

unterteilt (Bild 3), die Rampen sind in Eisenbetonkonstruktionen ausgeführt. Der hölzerne Schuppenfußboden zeigt gegenüber den bisher im Stettiner Hafen durchgeführten Anordnungen insofern eine Abweichung, als er nicht mehr auf festgestützten Konstruktionen, sondern auf bis zur Rampenhöhe aufgeschüttetem Boden ruht. Die Kosten des Wiederaufbaues haben etwa 400 000 Mark betragen.

Im Reiherwerderhafen wird z. Z. südlich der vorhandenen Massengut-Umschlaganlage eine neue Erzumschlagstelle erbaut, die mit 15 t Verladebrücken und den modernsten Hilfsmitteln zur Erzielung einer höchstmöglichen Leistungsfähigkeit ausgerüstet werden soll. Die Fundierungsarbeiten für die Kaimauer — es kommen Raddrücke bis 60 t in Frage — und den Balken zur Unterstützung der landseitigen Schiene sind im vollen

haftesten Vorbedingungen für die Ansiedlung von Industrien. Die Nachfrage nach mit Wasser- und Eisenbahnanschluß versehenem Industriegelände war dementsprechend stets rege und steigerte sich besonders, nachdem in Ausführung eines 1905 von den städtischen Körperschaften gefaßten großzügigen Beschlusses in dem etwa 180 ha großen Gelände zwischen Parnitz, Großer Reglitz und den staatlichen Bahnanlagen des Hauptgüterbahnhofes der sogenannte Industriehafen mit brückenfreier Zufahrt errichtet worden ist. Eine große Zahl führender Firmen der Großindustrie hat sich hier inzwischen niedergelassen. Die zur Verfügung stehenden, meist 100 m tiefen Grundstücke liegen am seetiefen Wasser und besitzen Gleis- und Straßenanschluß. Die Erweiterungsarbeiten werden planmäßig weitergeführt. Die Schaffung neuer Becken von etwa 80 m Breite ist im Gange.



Bild 3: Der neue Kaischuppen IV.

Gänge; Bild 4 zeigt eine Aufnahme der Rammarbeiten. Die zur Verwendung kommenden Pfähle von 40 cm mittlerem Durchmesser sind zum Teil 17 m lang; um eine möglichst große Lagerfläche unter den Brücken zu schaffen, ist die Kaimauer herausgerückt und wird im offenen Wasser erbaut. Die Aufbringung des Rostes über den Pfählen erfordert etwa 1,30 m Wasserhaltung.

Um den bereits oben erwähnten sehr fühlbaren Mangel an Schuppen- und Speicherraum zu beheben, ist der Ausbau des Ostkais am Westbecken, der einzigen im Freibezirk noch verfügbaren Kaistrecke, in nächster Zeit beabsichtigt; geplant ist der Bau einer etwa 330 m langen Kaimauer und die Errichtung eines modernen SchuppenSpeichers in Eisenbeton nebst den erforderlichen Kran- und Gleisanlagen.

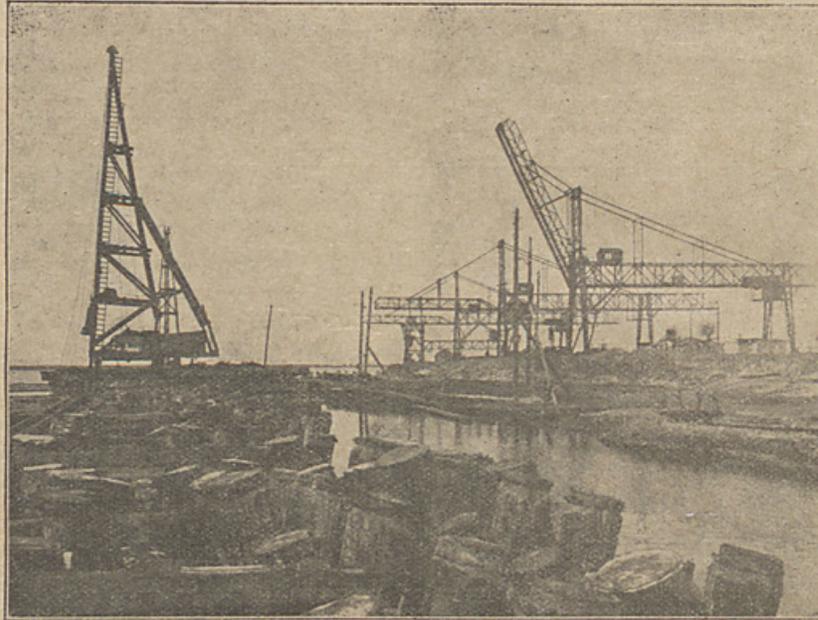
Bei der überaus günstigen Lage Stettins als Berührungspunkt der See- und Binnenschifffahrt bot der Hafen von jeher die denkbar vorteil-

Die Gestaltung künftiger Hafenerweiterungen, eine mit Rücksicht auf die fast restlose Ausnutzung der vorhandenen Kai- und Lagerflächen sehr dringliche Frage, ist bereits während des Krieges eingehend geprüft worden, alle in Betracht kommenden Möglichkeiten wurden durchgearbeitet und abgewogen. Der im Einvernehmen mit allen an der weiteren Ausgestaltung des Stettiner Hafens interessierten Stellen gewählte Hafengebäudeplan sieht zur Entlastung der Oder, die infolge der industriellen Besiedlung beider Ufer immer mehr durch regen Querverkehr beansprucht wird, einen Durchstich von der Parnitz gegenüber dem Reiherwerderhafen zum Dunzig und weiter zur Oder bis zur Abzweigung der Swante vor. Zur Erleichterung der Verholungen innerhalb des Hafengebietes ist eine Abmündung gegenüber Grabow vorgesehen. Die Gesamtfläche des neuen Hafengebietes wird etwa 350 ha umfassen.

Der Schaffung neuer Anlagen für den Binnenschiffsverkehr soll der durch das Vorbruch zwischen Oder und Parnitz beabsichtigte Durchstich dienen.

Gleichlaufend mit der Entwicklung der Hafenanlagen geht eine Verbesserung der Zufahrten, sowohl von See wie auch der Binnen-Wasserverbindungen. Zurzeit führt eine 7 m tiefe und 65 km lange Zufahrt von Swinemünde durch die Kaiserfahrt und das Haff nach Stet-

tin. Die im vorigen Jahr gegründete „Gesellschaft zum Ausbau der Wasserstraße Stettin—Swinemünde“, gebildet aus Reich, Provinz, Stadtgemeinde Stettin und Kaufmannschaft, führt jetzt die bereits für das Jahr 1914 beschlossene, aber durch den Kriegsbeginn damals behinderte Vertiefung auf 8½ m — die neuen Teile des Stettiner Hafens besitzen bereits diese Wassertiefe — durch und erfüllt damit endlich eine langjährige Forderung aller an der Entwicklung des Stettiner Hafens beteiligten Kreise.



*
Bild 4:
Rammarbeiten
für die Ufermauern

*
am neuen Erzka
im Reiherwerderhafen
Ende April 1925.

Die Verkehrsbedeutung des Oderstromes.

Von Stadtrat Dr. Müller, Geschäftsführer des Oderbundes.

Die Statistik sagt uns, daß im Jahre 1913 nahezu 15 Millionen Tonnen auf dem Oderstrom befördert worden sind, das bedeutet, daß etwa 1 Million Eisenbahngüterwagen notwendig gewesen wären, um die gleiche Warenmenge zu befördern. Da vor dem Kriege regelmäßig der Wasserweg für alle Beförderungen wesentlich billiger war als die Eisenbahn, so bedeutet diese Zahl, daß bei einer Ersparnis von nur 1 Mark je Tonne dem deutschen Volk ein Wert von 15 Millionen Mark in einem Jahr erspart worden ist, der, wenn die Wasserstraße nicht vorhanden gewesen wäre, für die teure Beförderung auf dem Bahnwege unproduktiv hätte ausgegeben werden müssen.

Nicht immer hat die Oder in so vorzüglicher Weise dem Verkehr gedient. Noch im Jahre 1892 betrug die Gesamtheit der auf der Oder beförderten Warenmengen nur etwa 24000 Tonnen; der Verkehr auf der Oder ist also in 20 Jahren, von 1892 bis 1913, auf das 600fache gestiegen. Eine solche Steigerung war natürlich nur dadurch möglich, daß die Benützung der Oder als Wasserstraße durch die umfangreichen und kostspieligen Arbeiten der Oderstrombauverwaltung sehr stark erleichtert und verbessert worden ist.

Nach dem Kriege ist der Schiffsverkehr auf der Oder wesentlich zurückgegangen. Für 1923 wird der Gesamtverkehr nur auf etwa 3½ Millionen Tonnen, also auf den 4. Teil des letzten Vorkriegsjahres, angegeben.

Nun ist gerade das Jahr 1923 mit seiner Geldentwertung, mit dem dadurch bedingten Zwang zum sofortigen Umsatz und zur schnellen Beförderung aller Waren und mit seinen langen Trockenzeiten für die Oderschiffahrt beson-

ders verhängnisvoll gewesen. Es ist zu hoffen, daß die Statistik für 1924 bereits wesentlich bessere Zahlen aufweisen wird, und daß in Zukunft von Jahr zu Jahr der Verkehr wieder wächst und sich den vorkriegsmäßigen Zahlen nähert. Ganz werden diese allerdings nicht erreicht werden können, einmal deswegen, weil in der Inflationszeit viele alte Kähne zerstört und bisher nicht durch neue ersetzt worden sind, ferner deswegen, weil der Tarif- und Frachtenkampf zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt wesentlich schärfer geworden ist als früher, endlich auch deswegen, weil die Wasserstraße als solche zurzeit und auch in den nächsten Jahren nicht mehr so gut brauchbar ist wie vor dem Kriege.

Früher wurden jährlich 3,7 Millionen Mark von Preußen für die Unterhaltung des Oderstromes aufgewandt, für 1925 sind vom Reich, obwohl alle Preise wesentlich gestiegen sind und obwohl während der Kriegsjahre das Strombett arg vernachlässigt worden ist, nur 1,9 Millionen Mark, also die Hälfte der Vorkriegskosten, in den Haushaltsplan eingestellt worden.

Es mag sein, daß das Reich bei seiner schwierigen Finanzlage nicht mehr gewähren konnte, aber man muß sich darüber klar sein, daß mit so geringen Mitteln noch nicht einmal die laufende Unterhaltung ordnungsmäßig durchzuführen, viel weniger aber noch all das früher Versäumte zu beseitigen ist. Von allen Seiten muß auf die Reichsregierung hingewirkt werden, daß in Zukunft wieder so hohe Mittel für den Oderstrom bereitgestellt werden, daß mindestens die gleiche Unterhaltungsarbeit wie vor dem Kriege geleistet werden kann, und daß auch noch

Gelder übrig bleiben, um nach und nach Vernachlässigungen der Kriegszeit und der Nachkriegszeit wieder gutzumachen.

Eine wesentliche Hebung des Oderverkehrs ist zu erwarten, wenn es gelingt, den fast regelmäßig jeden Sommer wiederkehrenden Wassermangel des Stromes zu beheben und so die Schifffahrt vor langer Unterbrechung zu bewahren und damit die Beförderung auf dem Wasserwege zuverlässiger zu machen und infolge besserer Ausnützung der Kähne zu verbilligen. Schon vor dem Kriege, durch ein Gesetz von 1913, war Hilfe in Aussicht gestellt worden: an der Glatzer Neiße sollte bei Ottmachau ein riesiges Staubecken von weit mehr als 100 Millionen Kubikmetern Inhalt gebaut werden, um die Hochwasser aufzufangen und im Sommer dem Strom zur Verbesserung der Schifffahrtstiefe die aufgesammelten Wassermengen allmählich wieder zuzuleiten. Leider steht dieses Staubecken von Ottmachau bisher noch auf dem Papier! Die letzten Jahre haben mit erschreckender Deutlichkeit gezeigt, wie dringend notwendig es ist. Monatlang Unterbrechungen der Oderschifffahrt hätten vermieden werden können, die Menge der auf der Oder beförderten Güter wäre um Millionen von Tonnen größer gewesen, wenn das Staubecken schon fertig gewesen wäre. Es ist erklärlich, daß die Oderschifffahrt immer dringlicher verlangt, daß der gesetzlich längst festgelegte Entwurf dieses Staubeckens endlich zur Durchführung gelangt. Bei der Tagung des Oderbundes, der Spitzenorganisation der Odervereine, steht mit vollem Recht dieses Staubecken von Ottmachau im Vordergrund des Interesses. Ein Vortrag des Reichsministers a. D. Gothein, des Ehrenvorsitzenden des schlesischen Odervereins, über die Bedeutung des Staubeckens, wird Aufklärung darüber bringen, wieweit die glücklicherweise wieder aufgenommenen Vorbereitungsarbeiten der Reichsregierung für dieses Staubecken gediehen sind.

Der Schiffsverkehr auf der Oder leidet aber zurzeit noch an einer anderen schweren Behinderung: der Feindbund hat die größten Stücke der Provinzen Posen und Westpreußen vom Deutschen Reiche losgerissen und den Polen überantwortet, diese aber haben es als eine ihrer wichtigsten Aufgaben betrachtet, den Verkehr dieser Gebiete nach Deutschland hin abzuschneiden. Da die entrisenen Provinzen zum großen Teil zum Wirtschaftsgebiet der Oder gehören, so spürt deren Schifffahrt den Verlust besonders schwer. Noch eines kommt hinzu: der Feindbund hat zwar im Vertrag von Versailles vorgeschrieben, daß alle ausländischen Schiffe auf der Oder frei umherfahren dürfen, die Oder und ihre schiffbaren Nebenflüsse, also auch Warthe und Netze, wurden zu internationalen Strömen erklärt. Als aber Deutschland verlangte, daß deutsche Schiffe auch auf den polnischen Teilen der Warthe und Netze verkehren dürften, legte Polen dagegen Widerspruch ein. Der Völkerbund oder das Haager Schiedsgericht werden jetzt entscheiden müssen, ob dieser polnische Widerspruch berechtigt ist, der allen Verkehrsverhältnissen Hohn spricht.

Wenn einmal der Verkehr von diesen Fesseln befreit ist, wird das ganze Odergebiet wieder von seinen großen Wasserstraßen den Vorteil haben, den es davon erwarten kann, und Stettin, der Seehafen des Odergebietes, wird durch die ihm vermehrt aus seinem Hinterland zuströmenden Warenmengen noch weiteren Aufschwung nehmen.

Nicht umsonst rühmt sich Stettin schon jetzt, der größte und bedeutendste deutsche Ostseehafen zu sein, hat es doch vor allen anderen Häfen dieses Meeres den Vorzug, daß ihm durch die Oder mit ihren Nebenflüssen ein riesiges Wirtschaftsgebiet als Hinterland angeschlossen ist, das seine Waren auf dem billigen Wasserwege

nach Stettin versenden und dort auf Seeschiffe umschlagen kann.

Wie hoch diese Vorteile einer billigen und leistungsfähigen Wasserstraßenverbindung zum freien Meer eingeschätzt werden, ergibt sich am besten daraus, daß wie bei allen deutschen Strömen, so auch bei der Oder die vom Strom entfernt liegenden Wirtschaftsgebiete mit dem dringenden Wunsch hervortreten, durch neue Kanäle Anschluß an den großen Strom und damit an das Meer zu erhalten. Gerade im Odergebiet bieten sich aussichtsreiche Möglichkeiten und dringende Notwendigkeiten für solche neuen wichtigen Kanalverbindungen.

Von der österreichischen Regierung war schon vor dem Kriege das Projekt eines Donau—Oder-Kanals eifrig bearbeitet worden, die tschecho-slowakische Regierung hat die Vorbereitungsarbeiten weiter fortgesetzt und scheint der Verwirklichung dieser großen Wasserstraße nähertreten zu wollen. Ein solcher Kanal würde für die



deutsche Wirtschaft in vielen Beziehungen geradezu gewaltige Änderungen zur Folge haben. Für das gesamte Wirtschaftsgebiet bis hin zur Elbe und bis hinauf nach Hamburg würde nach genauen Untersuchungen des Geheimrats Contag* die Möglichkeit gegeben sein, auf diesem Wege die Waren in das Wirtschaftsgebiet der Donau, vielleicht auch bis zum Schwarzen Meere, zu versenden, eine günstigere Möglichkeit als auf dem ebenfalls eifrig vorbereiteten Rhein—Main—Donau-Kanal, dessen Bedeutung für das Gebiet des Rheins, für West- und Süddeutschland natürlich nicht verringert werden soll.

Andererseits würde aber durch den Donau—Oder-Kanal auch das wichtige tschechische Industriegebiet bei Wittkowitz und Ostrau an den Wasserweg angeschlossen, es würde dadurch auch für Polnisch-Oberschlesien die Möglichkeit der Wasserverbindung gegeben werden, es würde dadurch den deutschen Bergwerken und Hütten in Oberschlesien ein wichtiger und schwieriger

* s. Zeitschr. f. Binnenschifffahrt.

Wettbewerb erwachsen, der durch günstigere Versendungsmöglichkeiten die an sich schon schwer betroffenen deutschen Betriebe erheblich schädigen, vielleicht sogar vernichten könnte.

Es ist daher zu verstehen, daß Deutsch-Oberschlesien versucht, die gleichen Vorteile eines billigen, guten und für große Schiffe brauchbaren Wasserweges zu erlangen. Zwar besteht aus dem 18. Jahrhundert her der Klodnitz-Kanal, eine Verbindung von Cosel nach Gleiwitz, der aber nur für die ganz kleinen Schiffe der damaligen Zeit brauchbar ist. Das Streben der oberschlesischen Industrie geht dahin, diesen Kanal so auszubauen, daß er auch für die ganz großen Oderkähne von 600, in Zukunft von 1000 Tonnen, die bis nach Cosel hinaufgehen, brauchbar ist, daß damit der Anfangspunkt der Oderschiffahrt von dem jetzigen großen Hafen Cosel hinaufverlegt wird bis Gleiwitz, mitten nach Deutsch-Oberschlesien hinein. Die Verkehrsbedeutung eines solchen Kanals kann nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Ein anderes, in den letzten Jahren an Wichtigkeit stark zunehmendes Industriegebiet, die Niederlausitz, mit ihren großen Braunkohlenschätzen sucht gleichfalls Anschluß an die Oderwasserstraßen. Vielfache Untersuchungen haben dargetan, daß von der Lausitz aus Kanalverbindungen sowohl zur Elbe als zur Oder hin möglich sind, die diesem Gebiet die billige Versendung seiner Kohlenschätze in Massentransporten ermöglichen. Die Wichtigkeit dieses großen Braunkohlenverkehrs hat dazu geführt, daß vier verschiedene Projekte für einen Wasserstraßenanschluß dieses Gebietes vorliegen, zwei dieser Entwürfe** wollen eine Verbindung von der oberen Oder (Maltsch oder Aufhalt) zur Lausitz und weiter zur mittleren Elbe schaffen. Die beiden anderen Entwürfe*** wollen eine Verbindung von der oberen Elbe (etwa aus der Gegend von Meißen her) durch die Niederlausitz nach Cottbus und weiter zum Oder-Spree-Kanal schaffen und dort die Möglichkeit gewinnen, die Braunkohlentransporte sowohl zur Oder als zur Spree hinauszuleiten. Wenn, wie anzunehmen, der Weg der Braunkohle in der Hauptsache zum Meere hin gerichtet ist, so werden diese beiden letzteren Entwürfe wahrscheinlich die größeren Aussichten der Verwirklichung haben.

Der Oder-Spree-Kanal hat sich in den Jahrzehnten seines Bestehens als außerordentlich wichtig und fördernd für die Oderschiffahrt erwiesen, die großen Schleusen bei Fürstenberg reichen schon nicht mehr aus, der Neubau einer weiteren riesigen Schleusenanlage ist dort im Gange. Durch diesen Kanal wird der Verkehr von der Oder nach Berlin zur Elbe nach Hamburg hin und umgekehrt geleitet. Wenn erst der Mittellandkanal fertig sein wird und damit die Wasserstraßen-

verbindung vom Osten zum Westen des Reiches vollendet ist, so wird dieser Oder-Spree-Kanal als östlichstes Gebiet dieser großen Querverbindung noch erhöhte Bedeutung erlangen.

