

OSTSEE-HANDEL

WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE OSTSEELÄNDER

Amtliches Organ der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin.

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin.

Mitteilungen des Deutsch-Finländischen Vereins E. V. zu Stettin.

BEZUGSPREISE	
Deutschland vierteljährlich . . .	3 Goldmark
Schweden	3 Kr.
Norwegen	6 Kr.
Finnland	30 fm.
Estland	300 em.
Lettland	240 l.rbl.
Litauen	7,50 lit.
Einzel-Nr.: Deutschland 30 G.-Pfennig.	
Ausland: 1/10 des Bezugspreises.	

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

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

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Ostsee-Druck und Verlag Aktiengesellschaft, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse I, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Nr. 8220 bis 8224. Die Zeitschrift erscheint wöchentlich. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin. Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Konto in Helsingfors: Kansallis Osake Pankki, Alexandersgatan 40/42

Nr. 39

Stettin, 27. September 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Der Oberschlesische Kanal von Ing. K. Best. — Zunehmende Bedeutung des Warenaustausches zwischen Deutschland und Osteuropa. — Russische Hoffnungen von Dr. P. H. Seraphim. — Dänischer Wirtschaftsbericht. — Aus Pommerns Papierindustrie von H. Friederich. — Vom Stettiner Weinhandel. — Die Errichtung einer Wetterwarte von allen beteiligten Kreisen Stettins gefordert. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Polen, Rußland. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu Stettin. — Märkte und Preise. — Dampferdienst. — Finnlanddampfer. — Bücher und Zeitschriften.

Der Oberschlesische Kanal.

Seine Notwendigkeit. — Die Linienführung. — Schleusen oder Schiffshebewerke? — Baukosten. Von Ingenieur K. Best, Ottock O.-S.

Vor kurzem ging durch die Tagespresse die Nachricht, daß sich das preußische Handelsministerium entschlossen habe, dem seit langem insbesondere von der ober-schlesischen Industrie geforderten Ausbau der ober-schlesischen Großschiffahrtsstraße näherzutreten. Wie sich späterhin leider herausgestellt hat, eilt diese Notiz den Tatsachen weit voraus und es sind von genanntem Ministerium keine bestimmten Zusagen gemacht worden, vielmehr ist die Angelegenheit immer noch nicht aus dem Stadium der Beratungen herausgekommen.

Wie in den diese Notiz begleitenden Kommentaren der Presse und in der anschließenden öffentlichen Diskussion hervorgehoben wird, handelt es sich hier um eine der interessantesten und auch dringendsten Gegenwartsfragen des Odergebietes. Von besonderer Bedeutung ist der zu erbauende Kanal einmal für das ober-schlesische Industriegebiet, sodann aber auch für die Wirtschaft und insbesondere für die Binnenschiffahrt des mittleren und unteren Odergebietes und der mär-

kischen Wasserstraßen. Mit dem allergrößten Interesse wird man den ober-schlesischen Kanalplan in Stettin, dem großen Odermündungshafen, verfolgen, da sich der Hauptteil des Stettiner Binnenschiffsverkehrs zwischen Stettin und Oberschlesien sowohl im Versand (Erze) wie im Empfang (Kohle) abspielt und der neue Kanal eine bedeutende Belebung des Oder-schiffsverkehrs zur Folge haben wird. Wir geben deshalb den nachfolgenden Ausführungen des als Vorkämpfer für diesen Kanalbau bekannten Verfassers gerne Raum und stellen sie zur Erörterung. Die Schriftlfg.

Oberschlesien strebt den Großschiffahrtsweg an von der Oder bis nach Gleiwitz, und wenn möglich, weiter über Hindenburg bis nach Beuthen. Die sich neu orientierende Industrie und der Kohlenbergbau in Westoberschlesien, dem Deutschland verbliebenen Teile des ganzen Ober-

Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin

Allianz Lebensversicherungs-Bank A.-G. in Berlin.	Gesamt-Prämieinnah. 1924 Mk. 107 931 519.00.	Kölnische Versicherungsbank Aktien.-Gesellsch. in Köln.
Badische Pferdeversichergs.-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.	Kapital u. Reserven der im Konzern vereinigten Gesellschaften insgesamt Mk. 102 277 832.00.	Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. in Berlin.
Brandenburger Spiegelglas-Versichergs.-A.-G. in Berlin.		Die Pfalz Versicherungs-A.-G. in Neustadt a. d. Haardt.
Deutscher Phönix Versichergs.-A.-G. in Frankfurt am M.		Providentia Frankfurt. Versch.-A.-G. in Frankfurt a. M.
Globus Versicherungs-Aktien.-Gesellschaft in Hamburg.		Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar.
Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.		Wilhelma Allgemeine Versicherungs-A.-G. in Magdeburg.

Versicherungszweige:

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

schlesiens, erscheint es jetzt als dringend notwendig, den Großschiffahrtsweg von sich aus bis an die Verbrauchs- und Versandzentren haben zu müssen. Man begreift jetzt endlich in allen beteiligten Kreisen, daß der bisher benutzte gebrochene Weg höchst unvollkommen war und nie besser werden wird. Endlich, nachdem man rund 30 Jahre auf Ausnahmetarife der Eisenbahn zugunsten der Binnenschiffahrt gehofft hat, kommt man zur Einsicht, daß dieses Hoffen aussichtslos bleibt, daß man nur mit dem vollkommenen Wasserwege etwas erreichen kann. Diesen Gedanken haben aber Männer, wie Albert Rischowski, schon seit Ende der neunziger Jahre ausgesprochen, die Regierung hatte aber kein Gehör dafür, man hatte einmal beschlossen, Coselhafen zu bauen und wollte sich nicht stören lassen. Nun hat die Zeit bewiesen, daß dies nicht richtig war und nie vollkommen werden wird.

Wenn ich nun heute nochmal das Wort dazu nehme, nachdem ich so manchen Aufsatz geschrieben und oft dazu geredet habe, so mag auch diesmal daraus eine mitwirkende Kraft hervorgehen. Meine Gedanken liegen im Interesse der Gesamtheit, nicht aber in dem einer besonderen Gruppe. Was hätte es für Sinn, wenn man im einseitigen Interesse bauen würde, und der naturgemäße Lauf würde abermals beweisen, daß man es wieder nicht recht gemacht hätte? Wir müssen bedenken, daß das, was wir bauen, wohl unseren Kindern und Kindeskindern wirklich dienen wird. Nicht im lokalen ober-schlesischen Interesse darf der Kanal gebaut werden, nicht nur den jetzt gebräuchlichen Schiffen angepaßt, nein, wir müssen weit voraussehen, nicht nur in der Größe, sondern auch die Natürlichkeit bedenken. Denn es mag die Zukunft noch so große Erfindungen bringen, das Grundgesetz, das Gesetz der Schwere bleibt stets bestehen, hier der Ablauf des Wassers zu Tal.

Weiter müssen wir bedenken, daß Oberschlesien weit vom Meere liegt, daß es daher Anspruch auf die beste Wasserstraße erheben muß. Außer dem Kanal muß die Oder benützt werden, diese aber ist trotz aller Regulierung noch sehr mangelhaft. Hier ist nur zu bessern mit Hilfe von Talsperren, das hat man jetzt endlich allgemein erkannt. Wir haben da leider das Quellgebiet der Oder und ihrer Quellflüsse nicht in Händen, wir müssen uns zunächst mit dem Staubecken von Ottmachau an der Glatzer Neiße abfinden, der weitere Sperren folgen müssen.

Oberschlesien hat für seine Produkte, hervorragend Kohlen, sowie für seine Industrieerzeugnisse zwei Hauptabsatzgebiete: Berlin und Umgegend, sowie Stettin und die Seeschiffahrt. Ebenso hat es für seine Empfangswaren in erster Linie Stettin als Eingangshafen für schwedische Erze und die vielen übrigen Güter, erst in zweiter Linie Berlin und schließlich auch Hamburg. Je vorteilhafter der Oderwasserweg wird, desto mehr gewinnt Stettin an Einfluß, das liegt offen am Tage. Die Kohlen nahe der Grube ins Schiff verladen, nur einmal gekippt, befrachten die Talfahrt; die Erze ins Flußschiff verladen, bis an die Hütten gebracht, werden viel billiger und vorteilhafter verwertet, als heute auf dem gebrochenen Wege. Der jetzt bestehende alte Klodnitzkanal, von Friedrich dem Großen gebaut, ist veraltet und zu klein, sein Umbau ist unter allen Umständen zu vermeiden, es muß vielmehr ein ganz neuer Kanal für 1000-Tonnenkähne erbaut werden; denn diese Schiffe kommen mit der Zeit doch, 700-Tonnenkähne haben wir schon. So denke ich mir den Kanal und so habe ich ihn entworfen. Betrachten wir ihn nachstehend einmal in großen Zügen:

Der Kanal zweigt aus der Staustufe Januschkowitz, der letzten Staustufe der kanalisierten Oder, bei Kilometer 104 der Oderstationierung ab und benutzt nun rund 2 km lang die alte Oder als Vorhafen. Diese etwas

nachgebagert, was jetzt schon aus einem anderen Grunde geschieht, gestattet dann das Einschleppen der Bergzüge und das Regeln derselben für den Kanal, sowie umgekehrt das Ordnen der Talzüge ebenso für die Oder. Im höchsten Bogen der alten Oder zweigt der eigentliche Kanal ab, behält den Wasserspiegel der Staustufe Januschkowitz noch 2 km bei bis zum Jagen 63 des fiskalischen Forstes. Der kurze Einschnitt von ca. 10 m Tiefe, als die ebenfalls erforderliche kurze Aufschüttung von etwa 7 m sind unbedenklich zulässig. Hier im Jagen 63 steht das erste Hebewerk, das 16,6 m hoch hebt auf 182 N.N. (Normalnull), weil die Staustufe Januschkowitz auf 165,40 N.N. steht. Das Hebewerk ist von vornherein so groß zu bauen, daß es 1000-Tonnenkähne zuläßt, sein Kasten muß also 80 m lang, 10 m breit und 2,50 m tief sein. Dasselbe gleich doppelt zu erbauen, ist durchaus vernünftig. Wenn zurzeit auch nur 700-Tonnenkähne vorkommen,

Oberschlesiens Zugang zum Meer.



so steht aber das 1000-Tonnenschiff zu erwarten, sei es auch erst durch den Donau—Oderkanal, den ich als erste Verbindung der Donau mit der Ostsee erwarte.* Der Kanal geht südostwärts weiter durch den Wald, die Eisenbahn von Breslau nach Kandrzin und daneben die Chaussee werden unter dem Kanal hindurchgeführt, weiter überschreitet der Kanal zwischen den Schleusen 3 und 4 den rund 8 m tiefer liegenden alten Klodnitzkanal und die Klodnitz nebst ihrem Flußtal; dann wendet er sich stracks gegen Ost, immer auf den Waldfluchten entlang und auf fast immer gleichem Gelände von 183 N.N. verlaufend bis etwas östlich des Weges vom Bahnhof Slawentzitz nach der Stadt, wo die Geländehöhe von 200 N. N. erreicht wird. Die Länge des Kanals vom ersten bis zweiten Hebewerke beträgt 13,5 km. Das zweite Hebewerk hebt rund 20 m auf die Höhe von 202 N. N. und hat diese Stufe die Länge von 6,5 km, reichend bis östlich der Chaussee von Rudzinitz nach Pielahütte. Auch auf dieser Strecke läuft

* Vergl. hierzu „O.-H.“ Nr. 26: Stettin und der Oder—Donau-Kanal von Dr. E. Bartz.

der Kanal fast immer auf den Waldfluchten und hat vorzüglich passendes Gelände. Hier steht das dritte Hebewerk, das auf 212 N.N. hebt, welche Höhe nun 23 km lang bis nach Gleiwitz langt. Die Geländehöhe steigt von 212 auf 215 an, also sehr günstig; es geht immer noch im Walde entlang, ein gewaltiger Vorteil; erst nahe vor Retzitz, wo der Kanal die Eisenbahn kreuzt, kommt er aufs Feld, das er nur 8 km lang durchschneidet, bis östlich Lebed. Dann überschreitet er die Klodnitz, geht zwischen ihr und dem alten Klodnitzkanal entlang, bis er bei Schleuse 17 des alten Kanals in diesen übergeht, ihn erweiternd und tiefer legend, so daß auch die Straßen von Gleiwitz den Kanal ohne Hebung überschreiten können. Der Hafen von Gleiwitz kommt östlich der Stadt zu liegen.

Ich füge nach, daß alle Chausseen und die Feld- und Waldwege sehr leicht über den Kanal geführt werden, so daß nur wenig Brücken erfordert werden. Die Eisenbahn braucht bei Retzitz nur 1 m gehoben zu werden, was leicht durchführbar ist. In Laband ist nur ein kleines Haus zu entfernen, und die Straße, die jetzt in einer Senke liegt, wird wagerecht werden. Man hat es in der Hauptsache nur mit wenigen Grundbesitzern zu tun, die aber in dem Kanal noch einen großen Vorteil sehen werden und mit denen daher leicht zu verhandeln sein wird. Das sind gewaltige Vorteile gegenüber den vielen Interessen am alten Klodnitzkanale, die zu ordnen und zu ändern ich keinem Baumeister wünsche. Das wäre eine wahre Strafarbeit.

Ob der Kanal weiter als bis Gleiwitz geführt werden soll, ist eine ernste Frage, bei der viele Interessen zu Tage und unter Tage liegend, in Betracht gezogen werden müssen. Durchführbar ist es sicher, aber nicht leicht. Hierfür würde ich ein Preisanschreiben empfehlen.

Wie dieser moderne Kanal mit Speisewasser versorgt werden kann, ist eingehend zu prüfen, zumal wenig Wasser zur Verfügung steht. Es wird jetzt allgemein angenommen, daß die großen Kanäle 8 l pro km und Sek. an Verdunstung und Versickerung erfordern. Das gibt hier $8 \times 86400 \times 43 = 29700$ Kubikmeter Wasser, sagen wir rund 30000 Kubikmeter. Wir wollen die Hebungen durch „Nahhebewerke“ überwinden, dann ergibt sich etwa folgendes Bild: Von Gleiwitz nach der Oder zu fahren alle Schiffe vollbeladen, rechnen wir nur 500 Tonnen im Mittel, so verdrängt jedes Schiff 500 Tonnen Wasser aus dem Hebewerkskasten in den Kanal zurück. Nehmen wir nun 30 Schiffe täglich an, was wir unbedenklich dürfen, so entsteht ein Wassergewinn von $30 \times 500 = 15000$ Tonnen oder Kubikmeter. Dem steht entgegen, daß etwa 10 Schiffe täglich mit 300 Tonnen beladen, umgekehrt 3000 Tonnen Wasser der Oder zu drängen, es bleiben mithin 12000 Tonnen Wassergewinn aus der Oder, welche die restlichen 20 leeren Schiffe mit heraufbringen. Wenn 30000 cbm erfordert werden, 12000 aus der Oder umsonst kommen, so hat man in Gleiwitz 18000 cbm hinzuzusetzen. Das sind etwas über 0,2 cbm pro Sek. aus der Klodnitz zu entnehmen, was sie sicher abgeben kann. Dazu liegt es so günstig, daß je höher der Verkehr steigt, desto günstiger die Wasserversorgung wird.

Baut man aber einen Kanal mit Schleusen, die hier im alten Kanal oder auch in einer neuen Trasse immer

rund 5 m Gefälle haben würden, so entstände aber folgender Wasserverbrauch: Die Schleuse $80 \times 10 \times 5$ m = 4000 cbm als Füllung bei jedem Schiffe, mithin bei sechzig Schiffen $60 \times 4000 = 240000$ cbm. Hierzu die obigen 30000 cbm Verdunstung, gibt 270000 Kubikmeter, die in Gleiwitz zur Verfügung stehen müßten. Das sind über 3 cbm pro Sek. Daß die Klodnitz bei Gleiwitz in wasserarmer Zeit auch nur 1 cbm pro Sek. führt, bezweifle ich. Dann aber würde bei steigendem Verkehr immer mehr Wasser erfordert. Woher nehmen? frage ich. Man hat mir geantwortet: Dann werden wir es aus der Oder heraufpumpen. Ich frage zurück: Ist denn vielleicht 9 mal, an 9 Staustufen, täglich 270000 cbm, zusammen 2430000 cbm, billiger und vorteilhafter zu pumpen, als der Betrieb von 3 Hebewerken, ganz abgesehen von dem Betrieb von 9 Schleusen? Und sollten wohl 9 Schleusen billiger und vorteilhafter sein, ganz abgesehen vom Zeitverlust? Schließlich sind aber die 9 Pumpwerke unnütze Kunstwerke, die leicht versagen können. Nun, was wählt man? Welche Baukosten erfordert der Kanal, so wie ich ihn entworfen habe. Ich setze allgemein bekannte Annäherungswerte:

45 km Kanal in sehr günstigem Boden à 500 000 M	= 22 500 000 M
3 Doppelhebewerke à 6 000 000 M	= 18 000 000 M
Eisenbahn- und Wegeüberführungen rund	= 5 000 000 M
Nebenarbeiten, Düker usw. sowie Unvorhergesehenes	= 4 500 000 M
	zusammen 50 000 000 M

50 Millionen Mark, kein hoher Satz, der bei 6% Zinsen und Amortisation jährlich 3 Millionen erfordert, die schon bei einem 3 Millionen Tonnenverkehr die Tonne mit 1 M belastet, eingehen würden. Wir rechnen aber mit 5 Millionen Tonnen und mehr.

