

Der „Ostsee-Handel“

ist in folgenden Gaststätten Stettins zu finden:

Konditorei Kefflinghaus, Breite Str.
 Kettners Weinstuben, Breite Str.
 Hotel Deutsches Haus, Breite Str.
 Kulmbacher Bierstuben, Breite Str.
 Hotel Europäischer Hof, Gr. Wollweberstr.
 Stadtkaffee, Gr. Wollweberstr.
 Franziskaner, Berliner Tor
 Konditorei Lettenborn, Berliner Tor
 Kaffee Blauert, Berliner Tor
 Schlüters Torschänke, Berliner Tor
 Hotel Bellevue, Lindenstr.
 Wilhelm Ohlen, Paradeplatz
 Kaffee Monopol, Paradeplatz
 Restaurant Rückforth, Königsplatz

Kaffee Roland, Moltkestr.
 Konditorei Dörfler, Moltkestr.
 Restaurant „Zur Hütte“ Moltkestr.
 Restaurant „Zum Zucker“, Königsplatz
 Hotel Preußenhof, Luisenstr.
 Konditorei Meink, Luisenstr.
 Konditorei Voigt, Mönchenstr.
 Restaurant Friß Puhlmann, Kopmarktstr.
 Theaterrestaurant, Königstor
 Platows Weinstuben, Königstor
 Konzerthaus, Königstor
 Parkhaus, Anlagen vor dem Königstor
 Restaurant Bernadelli, Pöliger Str.
 Konditorei Schumann, Kronprinzenstr.

Kaiserhallen, Kaiser-Wilhelm-Str.
 Kaffee Bresin, Arndtstr.
 Konditorei Tesch, Falkenwalder Str.
 Kaffee des Westens, Barmimstr.
 Hotel Metropole, Heiligegeiststr.
 Ratskeller, Rathaus
 Kemps Weinstuben, Bollwerk
 Hotel Timm, Bollwerk
 Terrassenhotel, Bollwerk
 Restaurant „Zum Landsknecht“,
 Grabower Str.
 Konditorei Knaebel, Paradeplatz
 Hotel „Gust“, Grüne Schanze

ferner auf allen Schiffen der Linien nach den Ostseestaaten und den Bädern.

Bitte fordern Sie ihn dort!

SINGER



Singer Nähmaschinenfabrik Wittenberge Bez. Potsdam
 Eine Produktionsstätte deutscher Arbeit und deutschen Fleißes

Nähmaschinen

in altbewährter Güte

Erleichterte Zahlungsbedingungen

Ersatzteile * Nadeln * Öl * Garne * Reparaturen

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT



Das Wahrzeichen

der Singer Läden

Geschäftsstellen in Pommern: Stettin, Luisenstraße 19

Anklam, Peenstraße 7 / Belgard (Pers.), Karlstraße 27 / Bublitz, Poststraße 144

Bütow, Lange Straße 68 / Cammin i. Pom., Wallstraße 100 / Demmin, Frauenstraße 9

Greifswald, Lange Straße 15 / Köslin, Bergstraße 1 / Kolberg, Kaiserplatz 6 / Neustettin,

Preussische Straße 2 / Pölitz, Baustraße 7 / Polzin, Brunnenstraße 17 / Rügenwalde,

Lange Straße 32 / Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 43 / Stolp, Mittelstraße 5

Stralsund, Mönchenstraße 30 / Swinemünde, Färberstraße 5.

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr

Stettin - Kopenhagen - Oslo

S/S „Dronning Maud“
jed. Freitag Nachm. 6 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Gothenburg

S/S „Odin“ jeden Diens-
tag Nachmittag 6 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Wesinorwegen

S/S „Bergenus“ S/S
„Trondhem“ alle 10 Tage

Nähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königstor 4/5

Germania-Versicherung Stettin

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:
30 Millionen Reichsmark

Prämieinnahme 1926: **19,4 Millionen RM.**
Bestand Ende 1926 mehr als **234 Millionen RM.**
Versicherungssumme

Sie ersparen **Zeit, Geld, Umstände**, wenn Sie
Ihre Versicherungen vereinigen bei den

GERMANIA - GESELLSCHAFTEN STETTIN

Diese schließen ab:

Lebens-Versicherungen mit ärztlicher und ohne
ärztl. Untersuchung, Invaliditäts-, Aussteuer-,
Leibrenten- u. Alters-Renten-Versicherungen
Einzel-Unfall- und Kollektiv-Unfall-, lebensläng-
liche Passagier-Unfall Versicherungen
Haftpflicht — Radio-Haftpflicht-Versicherungen
Auto-, Auto-Einheits-Versicherungen
Luftfahrzeug-Versicherungen
Feuer-, Einbruch-Diebstahl-Versicherungen
Wasserleitungsschäden-Versicherungen
Büromaschinen-Versicherungen
Transport-Versicherungen aller Art
Reisegepäck-Versicherungen

Auskunft erteilen die Generaldirektion, Stettin,
Paradeplatz 16, und sämtliche Vertreter.



Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

Herausgeber PAUL BOLTZE, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Hauptschriftleiter und für die Redaktion verantwortlich W. v. Bulmerincq, Stettin; Dr. E. Bartz, beurlaubt.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Goldmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schulstraße, Fernsprecher Nr. 8220 bis 8224. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. 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. 15

Stettin, 1. August 1927

7. Jahrg.

Die Bedeutung des Passagierdampferverkehrs für Stettin.

Bei einem Gespräch, das ich im Winter 1913 auf der sogenannten Titanic-Konferenz in London mit dem greisen Vorsitzenden Lord Mersey führen durfte, erzählte dieser, daß er in seiner Jugend, wohl in den 60er oder 70er Jahren, auch einmal Stettin besucht habe. Stettin hätte auf ihn damals den Eindruck einer richtigen preußischen Provinzstadt gemacht: enge Straßen, viel Polizei, Militär und Beamte. — Das war sein damaliger Eindruck und wird wohl der Eindruck aller Fremden, die Stettin besuchten, gewesen sein.

In den dazwischen liegenden Jahrzehnten haben sich die Dinge erfreulich gewandelt. Die Schleifung der Festung machte die Bahn frei für eine großzügige Ausgestaltung und Verschönerung des Stadtbildes; die Schaffung des Freibezirks und andere Hafenanlagen gaben Stettin einen mächtigen kommerziellen Antrieb. Mit Stolz kann Stettin darauf hinweisen, daß es alles, was es in den letzten 50 Jahren geworden ist, der Tatkraft seiner Bürger verdankt. Keine Hilfe kam Stettin von außen.

Diese Entwicklung zur schönen Stadt und zum bedeutenden Wirtschaftsplatz ist so schnell vor sich gegangen, daß die Kenntnis von Stettins Bedeutung nicht mit dieser Entwicklung Schritt hielt; es blieb eben in den Augen sehr vieler die „kleine echt preußische Provinzstadt. In jüngster Zeit kann man erfreulicherweise feststellen, daß ein allmählicher Umschwung einsetzt. Man kennt jetzt Stettin, weiß wo und wie es liegt, und nicht nur der deutsche Binnenländer, sondern auch das Ausland.

Zu diesem Bekanntwerden Stettins in weiteren Kreisen haben in erheblichem Maße die Passagierlinien beigetragen, die alljährlich einen gewaltigen Strom Reisender über Stettin lenken. Wenn auch sehr viele von ihnen Stettin nur flüchtig berühren und außer dem vorsintflutlichen Personenbahnhof bei der Fahrt an der Oder entlang zum Freihafen oder Dunzig oder zur Hakenterrasse nur ein bewegtes buntes Bild des geschäftstätigen Hafenlebens, einige schöne alte Speicher und die Haken-

Allianz

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

103 624 844 R.-M. Prämieinnahme

92 020 855 R.-M. Kapital und Reserven

Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.,

Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin,

Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg,



Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.

Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. i. Berlin,

Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar,

Allianz Lebensversicherungsbank A.-G.

31 % Versichertendividende

538 000 000 R.-M. Bestand Ende 1926

Versicherungszweige:

Feuer, Transport, Haftpflicht, Unfall, Einbruchdiebstahl, Beraubung, Maschinenbruch, Glaswasserleitungs-Schaden, Valoren, Schmucksachen in Privatbesitz, Reisegepäck, Aufruhr, Kreditkautions, Auto (Unfall, Haftpflicht, Kasko), Leben, Aussteuer, Invalidität, Renten, Pension, Spar- und Sterbekasse, Hagel, Pferde und Vieh

terrasse von unten zu sehen bekommen, so erhalten doch auch diese Reisenden einen bedeutenden Eindruck Stettins bei der Weiterfahrt mit den verschiedenen Dampfern oder abwärts. Werften, Fabriken aller Art, der lebhafte Schiffsverkehr zeugen von der Großartigkeit hiesiger Industrie und des Handels und machen es deutlich, was die Oder nicht nur für die Reederei, sondern auch für das gesamte Wirtschaftsleben Stettins und seines Hinterlandes bedeutet.

Viele Reisende aber, und das trifft besonders diejenigen, die ins Ausland fahren oder vom Ausland kommen, bleiben auch länger bei uns, be-

schaft in allen Ländern des Ostseebeckens. Stettin besitzt vorzügliche und häufige Fahrgastverbindungen mit Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Estland, Lettland und Rußland. Im einzelnen gliedern sich diese Passagierlinien folgendermaßen:

1. Stettin—Kopenhagen—Oslo:

jeden Freitag nachmittag 6 Uhr Dampfer „Dronning Maud“ oder „Kong Haakon“;

Reederei: Det Forenede Dampskibsselskab, Kopenhagen;

Vertreter: Gustav Metzler, Stettin.