In seiner jetzigen Linienführung bedeutet der Oder-Spree-Kanal eine Verbindung hauptsächlich zugunsten der oberen Oder. Für alle Transporte, die von Berlin zur mittleren Oder, nach Frankfurt und Cüstrin oder zur Warthe und Netze wollen, enthält die jetzige Linienführung des Oder-Spree-Kanals einen Umweg von mehr als 30 km, der durch einen kurzen neuen Abstieg von diesem Oder-Spree-Kanal in das Odertal bei Finkenheerd, dicht bei Frankfurt, vermieden werden kann. Aus der Erkenntnis dieser wichtigen Abkürzung hat die Stadt Frankfurt a. Oder durch Prof. Franzius-Hannover, einem der Schöpfer des Mittelland-Kanals, ein neues Projekt für diesen Frankfurter Anschluß-Kanal, ausarbeiten lassen, der eine nähere Verbindung nicht nur von Berlin und vom Westen des Reiches, sondern auch von dem künftigen Elbe-Oder-Kanal und von der Niederlausitz her zur mittleren Oder, zur Warthe und Netze bringen soll und der sich mit verhältnismäßig geringen Kosten herstellen läßt.

Auch die Stadt Guben mit ihrer wichtigen Industrie versucht, besser als bisher den Anschluß an den Oderstrom zu erlangen. Sie hat in allerletzter Zeit den Entwurf eines besonderen Gubener Anschluß-Kanals ausarbeiten lassen, der demnächst der Öffentlichkeit vorgelegt werden soll und der darauf hinausgeht, für die bisher kaum zu befahrende Wasserstraße der unteren Lausitzer Neiße einen wirklich brauchbaren Ersatz zu bieten.

Die Wasserstraßen und Zubringerlinien der Warthe und Netze werden einst, wenn die Polen den Wert des freien Verkehrs eingesehen haben werden, wieder zur erhöhten Bedeutung kommen. Auch der Bromberger Kanal, der den Uebergang zur Weichsel bildet und der gleichfalls dem Deutschen Reich verloren gegangen ist, wird seine Verkehrsbedeutung für das Odergebiet erst wieder erlangen, wenn der Verkehr von Bromberg her für die umfangreichen Holztransporte nach Berlin und Stettin auf dem Wasserwege freigegeben ist.

Als letztes Glied in der Kette dieser Seiten- und Anschlußverbindungen zur Oderwasserstraße ist noch der Hohenzollern-Kanal zu erwähnen, die große Wasserstraßenverbindung zwischen Berlin und der unteren Oder, die gleichfalls ihre Bewährungsprobe vorzüglich bestanden hat und an der wie beim Oder-Spree-Kanal durch umfangreiche Schleusenneubauten eine erhöhte Leistungsfähigkeit herbeigeführt werden soll.

So ergibt sich für die Oder vielleicht in noch höherem Maße als bei allen anderen deutschen Strömen eine große Menge von vorhandenen und zukünftigen Wasserstraßenanschlüssen im Ober-, Mittel- und Unterlauf, die alle dazu dienen, den Verkehr weiter Gebiete zum Meere hin zu lenken, die alle auf die Oder und damit auf Stettin zusammenströmen und die alle dazu helfen werden, den Handel und Verkehr zu heben und zu fördern. Vorbedingung für die Verwirklichung aller dieser Pläne ist aber: freie Schifffahrt und ausreichende Geldmittel für die Unterhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen.

** Entwurf der Handelskammer Görlitz und Entwurf des Landesbaurats Freystädt in Liegnitz.

*** Entwurf von Stadtbaurat Platzmann-Guben und Geheimrat Contag-Berlin für einen Elbe-Oder-Kanal und Entwurf der Handelskammer in Cottbus für einen Elbe-Spree-Kanal. Die Neubearbeitung des letzteren durch Dr. Havestadt-Berlin unter Erweiterung zum Elbe-Spree-Oder-Kanal wird in nächster Zeit veröffentlicht werden.

Otto Voelker
DACHPAPPEN-FABRIK
EXPORT

Stettin-Bredow * Fernsprecher 1606

Wendt & Koppe Inhaber: Otto Voelker

CHEMISCHE FABRIK

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

Stettin-Bredow * Fernsprecher 1606

Stettins Binnenschifffahrt.

Von Dr. E. Bartz, Stettin.

Es dürfte schwer zu entscheiden sein, ob Stettin, dem größten Ostseehafen, eine größere Bedeutung in der Seeschifffahrt oder in der Binnenschifffahrt zukommt. 66,6 Kilometer oberhalb der Odermündung in die Ostsee am Brennpunkt des ostdeutschen See-, Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehrs gelegen, hat Stettin unbestritten die Führung unter den Großhäfen des Oderfluß- und Kanalsystems. Denn hier im Stettiner Hafen treffen in enger Wechselwirkung See- und Binnenschifffahrt zusammen, und auf den weit ausgedehnten Wasserstraßen des Binnenlandes werden die vom Seeschiff umgeschlagenen Güter weitergeführt, soweit sie nicht die Eisenbahn benutzen.

Durch ein feingliedriges Netz von Flußläufen und Kanälen steht Stettin mit einem ausgedehnten Hinterlande in Verbindung, die erste Vorbedingung für einen Seehafen. Die Oder gewährleistet eine ständige Binnenschiffsverbindung von über 700 km für Kähne bis zu 600 t mit Oberschlesien (Cosel) und darüber hinaus für Kähne bis zu 200 t über Oderberg nach der Tschechoslowakei. Die Entfernungen nach Stettin betragen auf dem Wasserwege von Cosel 643 km gegen 948 km nach Hamburg und 961 km nach Lübeck. Für Breslau stellen sich die diesbezüglichen Entfernungsziffern auf 489, 793 und 806 km.

Die östlichen Nebenflüsse der Oder, Warthe und Netze und der Bromberger Kanal machen das östliche Gebiet und Polen zur Stettiner Verkehrsdomäne, wenn auch nur für Kähne bis höchstens 400 t. Der neue Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin hat den Groß-Berliner Bezirk dem Bereich von Hamburg und Lübeck entzogen und nunmehr Stettin zugeteilt, denn die Entfernungen auf den Binnenwasserstraßen betragen: Berlin—Stettin 187 km, Berlin—Hamburg 380 km und Berlin—Lübeck 394 km. Großfahrzeuge befördern Güterladungen zwischen Stettin und Berlin zur halben Fracht wie im Berliner Verkehr mit Hamburg und Lübeck. Eildampfer verkehren ununterbrochen mit nur zweitägiger Reisedauer zwischen der Hauptstadt und Stettin, während die Fahrt nach den genannten anderen beiden Seehäfen fünf volle Tage in Anspruch nimmt.

Des weiteren verbinden die märkischen Wasserstraßen (Hohenzollernkanal bzw. Finowkanal, Teltowkanal, Havel, Plauer Kanal bzw. Ihlekanal) Stettin auch direkt mit der Elbe, die bis zur böhmischen Grenze für 600 t-Kähne passierbar ist, und mit der Saale. Es handelt sich beim Stettiner Elbverkehr in der Hauptsache um die Häfen Magdeburg, Riesa, Dresden, Aussig und Teschen. Stettin und Magdeburg sind durch neuzeitliche große Eildampfer bei vier- bis fünftägiger Reisedauer verbunden. Durch den seiner Vollendung entgegengehenden Mittellandkanal erhält Pommerns Hauptstadt über die märkischen Wasserstraßen auch Anschluß an die westlichen Flüsse, die Weser, Ems und den Rhein und wird somit unmittelbar zum Seehafen Westdeutschlands erhoben. Bekanntlich ist der Mittellandkanal nunmehr bis Hannover fertiggestellt. Es fehlt nur noch die letzte Verbindungsstrecke von Hannover bis Magdeburg.

Von besonderer Bedeutung ist für die Stettiner Binnenschifffahrt, daß Stettins Hinterland nicht nur reiches landwirtschaftlich benutzte Gebiete enthält, die zum Abtransport ihrer Produkte auf den billigen Wasserweg angewiesen sind, sondern auch große Industriegebiete, wie Oberschlesien, Sachsen und Brandenburg und dann starke Verbrauchsgebiete wie Groß-Berlin und Schlesien.

Die neuere Entwicklung des Stettiner Binnenschiffsverkehrs wird durch die nachfolgende Zusammenstellung der im Stettiner Hafen auf Binnenschiffen ein- und ausgegangenen Gütermengen (ausschließlich des Durchgangsverkehrs) gekennzeichnet:

	Eingang t	Ausgang t
1913	1 902 302	2 384 694
1921	586 575	480 076
1922	996 427	890 487
1923	783 403	988 938
1924	950 522	1 026 158

Im eingehenden Binnenschiffsverkehr waren die einzelnen Herkunftsgebiete des Stettiner Hinterlandes im Jahre 1924 mit folgenden Gütermengen beteiligt (die Zahlen für 1923 in Klammern): Stettin abwärts gelegene Stationen 223 582 t (240 806), Cosel 218 935 t (195 862), Breslau 154 003 t (85 258), Berlin 152 624 t (122 470), Stettin aufwärts 130 241 t (88 786), Magdeburg 18 393 (25 838), Hamburg 11 654 t (20 115), Landsberg a. W. 8607 t (3042) und Polen 4149 t (268).

Anders stellt sich die Reihenfolge der wichtigsten mit Stettin Binnenschifffahrtsbeziehungen unterhaltenden Verkehrsgebiete im Ausgange 1924. Hier steht von den Bestimmungsgebieten Cosel mit 618 370 Tonnen (583 414) an erster Stelle. Dann folgen Berlin mit 190 065 t (132 447), Stettin abwärts gelegene Stationen 117 447 t (183 256), Breslau 55 261 t (32 122), Stettin aufwärts 24 070 t (23 688), Magdeburg 12 101 t (20 417), Landsberg a. Warthe 2828 t (3117), Hamburg 2612 t (10 027), Polen 2220 t (—) und schließlich Riesa 1184 t (450).

Zwischen Oberschlesien und Stettin spielt sich mithin der Hauptteil des Stettiner Binnenschiffsverkehrs ab, der zu Berg Erze und zu Tal ober-schlesische Kohlen befördert. Nicht weniger als 837 000 Tonnen wurden in beiden Richtungen zwischen Cosel und Stettin verfrachtet. Dann folgen fast gleichzeitig Berlin, dessen Binnenschiffsverkehr mit Stettin sich im Ein- und Ausgang auf zusammen 343 000 t belief, und die oder-abwärts von Stettin gelegenen Stationen (341 000 t). Hier kommen die nördlich von Cavelwisch am Oderdelta bis zur Ostseeküste gelegenen Plätze in Frage, insbesondere die vorpommerschen und die Haffstationen. Zwischen Breslau und Stettin wurden 209 000 t umgeschlagen. Eine große Rolle spielen auch die Stettin aufwärts gelegenen Stationen mit einem Gesamtumschlagsverkehr von 154 000 t.

Die hauptsächlichsten Güter des Stettiner Binnenschiffsverkehrs waren 1924 im Eingange: Kohlen 260 000 t (350 000), Zucker 185 000 t (60 000 t), Steine und Erden 120 000 t (110 000), Bau- und Nutzholz 67 000 t (40 000), Zement 20 000 t (30 000) und Getreide und Hülsenfrüchte 13 000 t (15 000). Dagegen umfaßte der ausgehende Verkehr: Erze 610 000 t (594 000), davon Eisenerz 530 000 t und sonstige Erze 80 000 t, ferner Kohlen 140 000 t (150 000), Steine und Erden 32 000 t (30 000), Getreide und Hülsenfrüchte 30 000 t (38 000), Heringe 25 000 (28 000) und Holz 13 000 (15 000).

Auch der Durchgangsverkehr (einschließlich der Haffstationen bis Swinemünde) zeigt eine zunehmende Belebung:

	zu Berg		zu Tal	
	Fahrzeuge	Güter in t	Fahrzeuge	Güter in t
1921	696	66 112	855	183 588
1922	767	103 018	1 181	287 263
1923	786	118 642	1 110	275 107
1924	727	90 592	1 456	406 106

Gegenüber dem Vorjahre ist der Durchgang zu Berg etwas zurückgegangen, während der Taldurchgangsverkehr eine außerordentliche Zunahme aufweist und gegenwärtig größer als in irgendeinem Nachkriegsjahre ist. Damit hat der Durchgangsverkehr zu Tal (1913 411 131 t) den Vorkriegsumfang wieder erreicht, während die Durchfuhr zu Berg (1913 355 571 t) hinter dem letzten Vorkriegsjahr noch immer sehr zurücksteht.

Von den einzelnen Güterarten hatten am Durchgangsverkehr zu Berg die größten Anteile Kohlen und Briketts mit 28 171 t, Roggen mit 12 628 t, Hafer mit 8 432 t, Holz mit 7 042 t, Kreide mit 6 846 t und Erze 3 961 t.

Auf der anderen Seite umfaßt die zu Tal gehende Durchfuhr 281 320 t Kohlen und Briketts — das sind über $\frac{2}{3}$ des Taldurchganges —, ferner 29 853 t Schwefelkiesabbrände und 8 550 t Kreide. Der Rest verteilt sich auf eine große Anzahl von Güterarten.

Soweit die Zahlen. Sie führen uns ein eindringliches Bild von den großen Schwierigkeiten und Rückschlägen in der Stettiner Binnenschiffahrt der Nachkriegszeit vor Augen. Durch den Raub von Ost-Oberschlesien, Posen und Westpreußen ging ein großer Teil der Wasserstraßen des Stettiner Hinterlandes für Deutschland und damit auch größtenteils für den Stettiner Verkehr verloren, während außerdem zahlreiche, meist die besten, Binnenschiffe nach den Bestimmungen des Versailler Diktates an Polen und die Tschechoslowakei abgeliefert werden mußten. Besonders schwer lastete auf der Stettiner Binnenschiffahrt auch die krisenhafte Wirtschaftslage Deutschlands in der Nachkriegszeit.

Mit der Zeit trat jedoch erfreulicherweise eine Besserung ein, und für das Jahr 1924 war die Zunahme des Stettiner Binnenwasserstraßenverkehrs im Rahmen des allgemeinen Aufschwunges im deutschen Binnenschiffsverkehr bezeichnend. Die Gründe liegen einmal in der allmählichen Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage in Deutschland, sodann aber in der Stabilisierung der deutschen Währung, die der Binnenschiffahrt endlich nach dem Inflationswarrir wieder eine feste Kalkulation ermöglichte, mit dem weiteren Ergebnis einer für die Binnenschiffahrt günstigeren Spannung zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffsfrachten.

Es zeigt sich somit, daß die schweren Schädigungen der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit endlich überwunden sind und daß eine neue Periode des allmählichen Wiederaufstiegs der deutschen Binnenschiffahrt im allgemeinen und des Stettiner Wasserstraßenverkehrs im besonderen und damit eine Rückkehr zu normalen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen in der Oderschiffahrt eingeleitet worden ist.

Unungängliche Voraussetzung der weiteren aufsteigenden Entwicklung des Stettiner Binnenschiffsverkehrs im besonderen wie der Oderschiffahrt im allgemeinen ist die rege Mitarbeit aller interessierten Kreise der Oderschiffahrt an der Verbesserung und Erweiterung des Oderfluß- und Kanalsystems und ein weitgehendes, bislang nicht immer zutage getretenes Verständnis der zuständigen Zentralbehörden für die Lebensfragen des Oderschiffsverkehrs. In diesem Zusammenhang sei nochmals die Dringlichkeit des Baues des Ottmachauer Staubeckens hervorgehoben, ferner die Notwendigkeit der Ausgestaltung des gegenwärtig völlig veralteten Klodnitz-Kanals in Oberschlesien, der zurzeit nur das Befahren mit 150 t-Kähnen zuläßt, zum Großschiffahrtsweg von Cosel bis Beuthen über Hindenburg und Gleiwitz, ein Projekt, das schon vor dem Kriege erörtert worden ist und das neben der Fortsetzung der Oderkanalisierung, der Anlage von Seitenkanälen und dem Bau der Ottmachauer Talsperre zu den hervorragenden Zielen der Oderinteressenten, in erster Linie auch Stettins, gehört.

Eine Anzahl weiterer Kanalpläne, deren Verwirklichung der Stettiner Binnen- und Seeschiffahrt außerordentliche Entwicklungsmöglichkeiten bieten würde, ist leider bisher noch nicht über das Stadium der öffentlichen und regierungsseitigen Erörterung im Inland und in der Tschechoslowakei und Polen hinausgekommen. So der Oder-Donau-Kanal, dessen Linienführung über Oderberg, Mährisch-Ostrau, Prerau, und Theben (Donau) gedacht ist mit Seitenkanälen durch Polen zur Weichsel und durch Böhmen nach der Elbe von Prerau bis Pardubitz. Diese Anschlußkanäle zwischen Elbe, Oder und Donau bilden den Inhalt des bekannten österreichischen Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901, das anerkanntermaßen noch heute für die Tschechoslowakei Gültigkeit besitzt. Leider stehen einer baldigen Ausführung dieser großzügigen Pläne die hohen Baukosten im Wege, die sich für die Tschechoslowakei schätzungsweise auf ca. 5 Milliarden tsch. Kr. belaufen werden. Für Stettin sind diese Kanäle von besonderer Bedeutung deshalb, weil durch sie die Donauländer an das Oderflußsystem angeschlossen würden und die seewärtige Ausfuhr der Tschechoslowakei, die gegenwärtig Triest und Hamburg bevorzugt, in höherem Maße, als es bisher der Fall war, über Stettin geleitet würde.

Durch den geplanten Bau eines durch das Lausitzer Kohlenrevier führenden Elbe-Oder-Kanals würden ferner Böhmen und Sachsen als Hinterland näher an Stettin herangebracht werden als an die Elbemündungshäfen.

Betont sei an dieser Stelle ferner die Notwendigkeit des Baues eines Schiffshebewerks bei Niederfinow am Hohenzollernkanal, das ein vorzügliches Mittel darstellt zur Belebung des Binnenschiffsverkehrs zwischen der im Herzen Deutschlands gelegenen Hauptstadt und dem größten deutschen Ostseehafen Stettin, dessen möglichst reibungslose Abwicklung im Interesse der gesamten deutschen Wirtschaft liegt. Schon vor Jahren hat der Plan bestanden, neben der Schleusentreppe in Niederfinow mit ihren vier Schleusen und drei kurzen Zwischenschaltungen noch eine zweite Anlage zur Ueberwindung des Höhenunterschiedes von 36 m zu schaffen, entweder in Form einer zweiten Schleusentreppe oder eines Schiffshebewerks. Die Notwendigkeit einer solchen Ergänzung bedarf kaum einer Begründung, denn in der letzten Zeit haben die bekannten und oft beklagten schlechten baulichen Verhältnisse der Niederfinower Schleusenanlage ernste Besorgnisse und große Verzögerungen in der Abfertigung insbesondere der Schleppzüge hervorgerufen. Nach dem Urteil führender deutscher Ingenieure kann die Frage „Schleusen oder Schiffshebewerke?“ angesichts der hochentwickelten deutschen Binnenschiffahrtstechnik nur zugunsten der Schiffshebewerke, und zwar in erster Linie mit Trockenbeförderung, entschieden werden, wobei die dringende Forderung aufzustellen ist, daß die zukünftigen Hebewerke auf die Förderung ganzer Schleppzüge einzustellen sind, wodurch der zeitraubende Aufenthalt der Binnenschiffe sehr abgekürzt werden würde.

Schwer hatte die Stettiner Binnenschiffahrt auch in der letzten Zeit unter der Tarifpolitik der Reichsbahn zu leiden. Die Nachteile des Staffeltarifsystems mit seinen stark ermäßigten Frachtsätzen auf weite Entfernungen sind bekannt, und um diese, wenn nicht auszuschalten, so doch abzuschwächen und die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraßen gegenüber der Eisenbahn zu erhalten, führen die Fachorganisationen des Binnenschiffsgewerbes schon seit Jahren den Kampf um die Einführung von Binnenumschlagstarifen. Die Berechtigung dieser Forderung und die Notwendigkeit ihrer schleunigen Durchführung ist von den maßgebenden Körperschaften und Instanzen schon seit langem anerkannt worden. Allein die wenigen, nach langem Kampf zugestan-

denen Umschlagstarife für die Binnenschifffahrt bedeuten nur einen Tropfen auf den heißen Stein. Dies gilt auch beispielsweise von dem mit dem 1. Mai 1925 in Kraft getretenen neuen Binnenumschlagstarif für tschechoslowakischen Zucker über die Oder, das Gegenstück zu dem Elbe-Moldau-Umschlagstarif der tschechoslowakischen Staatsbahn.

Tschechoslowakei, in dieser Beziehung vor Deutschland haben, einzuholen, dürfte eine der wichtigsten Aufgaben unseres Reichsverkehrsministeriums sein.

Obenstehende Ausführungen dürften mit aller Deutlichkeit dargelegt haben, daß Stettin als Binnenschiffsumschlagsplatz über außerordentliche Entwicklungsmöglichkeiten ver-



Einfahrt in den Binnenhafen.

