Reichskursbuch den Anforderungen des Verkehrs anzupassen und den Wünschen des Publikums bezüglich der Ausgestaltung des Reichskursbuchs zu entsprechen. Um den Wünschen der Bezieher noch mehr entgegenzukommen und dem Werk durch größere Billigkeit eine weitere Verbreitung zu verschaffen, hat sich die Postverwaltung entschlossen, von jetzt ab wieder jährlich 4 Ausgaben des Werks herauszubringen und außerdem die drei ersten Teile des Reichskursbuchs als Sonderausgaben einzeln abzugeben.

Die Ausgabetermine sind wie folgt festgesetzt worden:

- die 1. Sommerausgabe erscheint mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans,
- die 2. Sommerausgabe am 1. Juli,
- die 1. Winterausgabe mit dem Inkrafttreten des Winterfahrplans und
- die 2. Winterausgabe am 15. Dezember.

Der Preis der in den ersten Tagen des Juni erscheinenden 1. Sommerausgabe ist wieder auf 6,30 RM festgesetzt worden, jede Sonderausgabe der 3 ersten Teile kostet 2 RM. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen. Frühzeitige Bestellung wird empfohlen, da sonst bei der beschränkten Zahl der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

Die am 1. Juli erscheinende 2. Sommerausgabe, die Jubiläumsausgabe wird auf der ersten Umschlagseite als solche gekennzeichnet werden.

Post. Telegraphie.

Telegraphische Ueberweisungen im Verkehr mit Danzig. Vom 1. April an können von einem Postscheckkonto in Deutschland auf ein Postscheckkonto in Danzig und umgekehrt Ueberweisungen in unbeschränkter Höhe telegraphisch ausgeführt werden. Die Gebühren sind die gleichen wie für telegraphische Ueberweisungen des inneren Verkehrs.

Alle Postsachen nach Polen müssen nach einer Bestimmung der polnischen Regierung die polnischen Ortsaufschriften tragen. 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 RM 1,50). Das 68 Seiten starke Werk bringt neben den früheren deutschen Namen die Uebersetzung in der Sprache des Landes, an das der Ort abgetreten werden mußte.

Kreditgewährung der Post an den gewerblichen Mittelstand. Wie wir hören, nehmen die Verhandlungen im Reichswirtschaftsministerium über die vom Reichstag angeregte Kreditaktien zugunsten des gewerblichen Mittelstandes einen befriedigenden Verlauf. Die Deutsche Reichspost springt nach Maßgabe ihrer verfügbaren Mittel helfend ein. Sie kann aber gemäß den Vorschriften, die ihr Verwaltungsrat über die Anlegung der Postscheckgelder kürzlich getroffen hat, Darlehen nicht an einzelne Gewerbetreibende, sondern nur an Staatsbanken geben. Demgemäß übernimmt in der Hauptsache die Preußische Staatsbank die Kredite von der Reichspost und leitet sie ihrerseits an die gewerblichen Kreditgenossenschaften usw. weiter. Es ist zwecklos, daß die einzelnen Gewerbetreibenden und deren Organisationen, die Kredite nachsuchen wollen, sich mit Darlehensgesuchen an die Deutsche Reichspost wenden.

Ferngespräche zu ermäßigter Gebühr in verkehrsschwachen Stunden. Bereits in früherer Zeit hatte sich der D. I. u. H. wiederholt für die Einführung von Ferngesprächen zu ermäßigter Gebühr in verkehrsschwachen Stunden eingesetzt, war aber hierbei stets auf eine ablehnende Haltung der Reichspostverwaltung gestoßen. Diese begründete ihre Stellung dahin, daß hierdurch plötzliche An- und Abschwelungen des Verkehrs eintreten, die betriebsstörend besonders hinsichtlich der Personalbesetzung wirken würden. Außerdem sei zu befürchten, daß eine Abwanderung des jetzigen Verkehrs auf die ermäßigten Gespräche ohne gleichzeitige Vermehrung des Gesamtverkehrs erfolgen werde, wodurch fühlbare Ausfälle entstünden. Bei seinen neuerlichen Verhandlungen erfuhr er jedoch, daß die Frage inzwischen seitens der Reichspostverwaltung erneut geprüft worden sei. Die Angelegenheit werde voraussichtlich gelegentlich der am 1. September d. Js. in Paris stattfindenden Verhandlungen über den internationalen Telegraphenverkehr auf Antrag von Schweden zur Erörterung gestellt werden; es sei anzunehmen, daß eine derartige internationale Regelung eingeführt werde. Falls dies geschehe, würde die Postverwaltung entsprechende Maßnahmen auch für den innerdeutschen Verkehr zur Einführung bringen.

Wiederaufnahme des Postüberweisungsverkehrs mit Oesterreich. Am 1. Mai wird der Postüberweisungsverkehr mit dem Postsparkassen-Amt in Wien in beiden Richtungen wieder aufgenommen. Demgemäß können Postscheckkunden Beträge von ihrem Postscheckkonto in Deutschland auf ein Postscheckkonto bei dem Postsparkassen-Amt in Wien und umgekehrt die österreichischen Postscheckkunden Beträge auf Postscheckkonten in Deutschland überweisen. Die Ueberweisungen nach Oesterreich, zu denen die innerdeutschen Postüberweisungsvordrucke zu verwenden sind, können in Reichsmark oder in österreichischer Währung (Schillinge und Groschen) ausgestellt werden. Der Betrag der Ueberweisungen ist nicht begrenzt. Die Gebühr beträgt für je 100 RM 5 Pf., mindestens 20 Pf. Mitteilungen für den Empfänger sind auf dem Abschnitt der Ueberweisungen nach Oesterreich zugelassen. Das von dem Postsparkassen-Amt in Wien herausgegebene Verzeichnis der Postscheckkunden kann nach Erscheinen des Neudrucks, der voraussichtlich im Mai herauskommen wird, durch Vermittlung der deutschen Postscheckämter bezogen werden.

Außenhandel.