Seit etwa 30 Jahren wartet Oberschlesien auf Verbilligung der Eisenbahntarife bzw. auf Erstellung von Ausnahmetarifen zum Wasserumschlag in Coselhafen. Umsonst! Ohne eine wettbewerbende leistungsfähige Wasserstraße wird die Eisenbahn die von Oberschlesien gewünschten und lebensnotwendigen Tarife in dem entsprechenden Ausmaße nicht herausgeben. Jetzt, wo der Kanal in Sicht kommt, da bietet die Eisenbahn den Bau einer besonderen Schlepfbahn nach Coselhafen an. Wird aber diese nicht auch wieder fallen, wenn man im Vertrauen darauf den Kanal fallen läßt? Doch ganz gewiß! Schließlich aber, und übersehen wir das doch nicht, bleibt dann ja immer der gebrochene Verkehr, seine Nebenkosten und seine Nachteile, vor allen Dingen die Beschädigung und Entwertung der Kohlen. Der Kanal aber erspart alle diese Nebenkosten, als da sind Verladekosten bei den Gruben und Werken, Rangiergebühren, Umschlagkosten in Coselhafen, Eisenbahnvorracht usw., da alle Gruben und Werke sich durch eigene Drahtseilbahnen oder auf ähnliche Weise an den Kanal anschließen und verladen können, wann und wie sie wollen.

Wenn wir denken können und einen Weitblick uns aneignen, so bleibt es dabei, daß der Oberschlesische Kanal kommen muß, und zwar nur nach meinem Entwurfe mit Hebewerken betrieben. Nur damit kann Oberschlesien sich behaupten und neu entwickeln. Vorwärts, es wird gehen!

Zunehmende Bedeutung des Warenaustausches zwischen Deutschland u. Osteuropa.

Deutschlands Gesamtausfuhr erreichte im ersten Halbjahr 1925 den Wert von 4132 Millionen Rmk., davon gingen nach den Angaben des Statistischen Reichsamts für 486,8 Mill. Rmk. in die osteuropäischen Staaten. Das sind 11,8% der deutschen Gesamtausfuhr. Im ersten Halbjahr 1924 gingen 11,7% der deutschen Gesamt-

ausfuhr in die osteuropäischen Staaten, in der zweiten Hälfte des Vorjahres 10,6%. Die deutsche Ausfuhr nach Osteuropa war in der ersten Hälfte des laufenden Jahres um 47% größer als im ersten Halbjahr 1924 (die deutsche Gesamtausfuhr um 46%).

Nach den einzelnen osteuropäischen Staaten entwickelte sich die deutsche Ausfuhr — wie der Königsberger „Ost-Europa-Markt“ mitteilt — folgendermaßen: Nach Polen gingen im ersten Halbjahr 1925 für 230,8 Mill. Rmk. deutsche Waren (was gegen das erste Halbjahr 1924 eine Zunahme um 71,2% bedeutet); nach Rußland für 96,4 Mill. (Zunahme um 158,4%); nach Finnland für 47,8 Mill. (Zunahme um 4,4%); nach Danzig für 47,2 Mill. (Zunahme um 11,3%); nach Litauen (einschließlich des Memelgebietes) für 28 Mill. (Zunahme um 3%); nach Lettland für 27 Mill. (Abnahme um 6,2%) und nach Estland für 9,6 Mill. Rmk. (Abnahme um 22%).

Innerhalb der ersten Hälfte des laufenden Jahres hat Deutschlands Absatz nach Osteuropa erheblich zugenommen. Er war im zweiten Quartal 1925 um 17% größer als im ersten Viertel des Jahres, während die deutsche Gesamtausfuhr in der gleichen Zeit nur um 2,3% stieg.

Während Osteuropa in seiner Gesamtheit als Abnehmer deutscher Waren an erster Stelle steht, kommt es als Lieferant erst nach den Vereinigten Staaten und Großbritannien. Der deutsche Import aus Osteuropa erreichte in der ersten Hälfte des laufenden Jahres 467,8 Mill. Rmk., was 6,84% der deutschen Gesamteinfuhr (6830,8 Mill.) ausmacht. Die deutsche Einfuhr aus Osteuropa war in der ersten Hälfte 1925 um 31,7% größer als im ersten Halbjahr 1924, während die deutsche Gesamteinfuhr in derselben Zeit eine Steigerung von 52% aufzuweisen hat.

Im ersten Halbjahr 1925 bezog Deutschland aus den osteuropäischen Staaten: aus Polen für 278,1 Mill. Rmk. (Zunahme gegen das erste Halbjahr 1924 um 35,6%); aus Rußland für 79 Mill. (Zunahme um 9,1%); aus Finnland für 35 Mill. (Zunahme um 215%); aus Lettland für 25,5 Mill. (Zunahme um 145,2%); aus Litauen einschli. des Memelgebietes für 24,5 Mill. (Zunahme um 43,2%); aus Danzig für 13,2 Mill. (Abnahme um 67,5%); und aus Estland für 12,5 Mill. (Zunahme um 86,5%).

Innerhalb dieses Jahres nahm die deutsche Einfuhr eine rückläufige Entwicklung. Unsere Einfuhr aus Osteuropa war im ersten Vierteljahr 1925 um 4,6% (unsere Gesamteinfuhr um 10%) geringer als im ersten.

Wesentlich ist, daß sich die deutsche Handelsbilanz mit Osteuropa aktiv gestaltete. Deutschland konnte im ersten Halbjahr 1925 im Handel mit Osteuropa ein Plus von 19 Mill. Rmk. buchen, obwohl der deutsche Gesamtaußenhandel in der gleichen Zeit mit 2699 Mill. Gmk. passiv war.

Welche Stellung Deutschland im Außenhandel Osteuropas einnimmt, erhellt daraus, daß die Gesamteinfuhr Osteuropas im ersten Halbjahr 1925 (nach den Statistiken der Oststaaten) ungefähr 2 Milliarden Rmk. betrug und die deutsche Ausfuhr nach Osteuropa fast ein Viertel dieses Wertes erreichte. Andererseits nimmt Deutschland von der Gesamtausfuhr Osteuropas im ersten Halbjahr 1925, die die Oststatistiken mit rund 1,3 Milliarden Rmk. bewerteten, mehr als ein Drittel auf,

Russische Hoffnungen.

Die Aussichten für den Außenhandel der Sowjetunion.

Von Dr. rer. pol. P. H. Seraphim, Assistent am Osteuropäischen Institut, Breslau.

Das Herannahen des neuen Wirtschaftsjahres, das in Rußland mit dem 1. Oktober beginnt, gibt den russischen Wirtschaftspolitikern eine den Westeuropäer immer wieder verblüffende Fähigkeit — die Gabe des Hellsehens. Man begnügt sich nicht etwa, die Bilanz des abgelaufenen Wirtschaftsjahres aufzustellen und mit aller Bescheidenheit die Möglichkeiten und Tendenzen der Wirtschaftskonjunktur darzutun, sondern man setzt eine Kommission ein, die haargenau die Wirtschaftsentwicklung des kommenden Jahres festlegt. Einzig bedauerlich ist nur, daß die Wirtschaft, auch die staatskapitalistische Wirtschaft der Sowjetrepublik, sich um diese sog. „Pläne“, „Programme“ und „Kontrollziffern“ wenig kümmert, sondern ihre eigenen, oft sehr abweichenden Bahnen geht. So müssen denn auch die Russen ihre „Programme“ immer wieder revidieren, damit sie nicht gar zu sehr von den Tatsachen abweichen. Da aber in den Augen der Bolschewiken solche Erfahrungen den Wert ihrer Planwirtschaft keineswegs mindern, haben sie auch in diesem Jahre eine hübsche, runde Statistik aufgemacht und mit der Ueberschrift „Kontrollziffern der Volkswirtschaft der Sowjetunion für 1925/26“ versehen. In der Einleitung zu dieser Denkschrift wird mit Recht hervorgehoben, daß die russische Wirtschaft bereits so stark wieder in das weltwirtschaftliche Gefüge eingespannt sei, daß die Absatzverhältnisse und Preise auf dem Weltmarkt in entscheidender Weise auf die russischen Wirtschaftsverhältnisse einwirken werden. Die Folgerung jedoch, daß niemand die Konstellation auf dem Weltmarkt ein ganzes Jahr im voraus überschauen könne, daß mithin die Festlegung der innerwirtschaftlichen Entwicklung Rußlands unmöglich sei, ziehen die Russen nicht — im Gegenteil, sie gehen sogar soweit, die Preisindexe, das Verhältnis der landwirtschaftlichen zu den industriellen Preisen und ähnliches mehr für jeden Monat des kommenden Jahres im voraus zu berechnen!

Einzig der Abschnitt über den Außenhandel der genannten Denkschrift verdient mehr Beachtung, als die wirtschaftspolitischen Spiegelfechtereien, und zwar weil der Außenhandel infolge seiner bekannten staatlichen Monopolisierung in der Tat so sehr von der staatlichen Wirtschaftspolitik abhängig ist, daß demgegenüber die anderen ihn bestimmenden Momente in den Hintergrund treten. Das Bedarfsmoment bei der Einfuhr, das wirtschaftlich Mögliche beim Export: diese Momente bestimmen den russischen Außenhandel bei weitem nicht so stark, wie bei uns, da die Sowjetregierung gegebenenfalls eben weniger als notwendig importiert und mehr als wirtschaftlich möglich exportiert — ob zum Nutzen oder Schaden der Volkswirtschaft, soll nicht untersucht werden. Es sind daher die Aus- und Einfuhrpläne Rußlands als allgemeine Richtlinien, oder richtiger als russische Hoffnungen zu bewerten und als solche allerdings auch für Deutschland, den wichtigsten Handelskontrahenten Rußlands, von Interesse.

Der gesamte Exportplan ist vom Außenhandelskommissariat auf 994 Millionen Rbl. berechnet. Von dieser Summe sollen 514,7 Millionen Rbl. auf den Export von Getreide und Futtermitteln, 139 Millionen Rbl. auf den Export von Erzeugnissen der Tier- und Geflügelzucht und 63 Millionen Rubel auf die Ausfuhr von Wild und Fischen entfallen. Zusammen beabsichtigt also Rußland für 616,7 Millionen Rbl. Erzeugnisse der Urproduktion zu exportieren, gegenüber 354 Millionen Rbl. im Jahre 1924/25 (vorläufige Berechnung). Der industrielle Export Rußlands soll demgegenüber einen Wert von 189 Millionen Tschernowez-Rbl. erreichen (wovon 111 auf die Ausfuhr bergbaulicher Erzeugnisse entfallen) gegen 108 Millionen Rbl. im laufenden Jahre. Da die diesjährige Ernte Rußlands tatsächlich eine gute Durchschnittsernte ist, wird man wohl mit einer bedeutenden Ausfuhr von Getreide rechnen können, doch hat man die anfangs gehegten Hoffnungen

auf einen weit stärkeren Getreideexport von etwa 950 Millionen Rbl. bereits bedeutend reduzieren müssen. Da aber außerdem die gesamte Welternte, vor allem die kanadische und europäische, günstig ist, rückt eine allgemeine Senkung der Getreidepreise in den Bereich der Möglichkeit. Rußland würde dadurch naturgemäß starke Einbußen bei seinem Getreideexport erleiden. Schließlich bestehen für die Ausfuhr russischen Getreides große technische Schwierigkeiten. Die Verladungskapazität der russischen Häfen, der Schiffsfrachtenmarkt, vor allem aber die Lage des Eisenbahnwesens sind so, daß Stockungen in der Exporttätigkeit bestimmt zu erwarten sind. Bereits jetzt sind bedeutende Weizenansammlungen in den russischen Häfen zu bemerken. Die Frage der Ausfuhr in industriellen Erzeugnissen bietet ebenfalls große Schwierigkeiten; besonders ist die Finanzierung des Exports ein bisher ungelöstes Problem.

Der Importplan des Außenhandelskommissariats sieht die Einfuhr von Waren im Werte von 920 Tschernwonez-Rbl. vor, gegenüber 596 Millionen Rbl. im laufenden Jahre. Die Einfuhr soll mithin verhältnismäßig viel weniger erhöht werden, als der Export. Von den Importgütern entfallen auf Rohstoffe 363 Millionen Rbl., Halbfabrikate 175 Millionen Rbl., technische Artikel und Maschinen 94 Millionen Rbl., Automobile 14 Millionen Rbl., Erzeugnisse der

Elektroindustrie 12 Millionen Rbl., landwirtschaftliche Maschinen 108 Millionen Rbl., Medikamente 19 Millionen Rbl., sonstige Fertigfabrikate des allgemeinen Verbrauchs 161 Millionen Rbl. Da bereits zu Beginn des August dieses Jahres für 263 Millionen Rbl. Waren à conto des nächstjährigen Importprogramms eingeführt waren, bleibt für die nächsten 14 Monate ein Einfuhrkontingent von 709, für das nächste Wirtschaftsjahr ein solches von 688,8 Millionen Rbl. Mit anderen Worten das Importkontingent des kommenden Jahres wird im Vergleich zum laufenden nicht wesentlich erhöht (annähernd um 15%). Es ist bei dem starken und fortwährend zunehmenden Bedarf an Maschinen, Fahrzeugen, ausländischen Rohstoffen und Halbfabrikaten kaum anzunehmen, daß eine solche Erhöhung des Einfuhrkontingents ausreichen wird.

Vielmehr ist mit Bestimmtheit damit zu rechnen, daß der Import wesentlich größer sein wird, als der vorliegende Plan annimmt, während die Ausfuhr schließlich die angegebene Höhe erreichen dürfte. Wenn gleich auch in den ersten Herbst- und Wintermonaten infolge der Getreideexporte die Handelsbilanz Rußlands stark aktiv werden wird, ist mithin auf eine Aktivität der russischen Handelsbilanz für das ganze Jahr 1925/26 nicht zu rechnen.

Dänischer Wirtschaftsbericht.

Steigerung des Kronenkurses. — Rückgang des Preisspiegels. — Besserung der Handelsbilanz.

Die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des dänischen Staates haben nachfolgenden Bericht über die Wirtschaftslage in Dänemark im August 1925 herausgegeben:

Die bedeutende Steigerung des Wertes der dänischen Krone, die den ganzen Monat Juli hindurch angehalten hat, setzte sich auch im August fort, indem der Durchschnitt sämtlicher Notierungen im August für Pfund Sterling 20,83 Kr. (Juli 22,86 Kr.) und für Dollar 4,30 Kr. (Juli 4,72 Kr.) betrug, welches einen durchschnittlichen Kronenwert von 86,7 Goldöre gegen 79,1 Goldöre im Juli entspricht; am 7. September wurde das Pfund Sterling mit 19,50 Kr., der Dollar mit 4,035 Kr. notiert, welches einem Kronenwert von 92,4 Goldöre entspricht.

Da es als wünschenswert angesehen werden mußte, daß diese forcierte Steigerung des Wertes der Krone einigermaßen gehemmt wird, um dem inländischen Preisniveau mehr Zeit zur Anpassung an den höheren Kronenkurs geben zu können, setzte die Nationalbank am 24. August ihren Diskont von 7 auf 6% und am 7. September weiterhin von 6 auf 5½% herab.

Die Faktoren, die die starke Kronensteigerung im Laufe des Augusts hervorriefen, nämlich ein wahrscheinlich geringer Importüberschuß u. a., in Verbindung mit der Zurückhaltung der Deckung der Einkäufe seitens der Importeure, geringer Obligationsexport und etwas, aber doch kaum viel ausländische Spekulation mit der dänischen Krone, haben auch dazu beigetragen, daß der Anleiheüberschuß der drei privaten Hauptbanken um 25 Mill. Kr. gestiegen ist.

Der Valutabestand der Nationalbank hat sich im vergangenen Monat um 40 Mill. Kr. vergrößert. Die im Umlauf befindliche Notenmenge ist gleichzeitig mit

6 Mill. Kr. von 448 Mill. Kr. auf 442 Mill. Kr. verringert worden.

Die Engrospreiszahl des Statistischen Departements fiel im August 15 Points und ist demnach 197. Dieser Niedergang ist bisher der größte im laufenden Jahre.

Die Handelsbilanz zeigt im Juli ebenso wie in den vorhergehenden Monaten verhältnismäßig günstige Zahlen, indem die Einfuhr 190 Mill. Kr., die Ausfuhr 180 Mill. Kr. ausmachte, so daß ein Einfuhrüberschuß von 10 Mill. Kr. zu verzeichnen war; im Juli 1924 waren jedoch Einfuhr und Ausfuhr gleich groß.