Die Reichsbahn sah sich zu diesem Schritt gezwungen, weil sie an dem Zuckerverkehr über die Elbe keinen Anteil hat. Möchte doch endlich bei uns in Deutschland der Gedanke durchdringen, daß sämtliche Verkehrsmittel eine große verkehrspolitische Einheit bilden müssen, in der sich die Glieder gegenseitig ergänzen und dienen, und nicht etwa sich den Verkehr abzutreiben suchen. Den wesentlichen Vorsprung, den andere Staaten, beispielsweise die

fügt, die aber gegenwärtig durch die große Kapitalknappheit in Deutschland und in den südöstlichen Nachbarstaaten noch stark gehemmt werden. Auf jeden Fall steht aber der Stettiner Binnenschiffsverkehr am Anfange einer erfreulichen Aufwärtsbewegung, deren Tempo allerdings durch den Grad der Erholung der gegenwärtig schwer um ihre Existenz ringenden deutschen Volkswirtschaft bedingt ist.



F. H. BERTLING

Internationale Spedition

LUBECK / STETTIN / HAMBURG

Versicherung

Gegr. 1865 / Telegramm-Adresse: Bertling

Lagerung

Stettin das Zentrum des Ostseehandels.

Von Dr. jur. Elmar Schoene.

Stettin ist durch seine geographische Lage zu einem Handelsplatz ersten Ranges bestimmt; es ist der zentral gelegene Ein- und Ausfuhrhafen an der Ostsee für das starke Verbrauchsgebiet von Brandenburg, Schlesien und Sachsen, für den überwiegenden Teil der österreichischen Nachfolgestaaten sowie für das weitere Hinterland. Der vorzüglich instandgehaltene Wasserweg Swinemünde—Stettin, der jetzt gerade aufs neue vertieft wird, damit künftig auch die größten Seeschiffe nach Stettin gelangen können, läßt den Seeverkehr bis weit ins Land hinein gelangen, so daß Stettin als der südlichst gelegene deutsche Ostseehafen anzusprechen ist.

Durch die bereits erwähnte räumliche Ausdehnung und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Hinterlandes sowie nicht zum mindesten auch durch das dichte Netz von günstigen Eisenbahnlinien, die Stettin mit diesem Hinterland verbinden, steht es unter allen deutschen Ostseehäfen mit Einschluß Danzigs an weitaus erster Stelle. Infolge Fehlens dieser Bedingungen, welche die Entwicklung Stettins so sehr begünstigt haben, haben neben ihm nicht nur alle jene mit Deutschlands Seegeschichte in älterer Zeit eng verknüpften Hafenplätze ihre frühere Bedeutung längst eingebüßt, sondern auch die bedeutenderen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Königsberg und selbst das durch die politische Abtrennung von Deutschland wirtschaftlich erstarkte Danzig können sich weder an Dichtigkeit des Schiffsverkehrs noch an Ein- und Ausfuhrmenge mit Stettin messen. Es ist eine im Binnenlande lange nicht zur Genüge bekannte Tatsache, daß Stettin bis zum Ausbruch des Krieges bei einem jährlichen Schiffsverkehr von ca. 5,4 Millionen Nettoregistertonnen, wenn man den Ein- und Ausgang zusammennimmt, gegen je rund 2 Millionen Nettoregistertonnen für Danzig und Lübeck und 1,3 Mill. Nettoregistertonnen für Königsberg, bei weitem Deutschlands größter Ostseehafen war und seiner Ein- und Ausfuhr nach nahezu die aller übrigen deutschen Ostseehäfen zusammengekommen erreichte. Dieses Verhältnis ist nach dem Kriege trotz schwierigsten und teilweise von Grund auf veränderten wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen im wesentlichen das gleiche geblieben, was ein Blick auf das Jahr 1923 zur Genüge erhellt. In ihm brachte Stettin es auf einen Schiffsverkehr von rund 4,61 Millionen Nettoregistertonnen, Danzig auf rund 3,41, Lübeck auf rund 1,01 und Königsberg auf rund 0,94 Millionen Nettoregistertonnen. Noch weit größer war 1923 Stettins Ueberlegenheit im Güterverkehr, in dem sich das Verhältnis Stettin—Danzig wie 4,3 : 1,7 (Millionen Tonnen) stellt. Infolge der großen im letztvergangenen Jahr auf der deutschen Wirtschaft lastenden Depression ergaben sich allerdings am Ende des Jahres 1924 für die genannten Häfen ungünstigere Verkehrsziffern. So belief sich der seewärtige Güterumschlag Stettins im Jahre 1924 insgesamt nur auf 2 730 000 To. Man kann indessen mit Sicherheit annehmen, daß das in diesem zahlenmäßigen Rückgang zum Ausdruck gelangende Abflauen des Verkehrs nur eine vorübergehende Erscheinung war, an deren Stelle gegenwärtig schon wieder eine starke, ständig anwachsende Zunahme des Verkehrs zu verzeichnen ist. So wurde im ersten Vierteljahr 1925 schon wieder ein Gesamtgüterumschlag von rund 742 600 To. gegenüber 461 000 To. im gleichen Viertel des Vorjahres, also ein Anwachsen des Verkehrs um fast $\frac{3}{5}$ erreicht.

Beweisen die bisherigen Ausführungen die Bedeutung und die Ueberlegenheit Stettins über die übrigen deutschen Ostseehäfen, so kann diese Betrachtung, ehe sie sich der allgemeineren Stellung Stettins im Verkehr und im Handel der Ostsee zuwendet, doch nicht an einer ausführlicheren

Darlegung der Gründe vorübergehen, die zu eben jener hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Handelsstadt Stettin und ihrer Vormachtstellung im Kranz der deutschen — und nicht nur der deutschen — Ostseehäfen geführt hat. Es muß hier als auf den hauptsächlichsten Grund noch einmal auf die bereits erwähnte Lage Stettins zu seinem Hinterland verwiesen werden. Wie überaus günstig diese Lage tatsächlich ist, ergibt sich am besten aus der nachstehenden Tabelle, die einen Vergleich der Lage Hamburgs und Stettins auf Grund der nach Eisenbahnkilometern errechneten Entfernungszahlen zu einer Reihe wichtiger mitteleuropäischer Städte gibt.

	Hamburg km	Stettin km
Berlin	280	135
Halle	338	310
Leipzig	369	311
Dresden	457	325
Chemnitz	456	364
Posen	541	211
Breslau	606	351
Regensburg	697	650
München	809	787
Lodz	771	458
Warschau	911	561
Krakau	867	593
Prag	658	494
Wien	986	766
Budapest	1236	979
Venedig	1376	1335

Das gleiche Bild ergibt sich gegenüber Danzig:

	Danzig km	Stettin km
Gnesen	262	256
Posen	300	206
Breslau	449	351
Kattowitz	575	520
Krakau	647	593

Diese Zahlen veranschaulichen am deutlichsten die ungewöhnlich günstige Lage Stettins zu seinem Hinterland, die jetzt nach der Neuregelung der deutschen Ausnahmetarife, die früher vielfach die Vorzüge der natürlichen Lage Stettins zu seinem Nachteil wieder aufhoben, immer mehr zur Geltung kommt und im Verein mit dem Binnenwasserstraßennetz dem Stettiner Hafen eine Entwicklung sichern wird, die er vor dem Kriege bereits mit so großem Erfolg angetreten hatte. Denn es liegt auf der Hand, daß zur Bewältigung der gewaltigen Gütermengen, die in Stettin zum Umschlag gelangen, neben den Eisenbahnverbindungen auch die günstigen Binnenschiffahrtsstraßen, die sich durch die Lage Stettins an der Odermündung und ein von der Oder ausgehendes verzweigtes Kanalnetz ergeben, soweit wie irgend möglich ausgenützt werden müssen. Die Oder gewährleistet eine ständige Verbindung von über 700 km mit Oberschlesien und Oesterreich. Der Wasserweg von Stettin durch den Hohenzollernkanal bis nach Berlin beträgt nur 190 km. Der Stettiner Hafen ist ferner mit dem gesamten Elbegebiet bis nach Böhmen verbunden, und die Warthe und Netze bilden die natürlichen Verbindungswege mit den östlichen Landesteilen und Polen.

Auf Grund dieser günstigen Wasser- und Eisenbahnverbindung Stettins mit seinem einerseits auf den Absatz seiner Erzeugnisse angewiesenen, andererseits aber und vor allem stark aufnahmefähigen Hinterlande, auf Grund seiner eigenen hoch entwickelten Industrie, seines rührigen Eigenhandels und einer außerordentlich leistungsfähigen und bedeutenden Spedition nimmt Stettin eine führende

Stellung nicht nur unter den deutschen Ostseehäfen, sondern auch unter den großen Häfen der übrigen an der Ostsee gelegenen Länder ein. Von hier gehen, ganz abgesehen von den in andere Meere führenden Schiffsverbindungen, regelmäßige Dampferlinien nach allen wichtigen Hafenplätzen der Ostsee aus. Eine starke heimische Reederei vermittelt den dichten Handel, der Stettin mit allen baltischen Staaten verbindet, und trägt mit dazu bei, Stettins Geltung in der Ostsee Jahr um Jahr zu vermehren. Es versteht sich von selbst, daß außer den von Stettin ausgehenden Ostseehandelsbeziehungen auch zum Teil außerordentlich enge und lebhaft Handels- und Schiffsverbindungen mit den Ländern außerhalb des Ostseegebietes, namentlich mit England, Belgien, Holland und den Mittelmeerländern, bestehen. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Wechselbeziehungen, die bis nach Amerika und Ostasien reichen, übertrifft nach Menge und Wert der ein- und ausgeführten Güter an und für sich diejenige der meisten Ostseeländer; ihre ausführlichere Behandlung geht indessen über den Rahmen dieser Betrachtung, die sich lediglich die Darstellung von der wirtschaftlichen Stellung Stettins als Mittelpunkt der Ostsee zur Aufgabe gemacht hat, hinaus.

Bei einem Vergleich Stettins mit den größten ausländischen Ostseehäfen, beispielsweise Kopenhagens, Gotenburgs oder der großen früher russischen Häfen mit Einschluß Petersburgs, wird, zumal was den reinen Ostseeverkehr anbetrifft, ersteres nun auch insofern immer am günstigsten abschneiden, als es eben durch seine zentrale Lage in der Mitte des Ostseebeckens und an der Mündung eines großen Stroms sowie durch sein ausgedehntes und blühendes mitteleuropäisches Hinterland seine weitere Entwicklung fördernde Momente aufzuweisen hat, denen jene anderen Häfen — selbst die, welche in früherer Zeit viel bedeutender waren — nichts Gleichartiges entgegensetzen können. Wenn die ständig aufsteigende Entwicklung Stettins auch durch den Krieg und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit seit 1914 sicherlich gehemmt und teilweise unterbrochen wurde, so können doch diese mehr in der Zeit als in den natürlichen Gegebenheiten wurzelnden Erscheinungen nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Hafen Stettin heute schon seiner wirtschafts-geographischen Lage nach als das eigentliche Herz aller Ostseehandelsbeziehungen anzusprechen ist und in Zukunft sicherlich mehr und mehr als solches auch seiner kommerziellen Bedeutung nach angesprochen werden muß. Interessant ist gerade in dieser Beziehung ein Vergleich mit Kopenhagen, dessen Verkehrsziffern für 1913 hier vorliegen. In dem genannten Jahr hatte Kopenhagen einen Güterverkehr von 800 000 t im Ausgang und rund 3,4 Millionen t im Eingang, Stettin dagegen 1 990 975 t im Ausgang und 4 254 563 t im Eingang. Der Güterverkehr Kopenhagens war also vor dem Kriege von Stettin bereits weit überflügelt. Ähnlich verhält es sich — von den deutschen Ostseehäfen ganz zu schweigen — mit Petersburg, Riga und Gotenburg, die vor dem Kriege die größten ausländischen Hafenplätze der Ostsee waren und doch den von ihnen erreichten Mengenziffern nach erst in mehr oder minder großem Abstand auf Stettin folgten. Nach dem Kriege hat sich dies Bild auf Grund der oben bereits gestreiften wirtschaftlichen Schwierigkeiten, in denen sich ganz Deutschland befand, zwar wieder zu wesentlichen Teilen zu ungunsten Stettins verschoben. Dennoch sprechen alle Anzeichen dafür, daß Stettin, mit der zunehmenden Sicherheit der gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands, Kopenhagen und ebenso alle anderen bedeutenden Ostseehäfen dank der Intensität seines Handels- und Schiffsverkehrs wieder mehr und mehr überflügeln wird.

Wenn man nun von diesen allgemeinen Gesichtspunkten absieht und im einzelnen den oben bereits erwähnten, von

Stettin ihren Ausgang nehmenden bzw. in Stettin einmündenden Ostseehandelsbeziehungen nachgeht, so wird man zunächst bei Schweden verweilen müssen, das, schon seit dem frühen Mittelalter in enger wirtschaftlicher Wechselbeziehung zu Stettin stehend, auch heute noch an der Spitze aller Länder — auch der außerhalb der Ostsee gelegenen —, mit denen Stettin Handels- und Schiffsverbindungen unterhält, sowohl hinsichtlich des Schiffsverkehrs als auch des mengenmäßigen Güterausstausches steht. Besonders groß ist der Anteil Schwedens, mit dem Stettin durch zahlreiche regelmäßige Dampferlinien in ständiger engster Beziehung steht, am eingehenden Verkehr im Stettiner Hafen. So wies im Jahre 1924 beinahe die Hälfte aller eingehenden Güter Schweden als Herkunftsland auf. Von dem Gesamteingang aus Schweden im Jahre 1924 in Höhe von über 800 000 Tonnen ist in erster Linie die Erz-einfuhr zu nennen, durch die der schwedische Handelsverkehr mit Deutschland über Stettin sein eigentümliches Gepräge erhält. Daneben ist auch die Einfuhr von Mineralien umfangreich, wenn sie gegenüber der Nachkriegszeit auch zurückgegangen ist. Was auf der anderen Seite die Stettiner Ausfuhr nach Schweden betrifft, so werden im Gegensatz zu den fast ausschließlich eingehenden schwedischen Massengutsendungen von Stettin aus in der Hauptsache Stückgüter, besonders deutsche Fertigfabrikate, nach schwedischen Häfen ausgeführt. — Im Anschluß an Schweden seien an dieser Stelle die beiden anderen skandinavischen Länder, Dänemark und Norwegen, genannt, die mit einem Gesamtgüterverkehr von 91 900 und 55 600 t im Jahre 1924 an zweiter und vierter Stelle des Stettiner Verkehrs, soweit er die Ostsee betrifft, standen. Diese Länder, die ebenfalls mit Stettin durch eine Reihe regelmäßiger Dampferlinien verbunden sind, können aber doch bis zu einem gewissen Grade für die Ziele, die sich diese Betrachtung gestellt hat, ausscheiden, da sie — westlicher gelegen — am Verkehr anderer Meere in höherem Maße interessiert sind und von diesem Gesichtspunkt aus für den reinen Ostseeverkehr nicht die Bedeutung haben, wie sie Stettin und den anderen mit ihm in enger Wechselbeziehung stehenden größeren Ostseeländern, vor allem Schweden, Finnland, den Randstaaten und Rußland zukommt.

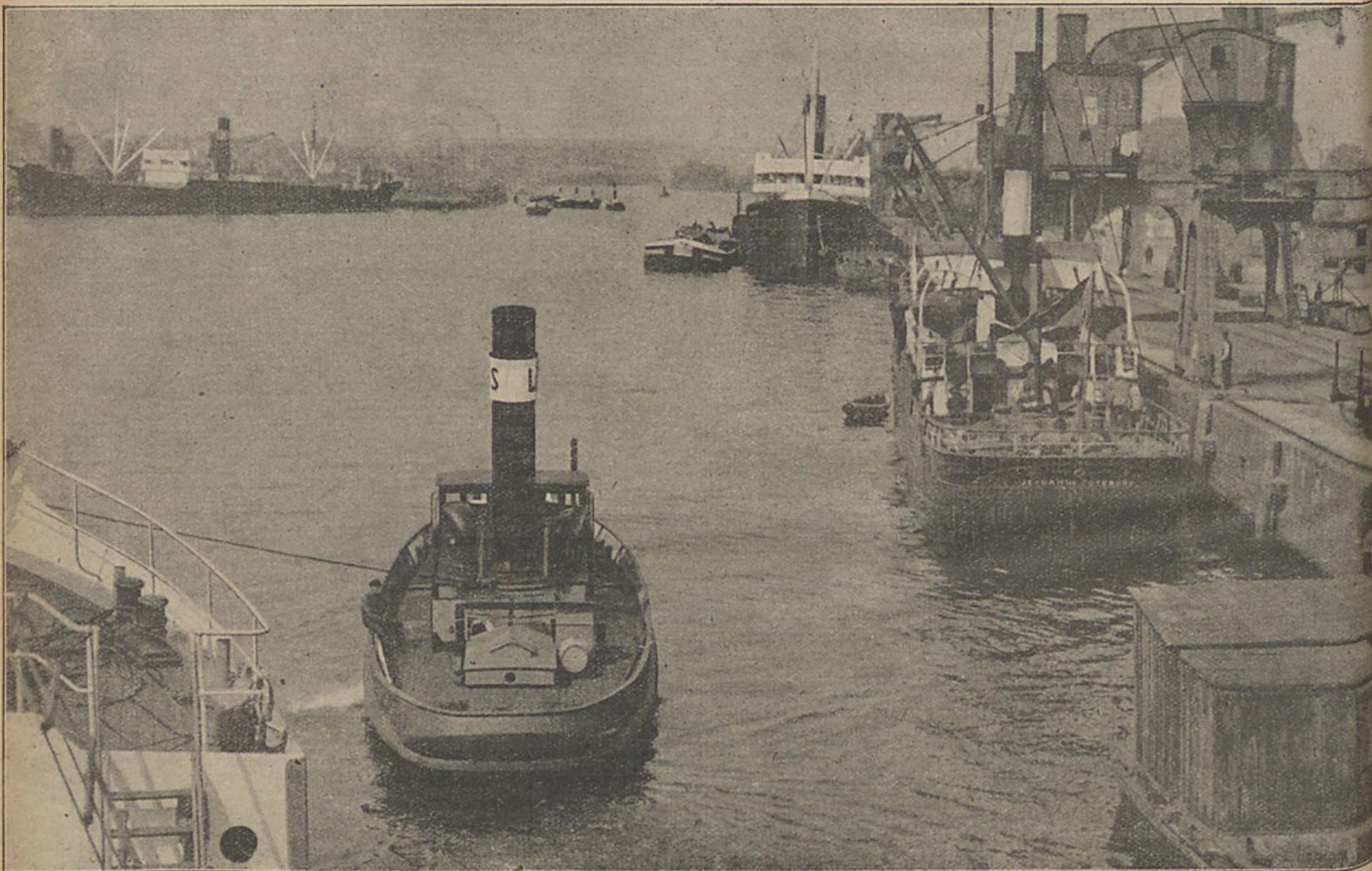
Was diesen reinen Ostseeverkehr angeht, so macht sich auch heute noch das fast vollkommene Ausscheiden Rußlands, soweit es für diesen Verkehr in Frage kommt, empfindlich bemerkbar. Das Gesamtbild des gegenwärtigen Ostseehandels leidet in hohem Maße darunter, daß kein anderes an die Ostsee angrenzendes Land in der Zeit nach dem Kriege die in es gestellten Erwartungen der ganzen Welt und vor allem auch Deutschlands so stark enttäuscht hat wie Rußland, das an und für sich mit seinen gewaltigen und wirtschaftlich größtenteils noch unerschlossenen europäischen und asiatischen Gebieten für die Entwicklung der gesamten Weltwirtschaft in den nächsten Jahrzehnten ein ausschlaggebender Faktor werden dürfte. Solange aber — wie bis jetzt — ein wirklich nennenswerter Güterverkehr mit Rußland immer noch nicht zustande gekommen ist, gleicht der ganze Ostseeverkehr einem Torso. Gerade in dieser Hinsicht indessen eröffnen sich für Stettin, als dem natürlichen Ostseehafen Mitteleuropas, heute noch ganz unabsehbare Möglichkeiten, und es ist sicherlich zu erwarten, daß gerade Stettin auf Grund seiner günstigen Verkehrslage ein gut gemessener Teil am Wiederaufbau und der weiteren Erschließung des europäischen Ostens und seines asiatischen Hinterlandes zufallen wird. Die sich auf diesem Gebiet ergebenden wirtschaftlichen Möglichkeiten klug auszunutzen, wird für Stettins weitere Entwicklung in den kommenden Jahrzehnten ausschlaggebend sein. Diesen zukünftigen Möglichkeiten gegenüber muß allerdings der gegenwärtige Güterverkehr Stettins mit Peters-

burg, der im Jahre 1924 nur insgesamt 12 000 t betrug, als noch recht unerheblich bezeichnet werden; und obwohl die von Stettin nach Petersburg wieder eingerichtete regelmäßige Dampferlinie sich letzthin nach Lage der Dinge befriedigend entwickelt hat, sind doch heute wirklich ernsthafte Anzeichen einer beginnenden grundlegenden Aenderung und Intensivierung der Handelsbeziehungen zu Rußland, in Anbetracht der dortigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse, noch nicht zu bemerken.