Zur Einstellung der Erhebung der englischen Reparationsabgabe. Um Zweifel zu bezeugen, sei darauf hingewiesen, daß die 26%ige Reparationsabgabe für alle Sendungen weggefallen ist, bei denen sie bis Mitternacht vom 9. zum 10. April 1925 nicht erhoben war, ohne Rücksicht auf den Ort, an dem sich damals die Ware befand. Damit bei der freiwilligen Deviseneinlösung durch den Händler nunmehr keine Schwierigkeiten entstehen, empfiehlt es sich, daß sich der Händler gegenüber dem Fabrikanten in künftigen Verträgen zur Ablieferung keiner höheren Devisenquote verpflichtet als der freien 70 Prozent.

Ursprungsvermerke in Frankreich. Zur Erledigung vielfacher Anfragen weisen wir darauf hin, daß die Reichsregierung bereits bei Beginn der deutsch-französischen Handelsvertragsverhandlungen gebeten worden ist, den Wegfall des Ursprungsvermerks auf den einzelnen Einfuhrgegenständen zu beantragen. Ob dieser Schritt den gewünschten Erfolg haben wird, ist noch zweifelhaft, da eine Aenderung der französischen gesetzlichen Vorschriften notwendig ist.

Zur Frage der Rückvergütung für Speditionsaufträge in Finnland. In den letzten Jahren haben sich in zahlreichen Fällen insbesondere deutsche Speditionsfirmen an die finnländischen Speditoren mit dem Vorschlag gewandt, die finnländische Firma möge für erhaltene Speditionsaufträge der auftraggebenden Firma eine Vergütung pro Tonne oder Kollianzahl zukommen lassen. Schon früher hat die finnländische Speditorenvereinigung (Helsingfors

Speditörforening) in Helsingfors die Aufmerksamkeit der deutschen Speditörkreise auf diese Frage gelenkt. Sie hat, wie die „Deutsche Hafenverkehrszeitung“ vom 23. April ausführt, stets zum Ausdruck gebracht, daß die finnländischen Speditöre einen solchen Anspruch seitens des Auftraggebers für gänzlich unberechtigt halten. Trotzdem die Mitglieder der genannten finnländischen Vereinigung auch ihrerseits beschlossen haben, einen solchen Anspruch des Auftraggebers nicht anzuerkennen, treten noch immer deutsche Firmen mit entsprechenden Vorschlägen an die Speditöre in Finnland heran.

Es muß berücksichtigt werden, daß durch solche Forderungen die Übereinkommen der finnländischen Speditöre durchbrochen und der kollegiale Zusammenhang des finnländischen Speditörsgewerbes gefährdet werden kann. Auch verschiedene deutsche Speditörorganisationen haben ein solches Verfahren der deutschen Firmen verurteilt. Es steht zu hoffen, daß nunmehr in Zukunft deutsche Firmen davon absehen werden, Anträge diesbezüglicher Art an finnländische Firmen zu stellen.

Deutsch-Ungarische Handelskammer in Budapest. Infolge Aufhebung der Einfuhrverbote auf fast alle für den Import nach Ungarn in Frage kommenden Waren hat die Lieferung seitens deutscher Firmen wieder bedeutend zugenommen. Mit der Exportmöglichkeit wachsen auch für den Exporteur die Gefahren vor Verlusten.

Aus diesem Grunde hat sich die Deutsch-Ungarische Handelskammer entschlossen, auf Grund sorgfältig erhobener Unterlagen gewissenhafte Aufklärungen zu erteilen, um die am Geschäftsverkehr zwischen Deutschland und Ungarn interessierten Firmen nach Möglichkeit vor Enttäuschungen zu schützen.

Die Tätigkeit der im Jahre 1920 gegründeten deutsch-ungarischen Handelskammer in Budapest beruht auf altruistischer Basis. Die Kammer bringt lediglich ihre Barauslagen in Anrechnung.

Die Adresse der Kammer lautet: Budapest VI, Andrássy-ut. Nr. 10.

Steuern, Abgaben, Zölle.

Unterliegen die Zweigstellen der Gewerbesteuer? In letzter Zeit sind verschiedentlich Gemeinden dazu übergegangen, auf Grund des § 43 der Gewerbesteuerverordnung, die Zweigstellensteuer nicht nur von den Zweigstellen der Versicherungs-, Bank-, Kredit- und Warenhandelsunternehmungen zu erheben, sondern auch von denen industrieller Werke, in welchen lediglich die Fabrikation betrieben wird. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß ein derartiges Vorgehen mit den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Einklang steht. Es ist unzweifelhaft, daß neben den Zweigstellen von Versicherungs-, Bank- und Kreditunternehmungen lediglich die Zweigstellen erfaßt werden könnten, welche Warenhandelsunternehmungen industrieller Werke sind, sich also lediglich mit dem Absatz der fertigen Artikel befassen. Als unzulässig muß es jedoch bezeichnet werden, wenn seitens der Gemeinden auch Zweigstellen industrieller Werke, in denen die Fabrikation betrieben wird, zu dem 20%igen Zuschlag herangezogen werden.

Der Landesauschuß der preußischen Industrie- und Handelskammern nimmt zu dieser Frage in einem Rundschreiben wie folgt Stellung:

Wie wir hören, hat bereits dieses Vorgehen (betr. § 43 der G. St. V.) einzelner Gemeinden zu Einsprüchen geführt, welche im Verwaltungsstreitverfahren zu klären sind. Da die Durchführung dieses Verfahrens jedoch erfahrungsgemäß eine längere Zeit in Anspruch nimmt und die Dinge u. E. vollständig klarliegen, haben wir Veranlassung genommen, das Augenmerk der zuständigen Ministerien auf die Angelegenheit zu lenken und insbesondere das Ministerium des Innern zu bitten, in einem gemeinsamen Erlaß die Gemeinden allgemein auf die Nichtanwendbarkeit des § 43 in Fällen der oben geschilderten Art hinzuweisen.