Für die Monate Januar—Juli ist der Einfuhrüberschuß in diesem Jahre bedeutend kleiner als im Vorjahre, indem der Einfuhrüberschuß in diesem Jahr 83 Mill. Kr. gegen 147 Mill. Kr. in der Zeit Januar—Juli 1924 betrug; das günstige Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr im laufenden Jahre muß namentlich dem Landwirtschaftsexport zugeschrieben werden, der trotz des sinkenden Sterlingkurses bedeutend größere Einnahmen als im vorigen Jahre ergeben hat.

Der Landwirtschaftsexport im August war, abgesehen von der Ausfuhr von Fleisch und Vieh, etwas geringer als im Juli. Die Preise für die ausgeführten Waren waren in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Preisfall während der Steigerung der Krone durchgehend niedriger als im Juli, nur die Eierpreise waren höher.

Die Beschäftigungsverhältnisse auf dem Arbeitsmarkt waren ständig etwas unsicherer als im Vorjahre, sowohl in den eigentlichen Industriefächern als in anderen Fächern. Der Arbeitslosigkeitsprozentsatz war somit ausgangs August 9,2% gegen 5,4 ausgangs August 1924. In den eigentlichen Industriefächern war der Prozentsatz 9,5 gegen 6,8 im August vorigen Jahres.

Aus Pommerns Papierindustrie.

Von H. Friederich, Stettin.

Zu den Industriezweigen, deren Bedeutung in den letzten Jahrzehnten über den Rahmen der pommerschen Wirtschaft hinaus in besonders hervorragendem Maße zugenommen hat, gehört unstreitig die Papierindustrie. Es verlohnt sich daher, an dieser Stelle einen kurzen

Ueberblick über die einzelnen Unternehmungen dieser Branche zu geben.

Als ältester Betrieb ist die unweit Stettins idyllisch an der Plöne gelegene „Pommersche Papierfabrik Hohenkrug“ anzusehen, die aus einer im Jahre 1528 erbauten

Papiermühle hervorgegangen ist. Das Unternehmen, im Besitz einer z. Z. mit 572 500 Reichsmark arbeitenden Aktiengesellschaft, stellt auf zwei Papiermaschinen Feinpapiere her, nämlich hauptsächlich Normalpapiere, bessere Schreib-, Post-, Bücher- und Schreibmaschinenpapiere. Beschäftigt werden 250 Personen.

Auf ein langjähriges Bestehen kann auch die „Papierfabrik Köslin“ zurückblicken. In der Mühlenvorstadt Köslins im Jahre 1833 an Stelle einer Walkmühle errichtet, diente sie zuerst der Herstellung von Büttenspapier mit der Hand. Nachdem das junge Unternehmen im Jahre 1851 in neuen Besitz übergegangen war, nahm es einen raschen Aufschwung, und bald darauf wurde die erste Papiermaschine mit Trockenapparat aufgestellt. Wenn auch mannigfache Schwierigkeiten zu überwinden waren, wie sie zu Beginn der maschinellen Papiermacherei nirgends zu vermeiden waren, so entwickelte sich doch das seit 1879 im Besitz der „Papierfabrik Köslin Aktiengesellschaft“ befindliche Unternehmen allmählich zu einem Großbetrieb. Die mit 3 Millionen Reichsmark Aktienkapital arbeitende Gesellschaft hat auf ihren vier Papiermaschinen bei Vollbetrieb eine Tagesproduktion bis zu 60—70 000 kg Feinpapier aller Art zu verzeichnen. Sie besitzt außerdem seit der Kriegszeit her eine Zellulosegarnspinnerei mit 10 000 Spindeln, in der täglich 2000 kg Papiergarn hergestellt werden, die besonders in der Barmer Kleinindustrie Absatz finden. Beschäftigt werden etwa 1200 Personen.

Waren diese beiden Unternehmungen infolge ihres Alters gewissermaßen rein historischen Ursprungs, so verdankt ein drittes Unternehmen, die unweit Köslins gelegene „Varziner Papierfabrik“ ihre Entstehung den wirtschaftspolitischen Erwägungen unseres Altreichskanzlers, des Fürsten Otto von Bismarck. Dieser hatte die Besitzung Varzin aus dem ihm von König Wilhelm I. von Preußen für seine Verdienste überwiesenen Staatsgeschenk von 400 000 Talern im Frühjahr 1867 käuflich erworben und pflegte hier immer von neuem Ruhe und Kraft für die politischen Kämpfe zu sammeln. Die ausgedehnten Waldungen der von der Wipper durchflossenen neuen Besitzung veranlaßten ihn bald, an deren wirtschaftliche Auswertung zu denken, und so kam es zur Gründung der Varziner Papierfabriken in Hammermühle. Die Anlagen wurden im Laufe der Jahre immer mehr erweitert und das Unternehmen im Jahre 1890 in eine Aktiengesellschaft — Kapital z. Z. 5 Millionen Reichsmark — umgewandelt. Durch den Kauf der benachbarten Papier- und Zellulosefabrik Rathsdammnitz im Jahre 1912 wurde die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft bedeutend vergrößert, so daß heute die tägliche Gesamterzeugung auf ihren sieben Papiermaschinen etwa 90 000 kg Papier beträgt, und zwar holzfreie Schreib-, Brief- und holzfreie Druckpapiere, einseitig glatte, gebleichte Zellulosepapiere und Seidenpapiere. Der hierzu benötigte Halbstoff wird im eigenen Betriebe hergestellt. Die Zahl der Arbeitnehmer beträgt 1600 Personen.

Bei der Errichtung der übrigen Papierfabriken Pommerns war offensichtlich auf eine günstige Verkehrslage von Anfang an besonders Bedacht genommen worden. Es handelt sich um die „Zellulose- und Papierfabrik Altdamm“ der in Berlin ansässigen Natronzellstoff- und Papierfabriken Aktiengesellschaft, ferner um die „Stettiner Papier- und Pappenfabrik Aktiengesellschaft“ und schließlich um das Werk Odermünde der „Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft“.

In Altdamm, einer Gründung des Fürsten Guido von Donnersmarck aus dem Jahre 1873, werden Kraftpapiere aus selbst hergestellter reiner Natronzellulose gearbeitet. Dieses Papier findet Verwendung zu Papiersäcken für Zement, für Düngemittel und dergleichen und bildet einen billigen und dabei bewährten Ersatz für die sonst aus dem Ausland zu beziehende teure Jute. Außerdem wird maschinenglatte Packzellulose und Seidenpapier, glatt und ge-

rippt, angefertigt. Die Tageserzeugung der noch im Stettiner Wirtschaftsgebiet liegenden Anlage beträgt 40 000 kg Papier und Packzellulose. Beschäftigt werden 300 Personen.

Mitten im Industriehafengebiet Stettins liegt das Fabrikgrundstück der Stettiner Papier- und Pappenfabrik vorm. Schrödter & Rabbow Aktiengesellschaft, die bei ihrer Gründung im Jahre 1916 die seit 1898 bestehende Stettiner Rohpappenfabrik Schrödter & Rabbow übernahm. Das Unternehmen, das mit einem Aktienkapital von 1 206 000 Reichsmark arbeitet, gehört zu den bedeutendsten Rohpappenfabriken Deutschlands, hat eigenen Gleisanschluß und einen 120 m langen Betonkai an der schiffbaren Reglitz, einem Seitenarm der Oder, so daß seine Lage in verkehrstechnischer Hinsicht als günstig anzusehen ist. Aufgestellt sind zwei Maschinen, und zwar eine 2 m breite, modern ausgebaute Rohpappenmaschine und eine 1,60 m breite Papiermaschine. Die Tagesproduktion beträgt 26 000 kg Roh- und Wollfilzpappe sowie 7500 kg Packpapier aller Art.

Als letztes, jüngstes und dabei bedeutendstes Unternehmen der pommerschen Papierindustrie folgt das unweit Stettins gelegene Werk Odermünde der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft. Es ist ein Musterbeispiel für den Einfluß der Verkehrslage auf die Entwicklung der Wirtschaft und ist deshalb im Rahmen dieses dem Verkehr gewidmeten Heftes des „Ostsee-Handels“ besonders hervorzuheben.

Verkehrstechnische Erwägungen waren schon bei der Wahl des Standortes für die zu errichtende Neuanlage bestimmend gewesen, denn das an der schiffbaren Oder gelegene Werk Odermünde, unmittelbar an die Staatsbahn angrenzend, sollte der Massenherstellung von Papier dienen, wobei von Anfang an auf günstige Verkehrsbedingungen für den zu erwartenden starken Güterverkehr besonders Bedacht zu nehmen war.

Das Unternehmen ist vertikal-konzentrisch aufgebaut, d. h. es sind hier in technisch vorbildlicher Form alle mit der Massenherstellung von Papier irgendwie in Zusammenhang stehenden Produktionsstätten räumlich vereinigt, nämlich: eine Sulfitzellstofffabrik nebst einer nach elektrochemischem Verfahren arbeitenden Bleicherei, eine Zellstoffpapierfabrik und eine Druckpapierfabrik mit angegliederter Dampfholzscheiferei, ferner Anlagen zur Verwertung der Nebenprodukte, u. a. eine Sulfitspiritusfabrik und eine Aetznatronanlage, während als eigene Hilfsbetriebe ein Wasserwerk, zwei Dampfzentralen mit einem Ruths-Wärmespeicher, eine elektrische Zentrale, Reparaturwerkstätten größeren Umfangs und eine Dampfziegelei zur Verfügung stehen.

Von der Größe der Anlage kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man hört, daß in der elektrischen Zentrale sieben Turboaggregate mit zusammen 37 000 PS aufgestellt sind, während mehr als 500 Motoren zum Antrieb in den einzelnen Betrieben dienen.

An Papierholz werden täglich nicht weniger als rd. 1100 Kubikmeter Fichtenstämme zu Zellstoff und Holzschliff verarbeitet. Diese Mengen kommen größtenteils in Schiffsloadungen — zum Teil aus dem Ausland — unmittelbar an die Fabrik, werden am Fabrikbollwerk gelöst und in ganzen Zügen mittels feuerloser Lokomotiven über ein mehr als 36 km umfassendes Gleisnetz auf die Stapelplätze verteilt.

Im Werk Odermünde stehen 9 Papiermaschinen, und zwar 4 zur Herstellung von Druckpapier für die Tagespresse und 5 zur Herstellung von zellstoffhaltigen Einschlagpapieren aller Art, vom festen Packpapier bis zum Seidenpapier.

Die Druckpapiermaschinen verdienen ein besonderes Wort der Erwähnung. Es sind riesige schnelllaufende Papiermaschinen von 3,25—4 und 6 m Breite. Die letztere

gehört zu den größten Papiermaschinen der Welt und hat in Europa nicht ihresgleichen. Auf einer der Druckpapiermaschinen kann nach Bedarf auch zellstoffhaltiges Papier, u. a. Pergament-Ersatzpapier, gearbeitet werden.

Die gewaltigen Mengen an Druckpapier für die Tagespresse, die bei der Feldmühle täglich hergestellt werden, gelangen nach den Anweisungen des Verbandes Deutscher Druckpapierfabriken zum Versand, und zwar ohne jeden verteuernenden Zwischentransport, größtenteils auf dem Wasserwege direkt von der Fabrik aus.

Die Tagesproduktion des Feldmühle-Werkes beträgt nicht weniger als 290 000 kg Papier!

Der im Werk Odermünde hergestellte Zellstoff gelangt zum Verkauf, soweit er nicht im eigenen Betriebe Verwen-

dung findet. Weitere Verkaufsprodukte sind Spiritus und Aetznatron.

Beschäftigt werden in Odermünde mehr als 2400 Personen. Die Gesellschaft, deren Hauptverwaltung sich in Stettin befindet, arbeitet mit einem Aktienkapital von 9 915 000 Reichsmark.

Mag auch die Zahl der Betriebe in der pommerschen Papierindustrie im Vergleich zu anderen Landesteilen verhältnismäßig gering sein, in ihrer Gesamtheit ist sie durch den Grad ihrer Leistungsfähigkeit und durch die Vielseitigkeit ihrer Erzeugnisse dazu berufen, in steigendem Maße ein beachtenswerter Faktor im deutschen Wirtschaftsleben zu werden, zumal, da sie sich auf einen tüchtigen Arbeiterstamm stützen kann, die Grundlage gesunden wirtschaftlichen Fortschritts.

Vom Stettiner Weinhandel.

Zu den ältesten Handelszweigen Stettins gehört der Weinhandel. Lange vor dem Bestehen regelmäßiger Verbindungen mit den südlichen Weinproduktionsländern entwickelte sich eine lebhaft Weinimport, namentlich aus Bordeaux, wohin der Platz Stettin vielfach Holz ausführte, wogegen die Segler als Rückfracht Wein eintauschten. Der Weinimporthandel unterhielt zu diesem Zwecke eigene Schiffe. So wurden, um nur eine Zahl anzugeben, im Jahre 1765 zur See mehr als 31 000 Oxhofs „Franzwein“ nach Stettin eingeführt, von denen über 10 000 Oxhofs nach Berlin weitergingen. Auch nach Schlesien und dem östlichen Hinterlande gingen große Transporte. Im Jahre 1794 waren am Stettiner Weinhandel bereits 34 Firmen beteiligt, deren Inhaber vielfach zu den ersten und angesehensten Kaufleuten Stettins gehörten, die ihrer Stellung gemäß auch einen starken Gemeinsinn betätigten. Darauf weisen beispielsweise auch zwei noch heute bestehende, bedeutende milde Stiftungen, das „Kuhbergstift“ und das „Salingrestift“, hin, die noch die Namen ihrer Begründer tragen.

Waren in den Stettiner Absatzgebieten entsprechend ihrem Klima Bordeaux- und Dessertweine in früheren Zeiten besonders beliebt, so setzte sich der Stettiner Weinhandel später mit ganzer Kraft dafür ein, deutschen Erzeugnissen den Markt in den östlichen Provinzen in höherem Maße zu erschließen, und es entstanden zahlreiche nahe Beziehungen zwischen dem Stettiner Weinhandel und den deutschen Weinproduktionsgebieten. Daneben nahm auch die Einfuhr ausländischer Weine stark zu, und den seewärtigen Eingang von Wein stieg von 3200 bis 4500 t in der Periode 1880—1890 auf 3600 bis 6800 t im Zeitraum von 1890—1900 und auf 5300 bis 7800 t in der Zeit von 1900 bis 1912.

Infolge der durch den Weltkrieg hervorgerufenen Abschneidung Deutschlands vom Auslande hatte der Weinhandel in den folgenden Jahren schwere Zeiten durchzumachen. Der Stettiner Weinhandel begrüßte daher mit großer Freude das Fallen der durch den Krieg gezogenen Einfuhrschranken und nahm ungesäumt seine altangestammten Beziehungen zu den südlichen Weinproduktionsländern wieder auf, um so dem Markt die lang entbehrten Bordeauxweine sowie die als Kranken- und Stärkungweine unersetzlichen Dessertweine in ursprünglicher Güte und Beschaffenheit wieder zuzuführen, deren Hauptimport in den ersten Jahren nach dem Kriege nur durch die leider reichlich trübe Quelle des Loches im Westen unter Umgehung der deutschen Zollstellen möglich war. Leider fehlt noch in weiten Kreisen die Erkenntnis dafür, daß zahlreiche ausländische Weine, insbesondere die französischen Rotweine sowie die spanischen, portugiesischen und italienischen Dessertweine, die in unseren Klimaten nicht erzeugt werden können, für den deutschen Markt unentbehrlich sind, und daß sie dem deutschen Weinbau das Feld nicht streitig machen. Wird doch beispielsweise der deutsche, blaßrote und alkoholarme Rotwein erst dadurch haltbar und im norddeutschen Küstengebiet marktfähig, daß er mit gehaltvollen Süddeutschen italienischer und spanischer Herkunft verschnitten wird. Somit lag es nicht nur im Interesse der Verbraucher, sondern auch des deutschen Weinbaues, daß der Handelsvertrag mit Spanien angenommen und die Einfuhr der dem deutschen Markte unentbehrlichen südlicheren Weine nicht durch zu hohe Zollschranken unterbunden wurde. Denn nur so ist der Weinhandel in der Lage, seiner Aufgabe zu genügen und dem Markte bei mäßigen Preisen gesunde und mundrechte Weine zuzuführen.

Die Errichtung einer Wetterwarte von allen beteiligten Kreisen Stettins gefordert.