Anders dagegen hat sich der Verkehr Stettins mit den Randstaaten entwickelt, ein Verkehr, der zwar mit Litauen-Memel wohl nie übermäßig bedeutend sein kann, dagegen mit Estland und insbesondere mit Lettland heute wieder einen ziemlich starken Umfang erreicht hat. Estland und

Beziehungen zwischen Stettin und Rußland, eine weitere Intensivierung erfahren kann.

Hierdurch ergibt sich für die Handels- und Schiffsverkehrsbeziehungen dieser Länder zu Stettin ein ganz wesentlicher Unterschied gegenüber den mit Finnland unterhaltenen, das im Jahre 1924 mit einer Ausfuhr von Stettin in Höhe von 39 700 t und einer Einfuhr nach Stettin in Höhe von 40 000 t im Ostseeverkehr Stettins an dritter Stelle stand. Mit Finnland hat Stettin von jeher in lebhafter Verbindung gestanden. Schon vor dem Kriege, seit 1903, bestand eine regelmäßige Passagierlinie zwischen Stettin und Helsingfors. Seit dem Kriege verkehren zwischen den beiden Städten die besten und häufigsten Passagier- und Frachtdampfer der ganzen Ostseeschifffahrt. Dies ist um so mehr



Lettland spielen als Besitzer wichtiger ehemals russischer Winterhäfen und rückwärtiger Eisenbahnverbindungen nach dem Osten heute die Rolle von Vermittlern des Güterverkehrs zwischen dem Westen und Rußland. An diesem Verkehr ist Stettin in hervorragender Weise beteiligt, und eine ganze Reihe von direkten Schiffsverbindungen werden aus dieser Erkenntnis heraus schon wieder seit Jahren von seiten der Stettiner Schifffahrt vor allem nach Riga, Libau und Reval unterhalten. Insbesondere werden von den genannten Ländern Zellulose, Flachs und Leinsaat nach Stettin eingeführt. In den Statistiken des Stettiner Güterein- und ausgangs werden beide Länder heute bereits mit beträchtlichen Tonnanzahlen geführt. Immerhin darf nicht verkannt werden, daß der heute bestehende Verkehr ebenfalls noch in beträchtlichem Maße an den innerrussischen Verhältnissen krankt und voraussichtlich erst bei einer Aenderung dieser Verhältnisse, analog den direkten

hervorzuheben, als früher Lübeck die engsten Beziehungen zu Finnland unterhielt und dort auch heute noch eine sehr fest verwurzelte Stellung innehat. Trotz dieser Tatsache war aber die Ausfuhr über Lübeck nach Finnland bereits 1913 um mehr als die Hälfte von der Stettiner Ausfuhr überflügelt worden. In dieser Ausfuhr spielen auch gerade wertvolle Stückgüter, vorzugsweise deutsche Fertigfabrikate aller Art, die erste Rolle. Der wichtigste Einfuhrartikel von Finnland war stets Holz, dessen Einfuhr bei der hierfür im Stettiner Hinterland wie in Stettin selbst bestehenden Aufnahmefähigkeit sicherlich noch weiter gesteigert werden kann; daneben ist Zellstoff ein bedeutender Einfuhrartikel, dessen Import besonders seit dem Kriege eine außerordentliche Steigerung erfuhr.

Erwähnt sei schließlich noch die Freie Stadt Danzig, mit der Stettin gleichfalls einen lebhaften Verkehr unterhält, der sich, der Gütermenge nach ausgedrückt, 1924 ins-

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Zunahme des Notenumlaufs. Wie aus dem Bericht der schwedischen Reichsbank vom 2. Mai erhellt, hat sich der Metallbestand von 233,48 auf 233,34 Mill. Kr. verringert. Das Inlandswechsel-Portefeuille hat eine Zunahme von 370,09 auf 395,95 Mill. Kr. erfahren, und die Auslandswechsel zeigen eine Abnahme von 22,87 auf 22,19 Mill. Kr. Die Auslandsforderungen erhöhten sich von 63,43 auf 64,93 Mill. Kr. Eine recht erhebliche Zunahme weisen die Lombarddarlehen auf, nämlich von 24,29 auf 35,71 Mill. Kr. Insgesamt hat die supplementäre Notendeckung sich hierdurch von 536,73 auf 574,63 Mill. Kr. erhöht.

Der Notenumlauf hat sich von 447,25 auf 496,75 Mill. Kr. vermehrt und das unbenutzte Notenausgaberecht hat sich von 144,71 auf 94,94 Mill. Kr. verringert. Der Bestand auf Girokonto zeigt einen Rückgang von 359,77 auf 253,05 Mill. Kr.

Geringer Rückgang der Haushaltungskosten. Nach einer (T. T.)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ beträgt die von der Sozialverwaltung für den 1. Mai festgestellte Generalindexziffer der schwedischen Haushaltungskosten 170 gegen 171 vier Wochen zuvor. Die Senkung ist in der Hauptsache auf den Preisabschlag für Butter und Milch zurückzuführen. Sie wäre vielleicht noch um einen Punkt größer ausgefallen, wenn nicht die Preissteigerung für Kartoffeln hemmend gewirkt hätte.

Die Erzvershiffungen im April. Die Erzvershiffungen der Grängesberggesellschaft beliefen sich im April auf 693 000 Tonnen gegen 530 000 Tonnen im gleichen Monat des Vorjahres. Das Märzergebnis betrug 644 000 Tonnen.

Die schwedischen und finnländischen Holzverkäufe bis jetzt 500 000 bzw. 450 000 Stds. Nach einer (T. T.)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ gibt die „Svensk Trävarutidning“ die gesamten bisherigen schwedischen Holzverkäufe auf etwas über 500 000 Stds. an, wovon auf gehobelte Ware etwa 60 000 Stds. entfallen. — Die finnländischen Holzverkäufe bis Mitte April erreichten, wie „Stockholms Dagblad“ meldet, 450 000 Stds. — etwa die Hälfte der für dieses Jahr erhofften und geschätzten Exportmenge. Nach wie vor der größte Käufer ist England mit 180 000 Stds., dann folgen Holland und Belgien mit je 60 000 Stds., Deutschland mit etwa 47 000 Stds. und endlich Frankreich sowie Dänemark mit je ungefähr 40 000 Stds. Der Markt in England war verhältnismäßig still bei wenig veränderten Preisen. Die Nachfrage nach Fichtenware ist ebenso wie früher verhältnismäßig lebhaft gewesen, so daß sich die Bestände in diesem Artikel beträchtlich vermindern konnten.

Eröffnung der Fluglinie Malmö—Berlin erst Mitte Mai. Wie „Göteborgs Handels- und Schifffahrtszeitung“ schreibt, ist die von verschiedenen skandinavischen Zeitungen als auch von einem Teil der deutschen Presse gebrachte Mitteilung über die Eröffnung einer Fluglinie nach Malmö insofern den Tatsachen vorgegriffen, als mit der Eröffnung einer regelmäßigen Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö erst etwa Mitte Mai zu rechnen sein wird.

Geschäftsabschluß der vereinigten Wollfabriken in Norrköping. Nach dem jetzt von „Sydsv. Dagbl.“ veröffentlichten Geschäftsbericht der „Förenade Yllefabrikerna b., Norrköping“ hat der Geschäftsbetrieb im verflorenen Jahre ein besseres Ergebnis gezeitigt als 1923. Der erzielte Gewinn — 140 900 Kr. — ist zwar scheinbar wesentlich geringer als 1923 — 418 200 Kr. — wenn man aber bedenkt, daß damals die ordentlichen Abschreibungen in Höhe von 354 400 Kr. erst nach Buchschluß vorgenommen worden waren, während diesmal auf Maschinen 246 600 Kronen und auf Gebäude 59 200 Kr., insgesamt 305 800 Kr. abgeschrieben worden sind, dann ergibt sich, daß der Gewinn diesmal etwa doppelt so groß ist als der von 1923.

Einschließlich eines Vortrages von 65 200 Kr. stehen der G. V. 206 100 Kr. zur Verfügung. Die Verwaltung schlägt die Verteilung einer Dividende von 6 Prozent auf das 2½ Mill. Kr. betragende Vorzugsaktienkapital vor, während die übrigen 56 100 Kronen wieder auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Im Vorjahre wurden sowohl auf Vorzugs- wie Stammaktien je 8 Prozent verteilt. Die Produktion umfaßte im Vorjahre 29 485 Stücke Stoff im Werte von 8,28 Mill. Kr. gegen 31 132 Stücke im Werte von 8,8 Mill. Kr. im Jahre 1923. Abgesetzt wurden 7,78 Millionen Kr. (etwa 9 Mill. Kr.).

Das Warenlager ist in der letzten Bilanz mit 4,11 Mill. Kr. bewertet worden, gegen 0,67 Mill. Kr. im Jahre zuvor, während sich die Debitoren auf 1,12 Mill. Kr. (1,64 Mill. Kr.) und Aktienbesitz auf 2,28 (2,27) Mill. Kr. beziffern. Die sonstigen Veränderungen sind unbedeutend.

Geschäftsabschlüsse schwedischer Industriegesellschaften. Die Stockholmer Aktiengesellschaft De Lavals Angturbin hat

im verflorenen Geschäftsjahre einen Gewinn von 386 910 Kr. erzielt und die Verwaltung schlägt daraus die Verteilung einer Dividende von 8 Prozent sowohl auf das Stammaktienkapital von 0,4 Mill. Kr. als auch auf das Vorzugsaktienkapital von 4,4 Mill. Kronen. Unter den Aktiven sind aufgeführt: Gebäude mit 3,4, Arbeitsmaschinen mit 2, Fertigungsfabrikate mit 2,3 und Aktien mit 2,8 Mill. Kr. Auf der andern Seite sind bemerkenswert: Bankschulden 2,8 und eine Obligationsanleihe von 2,4 Mill. Kr.

Wie aus dem Verwaltungsbericht von Finspongs metallverks A. B., Stockholm, hervorgeht, hat dieses auf dem Gebiete der Metalllegierungen bekannte, 1915 gegründete Unternehmen, das 1916 Gratisaktien im Betrage von 1,4 Mill. Kr. ausgeben konnte, sich im vergangenen Geschäftsjahre mit einem Gewinn von 452 039 Kr. begnügen müssen. Der Gewinnanteil der Aktionäre beläuft sich vorschlagsweise auf 4%. Auf Anlagen und Patente sind Abschreibungen in Höhe von 172 764 Kr. vorgesehen. Der Auftragsbestand zeigt, wie in dem Bericht hervorgehoben wird, stetige Zunahme und hat in den meisten Abteilungen des Werkes fast normalen Umfang erreicht. Das Bestreben der Leitung, ausländische Märkte zu erobern, ist zum Teil von Erfolg gewesen. Die Spanne zwischen den Preisen für Rohstoffe und Fertigungsfabrikate hat sich jedoch weiter verringert und läßt eine angemessene Verzinsung des in dem Unternehmen investierten Kapitals nicht mehr zu. Die Ursache hierfür ist in den hohen Arbeitslöhnen und der scharfen Auslandskonkurrenz zu suchen.

Sandvikens Järnverks Aktiebolag, Sandviken, hat nach jetzt vorliegendem Geschäftsbericht im vergangenen Jahre einen Gewinn von 855 000 Kr. erzielt. Nach Abschreibungen in Höhe von 483 000 Kr. soll eine Dividende von 6% ausgeschüttet werden.

Die schwedische Sägewerks A.-G. Korsnäs verteilt 8 Prozent Dividende. Korsnäs sägverksaktiebolag hat nach dem jetzt vorliegenden Verwaltungsbericht 1924 einen Gewinn von 1 001 179 Kronen (726 270 Kr. 1923) erzielt und die Verwaltung schlägt hieraus die Verteilung einer Dividende von 8 Prozent vor.

Norwegen.

Diskontherabsetzung in Norwegen. Nach einer (T. T.)-Meldung aus Oslo an „Sydsv. Dagbl.“ hat Norges Bank den Diskont für Wechsel von 6½ auf 6 und für Wechselobligationen von 7 auf 6½ Prozent ermäßigt.

Günstige Gestaltung des Außenhandels im ersten Quartal 1925. Wie aus den jetzt veröffentlichten norwegischen Außenhandelsziffern der ersten drei Monate dieses Jahres erhellt, ist sowohl auf der Einfuhr- wie auf der Ausfuhrseite eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen und außerdem aber auch ein ganz bedeutender Rückgang der Einfuhrüberschüsse eingetreten. Während im ersten Quartal vorigen Jahres die Einfuhr 344 Mill. Kr. betrug und die Ausfuhr nur 223 Mill. Kr., so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 121 Mill. Kr. ergab, beziffert sich die Einfuhr des ersten Viertels 1925 auf 380 Mill. Kr. und die Ausfuhr auf 300 Mill. Kr. Der sich ergebende Einfuhrüberschuß von 80 Mill. Kr. bleibt also um ein Drittel hinter dem des entsprechenden Zeitraums 1924 zurück.

Norwegische Besorgnisse wegen der Kurssteigerung der eigenen Valuta. Wie ein Privattelegramm aus Oslo an „Berlingske Tidende“ meldet, macht man sich nicht nur in den Kreisen der norwegischen Exportindustrie schwere Sorgen wegen der außerordentlichen Wertsteigerung der norwegischen Krone, die gerade in der letzten Zeit auffallende Fortschritte gemacht hat — der Dollar ist in kurzer Zeit um nicht weniger als 10 Prozent gefallen —, sondern auch der für das Inland arbeitenden Industrie bemächtigt sich jetzt große Unruhe. Man nimmt an, daß diese Hausse seitens Amerikas inszeniert worden sei und daß man dabei über Deutschland operiert habe. Angeblich soll diese Kursbewegung mit den wilden Gerüchten über eine neue norwegische Dollaranleihe in Verbindung stehen.

Norges Bank stellt die Sanierungsversuche mit den schwachen Banken ein. Nach einer Privatmeldung aus Oslo an „Berlingske Tidende“ hat der Chefdirektor von Norges Bank, Rygg, in einem Vortrag in Kristiansand öffentlich erklärt, daß das unter seiner Leitung stehende Unternehmen in bezug auf die notleidend werdenden Provinzbanken keine Sanierungspolitik mehr zu treiben gedenke. Da ein gewisses Mißtrauen gegenüber derartigen Instituten doch immer bestehen bleibe, sei eine endgültige Liquidation entschieden angebracht. Später könne man dann neue Banken auf klarer Grundlage und mit makelloser Vergangenheit errichten.

Dänemark.

Außenhandel. Im März betrug der Wert der Einfuhr 201 Mill. Kronen, der Wert der Ausfuhr 186 Mill. Kronen, der Einfuhrüberschuß beträgt demnach 15 Mill. Kronen. Im Februar war die Handelsbilanz mit 22 Mill. Kronen passiv. Der Wert der im März wieder ausgeführten ausländischen Waren betrug 14 Mill. Kronen, sie sind in obigen 186 Mill. enthalten.

Zunahme des dänischen Notenumlaufs im April. Wie „Berlingske Tidende“ einer Mitteilung des Statistischen Kontors der Landmandsbanken entnimmt, hat sich der Notenumlauf im April mit 438,6 Mill. Kr. gegenüber dem Vormonat um ca. 11 Mill. Kr. vergrößert. Die Entwicklung seit dem 1. Januar 1924 erhellt aus nachstehender Uebersicht (in Mill. Kr.):

1924							
Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August
440,3	430,0	436,3	446,1	452,5	467,3	451,6	451,3
1925							
Jan.	Febr.	März	April				
445,0	425,5	427,7	438,6				

Rückgang der dänischen Großhandelspreise. Im Zusammenhang mit der Preissenkung verschiedener Nahrungsmittel, wie Butter, Speck und Zucker sowie der beiden wichtigen Rohstoffe Kohle und Wolle hat die Generalindexziffer der dänischen Großhandelspreise nach der Feststellung von „Fmanstidende“ im Laufe des Monats April einen Rückgang von 220 auf 216 erfahren und ist damit um vier Prozent niedriger als zur selben Zeit des Vorjahres.

Lettland.

Die Bank von Lettland erzielte 1924 einen Reingewinn von 6,6 Mill. Lat bei einem Gesamtumsatz von 487,9 Mill. Lat. Bei Kreditgewährung soll zukünftig eine strenge Kontrolle ausgeübt werden. Die Kredite für die Einfuhr sollen stark vermindert, für die Ausfuhr aber wesentlich erhöht werden. Diese Maßnahmen erklären sich durch andauernde starke Passivität des Außenhandels.

Butterausfuhr im April. Nach den Angaben der staatlichen Butterkontrolle sind im April insgesamt 8278 Faß = 448 416,2 kg Butter zur Kontrolle und zum Export angemeldet worden. Davon gingen: nach Deutschland 5044 Faß = 72,86 Prozent, nach Polen 842 Faß = 12,16 Prozent, nach England 754 Faß = 10,89 Prozent, nach Dänemark 238 Faß = 3,44 Prozent, nach Norwegen 45 Faß = 0,65 Prozent.

Gegenüber dem März hat sich der Export im April um 1705 Faß = 25,9 Prozent vergrößert, gegenüber dem April 1924 um 3658 Faß.

Vom Flachsmarkt. Die Lage am Markt wird, wie die „Rig. Rundschau“ meldet, durch die abwartende Haltung der Spinnereien merklich beeinflusst. Die Preise sind niedrig und zeigen keine Neigung zur Aufbesserung. Eine unangenehme Überraschung bereitete den Exportländern das Vorgehen Räte-rußlands, das trotz der Vereinbarungen mit Lettland im Laufe von zwei Wochen über 7000 Tonnen Flachs zu außerordentlich billigen Preisen auf den Markt geworfen hat. Dieser Umstand läßt, wie die „Jaun. Sinas“ melden, befürchten, daß die in Aussicht genommenen weiteren Verhandlungen mit Rußland über die Regulierung der Flachspreise keinen Erfolg haben werden.

Bei den gegenwärtigen Preisen erreicht der Gewinn der Regierung vom Flachsmonopol etwa 5 engl. Pfund Sterling pro To. Angenommen, daß die Preise auf dem gegenwärtigen Niveau stehen bleiben und daß Lettland 20 000 Tonnen exportieren können, würde die Einnahme vom Flachsmonopol nur 2½ bis 3 Millionen Lat erreichen, also 1,5 bis 2 Millionen Lat weniger, als in der letzten Lesung des Budgets vorgesehen wurde.

Einfuhr von englischen Manufakturwaren. Während früher fast ausschließlich deutsche Manufakturwaren eingeführt wurden, beginnen neuerdings die englischen Fabrikate die deutschen zu verdrängen. Wie der „L. W.“ erfährt, besteht auch die Ladung des am Montag hier eingetroffenen englischen Dampfers „Baltabor“ zum großen Teil aus englischen Manufakturwaren. Die neue Sendung wird schon in den nächsten Tagen auf dem Markt erscheinen.

Englisches Kapital in Lettland. Die Libauer Fabrik Becker hat aus England ein Darlehen im Betrage von 600 000 Lat und eine Mitauer Fabrik, gleichfalls aus England, ein Darlehen von 24 000 Lat erhalten. Auch die Rigaer Papierfabrik „Bruhns“ hat in England eine langfristige Anleihe von 35 000 Pfund St. aufgenommen, sodaß die Fabrik schon in allernächster Zeit in Betrieb gesetzt werden wird. — Auch mehreren anderen lettländischen Firmen sind unter günstigen Bedingungen Kredite auf längere Zeit gewährt worden, wobei Garantien der Lettlandbank oder der Regierung nicht verlangt worden sind.

Flachsbearbeitungsmaschinen. Wie die Rig. Rundschau meldet, hat der Direktor des Kreditdepartements Freiberg in Sachsen besucht, um eine Flachsbearbeitungsmaschine neuester Konstruktion zu besichtigen. Das über die Leistungsfähigkeit der Maschine abgegebene Gutachten lautet günstig. Während mit belgischen Maschinen 65 % herausgearbeitet werden, erzielt die neue deutsche Maschine 85 % Faser und verarbeitet in 8 Stunden 3 Schiffpfund Flachs.