Wann wird ein Wechsel steuerpflichtig? Der Reichsminister der Finanzen hat dem Deutschen Industrie- und Handelstag auf dessen Anfrage kürzlich folgendes mitgeteilt: „In den Fällen, in denen der mit der Ausstellung eines Wechsels verfolgte Zweck infolge Verweigerung der Diskontierung nicht erreicht werden konnte, habe ich bisher auf Antrag die entrichtete Wechselsteuer gemäß § 108 Abs. 1 der Reichsabgabenordnung aus Billigkeitsgründen dann erstattet oder erlassen, wenn die Diskontierung des Wechsels vorher zugesagt oder in Aussicht gestellt worden war. Auch in anderen Fällen, in denen von dem Wechsel kein Gebrauch gemacht worden ist und besondere Billigkeitsgründe vorlagen, habe ich durch Erlaß, Erstattung oder Ermäßigung der Steuer Erleichterung geschaffen. An diesem Verfahren wird auch weiterhin festgehalten werden. Allgemeine Grundsätze für eine Erstattung lassen sich mit Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der Einzelfälle nicht aufstellen. Eine allgemeine Anordnung im Sinne des § 108 Abs. 2 der Reichsabgabenordnung erscheint daher unzulässig. Ich glaube vielmehr, daß den dortseits geäußerten Wünschen nach einer Milderung der Härten in der Besteuerung

von Wechseln durch die oben bezeichnete, auch in Zukunft beizubehaltende Verwaltungsübung hinreichend Rechnung getragen ist.“

In diesem Zusammenhang weisen wir noch auf folgendes hin:

Solange sie noch nicht mit einem inländischen Indossament versehen sind, dürfen inländische Wechsel vom Aussteller und ausländische vom ersten inländischen Inhaber noch unversteuert zur Annahme verschickt oder vorgelegt werden. Der inländische Akzeptant darf aber weder diese Wechsel noch Blanko-Akzente unversteuert aus der Hand geben. Daher ist die weit verbreitete Meinung irrig, inländische angenommene Wechsel und Blanko-Akzente brauchten nicht versteuert zu werden, wenn sie, wie in der Regel Depotwechsel, nicht giriert oder in Zahlung gegeben werden.

Merksblatt über die geltenden Umsatzsteuerbestimmungen. Die Industrie- und Handelskammer zu Krefeld hat die für die Voranmeldungen und die endgültigen Erklärungen zur Umsatzsteuer zu beachtenden Gesichtspunkte systematisch in gedrängter Form zusammengestellt. Die Zusammenstellung enthält insbesondere die Angabe der Bestimmungen über Umsatz im Ausland, Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr, Veredelungsverkehr, steuerfreie Umsätze im Inland und Buchführungspflichten, ferner die vollständige Wiedergabe der Freilisten Ia und Ib. Sie ist als Sonderdruck des Nachrichtendienstes der Kammer erschienen; die Nummer wird zum Selbstkostenpreis von 30 Pfennig abgegeben. Bestellungen sind an die Kammer direkt zu richten.

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Erlaß der zweiten Hälfte der am 1. Oktober 1924 gesetzlich fällig gewordenen Rentenbankzinsen von Industrie, Gewerbe und Handel, einschließlich Banken. Der Reichsminister der Finanzen hat mit Telegramm vom 31. Dezember 1924 ersucht, die zweite Hälfte der am 1. Oktober 1924 für das vorausgegangene Halbjahr gesetzlich fällig gewordenen Rentenbankzinsen der industriellen, gewerblichen und Handelsbetriebe, einschl. Banken, bis auf weitere Weisung nicht zu erheben. Die Deutsche Reichsbank hat beschlossen, auf die Einziehung dieser Zinsen endgültig zu verzichten. Diesem Beschluß hat die Reichsregierung gemäß § 9, Abs. 2, des Liquidierungsgesetzes zugestimmt. Demgemäß hat der Reichsfinanzminister bestimmt, daß die vorbezeichneten Zinsen endgültig außer Hebung bleiben.

Gericht, Rechtsfragen.

Verjährungsfristen des bürgerlichen Rechtes im Auslande. Das Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat eine Zusammenstellung der Verjährungsfristen des bürgerlichen Rechtes im Auslande nach dem Stande vom Januar 1925 herausgegeben. Diese Zusammenstellung, die zunächst nur für die eigenen Zwecke der Industrie- und Handelskammer bestimmt war, soll ein nun doch bestehendes allgemeineres Bedürfnis nach Kenntnis der Verjährungsfristen des bürgerlichen Rechts in den verschiedenen Rechtsgebieten befriedigen. Sie umfaßt 46 Staaten; die europäischen Staaten sind fast ausnahmslos berücksichtigt, daneben die bedeutendsten Länder des Welthandels. Da sie zum weitaus größten Teile nach den Berichten der deutschen Auslandsvertretungen gefertigt ist, dürfte sie dem Erfordernis nach Wiedergabe des geltenden Rechts in vollem Umfange nachkommen. Das Heft kann zum Preise von 0,50 RM zuzüglich 0,05 RM für Porto vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer, Berlin C 2, Klosterstr. 41, gegen Voreinsendung des Betrages oder gegen Nachnahme (Postscheckkonto Berlin 3101) bezogen werden.

Buchbesprechung.

Zahlen zur Geldentwertung in Deutschland 1914—1923. Sonderheft 1 zu „Wirtschaft und Statistik“, herausgegeben vom Statistischen Reichsamte. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW. 61, 1925. — Soeben hat das Statistische Reichsamte eine außerordentlich wichtige Veröffentlichung herausgebracht, die unter dem Titel „Zahlen zur Geldentwertung in Deutschland 1914—1923“ in eingehenden Zahlenübersichten die Entwicklung der Geldentwertung aus den kleinsten Anfängen bis zu ihren letzten Ausartungen behandelt und das gesamte Zahlenmaterial zur Geldentwertung übersichtlich zusammenfaßt.