Bezugnehmend auf unseren Artikel in der letzten Ausgabe teilen wir mit, daß am Montag, den 21. September, abends 6 Uhr, in dem Sitzungszimmer der Börse anlässlich des Besuchs des Präsidenten der Deutschen Seewarte Hamburg eine Besprechung der beteiligten Kreise über die Verlegung der Wetterwarte Swinemünde nach Stettin unter dem Vorsitz des Herrn Reeders Retzlaff stattfand. Vertreten waren im übrigen auf der Sitzung u. a. der Verein Stettiner Reeder, die Dienststelle der Marineleitung Stettin, der Seeschiffer-Verein und der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine, die Hafenbehörden und Gesellschaften, die Staatliche Seeschiffahrtsschule, die Wassersportvereine, die Stettiner Flughafen G. m. b. H. und die Luftfahrzeuggesellschaft Stralsund, ferner der Magistrat, die Vorsteher der Kaufmannschaft und die Landwirtschaftskammer.

Wie sich nach den einleitenden Worten des Vorsitzenden und des Herrn Geh. Rats Capelle im Verlauf der Sitzung herausstellte, waren die Vertreter der Schifffahrt und des Flugverkehrs fast einhellig der Auffassung, daß man mit der Verlegung der

Swinemünder Wetterwarte nach Stettin, in den Brennpunkt des ostdeutschen See-, Binnenschiffs- und Flugverkehrs, nicht länger warten dürfe. Dieser Ansicht schloß sich auch der Vertreter der Landwirtschaftskammer an, der insbesondere die zentrale Lage Stettins und die Möglichkeit einer bequemen Uebermittlung der Wetterberichte in die Provinz betonte. Im übrigen war die Sitzung nur von kurzer Dauer, da sich von maßgebender Seite kaum Widerspruch gegen den neuen Plan erhob. Der Vorsitzende stellte im Schlußwort fest, daß in den beteiligten Stettiner Kreisen mit großer Mehrheit die Einrichtung einer eigenen Wetterwarte und die Verlegung des Swinemünder Stabes mit den dazu gehörigen wertvollen Apparaten nach Stettin gefordert wird. Die maßgebenden Stettiner Kreise haben somit gesprochen.

Die endgültige Entscheidung über die Frage der Verlegung der Swinemünder Wetterwarte nach Stettin liegt letzten Endes beim Reichsverkehrsministerium, dem die Deutsche Seewarte untersteht.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Erheblicher Rückgang des schwedischen Außenhandels im August. Wie aus den vorliegenden vorläufigen Mengenangaben über den schwedischen Außenhandel im August erhellt, haben sowohl Ein- wie Ausfuhr, verglichen mit dem August vor. Jahres, einen außerordentlichen Rückgang erfahren. Besonders bemerkenswert ist die Minderung der Getreideeinfuhr von 65 auf 49,6 Mill. kg. Recht auffällig ist dieser Rückgang bei Hafer, Mais und Roggen, nämlich von 7,3 auf 1,2 und von 15,6 auf 10,3 bzw. von 9,5 auf 3,5 Mill. kg, während sich die Weizen-einfuhr — 22 Mill. kg gegenüber der Einfuhr im August vor. Jahres, 22,8 Mill. kg — nur wenig verändert hat. Der Bezug von Kolonialwaren aus dem Auslande war im Berichtsmonat ebenfalls bedeutend geringer als in dem entsprechenden Monat vor. Jahres, nämlich 9,6 gegen 14,9 Mill. kg. Bezeichnend für die Lage der Industrie ist die wesentlich geringere Einfuhr an Steinkohlen, die diesmal nur 310 325 Tonnen betrug, gegen 482 068 Tonnen im gleichen Monat des Vorjahres. Die Rubrik Gespinnststoffe weist eine Erhöhung von 1,5 auf 2,4 Mill. kg auf, an der besonders Hanf beteiligt ist (0,8 gegen 0,2). Ein Beweis für den Erfolg der außerordentlich regen Reklame ausländischer Automobilfabriken in Schweden ist die ganz beträchtlich gestiegene Einfuhr von Kraftwagen. An Personenautos wurden im Berichtsmonat 1646 Stück im Werte von 3 702 740 Kr. eingeführt gegen 779 Stück im Werte von 2 084 728 Kr. im August vor. Jahres. Die Zahl der vom Ausland eingeführten Lastautos hat sich von 82 Stück im Werte von 214 551 Kronen auf 422 Stück im Werte von 601 531 Kr. gesteigert. Nebenbei sind noch 66 Motorräder gegen 49 im August des Vorjahres eingeführt worden. An Autountergestellen erreichte die Einfuhr diesmal 138 Stück im Werte von 217 138 Kr. gegen 71 Stück im Werte von 107 535 Kr. im gleichen Monat des Vorjahres. Auf der Ausfuhrseite weisen die für die schwedische Volkswirtschaft wesentlichsten Artikel (Holz, Papiermasse, Pappe und Papier) einen ganz beträchtlichen Rückgang auf. An unbearbeitetem Holz sind im August 84 030 cbm verschifft worden, gegen 161 468 cbm im August vor. Jahres. Bei gesägtem Holz (ohne Tischlerware) ist der Abstand im Verhältnis zu den vorigen Ziffern günstig. Die Ausfuhr in diesem Artikel beläuft sich auf 436 162 cbm gegen 438 243 cbm im August 1924. An Papiermasse, Pappe und Papier sind im Berichtsmonat 165,4 Mill. kg zur Ausfuhr gelangt, gegen 199,9 Mill. kg im gleichen Monat vor. Jahres.

Besserung auf dem schwedischen und finnländischen Holzmarkt. In einer Uebersicht über den Holzmarkt schätzt „Svensk Trävarutidning“ die schwedischen und finnländischen Verkäufe bis Mitte September auf etwa 800 000 stds. Verglichen mit dem Vorjahre bedeutet dies für Schweden und Finnland ein Mehr von etwa 50 000 bzw. 150 000 stds. Wie in dem Bericht betont wird, war der Markt in der letzten Zeit ziemlich lebhaft und in bezug auf die Preise scheint sich die Stimmung zu bessern. Seitens Großbritanniens mehren sich die Nachfragen und die französischen Einfuhrhändler haben jetzt auch in gesteigertem Maße begonnen, sowohl in Schweden wie in Finnland zu kaufen. Die während der letzten Wochen fast täglich zum Abschluß kommenden großen Kontrakte lassen deutlich erkennen, daß Frankreich tatsächlich jetzt in größerem Umfange auf dem Markt erscheint. Auch Belgien beginnt sich zu regen und führt in Norrland Verhandlungen. Dänemark gewährt dank seiner Valutabesserung, welche die Käufe wesentlich erleichtert, ebenfalls einen lebhafteren Anblick.

Norwegen.

Bedeutender Rückgang der Großhandelspreise in Norwegen. Wie „Sydsv. Dagblad“ aus Oslo erfährt, hat die Wertsteigerung der norwegischen Valuta einen ganz außerordentlichen Preisfall zur Folge gehabt. Die Indexziffer der Großhandelspreise ist in den letzten 14 Tagen von 232 auf 217 gefallen.

Außerordentliche Zunahme der norwegischen Frischfischtransporte. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „G. H. & S. T.“ haben die Transporte frischer Fische in diesem Jahre einen derartigen Umfang angenommen, daß allein die Frachteinahmen für Transporte auf gewöhnlichen Personenzügen während der ersten sechs Monate dieses Jahres schon 0,7 Millionen Kronen betragen. Damit gehören Frischfische nunmehr zu jenen Artikeln, mit denen die Eisenbahnverwaltung bei Aufstellung ihres Haushaltsplans rechnen muß. Nach und nach ist auch ein bedeutendes Kühlwagenmaterial angeschafft worden, und zwar sind gegenwärtig 135 Kühlwagen von neuerer und nicht weniger als 324 Kühlwagen von neuzeitlicher Bauart vorhanden, deren Gesamtwert auf über sieben Millionen Kronen geschätzt wird. — Im Laufe der ersten sieben Monate

dieses Jahres sind von Drontheim und Bergen etwa 14 000 Tonnen Frischfische transportiert worden, wovon 4800 Tonnen ihren Weg nach Schweden und dem Festlande gefunden haben, oder 600 Eisenbahnwaggons nach Schweden und 100 nach dem Festlande.

Neue Dieselmotorschiffe für Norwegen. Auf der Kopenhagener Werft von Burmester & Wain ist am Sonnabend mit dem für Rechnung der Osloer Reederei Ivaran gebauten neuen Dieselmotorschiff „Segundo“ eine gelungene Probefahrt vorgenommen worden. Das Fahrzeug ist ein Schwesterschiff des für dieselbe Reederei gebauten Motorschiffs „Primero“. Es gehört Norsk Veritas höchster Klasse an und ist für Frachtfahrt bestimmt. Die Hauptabmessungen sind bei einer Tragfähigkeit von 7800 Tonnen: 375 Fuß mal 53 Fuß 6 Zoll, mal 27 Fuß 6 Zoll. Es ist mit zwei Dieselmotoren vom neuesten Typ ausgestattet, welche zusammen 2300 ind. PS entwickeln. Die gesamte Deckmaschinerie wird elektrisch betrieben.

Dänemark.

Außenhandel. Nachstehend geben wir zusammenfassend die Zahlen für die Ein- und Ausfuhr Dänemarks in den ersten sechs Monaten 1925 in Millionen Kronen:

	Einfuhr	Ausfuhr
Januar	204	170
Februar	191	152
März	201	172
April	186	163
Mai	140	142
Juni	190	165
	1112	964
Reexport	—	77
	1112	1041

Der Einfuhrüberschuß beträgt demnach 71 Mill. Kronen gegen 147 Mill. Kronen im ersten Halbjahr 1924. Der Import ist in den ersten sechs Monaten 1925 um 38 Mill. zurückgegangen und die Ausfuhr um 38 Mill. Kronen gestiegen. Trotz des niedrigen Sterlingkurses war der Wert der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse dank der höheren Preise bisher größer als 1924; es zeigte sich aber in letzter Zeit eine Abnahme der ausgeführten Mengen. In der Einfuhr weist die Statistik eine lange Reihe von Gütern auf (auch Rohstoffe und Halbfabrikate), die infolge verschiedener Arbeitsunterbrechungen in verminderter Menge eingeführt wurden; der Rückgang wurde aber auch bei Gütern des direkten Verbrauchs beobachtet.

Auflegung von Handelsschiffen im Hafen von Kopenhagen. Im Hafen von Kopenhagen liegen gegenwärtig, wie „Börsen“ meldet, 21 dänische Dampf- und Motorschiffe von annähernd 30 000 Bruttoregistertonnen aufgelegt. Wenn diese Anzahl auch vorläufig im Verhältnis zur Größe der ganzen dänischen Handelsflotte noch unbedeutend erscheinen mag, so ist doch der Ernst der Lage nicht zu verkennen, um so mehr, wenn man bedenkt, daß diese Auflegungen fast sämtlich erst in der letzten Woche erfolgt sind und in der nächsten Zeit bestimmt weitere Außerdienststellungen von Handelsschiffen folgen werden. Die allgemeine Lage auf dem internationalen Frachtmarkt sowie die sich immer mehr fühlbar machenden Wirkungen der dänischen Valutasteigerung haben die dänischen Reeder, die sich lange genug gegen derartige Maßnahmen gestäubt haben, nun doch veranlaßt, ihren englischen Kollegen zu folgen.

Rückgang der Großhandelspreise. Die vom Statistischen Amt in Kopenhagen für August festgestellten Indexziffern der dänischen Großhandelspreise zeigen zufolge „Börsen“ folgende Verschiebungen (1913 = 100):

	Juli 1925	August 1925
Lebensmittel pflanzlicher Herkunft	190	168
Lebensmittel tierischer Herkunft	208	202
Futtermittel	200	186
Düngemittel	149	139
Brennstoffe und Schmieröle	150	137
Metalle und Metallwaren	238	224
Kalk, Zement, Mauersteine und Glas	277	276
Holz und Papier	199	186
Textilwaren und Konfektion	320	300
Häute, Leder und Schuhzeug	172	166
Chemisch-technische Waren	268	261
Großhandels-Indexziffer:	212	197

Der Rückgang ist der größte in diesem Jahre, nämlich um 15 Einheiten gegen 11 Einheiten im Monat zuvor. Seit Anfang dieses Jahres ist die Indexziffer der dänischen Großhandelspreise nunmehr um 46 Einheiten gefallen.

Letland.

Außenhandel. Im ersten Halbjahr hatte die Einfuhr einen Wert von 127 588 000 Lat (1924: 115 896), die Ausfuhr einen Wert von 82 311 000 Lat (1924: 60 472), so daß sich ein Einfuhrüberschuß von rund 45 Mill. Lat ergibt gegen rund 55 Mill. im ersten Halbjahr 1924. Die Einfuhr ist, im Vergleich zum Vorjahr, wohl noch um 10% gestiegen, das um 10 Mill. Lat günstigere Ergebnis ist aber der Steigerung der Ausfuhr um 30% zu verdanken.

Hauptausfuhrartikel waren Holz (24,6 Mill. Lat), Flachs (22,4 Mill. Lat), Butter (10,6 Mill. Lat), in kleineren Mengen wurden Tierprodukte, Saaten, Hafer, Gerste, Oelkuchen usw. ausgeführt. Unter den Industrieerzeugnissen zeigt die Ausfuhr von Papier eine Zunahme, ebenso Linoleum, Streichhölzer, zurückgegangen sind Spiritus und Schmieröl, Fette.

In der Einfuhr stehen an erster Stelle Fabrikate, es folgen Nahrungsmittel, Rohstoffe, Tiere. Unter den Fabrikaten zeigen Düngemittel eine außerordentliche Zunahme, namentlich ist die Nachfrage nach Superphosphat, wie bereits früher erwähnt, sehr gestiegen. Die Einfuhr von Maschinen, besonders für die Industrie, ging zurück. Die Einfuhr von Textilien, Papier, Farben, Fahrzeuge zeigt aber eine Zunahme.

Der Transitverkehr zeigt der Menge nach fast die gleiche Zahl wie 1924, nämlich 214 811 t bzw. 213 821 t, nur verteilt die Menge sich ziemlich gleichmäßig auf die einzelnen Monate, während sie 1924 sehr ungleich war.

Die polnischen Einfuhrverbote machen sich auch in Letland sehr fühlbar. Verschiedene Fabriken hatten nach Polen größere Abschlüsse gemacht, die Ware hergestellt, so z. B. Konservendosen mit polnischem Stempel, und nun nimmt man ihnen infolge des Einfuhrverbotes die Waren nicht ab. Die Regierung ist bemüht, festzustellen, wie groß die Menge der in diesem Jahr bzw. im nächsten Jahr nach Polen zu liefernden Waren ist, um in Form von Warenkontingenten die Ausfuhr nach Möglichkeit wieder herzustellen.

Die Superphosphatfabrik in Mühlgraben hat mit einer englischen Finanzgruppe ein Uebereinkommen getroffen über die Gewährung eines bedeutenden Kredits in Form von Maschinen usw. In diesem Zusammenhang werden die Gebäude remontiert und andere Vorkehrungen zur Wiederaufnahme des Betriebes getroffen. Für den Anfang sollen gegen 400 000 Sack Superphosphat im Jahre produziert werden. Die Wiedereröffnung des Betriebes soll im nächsten Frühjahr stattfinden, um bereits zur Sommersaison eigenen Kunstdünger liefern zu können.

Estland.

Eisenbahnanleihe. Zum Ausbau der Eisenbahnen nimmt Estland in London eine Anleihe auf. In der Hauptsache ist schon eine Einigung erzielt, doch gehen die Verhandlungen über Einzelfragen fort.

Russischer Papierkauf. Die Sowjet-Handelsvertretung hat mit der Nordischen Papier- und Zellstoffwerke A. G., der Koilschen, Tungelschen und Johannsonschen Papierfabrik einen Vertrag auf Lieferung von 21 800 t Papier im Werte von rund 700 Mill. Emk. abgeschlossen, weitere Aufträge stehen in Aussicht. Auch die Leder- und Textilindustrie steht vor dem Abschluß von Lieferungsverträgen nach Rußland.

Die Papier- und Zellstoffwerke „Turgel“ A. G. Das Geschäftsjahr 1924 hat mit einem Verlust von 45,1 Mill. Emk. abgeschlossen (bei einem Aktienkapital von 50 Mill. Emk.). Auf einer am 5. September d. J. abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, das Aktienkapital auf 25 Mill. Emk. herabzusetzen und die Aktionäre zur Einzahlung von 800 Emk. je Aktie zu verpflichten. Die technische Leitung ist 1925 in andere Hände übergegangen und die Produktion übertraf in den ersten acht Monaten 1925 bereits die Gesamtproduktion des Jahres 1924. Die Produktionskosten sind dabei bedeutend herabgesetzt worden. Die Schulden der Gesellschaft werden mit 225 Mill. Emk. angegeben, der Bücherwert der Gebäude mit 45,4 Mill. und der Maschinen mit 84,5 Mill. Emk.

Eine Brennschieferkonzession an die „Deutsche Continental Gasgesellschaft“ in Dessau auf 6000 Hektar wurde von der estländischen Regierung erteilt. Die Gesellschaft hat sich verpflichtet, in Jahresfrist eine Oelfabrik zu errichten, die 50 t Brennschiefer täglich verarbeiten kann. Als Sicherheit für die Vertragserfüllung mußten 3000 Pfd. Sterl. hinterlegt werden.