Kritische Lage der Glasindustrie. Die „Rig. Rundsch.“ schreibt: Unsere Glasindustrie hat gegenwärtig mit Schwierigkeiten zu kämpfen, die in eine förmliche Krise auszuarten drohen. Die Glasfabriken „Zensouis“, „Konkurents“, die „Rigaer Glasindustrie“ und „Bohemia“ haben den Betrieb auf unbestimmte Zeit eingestellt. Unter den in Betrieb befindlichen Fabriken steht die Glasfabrik J. Beck, die 600 Arbeiter beschäftigt, an erster Stelle; sie stellt Flaschen und Glasgeschirr zum Export nach England her. Die Fabrik „Latwijas Stikls“ (lettländisches Glas) beschäftigt 300 Arbeiter, „Etna“ 174 Arbeiter; die Glasfabrik P. Osolin arbeitet mit 170 Arbeitern, die Fabrik Wolfberg mit 140, die Fabrik „Stikls“ (in Altenwoga) mit 70 und die Fabrik „Annahütte“ gleichfalls mit 70 Arbeitern, die Fabrik „Stikla Zentrs“ beschäftigt 10 Arbeiter. Fast sämtliche Fabriken stellen Flaschen und einfache Glasprodukte für den örtlichen Bedarf her. Den Export von Glaswaren beeinträchtigen die hohen Einfuhrzölle der verschiedenen Staaten; solange diese Einfuhrzölle nicht herabgesetzt worden sind, hat unsere Glasindustrie keine Aussicht, ihre Lage zu verbessern.

A.-G. Michael Kusnezow. Das lettländische Finanzministerium hat die Statuten der Aktiengesellschaft „Mich. Kusnezow“ bestätigt. Zweck der Gesellschaft ist Herstellung von Isolationsmaterial aus Porzellan, sowie auch von chemischen Präparaten. Gründer der Gesellschaft sind: M. und W. Kusnezow, J. Schwarzenberg und F. Rybakow. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 100 000 Goldfrancs. Sitz der Verwaltung ist Riga. Wie man im Industrie-Departement erfährt, hat die Gesellschaft, die aus der Fayence-Fabrik M. S. Kusnezow, Riga, hervorgegangen ist, ihre Anlage erweitert und den Betrieb bereits voll aufgenommen, so daß die deutsche Porzellanindustrie, insbesondere bei Ausschreibungen von Lieferungen auf Isolatoren für die lettländische Post- und Telegraphenverwaltung mit einem verschärften Wettbewerb seitens der genannten Gesellschaft zu rechnen haben wird.

Estland.

Seewärtiger Handelsverkehr mit Stettin. Im ersten Vierteljahr 1925 wurden aus Estland nach Stettin 3177 t Waren eingeführt. Aus Stettin gingen nach Estland 1967 t Waren. Ueber den Güterverkehr im Jahre 1924 gibt die Nr. 4 des „O.-H.“ Auskunft. In der Einfuhr aus Estland stehen an erster Stelle Flachs und Hanf, Holzmasse, dann folgen Lein- und Oelsaat, Eisen, Stahlbruch, Alteisen, Garne und Twist, Schwefelkies usw. In der Ausfuhr nach Estland stehen Maschinen und Maschinenteile an erster Stelle, es folgen Salzheringe, Oelkuchen, Oelschrot, Zucker, Chemikalien, Drogen usw.

Zahlungseinstellung der Harju-Bank in Reval. In letzter Zeit traten Unregelmäßigkeiten im Betriebe der Bank zutage. Das Finanzministerium ordnete eine Revision der Bank an. Die Mittel der Bank sollen in verfehlten Unternehmungen festgelegt sein. — Die Bank hat die Zahlungen eingestellt. — Die Bank von Estland soll mit 150 Mill. Emk. engagiert sein, sonst kommen noch private Einlagen im Betrage von einigen zehn Millionen in Frage. Die Depotgelder sollen nach dem „Rev. Boten“ aller Wahrscheinlichkeit nach sichergestellt sein.

Umbenennung. Die Schifffahrts-Aktien-Gesellschaft „Hans Dietrich Schmidt“ in Pernau ist in „Pernauer Schifffahrts-Aktien-Gesellschaft“ umbenannt worden. Gleichzeitig hat eine Vergrößerung des Aktienkapitals von 20 000 000 Mk. auf 6 Mill. Emk. (2000 Aktien à Mk. 3000) stattgefunden.

Die Ausfuhr von Holz und gesägter Holzware hat 1924 stark zugenommen, sie betrug 242 000 t im Werte von 1 752 370 490 Emk. In den vorhergehenden Jahren wurden ausgeführt 1921: 186 667 t, 1922: 151 657 t, 1923: 56 667 t. Abnehmer waren vor allem England, dann noch Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, Deutschland.

Die zweite Versteigerung der Peterwerft in Reval. Die zweite Versteigerung der Peterwerft in Reval ist auf den 20. Juli angesetzt worden. Die erste Versteigerung fand am 30. März statt, führte aber mangels Angebote bekanntlich zu keinem Ergebnis. Die Versteigerung wird auf Antrag der Eestibank angesetzt, die ihre Forderung an die Werft in Höhe von 64,5 Mill. Emk. realisieren will. Die Werft ist auf 247 Mill. Emk. geschätzt worden. Mindestgebot bei der Versteigerung wird die Schuldensumme sein. Die Interessenten haben vor der Versteigerung eine Kaution in Höhe von 24,7 Mill. Emk. zu hinterlegen.

Litauen.

Außenhandel. Im März d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 26,3 Mill. Lit., der Wert der Ausfuhr 19,3, der Einfuhrüberschuß also 7 Mill. Lit. Im ersten Viertel 1925 betrug der Wert der Einfuhr 61,1 Mill. Lit., der Wert der Ausfuhr 64,1 Mill. Lit., demnach ist die Handelsbilanz für das erste Vierteljahr mit 3 Mill. Lit. aktiv.

Handel mit Deutschland. Das litauische Finanzministerium veröffentlicht eine Statistik über den deutsch-litauischen Warenaustausch 1924. Folgende Uebersicht gibt den Wert der Ein- und Ausfuhr an, zum Vergleich sind die Zahlen für 1923 hinzugefügt; Wert in Lit:

	Einfuhr aus Deutschland	Ausfuhr nach Deutschland
1923:	126 701 600	63 499 000
1924:	129 221 300	114 664 000

Eingeführt wurden aus Deutschland: lebende Tiere (Pferde, Kühe, Schweine), Nahrungsmittel aller Art außer Getreide, Rohstoffe und Halbfabrikate, Fertigwaren, in größeren Mengen Textilwaren, Maschinen und Apparate, metallurgische Erzeugnisse, Lederwaren, Gummiwaren, Papier, bearbeitetes Holz usw. Ausgeführt wurden nach Deutschland: lebende Tiere (Vieh, Schafe, Schweine, Pferde, Geflügel), Nahrungsmittel (Getreide, Mehl, Eier, Fleisch, Milchprodukte, Fische), Rohstoffe und Halbfabrikate (Holz, Flachs, Leinsaat, Häute, Felle, Leder usw.), Fertigwaren (Metalle, Papier, Baumwolle, Leder- und Galanteriewaren usw.). Deutschland ist im Handelsleben Litauens der Hauptfaktor; es bestreitet 1924 vom Gesamtimport 62,57 Prozent und vom Gesamtexport 43,01 Prozent. — Die Einfuhr aus Deutschland hat 1924 darunter gelitten, daß die deutschen Firmen geringe Neigung verspürten, den litauischen Kaufleuten Kredit zu gewähren, während z. B. Schweden auf Kredit lieferte, der allerdings durch die mit der litauischen Regierung geschlossene Vereinbarung die schwedischen Firmen sicherstellt. Die Ausfuhr nach Deutschland hat dagegen 1924 eher zu als abgenommen.

Zucker- und Salzverbrauch. Im Jahre 1924 importierte Litauen insgesamt 14 452 Tonnen Zucker im Werte von 14 359 200 Lit. Davon kamen 5693 Tonnen aus Deutschland, 5436 Tonnen aus der Tschechoslowakei, 1071 Tonnen aus Holland, der Rest aus Lettland, Danzig, England, Amerika usw. In diesem Zeitraum wurden 26 575 Tonnen Salz im Werte von 2 201 200 Lit. eingeführt, davon 23 236 Tonnen aus Deutschland, der Rest aus Lettland, Amerika, England usw. (M. D.)

Freie Stadt Danzig.

Seeverkehr. Im März liefen ein 257 Schiffe mit 138 764 Reg.-To., davon ohne Ladung 72 Schiffe mit 40 208 Reg.-To., es gingen aus 218 Schiffe mit 123 149 Reg.-To., davon ohne Ladung 26 Schiffe mit 19 794 Reg.-To. Im April liefen ein 259 Schiffe mit 132 958 Reg.-To., davon ohne Ladung 80 Schiffe; es gingen aus 273 Schiffe mit 137 053 Reg.-To., davon 43 Schiffe mit 17 183 Reg.-To. ohne Ladung. Eingeführt wurden im April in größerer Menge Düngemittel, Mehl, Kohlen, Heringe, Maschinen und Automobile. Ausgeführt wurde in der Hauptsache Holz und Zucker.

Passagiere kamen im März 580 an und im April 1299, es fuhren ab im März 1069 Passagiere und im April 2327.

„Agrumaria“, Import A.-G., Danzig. Durch Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung ist die genannte Gesellschaft in Liquidation getreten.

„Dahag“, Danziger Handels- und Industrie-A.-G. Infolge Nichtumstellung des Grundkapitals auf Gulden ist nach einer Bekanntmachung im Staatsanzeiger die Gesellschaft nichtig. Die bisherigen Vorstandsmitglieder sind Liquidatoren.

Polen.

Der polnisch-holländische Schifffahrtsvertrag ist ratifiziert worden. Der Austausch der Ratifikationsurkunden ist erfolgt.

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug nach amtlichen Angaben der Wert der Einfuhr 151 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 103 Mill., so daß die Handelsbilanz mit 48 Mill. Zloty passiv ist. Im Januar betrug der Einfuhrüberschuß 65 Millionen Zloty. Die Besserung im Februar erklärt sich durch Verminderung der Einfuhr um 22 Millionen, die Ausfuhr ist auch im Februar um 5 Mill. Zloty zurückgegangen.

Der Handel Deutschlands mit Polen drückte sich in den drei letzten Jahren durch folgende Zahlen aus:

	Einfuhr		Ausfuhr		In % des Gesamthandels Polens
	Millionen	Zloty	Millionen	Zloty	
1922:	312,4	324,3	37,0	49,5	
1923:	487,0	604,6	43,6	50,6	
1924:	506,3	536,1	34,3	42,4	

Keine Zollvergünstigung für deutsche Waren bei der Einfuhr nach Polen. Durch Verordnung vom 20. 4. d. J. wurde bestimmt, daß die Zollvergünstigungen nur auf Staaten angewandt werden

sollen, die mit Polen einen Handelsvertrag geschlossen haben. Nach neueren Meldungen soll diese Verordnung auf Deutschland keine Anwendung finden.

Einfuhr von Fischen. Nach Angaben des polnischen Landwirtschaftsministeriums wurden 1924 nach Polen Fische für 40 Mill. Zloty eingeführt. Als Einfuhrländer kamen hauptsächlich Deutschland und Frankreich in Frage.

Ausfuhr polnischer Waren nach Sowjetrußland. Der Handelsvertreter der Sowjet-Mission schloß mit einer polnischen Fabrik einen Vertrag auf Lieferung von landwirtschaftlichen Maschinen und Werkzeugen ab. Nach der Kattow. Ztg. beträgt der Wert der zu liefernden Waren 700 000 Dollar. Die Abrechnung erfolgt in Warschau durch 7monatige Wechsel, die bei Lieferung des betreffenden Teiles der Waren ausgestellt werden. Um die Lieferung von Lodzer Textilwaren nach Sowjetrußland zu ermöglichen, erklärte sich die polnische Regierung bereit, die von sowjetrussischen Staatsämtern ausgestellten Wechsel zu rediskontieren.

Rußland.

Vorbedingungen für die Ausfuhr nach Sowjetrußland. Beim Handel mit Rußland sind folgende Bedingungen zu erfüllen:

Die deutsche Einfuhr nach Rußland erfolgt ausschließlich auf Grund von Bescheinigungen, die von der Berliner Sowjethandelsvertretung ausgestellt werden. Diese Bescheinigungen werden jedoch von der Handelsvertretung nur an Inhaber von Einkaufslizenzen erteilt, wobei die Ausgabe von Lizenzen durch das Volkskommissariat für Außenhandel und seine Organe entsprechend der Kontingente des allgemeinen Importplanes der Sowjetunion (der für ein jedes Wirtschaftsjahr festgesetzt wird) erfolgt. Die vom Volkskommissariat für Außenhandel an die gemischten Gesellschaften, Konzessionsunternehmungen, staatliche und genossenschaftliche Wirtschaftsorganisationen, denen das Recht der selbständigen Außenhandelsoperationen zusteht, erteilten Lizenzen müssen genaue Angaben über das Bezugsland, Ware, Menge, Bruttowert (eingerechnet die Verpackung, Fracht, Kommissionsgebühren usw. cif russischen Hafen) enthalten. Nachdem der russische Einkäufer die Lizenzen der Lizenzabteilung der Berliner Handelsvertretung vorgelegt und diese die Einkaufsbedingungen geprüft hat, erhält er die Einfuhrbewilligung. Hierbei wird eine Gebühr erhoben, die bei den gemischten Gesellschaften und konzessionierten Unternehmungen 2 Prozent des Wertes der Ware ausmacht.

Die Lizenzen haben nur Gültigkeit für Einkaufsoperationen in demjenigen Lande, für welches sie ausgestellt sind. Wenn die Summe, die in der Lizenz angeführt ist, nicht für den Einkauf der Ware ausreicht, so wird die Menge entsprechend verringert. Ist dagegen die Lizenzsumme höher als der Einkaufspreis der Ware, so erfolgt eine Verringerung der Summe. Die Lizenzen haben nur Gültigkeit im Laufe von drei Monaten vom Tage ihrer Ausstellung an gerechnet.

Bilanz der Emissionsabteilung der Russischen Staatsbank. Laut Ausweis der Russischen Staatsbank vom 1. Mai sind bis zu diesem Zeitpunkt insgesamt 604,39 Mill. Tscherwonezrubel emittiert worden. Die Notendeckung beträgt 612,5 Mill. Rbl. und besteht aus 179,9 Mill. Gold in Münzen und Barren, 18,4 Mill. Platin in Barren, 46,9 Mill. ausländischer Banknoten, 4,1 Mill. ausländischer Devisen, 352,5 Mill. Wechsel, 10,6 Mill. durch Wertobjekte gesicherter Verpflichtungsscheine. Das freie Emissionsrecht beträgt 8,1 Mill. Rubel.

Verminderte Kaufkraft des Tscherwonez. Am 1. April d. J. betrug die Kaufkraft des Tscherwonez nur noch 5,14 Rbl. In den drei ersten Monaten d. J. sollte keine Emission von Geldwertzeichen stattfinden, um den Kurs des Tscherwonez nicht ungünstig zu beeinflussen. Trotzdem ließ es sich nicht umgehen, im Februar und März für 37 Mill. zu emittieren und in der Zeit April—Juni sollen für weitere 65 Mill. Tscherwonez ausgegeben werden. Außerdem wurden bis zum 1. April noch für 15 Mill. Rubel Rentenscheine über das vorgesehene Maß und dazu noch für 4 Mill. Rbl. kurzfristige Bons ausgegeben. Damit dürfte die Erklärung für die sinkende Kaufkraft des Tscherwonez gegeben sein.

Zwangsliquidation deutscher Firmen in Transkaukasien. Die in Tiflis ansässigen deutschen Firmen „Kaukasische Industrie- und Handelsgesellschaft“, „Gebrüder Franke“, „Troester & Co.“, „Pugin y Cia.“, „Deutsche Schwarzmeer Co.“, „Kaukasus Weinproduktion und Vertrieb G. m. b. H.“, „Kaukasischer Warenaustausch“, „Piehl & Fehling“ und „Richard & Co.“ haben auf Beschluß des georgischen Rates der Volkskommissare vom transkaukasischen Außenhandelsamt die Aufforderung erhalten, innerhalb eines Monats ihre Warenbestände zu liquidieren und die bis dahin nicht verkauften Waren auszuführen. Alle diese Firmen treiben Außenhandel und werden ohne finanzielle Schädigung nicht in der Lage sein, dieser Anordnung nachzukommen. Wie verlautet, hat der zuständige diplomatische Vertreter des Deutschen Reiches in Tiflis bei der Sowjetregierung Protest eingereicht.

Finnland

Außenhandel. Einem längeren Bericht des „Mercator“ entnehmen wir folgende Angaben über den Außenhandel in den dreiersten Monaten d. Js.

Die Menge der eingeführten Waren stand in den ersten beiden Monaten auf 95 bzw. 90 Prozent der normalen Einfuhr, stieg aber im März auf 109,3 Prozent der Friedenseinfuhr. Aber auch die Menge der ausgeführten Waren stieg im März auf 150 Prozent der Friedenseinfuhr. Der Wert der Ausfuhr war um 104 Millionen Fmk. höher als im März 1924. Der Wert der Einfuhr war um 50 Mill. Fmk. höher als im März 1924.

Folgende Uebersicht zeigt in Millionen Fmk. den Wert der Ein- und Ausfuhr in den drei ersten Monaten der drei letzten Jahre:

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhrüberschuß
1923:	878,8	503,8	375,0
1924:	921,2	482,9	438,3
1925:	1005,3	691,8	313,5

Trotz der Einfuhrsteigerung ist der Einfuhrüberschuß doch 1925 zunächst erheblich geringer als in den vorhergehenden Jahren.

Wenn man die Mengen der im ersten Viertel 1925 eingeführten wichtigsten Waren mit den Mengen vergleicht, die in der gleichen Zeit des Vorjahres eingeführt wurden, so findet man, daß die Mengen in verschiedenen Gruppen 1925 geringer sind, der höhere Wert der Einfuhr also auf Preissteigerung zurückzuführen ist:

Einfuhr	Januar-März 1924		Januar-März 1925	
	t		t	
Roggengetreide	51 592		31 768	
Roggenmehl	1 666		11 052	
Weizenmehl und Grieß	24 188		19 179	
Reis und Reisgrieß	2 269		2 021	
Kaffee	5 134		3 186	
Zucker	15 372		17 139	
Tabak	863		788	
Baumwolle	2 099		2 028	
Wolle	403		214	
Schmiedeeisen	1 535		240	
Steinkohle und Koks	28 873		18 291	
Petroleum	1 285		625	
Rohhäute	743		564	

In den Gruppen Getreide und Mehl macht sich ein Rückgang in der Getreideeinfuhr und Steigerung in der Mehleinfuhr bemerkbar, dieses erklärt sich dadurch, daß die Getreideaufuhr aus Rußland verboten wurde, infolgedessen stieg die Einfuhr von amerikanischem Mehl. Eine auffallende Steigerung ist auch bei der Einfuhr von Automobilen zu bemerken. In den dreiersten Monaten dieses Jahres wurden 539 Automobile im Werte von 12,7 Mill. Fmk. eingeführt gegen 203 Automobile im Werte von 4,8 Mill. Fmk. in der gleichen Zeit 1924.

Was die Ausfuhr anlangt, so war sie im ersten Viertel 1925 außerordentlich gut, was zum Teil auf die dank des milden Winters leichte Verschiffungsmöglichkeit, zum anderen Teil aber auf die Steigerung der Produktion zurückzuführen ist. Die Butterausfuhr z. B. war im ersten Viertel 1925 um 1000 t höher als in der gleichen Zeit 1913, ferner erbrachte die Ausfuhr von animalischen Lebensmitteln in den drei ersten Monaten d. J. 134,3 Mill. Fmk. gegen 87,5 Mill. Fmk. in derselben Zeit 1924. — Die Holz- ausfuhr stieg von 69,7 auf 95,4 Mill. Fmk. In dieser Gruppe wiesen die größte Steigerung Fourniere auf (von 18,2 Mill. auf 28,5 Mill. Fmk.). Die Gruppe Papierindustrie-Erzeugnisse erbrachte im ersten Viertel 1925: 365,0 Mill. Fmk. (gegen 249,9 Mill.); sowohl Zellulose wie Pappe und Papier wurden in größerer Menge als zu Beginn 1924 ausgeführt, nur die Ausfuhr von Holzmasse war etwas geringer, was durch die erhöhte Pappeproduktion erklärt wird.