Die Geldentwertung in Deutschland, die mit der Einführung der Rentenmark am 20. November 1923 zum Abschluß gekommen ist, hat für Theorie und Praxis eine Fülle von Problemen hinterlassen. Es schien daher berechtigt, die Entwicklung der Geldentwertung aus den kleinsten Anfängen bis zu ihrer letzten schon heute kaum mehr vorstellbaren Ausartung, über die in „Wirtschaft und Statistik“ im einzelnen schrittweise berichtet worden ist, noch einmal nach den wichtigsten Merkmalen in geschlossener zahlenmäßiger Darstellung festzuhalten. Der vorausgehenden Gesamtübersicht über die „Stadien der Geldentwertung“, die gleichzeitig die Gliederung des angeschlossenen Zahlenmaterials anzeigt, folgen als besondere Abschnitte die Zusammenstellungen über die

Entwicklung der Valuta der Großhandelspreise, der Kleinhandelspreise, der Lebenshaltungskosten, der Verkehrspreise, der Löhne und als letzter Abschnitt die Zahlen zur Entwicklung des Geld- und Finanzwesens in der Inflationsperiode. Obwohl der Raum bei der Auswahl der Zahlengruppen zur äußersten Beschränkung zwang, dürfte die vorliegende Zusammenstellung für die Beurteilung der durch die Geldwertung aufgeworfenen Fragen wertvolle Unterlagen bieten.

Das Hausarbeits-Merkblatt für Hausarbeiter, Zwischenmeister und Unternehmer wurde von den Gewerberäten Dr. Bender und Rohde nach dem Hausarbeitsgesetz vom 30. Juni 1920 vollständig neu bearbeitet und ist somit im Umfange von 6 Seiten im handlichen Taschenformat ein unentbehrliches Hilfsmittel für den Arbeitgeber und für den Hausarbeiter geworden. Das Merkblatt enthält die Vorschriften über die Regelung der Lohn- und Steuerzahlung, Schutz der Hausarbeiter gegen Gefahren für Gesundheit und Sittlichkeit, Fachausschüsse für Hausarbeit und Versicherung der Hausgewerbetreibenden.

Das Arbeitszeit-Merkblatt, ausgearbeitet von Gewerberat Rhode ist ebenfalls sehr wichtig. Die einzelnen Abschnitte behandeln die allgemeine Regelung der Arbeitszeit, Mehrarbeit durch Tarifvertrag und als gesetzliche Ausnahme, Sonntagsarbeit, Schutzvorschriften für Angestellte, Arbeiter, Arbeiterinnen und jugendliche Arbeiter, Strafvorschriften und Aufsicht. Die Verordnungen über die Arbeitszeit vom 31. Dezember 1923 und deren Ausführungsbestimmungen vom 17. April 1924 sind die Grundlagen für dieses praktische Heft.

Das Bleimerkblatt des Reichsarbeitsministers vom 27. Januar 1920 ist für alle mit Bleifarben Beschäftigten wegen der klaren Darstellung der vorhandenen Gefahren ein guter Schutz gegen Bleivergiftung. Die Richtlinien des Merkblattes wurden festgestellt auf Grund des § 11 der Verordnung über die Einrichtung und den Betrieb von Anlagen zur Herstellung von Bleifarben und anderen Verbindungen vom 27. Januar 1920. Alle drei Merkblätter sind von Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 44, zu beziehen. Dasselbst sind auch eine Anzahl von Aushängen nach Bestimmungen der Gewerbeordnung zu erhalten.

Verschiedenes.

Polnische Sichtvermerke. Bei den polnischen Konsulatsbehörden in Deutschland besteht hinsichtlich der Erteilung von Sichtvermerken an Reichsangehörige keine einheitliche Praxis. Auf der einen Seite sind sie ermächtigt, Sichtvermerke an deutsche Reichsangehörige zu erteilen, ohne daß der Antragsteller die Einreisegenehmigung der Polizeibehörde des polnischen Zielortes vorlegt; andererseits verlangen sie häufig vor der Erteilung von Sichtvermerken die Vorlage der Zuzugsbewilligung der Polizeibehörde des Zielortes oder lassen Erkundigungen über die Person des Reisenden, den Reisezweck usw. einziehen.

Es empfiehlt sich infolgedessen auch heute noch, daß Geschäftsreisende vor Antritt der Reise nach Polen durch ihre dortigen Beziehungen bei der zuständigen Wojewodschaft dahin wirken lassen, daß diese die Einreise bald gestattet und das zuständige polnische Konsulat entsprechend verständigt.

Ein Schwindelunternehmen: Die Racona A.-G. im Haag. Die Firma Racona A.-G. versucht, wie uns seitens des Deutschen Industrie- und Handelstags gemeldet wird, durch Zeitungsanzeigen Geschäftsleute, Arbeitslose und andere Personen, die einen Erwerb oder Nebenerwerb suchen, als Vertreter ihres Fleckenreinigungsmittels „Raco“ zu gewinnen. Die Racona A.-G. verschweigt hierbei, obwohl sie sich vorher das Geld für eine bestimmte Menge überweisen läßt, daß die Einfuhr des Fleckenreinigungsmittels in Deutschland verboten ist, da ähnliche Reinigungsmittel im Inlande in hinreichendem Maße hergestellt werden und die Preise, welche die Racona fordert, als wucherisch bezeichnet werden müssen.

Nach Äußerung von Sachverständigen hat das Reinigungsmittel „Raco“ höchstens einen Wert von 0,50 M. für das Kilo. Es wird jedoch von der Racona A.-G. ihren Vertretern für 10.— M. für das Kilo verkauft. Der Verbraucherpreis beträgt mehr als das Doppelte. Die Firma hat versucht, das unter Nr. 287 des Zolltarifs fallende Fleckenreinigungsmittel als einfuhrfreies Reinigungsmittel nach Deutschland hineinzubringen.

Vor einer Geschäftsverbindung mit der Racona A.-G. muß unter diesen Umständen nachdrücklichst gewarnt werden.