Die Einfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten ist immer noch recht bedeutend. 1924 wurden eingeführt Dreschgarnituren mit und ohne Lokomobile für 16,1 Millionen Emk., Windigungs- und Sortiermaschinen für 2,1 Mill., Mähmaschinen für 2,2 Mill., Traktoren für 32,2 Mill., Pflüge für 2 Mill., sonstige Maschinen und Geräte für die Landwirtschaft für 91 Mill. und Ersatzteile für Maschinen für 8,3 Mill. Emk. — Da Estland in der Hauptsache Agrarstaat ist und die Vorbedingungen für die Entwicklung der eigenen Metallindustrie

nicht gegeben sind, so wird es wohl auch fernerhin ein gutes Absatzgebiet für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte bleiben.

Geschäftsergebnisse: Die „Lederindustrie A. G. Union“ in Reval hat für 1924 einen Gewinn von 0,4 Mill. Emk. zu verzeichnen. Das Warenlager hat sich von 77 auf 129 Mill. Emk. vergrößert. Die Errichtung steht mit 31,9 Mill. und die Debitoren mit 35,6 Mill. Emk. zu Buch. — Die „A. G. Grünberg & Co.“ hat 1924 einen Gewinn von 58 000 Emk. erzielt. Die Gesellschaft arbeitet nur mit eigenem Kapital.

Polen.

Aenderung des Zollsystems. Die polnische Regierung arbeitet einen Gesetzentwurf aus über Einführung eines neuen Zollsystems, das auf dem Lizenzprinzip beruhen soll.

Neue Zollerhöhungen sind in den nächsten Tagen zu erwarten. Der Zolltarif soll in drei Kategorien eingeteilt werden. Die Zollerhöhung wird für Waren I. Kategorie 100%, II. Kategorie 50% und III. Kategorie 25% betragen. In Wirtschaftskreisen bestehen ernste Bedenken gegen diese neue Erhöhung, man befürchtet auch peinliche Auseinandersetzungen mit den Staaten, die mit Polen Handelsverträge geschlossen haben.

Die Krise im Bankwesen fordert immer neue Opfer, obwohl die „Bank Polski“ ihre Krediteinschränkungen auf Vorstellung der Regierung etwas gemildert hat. Nach der Bank für Handel und Industrie in Warschau haben auch die Warschauer Bank Zjednoczony, die Krakauer Bank Wzajemnego Kredytu und die Polski Bank Handlowy in Posen sich für zahlungsunfähig erklären müssen. Da das Publikum ängstlich geworden ist und die Einlagen zurückzieht, dürften noch weitere Banken in Schwierigkeiten geraten, denn die Bank Polski kann ihnen nicht helfen.

Die Warenimport-Kontingentierung. Das polnische Ministerium für Handel und Industrie hat, wie die „Danziger N. N.“ berichten, das Kontingent von Waren, die innerhalb der nächsten drei Monate, d. h. bis zum 1. Januar 1926, eingeführt werden dürfen, festgesetzt. Die Kontingente für Textilwaren stellen sich wie folgt: Es können in der genannten Zeitperiode nach Polen eingeführt werden:

Seide, insgesamt 73 Tonnen (aus Oesterreich 21, Frankreich 30, Schweiz 20, sonstige Länder 2).

Wollgewebe, insgesamt 44 To. (Oesterreich 16, Frankreich 20, sonstige Länder 8).

Halbseidene Gewebe, insgesamt 14 Tonnen (aus Oesterreich).

Baumwollgewebe, insgesamt 57 Tonnen (Frankreich 50, Schweiz 4, Tschechoslowakei 2, sonstige Länder 1).

Pelze, insgesamt 109 Tonnen (Oesterreich 27, Frankreich 8, Rumänien 21, sonstige Länder 53).

Samt und Plüsch, insgesamt 82 Tonnen (Tschechoslowakei 30, Oesterreich 49, England 3).

Leinengewebe, insgesamt 3 Tonnen aus der Tschechoslowakei.

Des ferneren wurden 62 To. für Galanteriewaren festgesetzt (Oesterreich 44, Frankreich 2, sonstige Länder 10).

Was bleibt da für Deutschland übrig, falls es zu einem Handelsvertrage kommen sollte?

Der Verband der Metallarbeiter hat nach längeren Verhandlungen eine Erhöhung der Lohnsätze um 10% durchgesetzt.

Erschwerung der Zlotyüberweisungen. Die Post- und Telegraphenbehörden sind vom Finanzminister angewiesen worden, vom 26. August d. J. ab polnische Valuta durch Ueberweisung, Scheck oder Wertbrief nur mit spezieller Erlaubnis des Finanzministeriums ins Ausland (einschließlich Danzig) zu senden. Die Handelskammern erhalten das Recht, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, in jedem einzelnen Fall die Genehmigung zur Aussendung zu erteilen oder zu verwerfen.

Rußland.

Von der Sowjetregierung für den Außenhandel konzessionierte gemischte Gesellschaften, an denen in geringem Umfange deutsches Kapital beteiligt ist, sind:

1. West-osteuropäische Warenaustausch-Gesellschaft „Wostwag“ in Moskau, Kusnetzki Most 14 (Filiale in Berlin unter der gleichen Firma, Friedrichstr. 37a).

2. Russische Handelsgesellschaft „Russot“ in Moskau, Kusnetzki Most 3 (Filiale in Berlin unter derselben Firma, Steglitzer Straße 9).

Eine vollständige Liste der verschiedenen Vereinigungen der Holzbearbeitungsindustrie, der wichtigsten russischen Eisenbahnverwaltungen, ferner der Organisationen, die für Radioartikel Verwendung haben, und eine Zusammenstellung der russischen Organisationen, die sich mit dem Butterexport aus Rußland befassen, liegt in unserer Redaktion zur Einsicht aus.

Finnland

Engrospreise der Grossisten von Helsingfors.

Am 28. 8. 25 notierten die Helsingforser Grossisten folgende Engrospreise in Fmk. per kg.

Weizenmehl		Haferflocken	
grob:		Amerik.	4.10
Prima	6.10	Kristallzucker	
Secunda	5.90	Tschechoslow. oder	
Durum I	5.80	holländ.	6.30
Durum II	—	polnisch. oder	
fein:		deutsch.	—
Fancy Patent	5.90	Java 25	—
Patent	5.75	Kaffee	
First Clear	5.25	Rio 1	33.50
Second Clear	5.—	Rio 2	32.50
Roggenmehl		Santos Prima	34.50
ausländisches	3.10	Santos Superior	33.50
Kartoffelmehl		Caracas	39.—
holländisches	5.10	Salvador gewaschen	38.—
polnisches	4.90	Schmalz	
Reis		Tubes	20.50
Valencia	6.20	Kisten	20.—
Moulmain 000	5.65	Speck	
Burma 2	4.65	10/12	—
Hartgrieß		12/14	—
Amerik.	6.50		
SSS.G.	6.40		

(V. M. d. F. D. H. V.)

Die Ausbeutung der finnischen Goldvorkommen vermutlich unerwartet lohnend. Wie „Svenska Dagbladet“ aus Helsingfors erfährt, sind die finnischen Goldvorkommen in Ivalo älvdal von zwei ausländischen Sachverständigen untersucht worden und die Möglichkeit der Gewinnung von Gold in größerem Umfang wird von diesen Herren als weit größer bezeichnet als es bei den früheren Untersuchungen ersichtlich schien.

Roggenkauf in Rußland. Eine neugegründete Gesellschaft zum Import von Getreide (Direktor G. Morduch in Helsingfors und Kommerzienrat Jonas Peusa in Wiborg) hat einen Vertrag über Lieferungen von etwa 70 000 t Roggen aus Rußland abgeschlossen. Wegen Lieferung von 20 000 t Weizenmehl laufen noch die Unterhandlungen.

Finnlands Industrie im Jahre 1924.

(Vergl. letzte Ausgabe.)

Die Baumwollindustrie, die in früheren Jahren glänzende Ergebnisse aufzuweisen hatte, sah sich plötzlich einer schlechten Konjunktur gegenüber. Vom Juli ab mußten die Fabriken die Arbeitszeit einschränken, einige um vier Tage in der Woche. Gegen Ende dieses Jahres hob sich die Nachfrage etwas, doch ging der Verbrauch an einheimischen Baumwollwaren um 25 Prozent gegen 1923 zurück. Der Grund für diesen Rückgang muß, außer in der ausländischen Konkurrenz, in der verminderten Kaufkraft der Landbevölkerung gesucht werden. — Obgleich die Einfuhr von Textilwaren zurückgegangen ist, so ist doch der Verbrauch der eingeführten Waren gewachsen und wird auf etwa 40 Prozent des Absatzes der einheimischen Fabriken berechnet. — Die Ausfuhr von Baumwollstoffen, die hauptsächlich nach Lettland und Estland ging, stieg von 27 auf 119 t, dem Werte nach von 2,3 auf 8,5 Mill. Fmk. Für einen Industriezweig aber, dessen Produktionswert über 400 Mill. Fmk. brutto beträgt, ist das nicht viel.

Die Wollindustrie, die bereits 1923 mit schlechter Konjunktur zu kämpfen hatte, mußte 1924 sichtbare Opfer bringen, um Arbeitseinstellungen für längere Zeit zu vermeiden. Außer den bereits früher erwähnten Gründen kam noch der ungewöhnlich milde Winter hinzu, um den Bedarf an warmer Kleidung einzuschränken. Die Ausfuhr war sehr gering. — Verhängnisvoll für die Baumwoll- und Wollindustrie ist der Reichstagsbeschluß geworden, den Einfuhrzoll für Woll- und Baumwollgewebe herabzusetzen, trotzdem die betreffenden einheimischen Industrien bereits in schwieriger Lage waren.

Die Trikotfabriken hatten es nicht leichter als die Wollfabriken; in der Bandindustrie aber lagen die Verhältnisse günstiger, dank den Lieferungen für die Eisenbahn und die Armee.

Die Leinenindustrie hat, wie die Jahresberichte deutlich zeigen, durchaus nicht mit den Schwierigkeiten wie die verwandten Industriezweige zu kämpfen gehabt. Diese Industrie kann zu den aussichtsreichsten des Landes gezählt werden. Die Hutfabriken hatten unter der Konkurrenz aller Länder zu leiden. Nach der Zollstatistik kann man feststellen, daß jede zwölfte Person im Lande einen ausländischen Hut trägt. Die einheimische Industrie wäre in der Lage, die Nachfrage nach Herrenhüten zu befriedigen, aber der Zolltarif begünstigt die Einfuhr aus dem Auslande.

Die Lederindustrie hat andauernd unter gedrückten Verhältnissen gearbeitet. Die meisten Fabriken für feinere Lederwaren haben ihre Tätigkeit einstellen müssen, aber die übrigen Fabriken, die Sohlen-, Schmier- und Renntierleder bearbeiten, haben im Lande treue Kunden, auch die einheimischen Schuhfabriken verarbeiten fast ausschließlich einheimisches Leder, nur das feinere Leder wird aus dem Auslande bezogen. Die Ausfuhr war unbedeutend.

Die Schuhindustrie hat, wenn möglich, ein noch schlechteres Jahr als 1923 gehabt. Die Einfuhr hat nicht in dem Maße zugenommen wie die von 1922 auf 1923, aber dennoch hat sie den einheimischen Schuhfabriken starken Abbruch getan, zum Teil begünstigt durch falsche Zollpolitik.

Die Einfuhr von aller Art Lederwaren hat die kleineren Fabriken für Geldtaschen und Taschenbücher usw. zur Einstellung ihrer Tätigkeit gezwungen. — Das größte Hindernis aber für eine Konjunkturbesserung liegt in der gegenseitigen Konkurrenz der finnländischen Fabriken. Ende des Jahres war die Lage der Schuhfabriken immerhin leichter als zu Beginn. Der Wert der ausgeführten Ware ist auf 500 000 Fmk. gesunken. Die Klagen der Schuhfabriken über ungenügenden Zollschutz sind wohl begründet.

Die Mühlenindustrie hatte zu Anfang dieses Jahres infolge der großen Roggeneinfuhr aus Rußland reichlich Beschäftigung. Nach Beendigung der Ernte im Lande trat eine Aenderung ein; die fast auf das Doppelte steigenden Roggenpreise mahnten zur Sparsamkeit mit Brotgetreide und außerdem wirkte in gleicher Richtung die durch den milden Winter unmöglich gewordene Durchführung verschiedener Arbeiten und dadurch verringerte Verdienstmöglichkeit. Schließlich konkurrierten die deutschen Mühlen, vom Herbst ab, durch Angebot von Roggenmehl zu Preisen, die unter den Preisen für amerikanischen Roggen in finnländischen Häfen lagern.

Die „Finska Socker Aktiebolaget“ verarbeitete 1924 etwa 100 t Rohzucker mehr als im Vorjahre, nämlich 38 400 t. — Finska Rasoecker A. B. verarbeitete etwa 600 t (1923: 470 t) Rohzucker. Der Preis für Rohzucker war zu Beginn des Jahres im Steigen, gingen dann aber ständig zurück, so daß am Schlusse des Jahres der Preis für Raffinade um 1 Fmk. niedriger stand als zu Beginn des Jahres. Der Nettogewinn der Gesellschaft war mit 14,4 Mill. Fmk. fast gleich dem Gewinn von 1923 (14,7 Mill.). Den Schaden, den der Preisfall verursachte, trugen hauptsächlich die Kolonialwarenhändler, die größeres Lager von Zucker hatten. Der Zucker, der im Verhältnis zu seinem Nährwert das billigste Nahrungsmittel ist, begünstigt dank seiner Billigkeit den Absatz in der Süßwarenindustrie, ebenso hat der einheimische Bedarf an Schokolade zugenommen. Die Ausfuhr, die nur nach entfernt gelegenen Ländern ging, hatte einen Wert von 4,7 Mill. Fmk. Die Einfuhr war auf Grund des Schutzzolles unbedeutend.

Die Margarineindustrie hat im Jahre 1924 die Produktion steigern können, obwohl ausländische Ware etwas mehr als im Vorjahre eingeführt wurde (157 t, gegen 114 t). Die Güte der inländischen Ware sicherte ihr den Absatz.

Die Tabakindustrie hat immer noch schwer an der Besteuerung zu tragen — Zoll und Akzise machten zusammen 37—59% des Kleinverkaufspreises aus. Obgleich zu Beginn des Jahres 1924 der Zoll auf Rohware herabgesetzt wurde, ist die Lage der Industrie nur wenig leichter geworden, es mußten z. B. zwei große Fabriken ihre Tätigkeit einstellen. Von der ausländischen Konkurrenz ist die Tabakindustrie durch den Zoll geschützt, aber der Verkaufspreis kann über eine gewisse Grenze nicht erhöht werden, ohne daß die Kauflust aufhört. Ausfuhr kommt nicht in Frage, da fast alle Länder sich durch hohe Zölle geschützt haben.

Die Einfuhr von Blättertabak betrug 3101 t (1923—2719 t) im Werte von 107 Mill. Fmk. (90,5 Mill.). Nach der Industriestatistik hatte die Produktion der Tabakfabrikation 1923 einen Bruttowert von 370 Mill. Fmk., der Wert der verarbeiteten ausländischen Rohware wird mit 198 Mill. Fmk. angegeben. Die Gesamtverkaufssumme der Fabriken machte 1924: 550,87 Mill. Fmk. aus, wovon dem Staate eine Akzise von 165,26 Mill. bezahlt wurden. Wenn man erwägt, daß die 18 Tabakfabriken im Durchschnitt 2500 Arbeiter beschäftigen, ersieht man, welche große Bedeutung diese Industrie als Arbeitgeber hat, ganz abgesehen von ihrer Bedeutung als Steuerquelle.

Die Gummiindustrie hatte viel mit der ausländischen Konkurrenz zu tun, beim Absatz von Gummigalosen mit Schweden, beim Absatz von technischen Gummiartikeln aber mit allen Ländern. Doch blieb der Produktionswert des vorhergehenden Jahres gleich, da die Herstellung sog. Gummischuhe (nicht Uberschuhe) verdoppelt werden konnte.

(Schluß folgt.)

Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

Seeschifffahrt.

Viehseuchenpolizeiliche Anordnung, betreffend Durchfuhr von Vieh durch den Nord-Ostsee-Kanal. Der Regierungspräsident in Schleswig hat eine viehseuchenpolizeiliche Anordnung erlassen und im Amtsblatt der Regierung Schleswig veröffentlicht, wonach die Durchfuhr durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal für Schiffe mit Vieh aus dem Auslande sowohl nach deutschen als nach fremden Seehäfen nur unter nachstehenden Bedingungen gestattet ist: Tierische Abfallstoffe dürfen während der Fahrt von den Schiffen nicht entfernt werden, insbesondere nicht in das Kanalwasser geworfen werden.