Aus folgender Uebersicht ersieht man die Mengen der wichtigsten Ausfuhrwaren, die im ersten Viertel 1924 und 1925 zur Ausfuhr kamen:

Ausfuhr	Januar-März 1924		Januar-März 1925	
	t		t	
Butter	1 781		2 834	
Käse	626		710	
Holzmasse	20 333		16 801	
Zellulose	44 858		73 819	
Pappe	4 802		12 307	
Zeitungspapier	27 121		35 602	
Papiere übrige Arten	8 045		14 290	
Rohhäute	1 535		1 546	
Garnrollen	1 437		1 668	
Fourniere	6 987		9 476	
Streichhölzer	847		858	

Zu bemerken ist noch, daß auch die Ausfuhr von Baumwollgeweben und Garnen, die im ersten Viertel 1924 bloß je 0,4 Mill. Fmk. erbrachte, in den ersten drei Monaten 1925 auf 8,6 Mill. bzw. 3,5 Mill. Fmk. stieg. Die Baumwollgewebe gingen zumeist nach Lettland und Rußland, während die Garne in Deutschland und Schweden abgesetzt wurden.

Großhandelspreisindex. Der Index sank im März um zehn Punkte auf 1131. (Stand im Februar 1141). Den größten Rückgang weist die Gruppe animalische Lebensmittel mit 44 Punkten auf. Geringeres Sinken zeigen die Gruppen vegetabilische Lebensmittel (—6 Punkte), Lederwaren (—13 Punkte). (V. M. d. f. d. H. V.)

Lebensmittelindex. Der Index weist für März bedeutende Steigerungen auf. Stand im März 1210 (Februar 1191). Die Steigerung beruht in erster Linie auf erhöhten Lebensmittelpreisen. (V. M. d. f. d. H. V.)

Drohender Streik in der Papierindustrie. Der Verband der Papierarbeiter hatte Ende März dem Arbeitgeberverband eine Forderung auf 10 Prozent Lohnerhöhung mitgeteilt, welche von letzterem abgelehnt wurde. Der Verband der Papierarbeiter hat seine Forderung auf Erhöhung wieder erneuert und Antwort bis Ende dieses Monats verlangt. Die Arbeitgeber dürften kaum in der Lage sein, diesem Verlangen entgegenzukommen. (V. M. d. f. d. H. V.)

Vom Holzmasse-Markt. Chemische Masse: Von diesem Markt ist nichts besonderes zu sagen. Die Fabriken haben so viel verkauft, wie es gegenwärtig ratsam schien. Die Preisnotierungen sind unverändert. Der Markt ist fester als bisher, und zeigen die Käufer großes Interesse.

Der Export der finnländischen Zellulose-Vereinigung betrug während des Februars 15 785 t an Sulphat- und 4916 t an Sulphit-Zellulose, zusammen 20 701 t.

Die im vorigen Jahr im gleichen Monat exportierte Menge belief sich auf 12 518 t. Von Bedeutung ist, daß Rußland eine etwas größere Kauflust zeigte. Es verlangte in der Hauptsache gebleichtes Sulphit.

Nach folgenden Staaten wurden im Februar die größten Käufe abgeschlossen:

	Sulphite	Sulphate
England	6 589 t	705 t
Vereinigte Staaten	3 458 t	1 569 t
Deutschland	600 t	1 935 t
Rußland	2 030 t	42 t
Frankreich	1 196 t	393 t
Belgien	910 t	254 t

Mechanische Masse: Dieser Markt ist unverändert. Der Preis nasser Masse ist sehr niedrig, für trockene Masse etwas höher. Es macht sich keine Besserung bemerkbar, so sehr es auch zu wünschen ist. Das Verlangen nach f. o. w. ist sehr gefallen.

Papp-Markt: Dieser Markt ist zufriedenstellend. Die Nachfrage ist lebhaft und die verkauften Mengen sind im Wachsen.

Während des Februars exportierte die finnländische Holzmasse Union 1073 t mechanische Masse, 1750 t nasser Masse und 3768 t Pappe, zusammen 6591 t. Die im Februar exportierte Gesamtsumme betrug 5109 t, wovon 1770 t Pappe waren. Im Januar d. Js. betrug der Gesamtexport 8982 t.

Vom Holzmarkt. Die finnländischen Holzverkäufe dieses Jahres betragen bis Mitte April ca. 450 000 Standert oder ungefähr die Hälfte des für 1925 berechneten Exportquantums. Davon wurden mit England ca. 180 000 Standert abgeschlossen, mit Belgien und Holland je ca. 60 000 Standert, mit Deutschland 47 000 Standert und mit Frankreich und Dänemark je 40 000 Standert.

In Finnland hat sich eine Vereinigung der führenden Holzexporthäuser gebildet, welche sich zur Aufgabe gemacht hat, finnländische gesägte Holzwaren auf dem amerikanischen Markt einzuführen. In dieser Verschiffungssaison wird eine Probeladung von einigen tausend Standert nach Amerika versandt werden. (V. M. d. f. d. H. V.)

Vom Geldmarkt. Der Reichstag beschloß die kürzlich aufgenommenen 10 Millionen Dollar der amerikanischen Obligationsanleihe wie folgt zu verwenden: 100 Millionen Fmk. als Kredit an die „Finlands Hypoteksförening“ und 75 Millionen Fmk. als Kredit an die „Andelskassornas Centralkreditanstalt“ (Centralkreditanstalt der genossenschaftlichen Kassen), sowie 25 Mill. Fmk. zur Hebung der Wohnungsbautätigkeit. (V. M. d. f. d. H. V.)

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Seeschifffahrt.

Kenzeichnung von Fahrzeugen auf den Küstengewässern des Regierungsbezirks Stettin. Unter Abänderung der Polizeiverordnung vom 6. Mai 1924 betreffend Kenzeichnung der zum Fischhandel und zur Beförderung von Fischen benutzten Fahrzeuge auf den Küstengewässern und Binnengewässern des Regierungsbezirks Stettin ist nach Zustimmung des Bezirksausschusses für die Küstengewässer des Regierungsbezirks Stettin eine neue Polizeiverordnung in Kraft getreten.

Zum Fischhandel und zur Beförderung von Fischen auf den Küstengewässern des Regierungsbezirks Stettin benutzte und in diesem Bezirk beheimatete Fahrzeuge müssen danach vorn am Backbord und achtern am Steuerbord eine Tafel — Schild — führen, auf welcher der volle Vor- und Zuname, sowie der Wohnort des Besitzers anzugeben sind.

Bei selbstfahrenden Fahrzeugen sind außerdem auf jeder Seite des Großsegels in der Mitte über dem obersten Reiffbande die Anfangsbuchstaben des Vor- und Zunamens und des Wohnortes des Besitzers anzubringen. Die Buchstaben müssen in lateinischer Schrift mit Ölfarbe an der Tafel weiß auf schwarzem Grunde, auf weißen und grauen Segeln schwarz, auf roten oder dunklen Segeln weiß hergestellt sein und auf der Tafel mindestens 10 Zentimeter, am Segel 30 Zentimeter hoch und nicht weniger als ein Drittel ihrer Höhe breit sein. Außerdem haben die Fahrzeuge im Masttopp einen dreieckigen roten Ständer von 30 Zentimeter größter Breite und 75 Zentimeter Länge zu führen.

Zu widerhandlungen gegen diese Polizeiverordnung werden nach § 128 des Fischereigesetzes bestraft.

Binnenschifffahrt.

Der Durchgangsverkehr durch den neuen und alten Teil des Bromberger Kanals. Wegen Instandsetzung der Schleuse III im neuen Bromberger Kanal war die Schifffahrt auf dem neuen Teil des Bromberger Kanals vom 15. November 1924 ab zwischen der dritten und vierten Schleuse in Okole und Jägerhof unterbrochen worden. Die Fahrzeuge bis zu 200 t wurden seitdem durch den alten Bromberger Kanal geleitet. Auf Wunsch interessierter Schifffahrtskreise ist die Schleuse III im neuen Bromberger Kanal auf vorläufige Anordnung der Wasserbauinspektion Bromberg seit dem 8. April d. J. für den Schifffahrtsverkehr für die Dauer der diesjährigen Schifffahrtsperiode wieder geöffnet worden, da der alte Bromberger Kanal für Schiffe von 400 t Tragfähigkeit nicht befahrbar ist.

Abgabenerhebung an den Finowkanalschleusen. Wie das Wasserbauamt in Eberswalde mitteilt, ist die Bekanntmachung vom 2. Januar d. J. betr. Abgabenerhebung für das Durchfahren der alten Schleusen (Finowschleusen bei Hohensaaten) an den neuen Schleusen aufgehoben worden.

Die Abgabenerhebung findet wieder unmittelbar an den Finowschleusen statt.

Eisenbahn.

Binnenumschlagstarif für tschechoslowakischen Zucker über die Häfen der oberen Oder. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 hat die Deutsche Reichsbahn im Wettbewerb gegen den Versand über die Elbe den Ausnahmetarif 81 für Zucker der Klasse B eingeführt, der von den deutsch-tschechischen Grenzstationen Oderberg, Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Mittelwalde und der Ladestelle Katharein nach den Oderumschlagplätzen Kosel Hafen, Oppeln Hafen, Breslau Stadthafen Umschlag, Pöpelwitz Umschlag und Maltsch Hafen für Ausfuhrware über See nach außerdeutschen Ländern gilt. Der Ausnahmetarif wird nur nachträglich auf besonderen Antrag unter Vorlage der Originalfrachtbriefe gewährt, wenn von einem oder mehreren Empfängern in einem Kalenderjahr der Nachweis der Verfrachtung einer Jahresmindestmenge von 20 000 Tonnen oder halbjährlich 10 000 Tonnen (für die Zeit Januar bis Juni bzw. Juli bis Dezember 1925) zwischen den im Tarif aufgenommenen Versand- und Empfangsplätzen erbracht wird. Der Frachtbrief muß den Vermerk tragen: „Zur Weiterbeförderung auf der Oder seewärts nach außerdeutschen Ländern“. Es wird bei der Abfertigung zunächst die Fracht nach Klasse B berechnet und unter den oben genannten Bedingungen nachträglich die Differenz zwischen Klasse C und D zurückvergütet, wenn die betreffenden Versender oder Empfänger eine Erklärung des Inhaltes beifügen, daß die betreffenden Zuckersendungen auf der Oder seewärts über einen bestimmten Seehafen nach außerdeutschen Ländern weiterverfrachtet wurden und wenn sie sich gleichzeitig bereiterklären, dies auf Verlangen der Reichsbahn durch Vorlage der Bücher, Schiffs-papiere oder sonstiger Belege oder durch eine auf ihre Kosten vorzunehmende Prüfung dieser Unterlagen nachzuweisen. Diese Erstattungsanträge sind spätestens 2 Monate am

31. August, für das zweite Halbjahr spätestens am 28. Februar bei der Reichsbahndirektion Breslau einzureichen.

Bedenken erregt nur die Forderung der Beibringung eines Nachweises für die Verfrachtung einer Mindestmenge, durch den möglicherweise in vielen Fällen die Vorteile des neuen Umschlagstarifes illusorisch werden dürften. Im übrigen bedeutet der Tarif bei einer Ermäßigung von im allgemeinen etwa 17% eine Förderung der umfangreichen Zuckerausfuhr aus der Tschechoslowakei nach den Ostseestaaten und Großbritannien über die Oder. Der neue Binnenumschlagstarif der Reichsbahn ist das Gegenstück zu dem Elbe—Moldau-Umschlagstarif der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Der Beweggrund für die Einführung des neuen Tarifes liegt für die Reichsbahn in dem Umstande, daß sie an dem Zuckerverkehr über die Elbe, der sich des Wasserweges über Schandau bedient, keinen Anteil hat, während sie beim gebrochenen Verkehr über die schlesischen Binnenhäfen wenigstens die Eisenbahnvorfrachten erhält.

Ausnahmetarif 34 für Hanf. Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1925 wird der Ausnahmetarif 34 für Hanf unter gleichzeitiger Ausdehnung auf Hanfwerk neu herausgegeben.

Die Maßnahme wird durch eine Sonderausgabe des Berliner Tarif- und Verkehrsanzeigers der Reichsbahngesellschaft veröffentlicht.

Ausnahmetarif für Kohle von Oberschlesien nach dem Ostseeküstengebiet. Die Reichsbahn hat mit Wirkung vom 5. Mai 1925 den Ausnahmetarif 6f für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von deutsch-oberschlesischen Gewinnungsstätten nach dem Ostseeküstengebiet, das nach Süden durch die Linie Deutsch-Briesen, Neustettin, Gramenz, Schivelbein, Stargard (Pom.), Stettin, Pasewalk, Neubrandenburg, Güstrow, Bad Kleinen, Lubeck (ausschließlich) begrenzt wird, eingeführt. Die Anwendung des Tarifs ist abhängig von der Verpflichtung eines oder mehrerer Versender (auch eines Syndikats), innerhalb Jahresfrist mindestens 600 000 Tonnen zwischen den im Tarif aufgeführten Empfangs- und Versandstationen abzuladen, widrigenfalls an die Reichsbahn für jede fehlende Tonne eine Entschädigung von 2,95 M pro Tonne zu bezahlen ist. Die Ermäßigung beträgt von Deutsch-Oberschlesien nach Stettin etwa 20%, nach Stralsund nur etwa 7%. Der Satz Gleiwitz—Stettin (15 To.) beträgt z. B. jetzt 1,03 (bisher 1,30), der Satz Gleiwitz—Stralsund 1,25 (bisher 1,34) per 100 kg.

Erleichterung im Frachtenverkehr mit Oesterreich und Ungarn. In der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen in Wien haben Verhandlungen mit Vertretern der deutschen Reichseisenbahngesellschaft einerseits und der ungarischen Staatseisenbahn andererseits zwecks Herstellung von praktischen Durchzugsverbindungen für den Frachtenverkehr stattgefunden. Durch geeignete Zuganordnung und Beschleunigung der Güterzüge und des Übergangsverkehrs ist es gelungen, den Frachtenlauf schon bei mittleren Entfernungen um Stunden herabzusetzen.

Post. Telegraphie.

Inlandsgebühren beim Postverkehr mit Litauen. 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 in Litauen 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 ordnungsmäßig mit Inlandsporto freigemacht sind, von den deutschen Postbehörden mit einem T-Strastempel versehen werden, so daß die litauischen Postbehörden wider besseres Wissen genötigt sind, von dem Empfänger Strafporto einzuziehen.

Unzureichende Anschriften bei Briefsendungen. Die Oberpostdirektion Stettin teilt uns folgendes mit:

Zahlreiche Briefsendungen werden immer noch mit unzureichender Anschrift versehen. In Stettin z. B. trägt fast ein Viertel aller eingehenden Geschäftsbriefe lediglich die Angabe „Stettin“ als Bestimmungsort. In der Anschrift an Untermieter wird häufig der Name des Wohnungsinhabers nicht angegeben. Auf Sendungen an Empfänger in Hinter- oder Eckhäusern werden das Hinterhaus oder die Eingänge nicht bezeichnet. Besonders mangelhaft sind die Anschriften der Massendrucksachen, die häufig aus veralteten Verzeichnissen abgeschrieben werden. Alle diese Mängel erschweren und verlangsamen das Verteilen der eingehenden Post in hohem Maße und führen zu Verzögerungen in der Zustellung, u. U. sogar zur Unanbringlichkeit der Sendungen. Auf die Stettiner Geschäftswelt wird ständig einge-

wirkt, in den Kopf der Briefbogen, Rechnungen usw. alle Angaben aufzunehmen, die der auswärtige Geschäftsfreund zur ausreichenden Adressierung benötigt (Nummer oder nähere Bezeichnung der Zustellpostanstalt, Straße und Hausnummer sowie Stockwerk oder die Schließfachnummer). Alle Bemühungen bleiben aber vergeblich, wenn diese Angaben von den auswärtigen Briefschreibern bei Abfassung der Anschriften nicht berücksichtigt werden.

Es wird daher dringend empfohlen, auf die Herstellung der Anschriften, namentlich bei Postsendungen nach großen Städten, stets die größte Sorgfalt zu verwenden.

Postverkehr nach Polnisch-Oberschlesien. Die polnische Postverwaltung sendet alle Briefe und Postkarten zurück, die als Empfangsort nicht den Namen in polnischer Sprache führen, obwohl selbstverständlich diese Orte der polnischen Post durchaus bekannt sind, auch wenn sie die deutsche Bezeichnung führen. Diese Zurückweisung ist unseres Erachtens lediglich als eine Schikane Polens gegenüber Deutschland zu betrachten, die nicht unwiderrprochen hingenommen werden darf. Es dürfte sich empfehlen, wenn der Deutsche Industrie- und Handelstag Beschwerden dieser Art als Material für künftige Beratungen von Wirtschaftsverträgen den maßgebenden Stellen unterbreiten würde.

Außenhandel.

Ein ständiger handelspolitischer Ausschuss beim Auswärtigen Amt. Die Notwendigkeit, zu gleicher Zeit Handelsvertragsverhandlungen mit mehreren Staaten führen zu müssen, hat es zweckmäßig erscheinen lassen, eine besondere zwischenministerielle Stelle für die Bearbeitung der Handelsverträge zu schaffen. Es ist daher durch Beschluß der Reichsregierung aus den Staatssekretären des Auswärtigen Amtes, des Reichsfinanzministeriums und des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft ein „ständiger handelspolitischer Ausschuss beim Auswärtigen Amt“ gebildet worden. Dieser Ausschuss ist, um ein schifelles und reibungsloses Zusammenarbeiten der in Frage kommenden Ministerien und der Handelsvertragsdelegation zu gewährleisten, mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet worden. Er verfügt über besondere Vollmachten für die Vorbereitungen der Wirtschaftsverhandlungen, für die Instruierung der deutschen Handelsvertragsdelegationen und für die Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten zwischen den beteiligten Fachministerien. Insbesondere ist er beauftragt, die Einheitlichkeit der Verhandlungsführung bei den verschiedenen gleichzeitig verhandelnden Delegationen sicherzustellen. Die Staatssekretäre können durch die zuständigen Abteilungsdirektoren vertreten werden. Die Mitglieder des Ausschusses werden als besondere Beauftragte ihrer Minister. Im übrigen erledigt der Ausschuss seine Arbeiten nach einer von der Reichsregierung genehmigten Geschäftsordnung. Der Ausschuss hat seine Tätigkeit bereits aufgenommen.

***Streichung der Türkei von der deutschen Liste der meistbegünstigten Staaten.** Durch fünften Nachtrag zum Verzeichnis derjenigen Länder, auf deren Erzeugnisse die vertragsmäßigen Zollbefreiungen und Zollermäßigungen anzuwenden sind, ist im deutschen Verzeichnis der meistbegünstigten Länder (RZBl. 1925 S. 3) mit Wirkung vom 15. April 1925 die Türkei gestrichen worden.

Merkblatt für den Außenhandel mit der Schweiz. Soeben ist seitens des deutschen Wirtschaftsdienstes ein neues Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit der Schweiz herausgegeben worden, das im Büro der Kaufmannschaft zur vertraulichen Einsicht ausliegt. Es kann bei Zusicherung der vertraulichen Behandlung vom deutschen Wirtschaftsdienst, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 25, bezogen werden. Dasselbst ist auch eine Sondernummer der Zeitschrift „Auslandsnachrichten“ über das „Wirtschaftsleben Bulgariens“, ferner über „Das Wirtschaftsleben Indiens und Mexikos“ zu je 2,50 RM und von „Siam“ zu je 2 RM erschienen. Diese Sondernummern enthalten die Beschreibungen aller Industrie- und Handelszweige der betreffenden Länder.

„Made in Germany“ und der deutsche Export nach Großbritannien. Nachstehende Einzelheiten über den Gebrauch von Handelsbezeichnungen für ausländische Waren bei der Einfuhr nach Großbritannien dürften für die Firmen unseres Korporationsbezirks von besonderem Interesse sein, da Großbritannien als Absatzgebiet im Stettiner Außenhandel den zweiten Platz einnimmt.

Für Waren ausländischer Herkunft, die in das Vereinigte Königreich eingeführt werden und weder selbst noch auf der Verpackung mit irgendwelchen Marken versehen sind, wird eine besondere Bezeichnung wie „Made abroad“ (ausländisches Fabrikat), „Made in Germany“ (deutsches Fabrikat) usw. verlangt.

Waren ausländischer Fabrikation mit einem Namen oder einer Handelsmarke, die der Name oder die Handelsmarke eines Fabrikanten, Händlers oder Kaufmanns im Vereinigten König-

reich sind oder dafür gehalten werden können, müssen mit einer bestimmten Angabe über das Ursprungsland versehen sein. Der Name des Landes ohne Zusatz „Made in“ (hergestellt in) wird als ausreichend anerkannt, wenn bloß ein Name oder eine Handelsmarke auf der Ware figuriert, z. B. würde „John Smith, Germany“ genügen. Wenn aber eine Marke wie „John Smith, Sheffield“ verwendet wird, muß der Zusatz „Made in Germany“ oder ähnlich lauten.