Aufenthaltsvorschriften für Ausländer in England. Der Sichtvermerk eines britischen Konsuls berechtigt den Ausländer für sich allein noch nicht zur Einreise. Die Konsuln können auch nicht die Dauer des zugelassenen Aufenthalts bestimmen. Enthält der Sichtvermerk eine zeitliche Begrenzung, so bedeutet dies bei einfacher Einreise die Frist, innerhalb deren die Einreise erfolgt sein muß; ein englischer Ausreisestichtvermerk ist nicht erforderlich, so daß also englische Sichtvermerke, die sowohl auf Einreise nach und Wiederausreise aus England lauten, nicht erteilt werden. Stellt die englische Paßbehörde einen Dauersichtvermerk zu

wiederholten Reisen nach dem Vereinigten Königreiche aus, so wird dieser Dauersichtvermerk auf eine bestimmte längere Zeit erteilt; aber auch ein solcher Sichtvermerk bedeutet nach dem oben Gesagten nicht die Aufenthaltserlaubnis für England auf die darin angegebene Zeit.

Ueber die tatsächliche Zulassung nach England entscheidet der Einwanderungsbeamte im Landungshafen (Immigration Officer). Falls kein Sichtvermerk vorliegt, weist er den Ankömmling ohne weiteres zurück. Liegt ein Sichtvermerk vor, so prüft er seinerseits den Fall.

Die wichtigsten Gründe, aus denen ein Ausländer zurückgewiesen werden kann, sind Mittellosigkeit oder Einreise zur Annahme einer Stellung, es sei denn, daß Erlaubnis des Arbeitsministeriums vorliegt.

Jeder Ankömmling hat den Zweck seiner Einreise anzugeben und zu beweisen. Als Beweismittel gelten bei Kaufleuten insbesondere Geschäftsbriefe. Je nach dem Zwecke der Einreise kann der Immigration Officer den Aufenthalt in England begrenzen durch Beifügung eines entsprechenden Paßvermerks. Unterläßt er diesen Vermerk, so darf der Ausländer so lange in England bleiben, als die Erreichung des angegebenen Zweckes es erfordert, aber nicht dauernd.

Meldung bei der Polizei (in London Bow Street Police Station) ist nur erforderlich, wenn entweder der Immigration Officer dies vorschreibt, oder wenn die ersten zwei Monate abgelaufen sind. Hierüber erteilt der Immigration Officer Aufklärung.

Konsulats- und Mustervorschriften. Die Handelskammer Hamburg hat eine recht übersichtliche Zusammenstellung der Konsulats- und Mustervorschriften sowie der amtlichen deutschen Vertretungen des Auslandes veröffentlicht, die gegen Voreinsendung des Betrages von 2 RM. zuzüglich 0,10 RM. für Porto oder gegen Nachnahme (Postscheckkonto Nr. 59886) bezogen werden kann. Außerdem sind die Konsulats- und Mustervorschriften der Staaten von Europa, Asien und Australien in einem weiteren Einzelheft ebenfalls noch erschienen. (Preis 1 RM. zuzüglich 0,05 RM. Porto.) Beide Hefte liegen im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, zur Einsicht aus.

Konjunkturberichte. Herausgegeben vom Osteuropa-Institut in Breslau. Die soeben erschienene Nr. 4 vom 25. April 1925, die im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, eingesehen werden kann, bringt folgenden Inhalt: Aussichten für den Papierimport nach Polen. Die Konjunktur im polnischen Baugewerbe. Eisenverbrauch und Eisenpreise in Polen. Die Einfuhr von Chemikalien in Rußland. Beteiligung von Auslandskapital am russischen Lederexport. Die Konjunktur der metallurgischen Industrie. Steigende Nachfrage nach Zement. Die Lage der elektrotechnischen Industrie. Einstellung der Tabakausfuhr. Stand der russischen Erdölindustrie. Holzexport aus Rußland. Belebung auf dem Manufakturwarenmarkt. Die Lage der tschechoslowakischen Eisenindustrie. Die holzbearbeitende Industrie der Tschechoslowakei. Exportaussichten der tschechoslowakischen Papierindustrie. Entwicklung der Seidenindustrie in der Tschechoslowakei. Der tschechische Handschuhexport. Konjunktur der tschechoslowakischen Lebensmittelindustrie. Lettlands Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen. Ungünstige Konjunktur im lettischen Manufakturhandel. Import von deutschen Lokomotiven und Eisenbahnmateriale in Jugoslawien.

Angebote und Nachfragen.

2405. Berlin sucht Vertreter für den Vertrieb von Stahlblechplomben aller Art für Kisten, Pakete, Säcke usw.
2425. Berlin sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Kleiderstoff-, Seiden- und Tuchgroßhandlungen.
2430. Turin sucht Großabnehmer und Vertreter für Emmen-thaler Schachteinkäse.
2449. Paris sucht Geschäftsverbindung mit Fabrikanten von Handwerkszeugen aller Art, wie Schraubenzieher, Draht-eisen usw.
2456. Norwegen sucht Interessenten für den Import von Heu aus Norwegen.
2469. München (Kunstgewerbliche Werkstätte) sucht Vertreter, der bei den Firmen der kunstgewerblichen Glas- und Gebrauchsglas-Branche gut eingeführt ist.
2513. Hamburg (Importeur von Kolonialwaren und Konditorei-bedarfsartikeln) sucht Vertreter, die bei Konditoren, Kolonialwarenhändlern, Hotels usw. gut eingeführt sind.
2514. Hamburg sucht Vertreter für Rohkakao.
2517. Colmar sucht Vertreter für Damenkleiderstoffe.
2536. Rostock sucht Mühlen und Firmen, die für den Mehl-Export in Betracht kommen.

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.