Personen, welche mit der Wartung oder Verpflegung der auf dem Schiffe befindlichen Tiere zu tun haben, oder sonst mit denselben in Berührung kommen, dürfen während der Fahrt durch den Kanal das Land nicht betreten.

Zum Zwecke der Kontrolle der obigen Verbote hat ein Angestellter jedes mit Vieh beladene Schiff während der Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu begleiten. Die Gebühr für diese veterinärpolizeiliche Beaufsichtigung ist auf 13 Reichsmark festgesetzt worden, sie wird zugleich mit den Kanalabgaben erhoben.

Soweit die Durchfuhr für Tiere, tierische Erzeugnisse oder Rohstoffe, sowie für Gegenstände, die Träger des Ansteckungsstoffes übertragbarer Seuchen der Haustiere sein können, durch Preußen veterinärpolizeilich allgemein verboten ist, darf deren Durchfuhr durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nur mit vorher eingeholter Genehmigung des Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten erfolgen.

Zu widerhandlungen gegen diese Bestimmungen unterliegen den Strafvorschriften des § 74 ff. des Reichsviehseuchengesetzes vom 26. Juni 1909. Diese Anordnung ist mit dem Tage der Veröffentlichung bereits in Kraft getreten.

Prüfungsvorschriften für Schiffer. Der Reichswirtschaftsminister hat in einem Schreiben vom 11. September an die zuständigen Stellen verfügt, daß bis zum 1. Januar 1926 die erleichterten Prüfungsvorschriften zum Schiffer auf kleiner Fahrt, Hochseefischerei usw. bestehen bleiben sollen. In den Kursen nach dem 1. Oktober d. Js. kommen neuere Vorschriften zur Geltung, die erheblich höhere Anforderungen an das Wissen und die Fähigkeiten des Prüflings stellen.

Eisenbahn.

Seehafenausnahmetarif 35. Frachtberechnung für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern. Mit Gültigkeit vom 21. September 1925 werden die Anwendungsbedingungen 4 des Ausnahmetarifs 35 bezüglich der Frachtberechnung für auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge geändert. Während bisher die Fracht nach dem wirklichen Gewicht, mindestens für 15 t für das Fahrzeug, berechnet wird, ist von dem vorgenannten Zeitpunkt ab die Fracht nur für zwei Drittel des wirklichen Gewichts nach den Bestimmungen des § 32 der Allgemeinen Tarifvorschriften zu berechnen.

Verlängerung der Aufbrauchsfrist für alte Frachtbriefmuster. Der Industrie- und Handelstag teilt uns mit:

Auf unsere erneuten Vorstellungen hat nunmehr die Reichsbahn verfügt, daß die Aufbrauchsfrist für die veralteten deutschen Frachtbriefmuster der Größe 300 mal 380 Millimeter bis zum 31. Dezember 1926 verlängert wird.

Luftverkehr.

Luftpost auf der Strecke Hamburg—Stettin—Danzig. Auf der von der Luftverkehr Pommern G. m. b. H. unterhaltenen Verkehrsstrecke Hamburg—Stettin—Danzig und umgekehrt findet eine beschleunigte Postbeförderung statt. Die täglich (außer Sonntags) verkehrenden Flugzeuge der Luftverkehr Pommern G. m. b. H. nehmen regelmäßig Luftpostsendungen mit. Die Auflieferung erfolgt wie bei gewöhnlichen Postsendungen, nur müssen die durch Luftpost zu befördernden neben entsprechender Frankierung den Vermerk „Durch Luftpost“ tragen und bis 11,15 Uhr vormittags auf dem Postamt I (Grüne Schanze) sein. Sie werden dann noch am frühen Nachmittag in Hamburg und Danzig ausgetragen bzw. mit anschließenden Luftverkehrslinien weiterbefördert. Der Kostenunterschied gegen gewöhnliche Sendungen ist im Verhältnis gering. Es wird zu den Postgebühren ein Zuschlag erhoben, und zwar für Postkarten 10 Pfg., für andere Postsendungen (einschl. Päckchen) bis 20 Gramm 10 Pfg., über 20 bis 50 Gramm 20 Pfg. usw., für Pakete bis 1 kg 2 Mk., für jedes weitere angefangene halbe Kilo 60 Pfg. Luftpostmarken sind auf jedem Postamt erhältlich.

Reichsluftkursbuch. Die Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Reichsverkehrsministeriums hat vor einigen Tagen ihr zweites Reichsluftkursbuch herausgegeben. Das bisherige

Reichsluftkursbuch enthielt 39 Fluglinien, die sich inzwischen auf 63 vermehrt haben. Dem Kursbuch ist zur Orientierung eine besondere Uebersichtskarte der Luftlinien beigelegt. Es enthält ferner einen kleinen Aufsatz über das Verhalten im Flugzeug. Der Luftreisende ersieht daraus, daß er nicht an seinen Platz gebannt ist, daß er aufstehen, daß er rauchen darf und daß es nicht nötig ist, besondere Kleider für eine Luftreise anzulegen.

Außenhandel.

Die Außenhandelsstelle für Metallerzeugnisse ist durch Verordnung des Reichswirtschaftsministers vom 7. September 1925 (Reichsanzeiger Nr. 211) aufgelöst worden.

Ausländische Zollabfertigung. Es haben sich vielfach Unzuträglichkeiten dadurch ergeben, daß wegen mangelhafter oder unzureichender Warenbezeichnung zollpflichtige Sendungen bei der Einfuhr in die ausländischen Staaten aufgehalten oder zurückgewiesen werden mußten. Es handelt sich hierbei, wie wir an Hand einiger Beispiele haben feststellen können, meist nicht um ein schikanöses Verhalten der ausländischen Zollbehörden, sondern um Unzuträglichkeiten, die der Absender leicht selbst vermeiden kann. Zu diesem Zwecke empfehlen wir, daß der Absender oder sein Spediteur auf den Begleitpapieren der Sendungen stets genau Nummer und Warenbezeichnung des in Frage kommenden ausländischen Zolltarifs aufgibt. Dieses Verfahren ist insbesondere bei Sammelpositionen oder solchen Waren angebracht, die unter Umständen unter verschiedenen Tarifpositionen eingereiht werden könnten. Es würde also z. B. bei dem Versand von Armaturen nach Frankreich auf dem Frachtbrief in französischer Sprache anzugeben sein: „Armaturen“; und darunter: Zolltarifnummer 585 II „einzelne nicht besonders genannte Maschinen- und Transmissionsteile aus verschiedenen Metallen und so weiter“.

Bestimmungen über Handelsreisen in Dänemark. Die Bescheinigungen, welche dem Handelsreisenden von den deutschen Handelskammern zum Gebrauch bei der Ausfertigung eines Gewerbescheines in Dänemark ausgestellt werden und die bislang von dem zuständigen dänischen Konsulat legalisiert werden mußten, brauchen von den dänischen Konsulaten nicht mehr legalisiert zu werden.

Bestimmungen für deutsche Geschäftsreisende und mitgeführte Warenmuster in Polen. Zur Einreise nach Polen ist ein Sichtvermerk erforderlich, der bei dem zuständigen polnischen Konsulat in Deutschland beantragt werden muß.

Bevor der Geschäftsreisende seine Tätigkeit in Polen aufnimmt, muß er im ersten polnischen Aufenthaltsort bei dem polnischen Finanzamt (Urząd skarbowy) ein Handelspatent IV. Klasse zum Preise von 274 Zloty lösen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift zieht eine hohe Geldstrafe nach sich. Sonst bestehen für deutsche Geschäftsreisende in Polen keine Schwierigkeiten.

Muster ohne Wert sind zollfrei. Andere Muster müssen verzollt werden. Abfertigung im Zollvermerkverfahren unter späterer Rückerstattung des hinterlegten Zolles findet mangels eines Handelsvertrages nicht statt.

Absatz von landwirtschaftlichen Maschinen nach der Schweiz. Dem glatten Absatz für landwirtschaftliche Maschinen nach der Schweiz stehen vorläufig noch die schweizerischen Einfuhrbeschränkungen im Wege. Bewilligungspflichtig sind: Schwaden, Wender und Rechen, Heuwender, Wendepflüge, Kartoffel-Hack- und Häufelpflüge, Acker- und Wiesenwalzen, Kartoffelgrab-Maschinen sowie deren Bestandteile. Der schweizerische Eingangszoll für diese Ackergeräte beträgt nach Position 891 des schweizerischen Zolltarifs 15 Fr. per 100 kg brutto (Tarazuschlag 10 Prozent). Ferner fallen unter die Einfuhrbeschränkungen: Futterschneider, Schrotmühlen, Dreschmaschinen unter 4000 kg, Obst- und Traubenmühlen und -Pressen, Grasmäher, Zentrifugaljauchepumpen nebst Bestandteilen. Der schweizerische Eingangszoll hierfür beträgt nach Position 893 b 20 Fr. per 100 kg brutto (Tarazuschlag 10 Prozent).

Explosionsmotore sind einfuhrfrei. Der Zoll beträgt je nach Stückgewicht: Motoren von weniger als 100 kg 35 Fr. per 100 kg brutto (Tarazuschlag 20 Prozent), Motoren von 100 bis 500 kg 30 Fr. per 100 kg brutto (Tarazuschlag 20 Prozent), Motoren von 500 bis auf 2500 kg 20 Fr. per 100 kg brutto (Tarazuschlag 10 Prozent).

Der Reichsnachrichtenstelle liegt ferner eine von der Preisberichtsstelle des schweizerischen Bauernverbandes in Brugg zusammengestellte Preisliste für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte vor, die von Interessenten auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle eingesehen werden kann.

Zur 26prozentigen französischen Reparationsabgabe sind deutsche Reparationslieferungen, die vom Generalagenten für die Reparationszahlungen bezahlt werden, von der Abgabe befreit. Gemeint waren damit die Reparationslieferungen an den französischen Staat. Inzwischen hat die französische Regierung

aber bekannt gegeben, daß auch deutsche Waren, die für Privatpersonen in Frankreich bestimmt sind und vom Generalagenten für die Reparationszahlungen bezahlt werden, von der Abgabe befreit werden können, sofern die Privatpersonen den Wert solcher Warenlieferungen der französischen Regierung erstatten müssen. Hierzu ist in jedem Einzelfall eine Bescheinigung des Vorstehers der Abteilung Deutschland in der französischen Finanzinspektion darüber beizubringen, daß die Waren von dem Generalagenten für Reparationszahlungen bezahlt werden und von der 26prozentigen Reparationsabgabe befreit sind.

Abweichend von den früher bekannt gegebenen Bestimmungen über die Befreiung deutscher, lediglich für das Saargebiet bestimmter Waren von der 26prozentigen Abgabe, die die Hinterlegung eines Bürgschaftsscheines (acquit-à-caution) bei der Einfuhr der Waren in das Saargebiet vorschreiben, wird stillschweigend geduldet, daß von der Hinterlegung des Bürgschaftsscheines abgesehen wird, wenn die Begleitpapiere derartiger Sendungen mit dem Vermerk „Destiné pour la consommation en Sarre“ versehen sind und der Verbrauch im Saargebiet durch die vorgeschriebene Entlastungsbescheinigung (Certificat de décharge) der zuständigen Ortsbehörde nachgewiesen wird.

Waren, die aus Deutschland nach Frankreich eingeführt werden, und zur normalen vorübergehenden (zollfreien) Zulassung bestimmt sind, werden gegen die Verpflichtung zur Wiederausfuhr von der 26prozentigen Abgabe befreit, doch ist diese Abgabe für den Fall der Nichtwiederausfuhr bei der Einfuhr zu hinterlegen oder zu garantieren.

„Made in Germany“ in den Vereinigten Staaten. Die letzthin verschiedentlich verbreitete Meldung, daß die Markierung der nach den Vereinigten Staaten eingeführten deutschen Waren mit dem Worte „Germany“ nicht mehr genüge, sondern daß sie mit dem Worte „Made in Germany“ bezeichnet werden müßten, trifft nicht zu. Die Bezeichnung mit dem bloßen Worte „Germany“ ist vielmehr ausreichend. Dagegen genügt z. B. nicht die Bezeichnung mit dem bloßen Worte „Saxony“, das für die Markierung von Wollwaren gebraucht worden war. Vielmehr muß stets die Bezeichnung „Made in Saxony“ gebraucht werden, weil „Saxony“ in den Vereinigten Staaten auch eine Handelsmarke darstellt.

Im Anschluß hieran sei noch mitgeteilt, daß Strümpfe und Socken in Zukunft je einzeln die Ursprungsland-Bezeichnung tragen müssen, während bisher nur das Paar markiert zu werden brauchte.

Reisespesen in Schweden. Die Reisespesen eines Vertreters betragen in Schweden zwischen 30 und 70 Kr. per Tag, je nach den zurückgelegten Entfernungen und den aufgewandten Fracht- und Trag- (bzw. Auto-) Kosten. Bereist ein Vertreter einen kleinen Bezirk und hat er nur kleines Handgepäck, so wird er mit folgenden Kosten zu rechnen haben:

a) Fahrtkosten	10 Kr.
b) Uebernachtung	5—6 Kr.
c) Essen und Trinken	12 Kr.
d) kleine Ausgaben	2—3 Kr.

Das Freigeäck auf der Bahn beträgt 25 kg; ist das Gewicht des Gepäcks 50—100 kg und die Entfernung groß, so vermehren sich die Kosten bedeutend. Man muß hierbei in Rücksicht ziehen, daß Schweden ein sehr ausgedehntes Land — fast so groß wie Deutschland — ist, daß hier aber nur sechs Millionen Menschen (etwa ein Zehntel der deutschen Einwohnerzahl) wohnen, die Städte klein sind und das Herumschleppen der Kollektion zu den Käufern kostspielig ist. Bleibt die Kollektion im Hotel, so muß eine Entschädigung an das Hotel für ein Ausstellungszimmer gezahlt werden.

In den großen Städten Stockholm, Gotenburg und Malmö betragen die Hotelkosten 30—100 Prozent mehr als in den kleinen Orten, je nach dem gewählten Hotel. Auch sind die Kosten der Lebenshaltung höher. Andererseits wird in den großen Städten, wo sich der Vertreter längere Zeit aufzuhalten hat, der Betrag der Eisenbahnfahrtskosten gespart.

Steuern, Abgaben, Zölle.

Von Estland erhobene Steuern für ausländische Geschäftsreisende. Das Gesetz, durch das die Geschäftssteuer von Ausländern, die zu Geschäftszwecken nach Estland kommen, festgesetzt ist, ist im estnischen Staatsanzeiger Nr. 44 vom 27. März 1923 veröffentlicht worden. Danach sind Ausländer, die Geschäftsreisen nach Estland unternehmen, verpflichtet, sich im Laufe von drei Tagen, gerechnet vom Tag der Einreise, beim zuständigen Steuerinspektor registrieren zu lassen und bei Abschluß der ersten Geschäftsoperation sich einen Handelschein II. Kategorie zu lösen. Die jährliche Gebühr für einen Handelschein II. Kategorie beträgt 7000 EM. Sie ermäßigt sich auf die Hälfte dieser Summe, wenn der Reisende erst nach dem 1. Juli des betreffenden Jahres in Estland eintrifft.

Nach § 17 des Gesetzes sind ferner die Geschäftsleute, die in Estland keinen ständigen Wohnort oder keinen Besitz haben, verpflichtet, vor ihrer Ausreise auf Grund ihrer Angaben über

die ausgeführten Geschäftsoperationen die von der Steuerkommission bzw. dem Steuerinspektor festgesetzte Steuer zu entrichten. Diese Steuern sind für ausländische Geschäftsreisende ebenso hoch wie für in Estland ansässige Kaufleute.

Gericht, Rechtsfragen.

Vor Aufhebung der Geschäftsaufsicht. In Ausführung des Kabinettsbeschlusses betreffend Aufhebung der Geschäftsaufsicht hat das Reichsjustizministerium einen entsprechenden Gesetzentwurf im Benehmen mit dem Reichswirtschaftsministerium inzwischen ausgearbeitet. Neben einer völligen Aufhebung der Verordnungen vom 14. Dezember 1916, 8. Februar und 14. Juni 1924, betreffend Geschäftsaufsicht, sieht die Verordnung eine Erweiterung der Konkursordnung vor. Durch neue Vorschriften soll nämlich in den Fällen, in denen die Gläubigerschaft zu einem vergleichsweisen Abkommen mit einem in Schwierigkeiten geratenen Schuldner bereit erscheint, eine Vermeidung des Konkurses und unter Wahrung der Interessen der Gläubiger eine beschleunigte Abwicklung der Verbindlichkeiten und Verwertung der Bestände erreicht werden.

Prozeßvollmachten für Estland. Nach estländischen Gesetzen muß jede von einem Rechtsanwalt benötigte Vollmacht bei einem Notar unterzeichnet werden. Der Notar hat zu bestätigen, daß die Unterzeichner eigenhändig in seiner Gegenwart die Vollmacht unterschrieben haben und, daß die Unterzeichner nach dem Notar vorgelegten Dokumenten (Auszug aus dem Handelsregister; Patente, Protokolle von Aktiengesellschaften usw.) berechtigt sind, für die Firma die Vollmacht auszustellen. Nachdem die Vollmacht den Notar passiert hat, muß sie vom betreffenden Landgerichtspräsidenten, vom Auswärtigen Amt in Berlin und dann vom estländischen Konsulat bestätigt werden, um den estländischen Gesetzesvorschriften zu entsprechen.