Wenn ferner importierte ausländische Waren den Namen einer Ortschaft tragen, der mit dem Namen einer Ortschaft im Vereinigten Königreich identisch oder eine scheinbare Nachbildung davon ist, so muß dieser Name vom Namen des Landes, in dem die Ortschaft gelegen ist, begleitet sein. So müßte Boston, wenn damit die Stadt in Massachusetts gemeint ist, von dem Namen „United States“ oder den Anfangsbuchstaben „U. S. A.“ begleitet sein.

Ist in einer Handelsbezeichnung ein Ortsname enthalten und sind die Waren, worauf dieselbe figuriert, nicht das Erzeugnis dieser Ortschaft oder des Landes, in dem diese gelegen ist, so muß der Handelsbezeichnung der Name des wirklichen Produktionslandes beigelegt werden. So müßte beispielsweise ein Wein, der aus Deutschland stammt und als „Port“ oder „Sherry“ bezeichnet ist (Bezeichnungen, die von den Ortsnamen Oporto und Xeres abgeleitet sind), zu dieser Bezeichnung den Zusatz „Produced in Germany“ tragen oder als „German Port“ oder „German Sherry“ bezeichnet sein. Eine Ausnahme von dieser Regel gilt in Fällen, wo der Ortsname in einer Handelsbezeichnung lediglich den Charakter der Waren angibt und nicht auf eine Täuschung hinsichtlich des Ursprungslandes berechnet ist. So braucht eine Bezeichnung wie „Brussels Carpet“ (Brüsseler Teppich) oder „Portland Cement“ nicht von einer Angabe über das wirkliche Produktionsland begleitet zu sein, es sei denn, daß Absatz 1 vorstehend Anwendung finde.

Handelsbezeichnungen in englischer Sprache auf Waren, die aus nicht englischsprechenden Ländern zum Verbrauch im Inland eingeführt werden, werden nicht als indirekte Angaben dafür angesehen, daß die Waren britischen oder irischen Ursprungs seien, es wäre denn, die Zollbeamten hätten guten Grund zu der Annahme, daß diese Handelsbezeichnungen speziell dazu bestimmt seien, den Eindruck zu erwecken, es handle sich um Waren britischen oder irischen Ursprungs. Handelsbezeichnungen auf importierten Waren in einer Fremdsprache, die nicht diejenige des Landes ist, aus dem die Waren eingeführt werden, müssen von einer Angabe über das wirkliche Produktionsland begleitet sein, wie z. B. „Made in Germany“.

Sämtliche Angaben oder Bezeichnungen müssen deutlich in ebenso sichtbarer und unzerstörbarer Schrift wie die Marken, die sie näher bestimmen sollen, und in unmittelbarer Nähe derselben angebracht sein.

Ferner ist zu beachten, daß Marken auf Mustern oder Proben, seien dieselben britischer oder ausländischer Fabrikation, nicht von einer Angabe begleitet zu sein brauchen, vorausgesetzt, daß diese Muster oder Proben keinen inneren Wert haben, keine ganzen oder fertigen Artikel bilden und sofort als Muster oder Proben erkennbar sind.

Bei solchen Waren ausländischer Herkunft, die weder selbst noch auf der Verpackung mit irgendwelchen Marken versehen sind, kann bei der Einfuhr nach England keine besondere Bezeichnung oder Angabe „Made in Germany“ verlangt werden.

Steuern, Abgaben, Zölle.

Verordnung über Buchführung auf wertbeständiger Grundlage im Sinne des Reichssteuerrechtes. Vom 24. April 1925. Auf Grund des Artikels I § 32 Abs. 2, des Artikels XIX § 6 der Zweiten Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923 (Reichsgesetzbl. I S. 1205), des § 32a Abs. 2, § 37 Abs. 3 des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Zweiten Steuernotverordnung und des § 19 des Münzgesetzes vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 254) wird im Benehmen mit dem Reichswirtschaftsminister hiermit verordnet:

§ 1.

Soweit nach der Verordnung über Buchführung auf wertbeständiger Grundlage nach Artikel I § 32 der Zweiten Steuernotverordnung vom 25. Januar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 36) und nach den Durchführungsbestimmungen zu Artikel IV der Zweiten Steuernotverordnung vom 9. Januar 1924 (Reichsgesetzblatt I S. 26) Bücher als auf wertbeständiger Grundlage geführt gelten, wenn sie in Goldmark (Gegenwert von ¹⁰/₁₂ des Nordamerikanischen Dollars), in Billmark (1 Billion Papiermark) oder in Rentenmark geführt werden, tritt an die Stelle dieser Rechnungseinheiten die Reichsmark.

§ 2.

Sind für die Vornahme der Buchungen Umrechnungen aus einer anderen Währung in die wertbeständige Währung erforderlich, in der die Bücher geführt werden, so kann die Umrechnung entweder unverzüglich bei der einzelnen Buchung oder am Schlusse jedes Kalendermonats vorgenommen werden. Bei unverzüglicher Umrechnung ist der zur Zeit des gebuchten Vor-

lendermonats ist nach den Umrechnungssätzen vorzunehmen, die vom Reichsminister der Finanzen für das Gebiet der Umsatzsteuer allmonatlich festgesetzt werden.

Buchbesprechung.

Schutzzoll oder Freihandel. Das Für und Wider der Schutzzollpolitik. Von Dr. Alexander Rüstow. Frankfurter Societäts-Druckerei G. m. b. H., Abteilung Buchverlag, Frankfurt a. M. 1925. 108 Seiten. Preis M. 1,80.

Seit fast einem Vierteljahrhundert steht Deutschland zum ersten Male wieder in einer Periode der Handelsvertrags- und Zolltarif-Verhandlungen, die für sein wirtschaftliches Schicksal entscheidend sein werden. Die Fragen der Handels- und Zollpolitik rücken dadurch für lange Zeit in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses. In sachlicher und vorurteilsfreier Weise faßt die vorliegende Schrift allgemeinverständlich zusammen, was die nationalökonomische Wissenschaft zu den Fragen der Handels- und Zollpolitik zu sagen hat. Die Argumente für und wider den Schutzzoll wechseln lebendig in Rede und Gegenrede, und von den Schlagworten und Argumenten, die in Presse, Versammlungen und Eingaben heute vorzukommen pflegen, dürfte keines außer acht gelassen worden sein. An Hand von Tatsachen und Statistiken wird dem Leser die Bildung eines eigenen sachlich begründeten Standpunktes in dem Widerstreit der Meinungen ermöglicht. Wer eine rasche, lebendige und vorurteilsfreie Einführung in dieses ebenso wichtige wie schwierige Gebiet sucht, greife zu diesem Büchlein. — Interessenten können das vorliegende Werk im Büro der Kaufmannschaft, Börse II Trp., einsehen.

Lehrbuch der amtlichen Einheitskurzschrift und Lehrbuch der deutschen Reichskurzschrift. Seitens des Verlages H. Apitz, Verlag für Berufsbildung, Berlin W. 57, Mansteinstr. 12, sind zwei neue Schriften erschienen, die besondere Beachtung verdienen. Es handelt sich einmal um ein Lehrbuch der amtlichen Einheitskurzschrift zum Gebrauch in Schulen von Dr. B. Gaster (Preis 1,20 RM.), ferner um ein Lehrbuch der deutschen Reichskurzschrift für den Vereins-, Schul- und Selbstunterricht nach der amtlichen Systemurkunde bearbeitet von Kramp und Bohn (Preis 1,20 RM.). Die beiden in Frage kommenden Lehrbücher können im Büro der Kaufmannschaft eingesehen werden.

Verschiedenes.

Herabsetzung der Gebühren der deutschen Auslandsbehörden. Die im Auslandsgebührengesetz festgelegten Gebühren haben durch einen soeben erschienenen „8. Nachtrag zu den Ausführungsbestimmungen zum Auslandsgebührengesetz“ eine nicht unwesentliche Minderung erfahren. Es sind u. a. die Gebühren für die Kreditauskünfte und die Auskünfte für Absatzmöglichkeiten, welche bei unseren auswärtigen amtlichen Vertretungen eingeholt werden, um die Hälfte auf 5 bzw. 10 M. ermäßigt worden.

Sonderausgabe des „Ostsee-Handels“ zur Deutschen Verkehrsausstellung München 1925. Zur deutschen Verkehrsausstellung in München (Juni bis Oktober), deren Eröffnung am 31. Mai stattfindet, wird der Baltische Verlag G. m. b. H. eine Sonderausgabe

laufend zur Verteilung gelangt und in der Stettiner Abteilung der Ausstellung in zahlreichen Exemplaren ausliegt. Bekanntlich wird im Kranz der deutschen Hafenstädte die Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. in zahlreichen Modellen, Karten, Bildern und Uebersichtsplänen in einer besonderen Abteilung ein interessantes Bild des größten Ostseehafens Stettin geben, der durch zahlreiche Eisenbahnlinsen und Schiffahrtsstraßen, zu denen in nächster Zeit auch mehrere bedeutende Flugverkehrslinien treten, mit einem ausgedehnten Hinterlande auf das engste verbunden ist.

In der Münchener Sonderausgabe des „O.-H.“ werden neben allgemein gehaltenen Leitartikeln über die wirtschaftliche Bedeutung Stettins diejenigen Industrie- und Handelszweige in kurzen Aufsätzen behandelt werden, die für unser heimisches Wirtschaftsleben von besonderer Bedeutung sind.

Merkblatt für Auslandssendungen. Die Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Düsseldorf bittet um Verbreitung folgender Notiz:

Die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf hat eine vollständige Neuauflage ihres vergriffenen Merkblattes für Auslandssendungen herausgegeben, welches alle bis Mitte April eingetretenen Aenderungen berücksichtigt und somit den neuesten Stand darstellt. Die Uebersicht behandelt in alphabetischer Reihenfolge alle europäischen Länder, da diese insbesondere für den mittleren Handelsverkehr des Binnenlandes die weitaus größte Bedeutung haben. Bei jedem Lande ist aufgeführt, ob nach den Vorschriften des betreffenden Landes Ursprungszeugnisse, Rechnungen, besondere Zollerklärungen, Konnossemente usw. beizufügen sind und gegebenenfalls in welcher Form (unbeglaubigt, beglaubigt durch Handelskammer oder Konsulat). Die wichtigsten Gebührensätze für die Beglaubigungen sind angegeben. Das Merkblatt ist zum Preise von 0,20 M. zuzügl. Porto von der Geschäftsstelle der Industrie- und Handelskammer zu beziehen.

Angebote und Nachfragen.

- 2553. Prag sucht Vertreter für den Verkauf von Prager Kurtschinken in den Ostseebädern Heringsdorf, Ahlbeck und Binz.
- 2723. Leipzig sucht Vertreter für chem. rein weiß Filtrierpapier und Rundfilter.
- 2716. Stralsund sucht schwedische Importeure für frische Erdbeeren.
- 2750. Hamburg sucht Vertreter für Kaltleimpulver und Fournierleim.
- 2752. Köln sucht Vertreter für ein neues Aluminiumreinigungsmittel.
- 2780. Saarbrücken sucht Vertreter und Importeure für Artikel für die Haushaltung und Elektrotechnik.
- 2822. Malaga sucht Vertreter für Muskateller Rosinen und Feigen.

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

Allianz Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft

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



Filialdirektion Stettin

Beantragte Lebensversicherungssumme 460 Millionen Mark.

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 1, 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.

Allgemeine Wirtschaftsnachrichten.

Zahlungsbedingungen in Lettland.
Verdingungswesen in Rumänien.
Organisation der Handelsbeziehungen zu Litauen.
Armenrecht in England.
Zulässigkeit deutscher Ortsanschriften im Verkehr nach Polen.
Merkblatt für die Erlangung von Vertretern in Schweden.

Anschriften von Firmen:

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

Afrika: Baumwollwaren, Modeartikel, seid. Taschentücher, Posamentierwaren, Parfümerien, Pomaden — Schaukästen aller Art, gebogenes Glas, imitierte Steine und Bijouterien — Glasperlen, Halsbänder, Armringe, Rosenkränze. (Korrespondenz englisch.)

Vereinigte Staaten: Rohfelle für Pelzverbrauch, Marder, weiße Kaninchen, Moschusratten usw. Nur Bargeschäfte. (Korrespondenz deutsch.)

Brasilien: Maschinen aller Art. (Korrespondenz spanisch.)

Mexico: alle Exportartikel und erbittet Muster, die bei Ankunft bezahlt werden. (Korrespondenz englisch.)

Portugal: Woll- und Seidenstoffe für Damen- und Herrenbekleidung, Messerschmiedewaren. (Korrespondenz portugiesisch.)

Italien: Häute für die Schuhanfertigung, und zwar: Lack-, Vache-, Kalbs- als Roßleder usw. — Papiersäcke für Zement, Kalk, Gips usw. — Photoartikel und Apparate, techn. Gummiwaren, z. B. Gummischläuche zur Abfüllung von Wein, Bier usw., Auto- und Motorradzubehöre — Uhren aller Art und Werkzeuge hierfür. Chromleder für Stiefelanfertigung — Häute für Oberleder, mittlere Vachleder, Krusten-Lackleder, Bezug gegen Bank-Kautions. (Korrespondenz italienisch.)

Griechenland: Neuheiten, Zigarettenspitzen, Kunstblumen, Strümpfe, Socken und andere Wirkwaren — Safianlederwaren usw. — Schmieröle und Farben in Fässern bis 300 kg — Strumpf- und Wirkwaren, Tinten, Metallputz, Autowerkzeuge. Versichert großen Bedarf. (Korrespondenz französisch.)
Sohlenleder, Luxusleder f. Schuhe, Wirkwaren, Baumwollzeug und Leinenwaren, Hüte, Konditorwaren, Schokoladen, Pfefferminz usw. (Korrespondenz englisch.)

Algier: alle Exportartikel, übernimmt Vertretungen — Abfälle von gegerbtem Leder: Köpfe, Flanken usw. Felle wie: Boxcalf, Chevreau, Roß, Kalb, Lackleder, Schuhwaren für Kinder, Schnürsenkel, Strumpfwaren. (Korrespondenz französisch.)

Mesopotamien: Häute, Schnitt- und Kurzwaren, Mützen usw. (Korrespondenz englisch.)

Aegypten: Sturmpfbänder, Hosenträger, vernickelte Zubehöre und aus Zelluloid, Gummibänder — Krawatten, Strümpfe, Wirkwaren, Seidenwaren, Baumwollzeug, Spielwaren,

Hüte f. Damen und Herren, Seifen, Werg zur Reinigung von Maschinen. (Korrespondenz französisch.)

Indien: Spitzen, Stickereien, feine Modeartikel, Schlipse, Kragen, Strumpfwaren, Stoffe, Porzellan- und Töpferwaren — Schal-Tücher, 50—100 Yards Länge, Strickwaren — Harmoniums und Zubehöre aller Art — Bijouterien und imitierte Steine usw. — alle Maschinen für die Gewebeiindustrie — Schals, Schaltuche, Schalborten, Hohies, grobe Wellteppiche, Bettdecken, Web- und Wirkwaren, Woll-, Baumwoll-, Seiden- und Schnittgarne, Leder-, Glas-, Messerschmiedewaren. (Korrespondenz englisch.)

Italien bietet an: Ital. Infanterieschuhe aus Vachleder, nußfarbig, neu. Ferner: hellfarbige Zivil-Vachlederstiefel, desgleichen Häute in Glanz- und Spaltleder. (Korrespondenz italienisch.)

Mesopotamien bietet an: Häute von Schafen, Ziegen, Kühen, Kamelen. (Korrespondenz englisch.)

Herausgabe einer jugoslawischen Wirtschaftszeitschrift in deutscher Sprache. Die wirtschaftliche Wochenzeitschrift „Privredni Pregled“ gibt neuerdings eine deutsche Ausgabe heraus. Die genannte Zeitschrift besteht seit 3 Jahren, zeichnet sich durch sachverständige Berichterstattung aus und genießt großes Ansehen bei der jugoslawischen Geschäftswelt. Für das Ausland kam sie aber wegen der Schwierigkeit der serbischen Sprache bisher nicht in Betracht. Dieser Uebelstand soll nun durch die deutsche Ausgabe behoben werden, welche den Zweck verfolgt, die ausländische Geschäftswelt rasch und zuverlässig über die wirtschaftlichen Ereignisse und über die jeweilige Markt- und Börsenlage Jugoslawiens zu unterrichten. Sie wird außerdem eine besondere Rubrik über öffentliche Ausschreibungen enthalten. Das neue Organ füllt eine Lücke aus, die sich bei den bisherigen Bestrebungen nach Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen gelegentlich recht fühlbar gemacht hat.

Abänderung polnischer Ausfuhrzölle. Der polnische Finanzminister, der Minister für Handel und Gewerbe und der Minister für Landwirtschaft haben eine Verordnung vom 11. April 1925 über Abänderung der Verordnung vom 11. September 1924 über die Ausfuhrzölle erlassen. Die Verordnung hat folgenden Wortlaut:

§ 1. Der Ausfuhrzoll für Melasse (Zolltarif Position 224) wird aufgehoben (seinerzeit eingeführt durch Verordnung vom 11. September 1924).

§ 2. In der Verordnung vom 11. September 1924, Parlamentsgesetzblatt 83 Position 796, erhält Position 227 folgende Fassung:

Zolltarifposition		Zoll je 100 kg
227	Häute roh	
	a) Rinderhäute	24 —
	b) Kalbshäute	60 —
	c) Pferdehäute	25 —
	d) Schafshäute	30 —
	e) Ziegenhäute	60 —
	f) Hasen- und Kaninchenfelle ungegerbt	100 —
	g) Spaltleder u. Lederabfälle	4 —
228 Punkt 2	Langholz und Klötze	
	a) von Nadelbäumen	— 40
	b) von Laubbäumen außer Buchen	— 20
229	Korkholzabfälle	3 50

§ 3. Kalbshäute roh, die per Eisenbahn oder zollamtlich am Vortage dieser Veröffentlichung oder Verordnung aufgegeben wurden, werden bei der Ausfuhr nach dem bisherigen Zollsatz innerhalb von 14 Tagen, vom Tage der Veröffentlichung dieser Verordnung ab gerechnet, verzollt.

§ 4. Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft. Gleichzeitig wird die Verordnung vom 30. Dezember 1924 (Polnisches Gesetzblatt Nr. 2/25 Position 18) aufgehoben.



Nähmaschinen

für Haus und Beruf

„Senta“-Schreibmaschinen

für Büro und Reise



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

Märkte und Preise

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	4. Mai		6. Mai		8. Mai	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372,00	375,00	372,00	375,00	372,00	375,00
1 Pfund Sterling	1805,00	1820,00	1808,00	1823,00	1808,00	1823,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,50	89,75	88,50	89,75	88,50	89,75
100 Finmark	937,00	945,00	938,00	947,00	938,00	947,00
100 schwed. Kronen	9975,00	10075,00	9975,00	10075,00	9975,00	10075,00
100 dänische Kronen	6950,00	7075,00	7050,00	7150,00	7015,00	7115,00
100 norweg. Kronen	6175,00	6275,00	6315,00	6415,00	6250,00	6350,00
100 franz. Francs	1935,00	1985,00	1935,00	1985,00	1925,00	1975,00
100 belg. Fr.	1875,00	1925,00	1875,00	1925,00	1865,00	1915,00
100 holländ. Gulden	14925,00	15200,00	14975,00	15175,00	14975,00	15175,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1525,00	1565,00	1525,00	1565,00	1525,00	1565,00
100 Schweiz. Fr.	720,00	7300,00	7200,00	7300,00	7200,00	7300,00
100 tsch.-slow. Kronen	1100,00	1125,00	1100,00	1125,00	1100,00	1125,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—	—
1 Tschewonez	1925,00	1940,00	1875,00	1940,00	1875,00	1940,00

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	7. Mai		8. Mai		9. Mai	
	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	25,14	25,26	25,14	25,26	25,13	25,25
100 franz. Francs	26,45	27,20	26,70	27,25	26,80	27,35
100 belg. Francs	25,90	26,45	25,90	26,45	25,90	26,45
100 schweizer Francs	99,90	100,90	99,90	100,90	99,90	100,90
100 italienische Lire	21,10	21,50	21,10	21,50	21,10	21,50
100 schwed. Kronen	138,20	139,60	138,20	139,60	138,25	139,65
100 norweg. Kronen	86,60	88,35	86,30	88,05	86,70	88,45
100 dänische Kronen	97,30	99,25	96,70	98,65	96,80	98,75
100 tschecho-slowak. Kr.	15,25	15,55	15,25	15,55	15,25	15,55
100 holl. Gulden	207,60	209,65	207,60	209,65	207,60	209,65
100 deutsche Mark	122,00	124,50	122,00	124,50	122,00	124,50
100 finnland. Mark	13,00	13,25	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-Tschewonez	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.