	20. April		22. April		24. April	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372,00	375,00	372,00	375,00	372,00	375,00
1 Pfund Sterling	1781,00	1796,00	1785,00	1800,00	1789,00	1804,00
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	6875,00	6975,00	6825,00	6925,00	6870,00	6970,00
100 norweg. Kronen	6160,00	6160,00	6025,00	6125,00	6035,00	6135,00
100 franz. Francs	1930,00	1980,00	1935,00	1985,00	1935,00	1985,00
100 belg. Fr.	1870,00	1920,00	1875,00	1925,00	1875,00	1925,00
100 holländ. Gulden	14850,00	15125,00	14850,00	15125,00	14850,00	15125,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1520,00	1560,00	1520,00	1560,00	1525,00	1565,00
100 Schweiz. Fr.	7170,00	7285,00	7160,00	7275,00	7185,00	7285,00
100 tsch.-slow. Kronen	1100,00	1125,00	1100,00	1125,00	1100,00	1125,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—	—
1 Tschernwonez	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	23. April		24. April		25. 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	24,82	24,94	24,87	24,99	24,91	25,03
100 franz. Francs	26,60	27,10	26,80	27,30	26,80	27,30
100 belg. Francs	25,85	26,40	25,95	26,50	25,95	26,50
100 schweizer Francs	99,85	100,85	99,85	100,85	99,90	100,90
100 italienische Lire	21,05	21,45	21,05	21,45	21,05	21,45
100 schwed. Kronen	139,05	140,45	139,05	140,45	139,05	140,45
100 norweg. Kronen	83,70	85,40	83,70	85,40	83,85	85,55
100 dänische Kronen	94,65	96,60	95,00	96,90	95,15	97,05
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,20	15,50
100 holl. Gulden	208,05	208,10	206,25	208,30	206,45	208,50
100 deutsche Mark	122,00	124,50	122,00	124,50	122,00	124,50
100 finnland. Mark	12,95	13,20	13,00	13,25	13,00	13,25
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-Tschernwonez	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.

22. April 23. April 24. April 25. April

New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	190,60	190,40	190,80	191,20
Stockholm	1070,00	1070,00	1070,00	1070,00
Paris	208,50	201,50	208,00	207,00
Brüssel	201,50	201,00	201,50	201,50
Amsterdam	1588,00	1588,00	1589,00	1591,00
Basel	769,00	769,00	770,00	770,00
Kristiania	648,00	649,00	650,00	651,00
Kopenhagen	732,00	734,00	737,00	738,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	166,00	165,00	165,00	165,00
Reval	10,70	10,70	10,70	10,70
Riga	769,00	769,00	770,00	770,00

Salzheringsbericht. In letzter Zeit ist die Nachfrage nach Heringen wesentlich besser geworden, und kann man weiter mit gutem Absatz rechnen.

Auch schottische Matties, die lange Zeit absolut unverkäuflich waren, werden jetzt genommen.

Die Preise sind unverändert.

O.

Kartoffelnotierungen an der Stettiner Produktenbörse v. 28. April. Es wurden notiert für 50 kg frei Waggon Reichsbahnstation: Weiße 1,60, rote 1,80, gelbfleischige 2,10, gelbfleischige Industrie-kartoffeln 2,60 RM.

Frachtenmarkt. Stettin, 30. April. In der vergangenen Woche war das Geschäft wie in den vorhergehenden Wochen wieder außerordentlich still. Auf dem Erzfrachtenmarkt stellen sich die Raten zurzeit wie folgt (Eisenerz je t): Lulea—Stettin 4,20 schw. Kr. f. o. w., Löschen Schiffs Rechnung, Gefle—Stettin 3,45 schw. Kr., Oxelösund—Stettin 3,20 schw. Kr., Oxelösund—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,40 schw. Kr. fio, Värtan—Stettin 3,35 schw. Kr., Ballangen—Stettin 5,25 schw. Kr., Narvik—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,75—3,80 schw. Kr.; Abbrände notierten Helsingborg—Stettin 3,25 schw. Kr.

Die Kohlenfrachten betragen gegenwärtig in der Route Tyne—Stettin für kleine handliche Dampfer (bis 2000 t) 5/9 je t und in der Route Rotterdam—Stettin 4,75—4,80 RM. je t.

An sonstigen Abschlüssen sind zu berichten 500 t Kartoffeln Stettin—Ostküste Englands 12/— und Westküste Englands 16—17/—.

Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Woche vom 20.—26. April 1925.

Die Berichtswoche zeigte eine Einfuhrsteigerung von rd. 80 % an eingeführten Gütern. Es gingen insgesamt 75 Schiffe mit 72 000 t Ladung (43 000) ein, und zwar führten 59 Schiffe die deutsche Flagge, 5 die holländische, 4 die schwedische, 2 die norwegische, 2 die dänische, 1 die englische, 1 die griechische und 1 die amerikanische Flagge.

Die Einfuhr von Erz belief sich auf 24 000 t. Dann folgen Kohle mit 19 000 t, Papierholz mit 4 500 t, Phosphat mit 4 000 t, Abbrände mit 2 500 t. Außerdem gingen noch in größerer Ladung Holz, Pech, Kreide und verschiedene kleinere Ladungen von Alteisen, Steinen, Oel, Feldspat, Chinaklay, Altpapier und Lein-saat ein.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 70 Schiffe mit 17 000 t (19 000) Ladung. Davon führten 52 Schiffe die deutsche Flagge, 3 die holländische, 1 die Danziger, 4 die dänische, 6 die schwedische, 1 die norwegische, 1 die finnische, 1 die Memeler und 1 die amerikanische Flagge.

Ausgeführt wurden 4 Ladungen Kartoffeln, 4 Ladungen Zement, 2 Ladungen Kohlen, 2 Ladungen Holz, 1 Ladung Zucker und verschiedene kleinere und gemischte Ladungen von Sojaschrot, Oelkuchen, Getreide, Holz, Kartoffelmehl, Ton, Eisenwaren und Stückgüter.

Der Binnenschiffsverkehr war unverändert.

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

Breslau, 25. April. Die abgelaufene Berichtswoche zeigte bei vollschiffigem Wasserstande wieder eine starke Belegung im Oderverkehr. Die Umschlagsmengen in Cosel-Hafen vom Waggon zum Schiff haben die ansehnliche Höhe von 78 000 t erreicht. 209 beladene Kähne schwammen von Cosel-Hafen ab. Auch in der Entlochung der Bergkähne ist bei einer werktäglichen Durchschnittsleistung von 3 500 t eine Beschleunigung zu verzeichnen. Eine vorübergehende, etwa 24stündige Betriebsstörung verursachte ein Defekt an einem Schleusentor der Schleppzugschleuse in Rogau. Breslau passierten zu Tal 173 beladene Kähne, zu Berg 60 beladene und 114 leere Kähne.