Verschiedenes.

Schiffsverkauf. Eine belgische Firma in Gent stellt ein modernes See- und Fluß-Passagiermotorschiff zum Verkauf. Näheres im Büro der Kaufmannschaft, Börse.

Pässe für die Einreise nach Oesterreich. Unter Bezugnahme auf die Notiz in der vorhergehenden Nummer unter „Verschiedenes“ macht uns das Konsulat der Republik Oesterreich darauf aufmerksam, daß der Inhalt der Notiz, soweit es sich um den Ausflugsverkehr handelt, einer Berichtigung bedarf.

Inhaltlich des Schlußprotokolls über das Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der deutschen Reichsregierung, d. d. Berlin, 29. 7. 1925, über die Aufhebung des Sichtvermerkszwanges für die beiderseitigen Staatsangehörigen ist nämlich zu Artikel I unter d wörtlich bestimmt:

„Durch das Abkommen werden nicht die besonderen Vereinbarungen berührt, die für den kleinen Grenzverkehr und für den Grenznah- und Ausflugsverkehr an Stelle des Passes andere Ausweise zulassen.“

Nach den im Landesgesetzblatt für das Land Salzburg bekanntgegebenen Bestimmungen werden im Ausflugsverkehr den Reisepässen alle anderen, mit Photographie versehenen, amtlichen Identitätsausweise gleichgestellt.

Begleitpapiere für Auslandssendungen. Soeben ist ein interessanter Sonderabdruck aus „Wirtschaft und Verkehr“ (Zeitschrift der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf), betreffs Begleitpapiere für Auslandssendungen, den Vorstehern der Kaufmannschaft zugegangen, in der Uebersicht folgender alphabetischer Reihenfolge aller europäischen Staaten. Bei jedem Lande ist aufgeführt, ob nach den Vorschriften des betreffenden Staates 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 Mark zuzüglich Porto — bei Sammelbestellungen Preisnachlaß — von der Geschäftsstelle der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf zu beziehen. Für Interessenten steht ein Exemplar obiger Zusammenstellung in der Börse zur Einsichtnahme zur Verfügung.

Angebote und Nachfragen.

5650. Ludwigsburg wünscht das Alleinverkaufsrecht eines gesetzlich geschützten Artikels an eine Schreibmaterialien-Großhandlung zu vergeben.
5651. Danzig (Vertreter von kanadischen Mehlmarken) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Mehl-Firmen.
5652. Jaffa (Palästina) wünscht Vertretungen von Fabriken oder Exporteuren für folgende Artikel zu übernehmen: Glas- und Porzellanwaren, Aluminium- und Emaillewaren, Haus- und Wirtschaftsgeräte, Papier- und Pappwaren, Baumaterialien, sanitäre chemische Erzeugnisse, Textil- und Strumpfwaren usw.
5653. Strasbourg sucht Agenten, die im Weizenexport gut eingeführt sind.

5721. Katowice sucht Abnehmer für Roggen, Brau- und Futtergerste, Kleie, Futtermehl, Leinsamen, Raps, Oelkuchen, Hülsenfrüchte, speziell Bohnen, Speise- und Fabrikkartoffeln usw.
5724. Skoplje sucht Geschäftsverbindung mit Speiseöl-Raffinerien und -Exporteuren zwecks Uebernahme von Vertretungen.
5752. Bremen sucht Vertreter, die mit Exporteuren nach den nordischen Ländern in Verbindung stehen, für den Export eines Artikels für die Haus-, Küchen-, Eisenkurzwaren- und Landwirtschaftsbranche.
5760. Sydney wünscht Vertretungen deutscher Firmen für Woll- und Baumwollwaren, Eisenkurzwaren u. a. zu übernehmen.

5775. Paris sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren, die für die Lieferung von Grubenholz aller Art in Frage kommen.
5776. Wien wünscht von einer aufgelösten deutschen Schiffswerft einen gebrauchten Ufer-(Molo)Portaldrehkran zur Entladung von Kohlenschiffen, mit Selbstgreifer, zu kaufen.
- R.I.A. 1. Krakau wünscht die Vertretungen deutscher Firmen für Chemikalien, Leder und Eisenwaren zu übernehmen. Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktäglich in der Zeit von 8-1 Uhr vormittags und 3-6 Uhr nachmittags (außer Sonnabend nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu Stettin sind die nachfolgend aufgeführten vertraulichen amtlichen Nachrichten zugegangen; diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse I, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden. Die Reichsnachrichtenstelle weist im übrigen darauf hin, daß sie zur Erteilung von Auskünften über alle den Außenhandel betreffenden Fragen stets bereit ist und daß auch die übrigen sich bei der Stelle ansammelnden Nachrichten, deren Uberschriften hier zum Abdruck gelangen, im Geschäftszimmer der Stelle Vertretern interessierter Firmen zur persönlichen Einsicht zur Verfügung stehen.

- Türkei: Absatzmöglichkeiten für Armaturen, Holz, Farben usw. in Smyrna. — Oelproduktion und Oelausfuhr.
- Estland: Lage der Industrie.
- Holland: Gesetzgebung über den unlauteren Wettbewerb.
- Polen: Eierhandel in Krakau.
- Griechenland: Errichtung einer Zentralkorinthenstelle und Lage am Korinthenmarkt.
- Dänemark: Eisen- und Metallwaren-Industrie.
- Italien: Ausbesserungsarbeiten im Triester Hafen.
- Bolivien: Einfuhr von Steinzeug- und Töpferwaren.

Deutsche Handelskammer für Spanien. Von der Deutschen Handelskammer für Spanien in Barcelona wurde der Reichsnachrichtenstelle ein Jahresbericht für das Jahr 1924 übersandt, der von Interessenten auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle eingesehen werden kann.

Merkblatt für den Handel mit Luxemburg. Der Reichsnachrichtenstelle ging ein Merkblatt für den Deutschen Außenhandel mit Luxemburg zu, das von Interessenten auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle eingesehen werden kann; auch können Exemplare des Merkblattes durch den Deutschen Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Berlin W. 35, Schöneburger Ufer 21, zum Preise von je 50 Pfg. bezogen werden.

Ursprungszeugnisse in Griechenland. Der Reichsnachrichtenstelle ging vom Auswärtigen Amt ein eingehender Erlaß der griechischen Regierung zu, der das Ursprungszeugnisverfahren in Griechenland einer neuen Regelung unterzieht. Der Erlaß kann von Interessenten auf dem Büro der Nachrichtenstelle eingesehen werden.

Musterschutz in den Niederlanden. Der Reichsnachrichtenstelle liegen Bestimmungen für den Musterschutz in den Niederlanden vor, die einem Merkbüchlein entnommen sind, welches vor einiger Zeit herausgegeben ist. Die Bestimmungen können auf dem Büro der Nachrichtenstelle eingesehen bzw. auch gegen Erstattung der Kosten in Höhe von 1 Mk. vom Deutschen Wirtschaftsdienst, G. m. b. H., Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden.

Wirtschaftsthesen für Lettland. Das lettländische Ministerkabinett nahm auf seiner Sitzung am 8. September, wie die „Rigaer Rundschau“ mitteilt, die vom Finanzminister ausgearbeiteten Wirtschaftsthesen endgültig an, von denen die wichtigsten in ihrer nunmehrigen Fassung folgendermaßen lauten:

„Das Ministerkabinett beauftragt den Finanzminister, darüber zu wachen, daß langfristete Kredite nur denjenigen Industrieunternehmen gewährt werden, die mit modernen Fabrikationshilfsmitteln arbeiten und konkurrenzfähig sind, in erster Linie denjenigen, die einheimische Rohstoffe verarbeiten oder örtliche Bedürfnisse befriedigen.

Im nächsten Wirtschaftsjahr sind in das Budget wenigstens zwei Millionen Lat für einen Kreditfonds zur Förderung des Exports aufzunehmen.

Eine Exportkontrolle ist für Leinsaat, Konserven, Getränke, Obst und Käse einzuführen. Die Unkosten der Exportkontrolle sind nicht den Exporteuren aufzuerlegen. Die Ausgaben, die im laufenden Wirtschaftsjahre durch Einführung dieser Kontrolle

entstehen sollten, sind aus dem Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben zu decken.

Der bezahlte Einfuhrzoll ist beim Export für alle Ausgangsstoffe, die bei der Fabrikation der zu exportierenden Waren verwandt wurden, in vollem Umfange zurückzuzahlen.

Das Kabinett erachtet es für notwendig, daß der Landtag bald einen neuen Zolltarif herausgibt, der die Produktion fördert und schützt.

Das Kabinett spricht den Wunsch aus, daß die Bank von Lettland keine Darlehen auf ausländische Fertigfabrikate gewähre, falls es nicht Rohstoffe oder Produktionsmittel für unsere Betriebe sind.

Staatliche Aufträge sind nur dann ins Ausland zu vergeben, wenn der im Angebot angegebene Preis um 5-15 Prozent niedriger ist als der Preis entsprechender hiesiger Erzeugnisse, wobei in diese Differenz auch der Zoll miteinzurechnen ist. Die prozentuale Differenz für die einzelnen Bestellungen setzt in den erwähnten Grenzen das Ministerkabinett auf Antrag des Ministers fest.

Eine auswärtige Anleihe ist annehmbar zu 7 Prozent jährlich auf 20-25 Jahre mit einem Realisationskurs nicht niedriger als 92, die Kommissionsgebühren miteingerechnet. Die Anleihe kann 20-50 Millionen Lat betragen.

Beabsichtigte Revision des Zolltarifs in Rußland. Laut „Ökonomitscheskaja Shisnj“, Nr. 196 vom 29. August d. J., hat das Kollegium des Außenhandelskommissariats der Zollverwaltung Leitsätze für die Revision des Zolltarifs übergeben, in denen angeregt wird, die hohen prohibitiven Schutzzölle durch gemäßigte Schutzzölle zu ersetzen. Die Schutzzölle seien nur für diejenigen Fabrikate beizubehalten, deren Produktion im Inlande bereits organisiert sei und im bedeutenden Maße die Nachfrage des Marktes befriedige; das gleiche gelte auch für die Industriezweige, deren Entwicklung in der nächsten Zeit sichergestellt sei. Für die von der russischen Wirtschaft benötigten Fabrikate, die im Inlande versuchsweise oder gar nicht hergestellt werden, müsse die Einführung ermäßigter Zölle oder zeitweilige Zollfreiheit vorgesehen werden.

Ferner spricht sich das Kollegium des Außenhandelskommissariats auch für eine Ermäßigung der bestehenden fiskalischen Zölle auf Erzeugnisse des bäuerlichen und Arbeitermassenkonzums aus und empfiehlt die Festsetzung hoher fiskalischer Zölle auf Luxuswaren.

Bei den Ausfuhrzöllen sollen besonders diejenigen Waren belastet werden, die sich einer Monopolstellung auf dem Weltmarkt erfreuen bzw. deren Ausfuhr die Entwicklung der einheimischen Industrie beeinträchtigen könnte.

Für einige Gebiete (Murman, äußerster Norden, ferner Osten, Kamtschatka usw.) sollen spezielle Differenzialtarife, die einer baldigen wirtschaftlichen Entwicklung der Gebiete Rechnung tragen sollen, in Aussicht genommen werden.

Anschritten von Firmen.

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

- England: Handschuhstoffe. — Velin für Trommeln und Banjos. — Klaviere (Kauf oder Vertretung). — Wäscheklammern, Federschachteln für Schulkinder. — Anfertigung einer patentierten Uhrwerk-Reklame. — Drei- und Vierfarben-Druckblöcke. — billige Brenn- und Lockenscheren, Haarschneidemaschinen. — gefüllte Briefumschläge. — elektr. Anlagen (Transformatoren, Schalter, Hochspannungskabel). — künstlicher Dünger für Neuseeland. — Papiervorhemden. — Vertretung für schwere Stahlprodukte (Halbzeug, Träger, Roheisen). — Tennissaiten. — Drahtnägeln. — Tuben und Flaschenkapseln. — Drahtzugformen. — Butter, Margarine, Pflanzenbutter, Laken, Baumwollwaren, Eisen- und Stahlwaren usw. für Export nach Indien und Afrika. — Phantasiepappkartons für Zigarren.

Märkte und Preise

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	11. Sept.		14. Sept.		18. Sept.	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	872,00	875,00	872,00	875,00	872,00	875,00
1 Pfund Sterling	1806,00	1821,00	1805,00	1820,00	1805,00	1820,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,50	89,75	88,50	89,75	88,50	89,75
100 Finnmark	937,00	947,00	937,00	947,00	937,00	947,00
100 schwed. Kronen	10000,00	10100,00	10000,00	10100,00	10000,00	10100,00
100 dänische Kronen	9175,00	9375,00	9125,00	9325,00	9050,00	9250,00
100 norweg. Kronen	8025,00	8225,00	7700,00	7900,00	7650,00	7850,00
100 franz. Francs	1745,00	1790,00	1745,00	1790,00	1745,00	1790,00
100 belg. Fr.	1675,00	1715,00	1635,00	1675,00	1620,00	1660,00
100 holländ. Gulden	14975,00	15200,00	14975,00	15200,00	14975,00	15200,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1535,00	1575,00	1525,00	1565,00	1520,00	1560,00
100 Schweiz. Fr.	7200,00	7300,00	7200,00	7300,00	7200,00	7300,00
100 tsch.-slow. Kronen	1110,00	1135,00	1110,00	1135,00	1110,00	1135,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—	—
1 Tschernwonez	1900,00	1935,00	1900,00	1935,00	1900,00	1935,00

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	17. Sept.		18. Sept.		19. Sept.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
100 lettland. Rubel	—	—	—	—	—	—
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	25,14	25,26
100 franz. Francs	24,20	24,70	24,25	24,75	24,35	24,80
100 belg. Francs	22,20	22,65	22,55	23,00	22,70	23,15
100 schweizer Francs	99,65	100,65	99,65	100,65	99,65	100,65
100 italienische Lire	20,85	21,25	21,15	21,60	21,15	21,60
100 schwed. Kronen	138,50	139,90	138,55	139,95	138,55	139,95
100 norweg. Kronen	106,85	109,00	107,25	109,40	108,75	110,95
100 dänische Kronen	124,85	127,40	125,05	127,60	125,05	127,60
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,20	15,50
100 holl. Gulden	207,50	209,60	207,50	209,60	207,50	209,60
100 deutsche Mark	122,00	124,15	122,00	124,15	122,00	124,15
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	80,00	90,00	80,00	90,00	80,00	90,00
100 litauische Lits	50,50	52,00	50,50	52,00	50,50	52,00
1 SSS R-Tschernwonez	26,40	26,85	26,40	26,85	26,40	26,85
10-Rubel-Goldstück, russ.	—	—	—	—	—	—
1-Rubel-Silberstück	—	—	—	—	—	—
1-Silb.-Rbl. Scheidemünze	—	—	—	—	—	—

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	16. Sept.	17. Sept.	18. Sept.	19. Sept.
New-York	89,70	89,70	89,70	89,70
London	192,50	192,50	192,50	192,50
Stockholm	1066,00	1066,00	1066,00	1066,00
Paris	188,00	188,00	188,00	188,50
Brüssel	174,00	173,00	175,00	176,00
Amsterdam	1598,00	1598,00	1598,00	1598,00
Basel	768,00	768,00	768,00	768,00
Kristiania	854,00	830,00	838,00	845,00
Kopenhagen	984,00	970,00	975,00	974,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	165,00	165,00	165,00	165,00
Reval	10,70	10,70	10,70	10,70
Riga	768,00	768,00	768,00	768,00

Stettiner Salzheringsbericht. Ab 1. Oktober er. wird wahrscheinlich ein Zoll von 3 Mk. pro Tonne auf Salzheringe erhoben. Die Käufer nehmen daher den Bedarf für die nächsten Wochen schon jetzt. Es ist also durchweg gute Nachfrage. Auch Norweger Heringe, die bisher mehr vernachlässigt waren, sind rege gefragt. Die Preise sind durchschnittlich unverändert.

Frachtenmarkt. Stettin, 25. September. Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt stellen sich die Raten zurzeit wie folgt

je t Eisenerz: Lulea—Stettin 4,25 schw. Kr. Skanderz-Charter, Löschen Schiffs Rechnung, desgl.—Nordsee (Emden/Rotterdam) 4,25 schw. Kr. fio Deut. Erz. neu, Oxelösund—Stettin 3,25 schw. Kr. Skanderz L. Sch. R., desgl.—Nordsee 3,25 schw. Kr. Deut. Erz. neu fio und Narvik—Nordsee 3,80 schw. Kr. Deut. Erz. neu fio.