	6. Mai	7. Mai	8. Mai	9. Mai
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,75	192,65	192,75	192,65
Stockholm	1063,50	1063,50	1063,50	10 2,50
Paris	208,50	207,00	207,50	208 0
Brüssel	202,00	200,50	201,00	201,50
Amsterdam	1598,00	1598,00	1598,00	1598,00
Basel	769,00	769,50	769,50	769,50
Kristiania	676,00	670,00	668,00	673,00
Kopenhagen	752,00	751,00	750,00	752,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	166,00	166,00	166,00	166,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	770,00	770,00	770,00	770,00

Salzheringsbericht. Die Nachfrage nach allen Sorten Heringen ist jetzt regulär. Es finden täglich leidliche Umsätze statt. Allerdings sind die Bestände noch sehr bedeutend, und brauchen wir laufend große Nachfrage, um rechtzeitig räumen zu können.

Die Preise sind unverändert. O.

Kartoffelnotierungen an der Stettiner Produktenbörse vom 12. Mai. Es wurden notiert für 50 kg frei Waggon Reichsbahnstation: Kartoffeln, weiße 1,70, rote 1,80, gelbfleischige 2,50, gelbfleischige Industriekartoffeln 2,90 M.

Getreidenotierungen an der Stettiner Produktenbörse vom 13. Mai. Roggen inländ. 223, Weizen inländ. 269, Hafer 218, Gerste inländ. 220—230, Futtergerste 208—218 M. für 1000 kg ab nahegelegenen Stationen.

Frachtenmarkt. Stettin, 15. Mai. Auf dem skandinavischen Erzfrachtenmarkt sind zurzeit folgende Frachtraten zu nennen (Eisenerz je t): Lulea—Stettin 4,20 schw. Kr., Löschen Schiffs Rechnung, Lulea—Nordsee (Emden/Rotterdam) 4,20 schw. Kronen, frei ein/aus, Gelle—Stettin 3,45 schw. Kr. Löschen Schiffs Rechnung, Oxelösund—Stettin 3,25 schw. Kr., desgl. Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,20 schw. Kr., Värtan—Stettin 3,35 schw. Kr., Ballangen—Stettin 5,25 schw. Kr. und Narvik—Nordsee (Emden/Rotterdam) 3,75 schw. Kr. Abbrände stellten sich in der Route Helsingborg—Stettin auf 3,25 schw. Kr. je t, während von Arendal und Oscarshamn in der letzten Zeit keine Abschlüsse mehr gemeldet werden. *SK*

Die Kohlenfrachten betragen im Verkehr Rotterdam—Stettin 4,90 RM und in der Route Tyne—Stettin 5/— je t. *5/2 hkn*

Im übrigen war auf dem Stettiner Frachtenmarkt nur eine geringe Chartertätigkeit zu verzeichnen. Zu nennen sind noch folgende Abschlüsse: Stettin—E. C. C. P. 450/500 t Pitprops 28.— und Stettin—Westhartelepool 5/600 t Pitprops 28/—.

Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Woche vom 4. bis 10. Mai 1925.

In der Berichtswoche gingen insgesamt 78 Schiffe mit 62000 t Ladung ein. Davon führten 55 die deutsche Flagge, 11 die schwedische, 4 die holländische, 5 die dänische, 2 die finnische und 1 die englische Flagge. Unter den eingeführten Gütern befanden sich 19000 t Erz, 15000 t Kohlen, 8000 t Sojabohnen und Leinsaat, außerdem 3 große Ladungen Kiesabbrände, je 2 Ladungen Eisen und Holz und je eine Ladung Papierholz, Benzin, Phosphat, Kreide und Schwefelkies. Der Rest umfaßte kleinere Ladungen von Alteisen, Altpapier, Eisenwaren, Zellulose, Steinen, Quarz, Feldspat, Stückgütern und anderen allgemeinen Gütern.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 75 Schiffe mit 9000 t Ladung. Die deutsche Flagge führten 61 Schiffe, 5 die schwedische, 5 die holländische, 2 die finnische, 1 die norwegische und 1 die amerikanische Flagge. Auch diese Woche gingen wieder mehrere Ladungen Kartoffeln nach England. Ferner wurden Kohlen, Briketts, Oelkuchen, Zement, Zementplatten, Sand, Säuren, Spirituosen, Ton, Sojaschrot, Glaubersalz, Papier und Stückgüter ausgeführt.

Der Binnenschiffsverkehr ist weiter im Steigen begriffen.

Der Streik der Hafendarbeiter ist beendet.

Verkehrsbericht des Schiffsahrts-Vereins zu Breslau e. V.

Breslau, 9. Mai. Von Ratibor wurde am 4. d. M. ein abermaliges Steigen des Wasserstandes gemeldet, so daß die Oder weiter vollschiffig ist. Der Verkehr wickelte sich in der vergangenen Woche in normaler Weise ab. In Coselhafen wurden 72000 t vom Waggon zum Schiff umgeschlagen und 203 Fahrzeuge abgefertigt.

Breslau passierten zu Tal 278 beladene Kähne und zu Berg 131 beladene sowie 40 leere Kähne.

In Stettin ist der Umschlag der eingetroffenen Erzmengen aus den Seedampfern in die Binnenfahrzeuge durch den inzwischen beigelegten Hafendarbeiterstreik stark beeinträchtigt worden. Hamburg meldet ein weiteres Anziehen der Kahnmieten nach der Oder, da Kahnraum knapp ist und die Schiffer wegen der gedrückten Oderafrachten es vorziehen, Bergladung von Hamburg nach Berlin einzunehmen.

Schiffsfrachten für die Oder in RM je t (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) Steinkohle von Breslau nach Berlin 3,20 M, nach Stettin 2,70 M nach Hamburg 5,10 M; von Cosel-Oderhafen nach Berlin 4,60—5,10 M, nach Stettin 4,20—4,60 M, nach Hamburg 6,60 bis 7,10 M. Von Oppeln wurden keine Geschäfte getätigt. Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der End-

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. Freya ab Swde. 7 abds.	J. F. Braeunlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	7 täg. 14 täg. 7 täg. 14 täg. 7 täg. 14 täg. 7 täg. 14 täg. 10 täg. 7 täg.	*D. Swde. u. D. Berlin abw. D. Claus 23. Mai D. Arcona 23. Mai D. Pionier 23. Mai D. Lena 20. Mai D. Susanne Ende Mai D. Elbing IV 21. Mai D. W. C. Frohne 21. Mai D. Otto 28. Mai	SwinemünderDampfsch.-Ges. Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Delphin G. m. b. H. Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel	7 täg.	D. Stralsund	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth (und Peene-Stationen)	7 täg. jed. Mittw. jd. Sonnab. jd. Sonnab.	D. Margarete u. MS. Peene D. Reihelfahrer u. D. Pommern D. Ippen und D. Depenau MS. Kolberg	A. Hofffeld, Stettin A. Hofffeld, Stettin H. O. Ippen, Stettin A. Hofffeld, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth (u. Peene-Stat.)			Stralsunder Dampfsch.-Ges. Stralsunder Dampfsch.-Ges. H. O. Ippen, Stettin Westphal, Kolberg
Rügenwalde, Stolpmünde			
Rügenwalde-Stolpmünde			
Kolberg			
Stettin—Finnland und Randstaaten			
Libau, Danzig	7 täg.	D. Claus 23. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 täg.	*D. Ostsee 23. Mai *D. Regina 16. Mai *D. — 23. Mai *D. — Ende Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 täg.	*D. Hela 22. Mai *D. Wartburg 29. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 täg.	*D. Ariadne jed. Mittwoch *D. Nordland jed. Sonnab. D. Ursula 23. Mai D. Alexandra 27. Mai D. Moskau 23. Mai	Gustav Metzler, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	7 täg. abwechsel.		Finska Angfart. A. Helsingfors Rud. Christ. Gribel, Stettin
Reval, Helsingfors			
Abo, Kotka, Wiborg, Wasa, Mentyluo	7 täg.		Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg	7 täg.		Franz L. Nimitz, Stettin
Stettin—Skandinavien			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg. abwechsel. jed. Freitag	*D. Odin D. Stadion II 29. Mai D. Jolantha 22. Mai	Gustav Metzler, Stettin Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania) Skien			Forenade, Kopenhagen Forenade, Kopenhagen
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 täg.	*D. Trondhjem Anf. Juni *D. Bergenhus 21. Mai	Gustav Metzler, Stettin Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 täg.	D. — nach Bedarf	Wiking Schifffahrtsgesellsch. m. b. H., Stettin
Stockholm	5 täg. abwechsel.	*D. Victoria 25. Mai *D. Straßburg 20. Mai *D. Svea 16. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Mundt & Schütt, Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 täg.	D. Verdandi 23. Mai	William Schröder, Stettin
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 täg.	D. —	W. Kunstmann, Stettin
Oxelösund	7 täg.		W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 täg.	D. Carl 23. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 täg.	D. Otto 28. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m. wöchl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	7 täg.	D. Pallas 20. Mai	Gustav Metzler, Stettin
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 täg.	D. Badenia Ende Mai	Halm & Co., Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 täg.	D. Nero 22. Mai	Joh. Reimer, Stettin
Rheinhäfen, Rotterdam, Antwerpen	14 täg.	D. Stern 21. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 täg.	D. Heidelberg 21. Mai	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 täg.	D. Taarnholm 27. Mai	Gustav Metzler, Stettin
Stettin—Mittelmeer			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 täg.	D. — Ende Mai	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Uebersee			

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

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

station maßgebende Fracht, für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Wasserstände: Ratibor am 3. 5. 25 2,16 m, am 9. 5. 25 2,10 m; Dyhernfurth am 3. 5. 25 2,75 m, am 9. 5. 25 2,55 m; Neißeb. Wartha am 2. 5. 25 + 0,50 m, am 8. 5. 25 + 0,40 m.

Messen und Ausstellungen

Berlin.

Fachausstellung in Eisenwaren. Für die diesjährige Fachausstellung in Eisenwaren, Werkzeugen, Haus- und Küchengeräten, welche vom 23. bis 25. August 1925 in Berlin, „Neue Welt“, stattfindet, werden jetzt die Plätze eingeteilt. Es sind bereits 250 Ausstellerfirmen vorgemerkt, sodaß es sich empfiehlt, unverzüglich diese günstige Gelegenheit zur Geschäftsanbahnung wahrzunehmen. Von den 250 vorgemerkten Firmen sind 200 schon im Vorjahre Aussteller gewesen. Sie waren über die erzielten Erfolge derart befriedigt, daß sie auf Wiederholung der Ausstellung drangen und sich z. T. für jede folgende verpflichteten.

Da nun in diesem Jahre neben einer Gauverbandsversammlung und gesellschaftlichen Veranstaltungen auch ein Schaufensterwettbewerb für sämtliche Groß-Berliner Eisenwarengeschäfte stattfindet, so werden sehr viele der 7000 Mitglieder des Verbandes Besucher dieser Fachausstellung sein.

Wer ein Interesse an der Fachausstellung hat, wende sich sofort an die Geschäftsstelle der Bezirksgruppe Berlin des Verbandes Deutscher Eisenwarenhändler E. V., Berlin C 25, Alexanderstraße 54.

Danzig.

IV. Internationale Messe Danzig. Für die IV. Danziger Internationale Messe, die vom 6.—9. August stattfindet, sind umfangreiche Vorbereitungen im Gange. Auf dem Messegelände in Danzig erstet in diesen Wochen eine neue Halle „Technik“ in Größe von 3300 qm, ausgestattet mit allen modernen Einrichtungen, und einem 5 t-Elektro-Kran. Mit der diesjährigen Herbstmesse wird die Einweihung dieser Halle verbunden sein, ferner ein Landmaschinenmarkt, eine Kollektivausstellung des Bundes deutscher Gebrauchsgraphiker und schließlich die Volkskraftausstellung für Turnen und Sport, die in Berlin einen so großen Erfolg hatte. Die Beschickung der Danziger Herbstmesse ist für alle Branchen offen und der deutschen Industrie und dem internationalen Kaufmann nur zu empfehlen. (Nähere Angaben im Anzeigenteil.)

Riga.

Internationale Landwirtschafts- und Industrie-Messeausstellung Riga 1925. Die diesjährige Ausstellungs-Messe in Riga findet vom 19. Juli bis 2. August statt, die damit verbundene Viehmesse vom 25. bis 27. Juli. Die Gruppen der Veranstaltung werden in diesem Jahre durch die neu hinzukommende Wärme- und Heizabteilung vermehrt, ferner ist eine umfangreiche Automobilabteilung geplant mit einem internationalen Wettbewerb für die ausgestellten Maschinen. Wie Frankreich, Rußland, Polen, Finnland und die Schweiz wird auch Schweden diesmal in einem eigenen Pavillon ausstellen. Die schwedische Regierung hat zu diesem Zweck 15 000 Kronen angewiesen. Als Anmeldeschlußtermin ist der 20. Juni bestimmt worden. Alle später einlaufenden Anmeldungen werden nur nach Maßgabe der noch freien Plätze berücksichtigt und unterliegen einem Zuschlag von 30 Prozent. Folgende Platzteilung ist vorgesehen: Grundfläche in geschlossenem Raum

— nicht unter 5 qm — kostet pro qm Sh 15/—, an bevorzugter Stelle Sh 20/—; Tischstand — nicht unter 2 qm — pro qm Sh 25/—, an bevorzugter Stelle Sh 30/—; überdachte Grundfläche im Freien — nicht unter 10 qm — pro qm Sh 10/—, an bevorzugter Stelle Sh 15/—; Grundfläche im Freien — nicht unter 10 qm — pro qm Sh 7½ bis 15/—; Wandfläche über den Ständen pro qm Sh 10/—; Stände für Vieh pro qm Sh 5/— (1 Sh = 22 Goldmark). Alle Zahlungen sind zu richten an die Direktion der Diskontogesellschaft, Abt. 24a, Berlin W 8. Interessenten stellt das Ausstellungs- und Messe-Amt der Deutschen Industrie (Berlin W 10, Königin-Augusta-Str. 28), die Ausstellungsbedingungen mit Anmeldeschein auf Wunsch zur Verfügung. (Nachrichtendienst.)

Internationale Messe in Finnland.

1.—6. Juli 1925.

Von der Leitung der Finnländischen Messe, Helsingfors, erhalten wir folgende Zuschrift:

Wie schon früher mitgeteilt, wird in der Zeit vom 1.—6. Juli d. Js. in Helsingfors eine internationale Messe angeordnet. Bisher haben sich 350 einheimische Aussteller angemeldet, welche folgende Branchen vertreten: Landwirtschaftliche Maschinen und andere Maschinen, nebst Zubehör, leichte Metallarbeiten, Apparate und Instrumente, Textilwaren, Kleider, Hüte, Kurzwaren, Lebens- und Genußmittel, Papier und Papierarbeiten, Holzartikel, Lederwaren, Schuhe, Reise- und Sportartikel, Glas, Porzellan, Ton- und Steinwaren, Baumaterial, Chemische Produkte, Bücher und graphische Arbeiten, Hausindustrien, Kunstgewerbe, Galanteriewaren. Die Zahl der Teilnehmer ist jetzt schon größer als die Gesamtzahl der Teilnehmer im vergangenen Jahre. Da außerdem noch täglich neue Anmeldungen eingehen und noch während des ganzen Maimonats entgegengenommen werden, wird die heurige Messe bedeutend umfangreicher als im letzten Jahre sein. Bis zum 15. 4. hatten sich 50 ausländische Aussteller angemeldet. Einige Länder, darunter Italien und Frankreich, bereiten eigene Kollektivausstellungen vor. Im Anschluß an die Messe wird eine Ausstellung des einheimischen Kunstgewerbes vorgenommen, an der 15 kunstgewerbliche Vereinigungen aus den verschiedenen Gegenden die bekannten finnländischen Teppiche, Matten, Näharbeiten, Möbel und Holzschnitzereien ausstellen. Gleichzeitig wird im Anschluß an die Messe eine besondere Haushaltsausstellung veranstaltet, welche vor allem Neuheiten auf dem Gebiete rationeller häuslicher Wirtschaft, wie Modellküchen, Kucheneinrichtungen, Kochgeschirre, Tischgeräte, Badezimmer- und Wohneinrichtungen usw. zeigen wird.

Die Internationale Messe dieses Jahres wird also einen beachtenswerten Umfang aufweisen. Da derartige Messen in Zukunft nur mehr jedes dritte oder vielleicht auch nur jedes fünfte Jahr angeordnet werden, dürften die deutschen Handels- und Industriekreise vermehrt Grund haben, sie zu beachten. Messesgüter werden am besten über Stettin oder Lübeck nach Helsingfors gesandt. (V. M. d. f. d. H. V.)

DEUTSCHER LEVANTE- u. ORIENT-DIENST

Deutsche Levante-Linie, Hamburg
Roland-Linie A.-G., Bremen

Deutsche Orient-Linie A.-G., Stettin
Bremer Dampferlinie Atlas, Bremen

Geschäftsführung in Stettin: Deutsche Orient-Linie A.-G.

Regelmäßige direkte Dampferabfahrten von Stettin, Hamburg, Bremen und Antwerpen nach
ADRIA · GRIECHENLAND · SYRIEN · PALÄSTINA · ÄGYPTEN
TÜRKEI · SCHWARZES MEER · ZWISCHENHÄFEN n. BEDARF

Auskünfte erteilt in Stettin: Deutsche Orient-Linie A.-G., Bollwerk 21. Fernsprecher 5440-5443.



An der Hakenterrasse.

Verschiedenes.

Pfingsten an der See! Das Herannahen des Pfingstfestes, welches in jedem Jahre alt und jung in die wiedererwachte Natur hinaustreibt, veranlaßt auch die Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich, G.m.b.H., mit ihren großen Rügenschmelidampfern die bekannten und beliebten ein- und mehrtägigen Ausflüge an die Gestade unserer Ostsee auszuführen. Die Fahrten sind wie folgt geplant: Im Anschluß an D-Zug 8 Uhr morgens ab Berlin am Pfingstsonnabend um 11 Uhr vormittags von Stettin Hinfahrt nach Swinemünde mit Anschluß nach Misdroy, Heringsdorf mit Ahlbeck und Bansin und Deutschlands schönster Insel Rügen mit Göhren, Sellin, Binz und Saßnitz. Am Pfingstsonntag und Pfingstmontag finden eintägige Sonderfahrten hin und zurück statt mit dem Doppelschraubenschnelldampfer „Hertha“, der im Anschluß an den nachts 11,45 Uhr von Berlin zu ermäßigten Preisen abgehenden Sonderzug an beiden Tagen um 3,30 Uhr früh von Stettin nach Swinemünde, Heringsdorf, Binz und von da nach dem bekannten und berühmten Stubben-

kammer geht, von wo die Passagiere die herrliche Wanderung nach Saßnitz zu machen pflegen. Von Saßnitz erfolgt an beiden Tagen 3,30 Uhr nachmittags die Rückfahrt nach Stettin zum Anschluß an den 11,40 Uhr nachts nach Berlin gehenden Sonderzug. Am Dienstag, den 2. Juni findet die letzte Rückfahrt für alle diejenigen statt, welche einen mehrtägigen Ausflug gemacht haben, um 10 Uhr von Saßnitz über Binz, Sellin, Göhren, Heringsdorf und Swinemünde mit Ankunft in Stettin zum Anschluß an die Abendzüge um 7 Uhr. Die Fahrpreise für die Schiffstouren sind zu Pfingsten ermäßigt und betragen eintägig nach Swinemünde 5 RM.; nach Rügen eintägig 10 RM., mehrere Tage 16 RM. Ueber die Pfingstfahrten gibt die Reederei ein demnächst erscheinendes, hübsch ausgestattetes Heftchen mit Beschreibungen und Fahrplänen heraus, durch welches man sich nach Belieben eine hübsche Anzahl der angenehmsten Touren zwischen den Orten des Fahrplans insbesondere auf Rügen zusammenstellen kann. Die Ausgabe des Heftchens erfolgt durch alle Reisebüros und durch die Reederei.

STOLDA 600
Die Sparlame Kern-Seife

Stettiner Kerzen und Seifen-Fabrik Stettin

**PUTZWOLLE
PUTZLAPPEN**
weiß und bunt aus eigener Fabrik
liefern billigst
GEBR. NICOLAI
Putzwollfabrik, Stettin-Grabow
— Vertreter gesucht —