In Stettin wurden größere Erzmengen aus mehreren Seedampfern in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Das Ladungsangebot in Hamburg war allgemein ruhig. Kahnraum nicht übermäßig, aber genügend vorhanden.

Schiffsfrachten für die Oder je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) für Steinkohle: von Breslau nach Berlin 3,30 M., nach Stettin 2,90 M., nach Hamburg 5,00 M. Von Oppeln wurden keine Geschäfte getätigt. Von Cosel-Oderhafen nach Berlin 4,90 M. bis 4,80 M., nach Stettin 4,50 M. bis 4,40 M., nach Hamburg 7,00 M.

Eisbericht.

1. Schweden: Fahrwasser von See nach Karlsborg, See außerhalb von Rödkallen, Fahrwasser nach Lulea durch den



Nähmaschinen

für Haus und Beruf

„Senta“-Schreibmaschinen

für Büro und Reise

Frister & Rossmann Aktiengesellschaft, Berlin SO. 26, Skalitzerstr. 134/5.



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. *D. Swde. u. D. Berlin abw.	J. F. Braeunlich, Stettin SwinemünderDampfsch.-Ges.	J. Müller, Swinemünde SwinemünderDampfsch.-Ges.
Stettin-Swinemünde	7 täg.ig	D. Greif 9. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Libau	14 täg.ig	D. Arcona 9. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Danzig, Memel	7 täg.ig	D. Pionier 7. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 täg.ig	D. Lena 2. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 täg.ig	D. Susanne Anfang Mai	Delphin G. m. b. H., Stettin	Delphin G. m. b. H., Stettin
Königsberg	7 täg.ig	D. Elbing IV 9. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	F. Schichau, Elbing
Elbing	14 täg.ig	D. W. C. Frohne 3. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Flensburg Stett. D.-Sch.-G.
Flensburg	10 täg.ig	D. Otto 15. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Sartori & Berger, Kiel
Kiel, Bremen	7 täg.ig			
Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth (und Peene-Stationen)	7 täg.ig	D. Stralsund D. Margarete u. MS. Peene	A. Hofffeld, Stettin A. Hofffeld, Stettin	Stralsunder Dampfsch.-Ges. Stralsunder Dampfsch.-Ges.
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth (u. Peene-Stat.)	jed. Mittw.	D. Reihesfahrer u. D. Pommern	H. O. Ippen, Stettin	H. O. Ippen, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Ippen und D. Pomerania	A. Hofffeld, Stettin	Westphal, Kolberg
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	MS. Kolberg		

Stettin—Finnland und Randstaaten

Libau, Danzig	7 täg.ig	D. Greif 9. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 täg.ig	*D. Ostsee 9. Mai *D. Regina 2. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 täg.ig	*D. Schlesien 9. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 täg.ig	*D. Hela 8. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval, Helsingfors	7 täg.ig	*D. Ariadne jed. Mittwoch	Gustav Metzler, Stettin	Finska Angfart. A. Helsingfors
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Nordland 2. u. 9. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg, Wasa, Menty-luoto	7 täg.ig	D. Ruth 7. Mai D. Kriemhild 10. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin

Stettin—Skandinavien

Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Odin 15. Mai	Gustav Metzler, Stettin	Forenade, Kopenhagen
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 8. Mai	Gustav Metzler, Stettin	Forenade, Kopenhagen
Skien	jed. Freitag	D. Jolantha		
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 täg.ig	*D. Trondhjem 7. Mai *D. Bergenhus Ende Mai	Gustav Metzler, Stettin Gustav Metzler, Stettin	Forenade, Kopenhagen Forenade, Kopenhagen
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 täg.ig	D. — nach Bedari	Wiking Schiffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin	Stavangerske, Stavanger
Stockholm	7 täg.ig abwechsel.	*D. Victoria 9. Mai *D. Straßburg 20. Mai *D. Svea 16. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Mundt & Schütt, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Svea-Linie, Stockholm
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 täg.ig	D. —	William Schröder, Stettin	Nornan-Linie, Gotenburg
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 täg.ig	D. —	W. Kunstmann, Stettin	W. Kunstmann, Stettin
Oxelösund	7 täg.ig			

Stettin—Nordsee

Hamburg	10 täg.ig	D. Carl 7. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Sartori & Berger, Kiel
Bremen, Kiel	10 täg.ig	D. Otto 15. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Sartori & Berger, Kiel
Hamburg	2m-wöchtl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	7 täg.ig	D. Pollux 7. Mai	Gustav Metzler, Stettin	Neptun-Ges., Bremen
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 täg.ig	D. — Anfang Mai	Halm & Co., Stettin	Halm & Co., Köln
Amsterdam und Rheinhäfen	14 täg.ig	D. Negro 8. Mai	Joh. Reimer, Stettin	Maatschappij, Amsterdam
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 täg.ig	D. Falk 8. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 täg.ig	D. Rothenburg 9. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 täg.ig	D. Taarnholm 25. Mai	Gustav Metzler, Stettin	Forenade, Kopenhagen

Stettin—Mittelmeer

Fiiume, 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.ig	D. — Mitte Mai	Deutsche Orient-Linie, Stettin	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin	Slovan jr., Hamburg

Stettin—Uebersee

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

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

Tjuvholmsund, See außerhalb von Gasören, Schifffahrt hat aufgehört; Angermanälv oberhalb von Svanö, festes Eis, Schifffahrt für Segler geschlossen. Die anderen Stationen eisfrei.

Uleaborg-Außenhafen und Fahrwasser nach Uleaborg-Hafen, See außerhalb von Marjanemi-Feuer, Kemi-Hafen, See außerhalb von Kemi, Schifffahrt hat aufgehört. Die anderen Stationen eisfrei.

3. Rußland: Schifffahrt nach Leningrad unbehindert.

Messen und Ausstellungen

Helsingfors.