Die Kohlenfrachten zogen in letzter Zeit etwas an und es wurden für größere Schiffe in der Route Tyne—Stettin 5/3—5/6 sh bezahlt (gegen 5/— vor einigen Wochen), für kleinere Dampfer höhere Raten. Im Kohlenverkehr Rotterdam—Stettin steht der Frachtsatz je t auf 5/3 Rmk.

Im übrigen werden folgende Raten genannt: Stettin—Cardiff 600 t Roggen 13/—, Stettin Dünkirchen 300 Stds. Dbb. 32/—, St. Valery s. S.—Stettin 250 t Flintsteine 10/—, Köping—Stettin 300 t Feldspat 7,— Rmk., Plymouth—Stettin 300 t Chinaclay 10/—.

Der Ostsee-Handel erscheint vierzehntägig.

Infolge der schweren gegenwärtigen Geschäftslage, die jedes Unternehmen zu der größten Einschränkung aller Ausgaben zwingt, haben wir beschlossen, den „OSTSEE-HANDEL“ im letzten Vierteljahr 1925 vierzehntägig herauszubringen. Die nächste Nummer erscheint am 11. Oktober 1925.

Baltischer Verlag G. m. b. H.

Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Woche vom 14. bis 20. September 1925.

Der gegenwärtige Eingang betrug 105 Schiffe mit 183 117 Kubikmetern Nettoraumgehalt und der Ausgang 80 Schiffe mit 154 133 Kubikmetern NR. Umgeschlagen wurden 118 000 t Güter. Die Waggongestellung war gut.

Verkehrsbericht des Schiffsverkehrsvereins zu Breslau E. V.

Breslau, den 19. September 1925. In der vergangenen Woche wurde von Ratibor wiederum ein Wuchs von ungefähr 1/2 m gemeldet, so daß der Oderwasserstand weiter gut und vollschiffig war.

Der Kohlenumschlag in Cosel-Hafen ist etwas schwächer geworden; es wurden 41 000 t Kohlen gekippt. Dagegen war die Leistung der Kräne mit 35 000 t eine größere als in der Vorwoche.

Breslau durchfuhren zu Berg 30 Dampfer, 109 beladene, 51 leere Fahrzeuge, zu Tal 35 Dampfer, 163 beladene, 4 leere Fahrzeuge.

Die seewärtigen Erzeingänge in Stettin sind weiter sehr stark. Auch in Hamburg ist eine Belebung des Geschäftes nach der Oder zu verzeichnen; es gelangten verschiedene Massengüter zum Abtransport, was ein Anziehen der Schifferanteifrachten im Gefolge hatte.

Schiffsfrachten in R.-M. je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) Steinkohle: Von Breslau nach Berlin 3,40 bis 3,50; nach Stettin 2,90 bis 3 Mk.; von Oppeln nach Berlin 4,70; nach Stettin 4,20; von Cosel-Oderhafen nach Berlin 5,20, nach Stettin 4,70, nach Hamburg 7,70 Mk. Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht. Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Wasserstände:

Ratibor am 13. 9. 25 1,52 m, am 14. 9. 25 1,95 m, am 19. 9. 25 1,44 m.

Dyhernfurth am 13. 9. 25 2,29 m, am 19. 9. 25 1,93 m.

Neiße b. Wartha am 12. 9. 25 0,08 m, am 18. 9. 25 0,10 m.

Otto Voelker
DACHPAPPEN-FABRIK
EXPORT

Stettin-Bredow * Fernsprecher 1606

Wendt & Koppe Inhaber: Otto Voelker
CHEMISCHE FABRIK

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

Stettin-Bredow * Fernsprecher 1606

Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin.

(Außer den nachstehend genannten „regelmäßigen“ Dampfern verkehren noch eine Anzahl „unregelmäßiger“ Dampfer.)

* bedeutet: Passagierdampfer oder Passagiergelegenheit.

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bzw. Reeder
Stettin—deutsche Ostseehäfen			
Swde.-Neufahrwasser, Zoppot, Pillau	Mont. u. Donnerst.	*D. Odin ab Swde. 7 abds.	J. F. Braennlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	tägl. mtgts.	*D. Berlin, D. Swinemünde	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig, Libau	7 täg.	D. Rudolf 30. Sept.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 täg.	D. Arkona 10. Okt.	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 täg.	D. Pionier 30. Sept.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 täg.	D. Alexandra 3. Okt.	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Elbing	7 täg.	D. Elbing III 29. Sept.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Flensburg	14 täg.	D. Saturn 29. Sept.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 täg.	D. Otto 8. Okt.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel	7 täg.		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth (und Peene-Stationen)	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth (u. Peene-Stat.)	7 täg.	D. Stralsund	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Margarete u. MS. Peene	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Reihefahrer u. D. Pommern	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jd. Sonnab.	D. Stolp	A. Hofffeld, Stettin
		MS. Kolberg	
Stettin—Finnland und Randstaaten			
Libau, Danzig	7 täg.	D. Rudolf 30. Sept.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 täg.	*D. Regina 3. Okt.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 täg.	*D. Ostsee 26. Sept.	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	7 täg.	*D. Straßburg 1. Okt.	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval, Helsingfors	3 täg.	*D. Preußen 3. Okt.	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Wasa 2. Okt.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg, Wasa, Mentyluoto	7 täg.	*D. Ariadne jed. Mittwoch	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg	7 täg.	*D. Nordland jed. Sonnab.	Gustav Metzler, Stettin
Raumo, Mäntyluoto, Wasa	14 täg.	D. Siegfried 3. Okt.	Gustav Metzler, Stettin
		D. Viadra 3. Okt.	
		D. Kreßmann 30. Sept.	
		D. — Ende Sept.	
Stettin—Skandinavien			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Odin	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 9. Okt.	Gustav Metzler, Stettin
Skien	jed. Freitag	D. Jolantha 2. Okt.	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 täg.	*D. Trondhjem 30. Sept.	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	14 täg. abwechsel.	*D. Bergenhus 10. Okt.	Gustav Metzler, Stettin
Stockholm	5 täg. abwechsel.	D. Tungenes	Wiking Schifffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 täg.	D. Ulsnes	
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	7 täg.	*D. Viktoria 10. Okt.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Oxelösund	7 täg.	*D. Wasa 5. Okt.	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
		*D. Svea 30. Sept.	Mundt & Schütt, Stettin
		D. — nach Bedarf	William Schröder, Stettin
			W. Kunstmann, Stettin
Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 täg.	D. Alexandra 1. Okt.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	7 täg.	D. Otto 8. Okt.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	10 täg.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	7 täg.	D. Luna 1. Okt.	Gustav Metzler, Stettin
Hull	14 täg.	D. Teesburn 10. Okt.	Joh. Reimer, Stettin
Amsterdam und Rheinmäfen	14 täg.	D. Nero 3. Okt.	Joh. Reimer, Stettin
Rheinmäfen, Rotterdam, Antwerpen	14 täg.	D. Gudrun 30.9. Henny 30.9.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 täg.	D. Saßnitz Ende Sept.	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 täg.	D. Hindsholm 10. Okt.	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. Oderland 3. Okt.	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.

Verkehr zwischen Stettin, Lübeck und Finnland.

Ab	nach	Dampfer	Abgangstag	Ab	nach	Dampfer	Abgangstag
Stettin	Helsingfors	Ariadne	30. 9. *	Lübeck	Wasa, Raumo, Mäntyluoto	Njord	10. 10.
Stettin	Helsingfors	Nordland	3. 10. *	Lübeck	Wasa, Raumo, Mäntyluoto	Iris	17. 10.
Stettin	Helsingfors	Alexandra	3. 10.	Lübeck	Wiborg, Kotka	Imatra	ca. 3. 10.
Stettin	Helsingfors	Ariadne	10. 10. *	Lübeck	Wiborg, Kotka	Estland	ca. 10. 10.
Stettin	Abo	Siegfried	7. 10.	Helsingfors	Stettin	Nordland	30. 9. *
Stettin	Abo	Ruth	18. 10.	Helsingfors	Stettin	Ariadne	3. 10. *
Stettin	Kotka, Wiborg	Viadra	3. 10.	Helsingfors	Stettin	Nordland	7. 10. *
Stettin	Kotka, Wiborg	Hellmuth	15. 10.	Helsingfors	Stettin	Ariadne	17. 10. *
Stettin	Abo, Kotka, Wiborg	Kreßmann	30. 9.	Abo	Stettin	Ruth	3. 10.
Lübeck	Helsingfors	Aegir	3. 10. **	Abo	Stettin	Siegfried	15. 10.
Lübeck	Helsingfors	Mira	10. 10. **	Kotka, Wiborg..	Stettin	Viadra	10. 10.
Lübeck	Abo, Helsingfors	—	—	Kotka, Wiborg..	Stettin	Hellmuth	22. 10.
Lübeck	Abo, Helsingfors	Marta	ca. 5. 10.	Helsingfors	Lübeck	Mira	3. 10. **
Lübeck	Abo	Halland	3. 10. **	Helsingfors	Lübeck	Aegir	10. 10. **
Lübeck	Abo	Finland	10. 10.	Abo	Lübeck	Finland	3. 10.
Lübeck	Wasa, Raumo, Mäntyluoto	Frey	3. 10.	Abo	Lübeck	Halland	10. 10. **

* Passagiergelegenheit, Dampfer fährt alle 8 Tage. ** Passagiergelegenheit, Dampfer fährt alle 14 Tage. Aenderungen vorbehalten.

Bücher und Zeitschriften.

Nachschlagbuch der Nachschlagewerke für die Wirtschaftspraxis. Deutscher Auslandverlag Walter Bangert, Hamburg 8, Dovenhof. Preis 5 RM.

Wer heute in seinem Berufe geistige und organisatorische Arbeit zu leisten hat, muß über eine solche Fülle von Tatsachen orientiert sein und so vielerlei Kenntnisse ständig gegenwärtig haben, daß er ohne die für seine Arbeitsgebiete wichtigen Nachschlagewerke nicht mehr auskommen kann. Es entsteht nun die Frage, welches Nachschlagewerk für den jeweiligen Bedarf zur Hand zu nehmen ist. Hier fehlte es bisher an einem zuverlässigen Berater, der die in Frage kommende Nachschlageliteratur in übersichtlicher, sachlicher Einteilung nachweist.

Diese Sachlage hat den bekannten Verlag Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Hamburg, zur Herausgabe eines nach Materien gegliederten Kataloges als Nachschlagewerk der Nachschlagewerke für die Wirtschaftspraxis veranlaßt, das jedem geistigen Arbeiter, dem Kaufmann, insbesondere aber auch dem Verleger, Sortimentsbuchhandel und den Bibliotheken zweifellos außerordentliche Dienste leisten wird. In dem Umstande, daß das vorliegende Nachschlagewerk in Anlehnung an das bekannte Welt-Wirtschafts-Archiv in Hamburg ausgearbeitet worden ist, liegt die beste Gewähr für die Zuverlässigkeit und Zweckmäßigkeit des Werkes, das sich durch eine übersichtliche Systematik, die sich auf dem in jahrelanger Praxis erprobten Wissen des Welt-Wirtschafts-Archivs aufbaut, auszeichnet.

Kleiner Brockhaus, 6. Lieferung. Der Weg zum Erfolg führt durch das Wissen. Es genügt aber nicht, sein Wissen auf seinen Berufszweig zu beschränken, ein möglichst ausgebreitetes Wissen ist notwendig. Freilich kann kein Mensch den ganzen Wissensschatz in sich aufspeichern. Darum ist es dankbar zu begrüßen, daß der Kleine Brockhaus-Handbuch des Wissens in einem Band, das Weltwissen in sich vereinigt; ein Griff und man hat, was man wissen will. Der kleine Brockhaus ist das reine Weltauskunftsbüro, das unparteiisch jedem dient, der es befragt. Durch die geniale Raumaussnutzung ist gegenüber den größeren Auskunftswerken keine fühlbare Verkürzung des Stoffes eingetreten. Der Kleine Brockhaus erweist sich darum jedem als unentbehrlich. Um aber auch jedem die Anschaffung zu erleichtern, läßt der Verlag das Werk in zehn Lieferungen erscheinen, von denen die sechste uns bereits vorliegt. Während des Erscheinens der Lieferungen ist die Möglichkeit geboten, den Kleinen Brockhaus zu einem billigeren Subskriptionspreis (jede Lieferung 1,90 Mark) zu beziehen. Diese Vergünstigung erlischt aber mit Ende September, und wir raten unseren Lesern, baldigst zuzugreifen. Die sechste Lieferung bietet wieder eine überreiche Fülle interessanter Stoffe in Wort und Bild. Wir machen z. B. auf die Uebersicht „Hauptdaten der Weltliteratur“ aufmerksam, die mit 3000 v. Chr. beginnt und mit den wichtigsten dichterischen Erscheinungen der Gegenwart endet. Eine prächtige Probe, wie der Kleine Brockhaus auch im Bild ganz unparteiisch über die Schöpfungen der Menschen zu berichten versteht, sind die beiden Tafeln „Malerei“. Auf ihnen sind Darstellungen aus dem frühesten Altertum und sogar aus der Eiszeit vereinigt mit Schöpfungen der modernsten Kunstrichtungen, unter denen eine Vertreibung aus dem Paradies auffällt. Ueberall, wo man hinschaut, findet man wertvollen Stoff in der neuesten Fassung.

Zollhandbuch für Schweden. Zolltarif vom 9. Juni 1911 unter Berücksichtigung aller Aenderungen und wichtigen für die Zollformalitäten, die Ein-, Durch- und Ausfuhr in Betracht kommenden Bestimmungen nebst einer Uebersicht über die handelspolitischen Beziehungen Schwedens zum Ausland. Mit einem ausführlichen Warenverzeichnis. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von J. Schwalbach-Bahr. Nach dem Stande vom 1. August 1925. Verlag der „Zollhandbücher für den Welthandel“ (Reimar Hobbing) in Berlin SW 61. Preis in Ganzleinenband geb. 40.— Mark.

Dieser Band der bewährten Sammlung „Zollhandbücher für den Welthandel“ wird von allen interessierten Kreisen besonders begrüßt werden. Der aus dem Jahre 1911 stammende schwedische Zolltarif ist durch die zahlreichen seitdem eingetretenen Aenderungen so unübersichtlich geworden, daß eine schnelle und genaue Orientierung sehr erschwert war. Hier wird der Tarif in zuverlässiger Uebersetzung nach dem neuesten Stande bearbeitet geboten, ferner sind alle Bestimmungen aufgenommen, die für den Handelsverkehr mit Schweden von Wichtigkeit sind. Ausführlich behandelt werden die Einfuhrverbote und -beschränkungen, die inneren Verkehrsbeschränkungen und Steuern, usw. Ein Verzeichnis der amtlichen deutschen Vertretungen in Schweden und der schwedischen in Deutschland, sowie der Handelskammern in Schweden bildet eine wichtige Ergänzung. Von ganz besonderem Werte ist aber eine umfangreiche Zusammenstellung von amtlichen Zollentscheidungen und Auskünften, die Aufschluß über solche Fälle bieten, die im Zolltarif selbst nicht vorgesehen sind oder deren zolltechnische Behandlung zu Schwierigkeiten geführt hat. Ein ausführliches Waren- und Sachverzeichnis, das auch die Zollentscheidungen und Auskünfte umfaßt, erleichtert die Benutzung. Der Band kann ebenso wie die anderen in der Sammlung erschienenen als unentbehrliches Handbuch für alle am Handelsverkehr mit dem Auslande beteiligten Kreise bezeichnet und wärmstens empfohlen werden.

Flemmings Verkehrskarte der Ostseeländer mit hauptsächlichsten Schiffsverbindungen. Verlag Carl Flemming und C. T. Wis-kott A.-G., Berlin W 50, Geisbergstr. 2. Preis 3 RM.

Des öfteren haben wir bereits Gelegenheit genommen, an dieser Stelle auf die zuverlässigen und übersichtlichen Karten des Verlages von Flemming hinzuweisen. So erschienen seinerzeit Besprechungen der Flemmingschen Karten von Skandinavien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, von den baltischen Staaten, Finnland, Polen, dem europäischen Rußland und Sibirien. Auch die in größerem Format herausgegebene Eisenbahn- und Wasserstraßenkarte von Deutschland und die Eisenbahn- und Wasserstraßenkarte von Mitteleuropa sei in diesem Zusammenhang angeführt.

Für die Leser des „O.-H.“ dürfte es nun von besonderem Interesse sein, daß seitens des obengenannten Verlages eine Verkehrskarte des gesamten Ostseegebietes im Maßstab 1:3 000 000 erschienen ist. In einer Breite von Wien bis zum Nordkap und einer Länge von Amsterdam bis Petersburg umfaßt sie alle Länder, die unter das Programm des „O.-H.“ als Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer fallen. Besonderer Wert ist auf die Uebersichtlichkeit der Eisenbahn- und Schiffs-linien und der Flüsse und Kanäle gelegt. Die Höhen sind in der vorliegenden Karte in Metern angegeben.