Die diesjährige Internationale Ausstellung/Messe Helsingfors findet wie üblich vom 1. bis 6. Juli statt und steht Groß- und Kleinindustriellen in Finnland und dem Auslande sowie deren direkten Vertretern zur Beschickung offen. Die folgenden Gruppen sind vorgesehen: Maschinen und Maschinenzubehör; leichte Metallarbeiten; Apparate und Instrumente; Rohwaren für die Textilindustrie und Textilwaren; Kleider, Hüte, Kurzwaren; Lebens- und Genußmittel; Papier und Papierartikel; Holzartikel; Lederwaren; Schuhe; Reise- und Sportartikel; Glas-, Porzellan-, Ton- und Steinwaren; Baumaterial; chemische Produkte; Bücher und graphische Arbeiten; Hausindustrie, Kunstgewerbe, Galanteriewaren; Verschiedenes. Vermietet werden: 1. fertige Tische, 1 lfd. m Fmk 200.—; 2. Bodenfläche (Kojen), abgegrenzt durch 210 cm hohe Wände, nicht eingerichtet, 1 qm Fmk 200.—; 3. ganze Zimmer, uneingerichtet, 1 qm Fmk 200.—; 4. Wandfläche, 1 qm Fmk 100.—; 5. Bodenfläche im Freien, 1 qm Fmk 50.—. Der Anmeldetermin läuft am 30. April ab. Interessenten wird empfohlen, vor Anmeldung weitere Auskünfte beim Ausstellungs- und Messeamt der Deutschen Industrie (Berlin W 10, Königin-Augusta-Straße 28) einzuziehen, das auch in der Lage ist, Auskunft über Schiffsverbindungen zu erteilen und Prospekte abzugeben. (Nachrichtendienst.)

Posen.

V. Internationale Messe Posen. In der Zeit vom 3.—10. Mai d. Js. findet in Posen (Poznan) auf zwei zu beiden Seiten des Hauptbahnhofes gelegenen Geländen, die annähernd 350 000 qm umfassen, wovon 40 000 qm mit festen, modernen Baulichkeiten bedeckt sind, eine Internationale Messe statt, deren Aufgabe es ist, ausländischen Industriellen und Kaufleuten Gelegenheit zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Polen zu geben. Legitimationskarten für diese Messe sind bei der Konsular-Agentur der Republik Polen in Stettin, Breitestr. 46, zum Preise von 3 schweizer Franken = 2,40 GM. zu haben, werden jedoch nur solchen Personen verabfolgt, die eine Bescheinigung der hiesigen Kaufmannschaft beibringen können, daß sie Inhaber oder auch Vertreter handelsgerichtlich eingetragener Firmen sind. Diese Legitimationskarten berechtigen zum Besuch in der Zeit vom 3. bis 10. Mai 1925. Inhabern solcher Legitimationskarten wird eine Ermäßigung der polnischen Sichtvermerkgebühren von 75 Proz.

gewährt. Außerdem erhält man auf der Rückreise von der Station Posen zur Grenzstation bei Benutzung von Personenzügen eine Fahrpreisermäßigung von 66% Prozent. Man zahlt danach für eine Fahrkarte I. Klasse die Hälfte der Fahrkarte II. Klasse, für eine Fahrkarte II. Klasse die Hälfte der Fahrkarte III. Klasse und für eine Fahrkarte III. Klasse die Hälfte der Fahrkarte IV. Klasse.

Reisende, die Schnellzüge benutzen, genießen dieselbe Ermäßigung, müssen jedoch den im Eisenbahntarif für Schnellzüge festgesetzten Zuschlag zahlen. Diese Fahrkarten-Preisermäßigung wird nur in der Zeit vom 1.—15. Mai gewährt. Komfortable Hotels und Privatlogis werden den Besuchern zur Verfügung stehen. Bemerkt sei hierbei, daß während der Messe Vertreter der Holzbörse in Bromberg (Bydgoszcz), der einzigen in ganz Polen, Vorträge in verschiedenen Sprachen über den Holzhandel mit spezieller Berücksichtigung des Holzexports aus Polen halten werden.

Auch werden Vertreter der Holzbörse ausländischen Interessenten mit jeder Auskunft dienen.

Von der III. Danziger Messe.

Ueber den Verlauf der Danziger Messe liegen jetzt folgende Zahlen vor. Die Zahl der Aussteller gegenüber der Oktobermesse ging von 628 auf 580, die der beteiligten Firmen von 900 auf 750 zurück. Die Beteiligung der polnischen Kaufmannschaft, welche früher durch rund 200 Firmen vertreten war, ist, wie das „Ausstellungs- und Messeamt der deutschen Industrie“ berichtet, auf 10% dieser Zahl herabgesunken. Die Hauptkontingente der Ausstellerfirmen stellte Deutschland mit 240, Danzig mit 215 Firmen, daneben waren noch 9 andere Länder durch Aussteller vertreten. Der Besuch war schwächer als im Oktober, die „Schleute“ wurden durch Erhöhung des Eintrittspreises von 2 auf 6 Gulden abgeschreckt. Bemerkenswert ist der Besuch der Messe durch 5000 polnische Einkäufer. Der Rührigkeit der Danziger und der deutschen Firmen ist es zu verdanken, daß trotz des polnischen Boykotts das Ergebnis der Messe relativ günstig war.

Es ist erschienen:

Das
**Stettiner
Handels-Register
1925.**

**Das Register gibt Auskunft
über 6000 Firmen des
Regierungsbezirks Stettin.**

Nach dem Stande vom 31. März 1925.

Zusammengestellt nach amtlichen Quellen von

OTTO FALK

Bürovorsteher der Kaufmannschaft in Stettin.

Preis 5 Rmk.

SELBSTVERLAG / STETTIN BÖRSE.

Diamant

Fahrräder

stabil
zuverlässig
leichtlaufend

**Strick-
maschinen**

z. Strumpf-, Jacken-
und Sportartikel-
Fabrikation



Elitewerke Aktiengesellschaft
Abteilung Diamantwerke
Siegmar i. Sa.