S. S. „Arladne“.

sichtigen die Stadt, knüpfen persönlich Beziehungen an, um die wirtschaftlichen Beziehungen auszubauen. Und manch freundliches und bewunderndes Wort fällt da zum Lobe Stettins.

Wenn ich diesen Passagier-Seeverkehr kurz darstellen soll, so möchte ich den Nahverkehr und den Auslandsverkehr trennen.

Der Nahverkehr ist zahlenmäßig der stärkste; er betrug 1926 über 100 000 Personen; er besteht, hauptsächlich in den Sommermonaten, zwischen Stettin und den pommerschen und rügenschen Bädern und umfaßt auch Ausflüge nach Bornholm und Kopenhagen. Eine Riesenmenge von Urlaubern und Touristen aus dem deutschen Binnenlande fährt im heißen Sommer gern über Stettin und die frische blaue Ostsee, sei es mit den schmucken Dampfern der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich oder denen der Swinemünder Dampfschiffahrts A.-G. Beide Reedereien haben in diesem Jahre wieder ihren Dienst verstärkt und verbessert durch Einstellung schöner modern eingerichteter Dampfer.

Der Auslands-Reisendeverkehr beschränkt sich infolge der geographischen Lage Stettins zwar auch fast ganz auf die Ostsee, aber er schafft uns Freund-

Stettin—Kopenhagen—Gothenburg:

jeden Dienstag nachmittag 6 Uhr Dampfer „Odin“;

Reederei: Det Forenede Dampskibsselskab, Kopenhagen;

Vertreter: Gustav Metzler, Stettin.

Stettin—Kopenhagen—Westnorwegen:

Dampfer „Bergenus“, Dampfer „Trondhjem“; alle 10 Tage.

Reederei: Det Forenede Dampskibsselskab, Kopenhagen;

Vertreter: Gustav Metzler, Stettin.

2. Stettin—Stockholm:

ca. jeden 10. Tag nachmittag 6 Uhr Dampfer „Victoria“ und Dampfer „Nürnberg“;

Reederei: Rud. Christ. Gribel, und Stettiner Dampfer-Compagnie A. G., Stettin.

3. Stettin—Riga:

jeden Freitag nachmittag 7 Uhr und jeden Sonnabend nachmittag 4 $\frac{3}{4}$ Uhr Dampfer „Nordland“, Dampfer „Regina“, Dampfer „Ostsee“;

Reederei: Rud. Christ. Gribel, Stettin.

4. Stettin—Reval—Helsingfors:

jeden Mittwoch und Sonnabend nachmittag 4 Uhr Dampfer „Rügen“ und Dampfer „Ariadne“;

Alle auf diesen Linien verkehrenden Dampfer sind bequem eingerichtet; zum Teil sind sie kombinierte Fracht- und Fahrgastdampfer, z. T. reine Passagierdampfer; alle haben ihren großen Freundeskreis im In- und Ausland. — Dampfer „Kong Haakon“ und „Dronning Maud“, Dampfer „Rügen“ und „Ariadne“, Dampfer „Preußen“ und „Sachsen“, Dampfer „Nordland“ und „Regina“ gehören zu den besten und aufs modernste eingerichteten Fahrgastdampfern, die auch den verwöhntesten Ansprüchen zu genügen vermögen. Eine stattliche Passagierdampferflotte zeigt sich in Stettin von einer Güte, wie sie kein anderer deutscher Ostsee-



Doppelschraubendampfer „Rügen“.

Reederei: Rud. Christ. Gribel, Stettin, und Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors; Vertreter: Gustav Metzler, Stettin.

hafen aufzuweisen hat. Einige Beispiele dieser Dampfer sind im Bilde beigefügt.

Im Jahre 1926 haben Stettin auf den obenerwähnten Auslands-Linien 26 137 Passagiere berührt. Immerhin eine Zahl, die sich hören lassen kann, und gerade diese Reisenden machen unser Stettin in der Welt bekannt.

Und wenn nun jahrein, jahraus 120 000 Menschen aus allen Gegenden Deutschlands und des Auslands über Stettin reisen, dann ergeben sich nicht nur materielle Vorteile für bestimmte Stettiner Unternehmungen (Reedereien, Makler, Hotels, Restaurants, Autobesitzer, Läden usw.), sondern das Wichtige ist der unwägbare Gewinn für Stettin und Stettins Bevölkerung, der darin besteht, daß Stettin als schöne Stadt und als Wirtschaftsplatz ersten Ranges anerkannt wird. G.

5. Stettin—Reval:

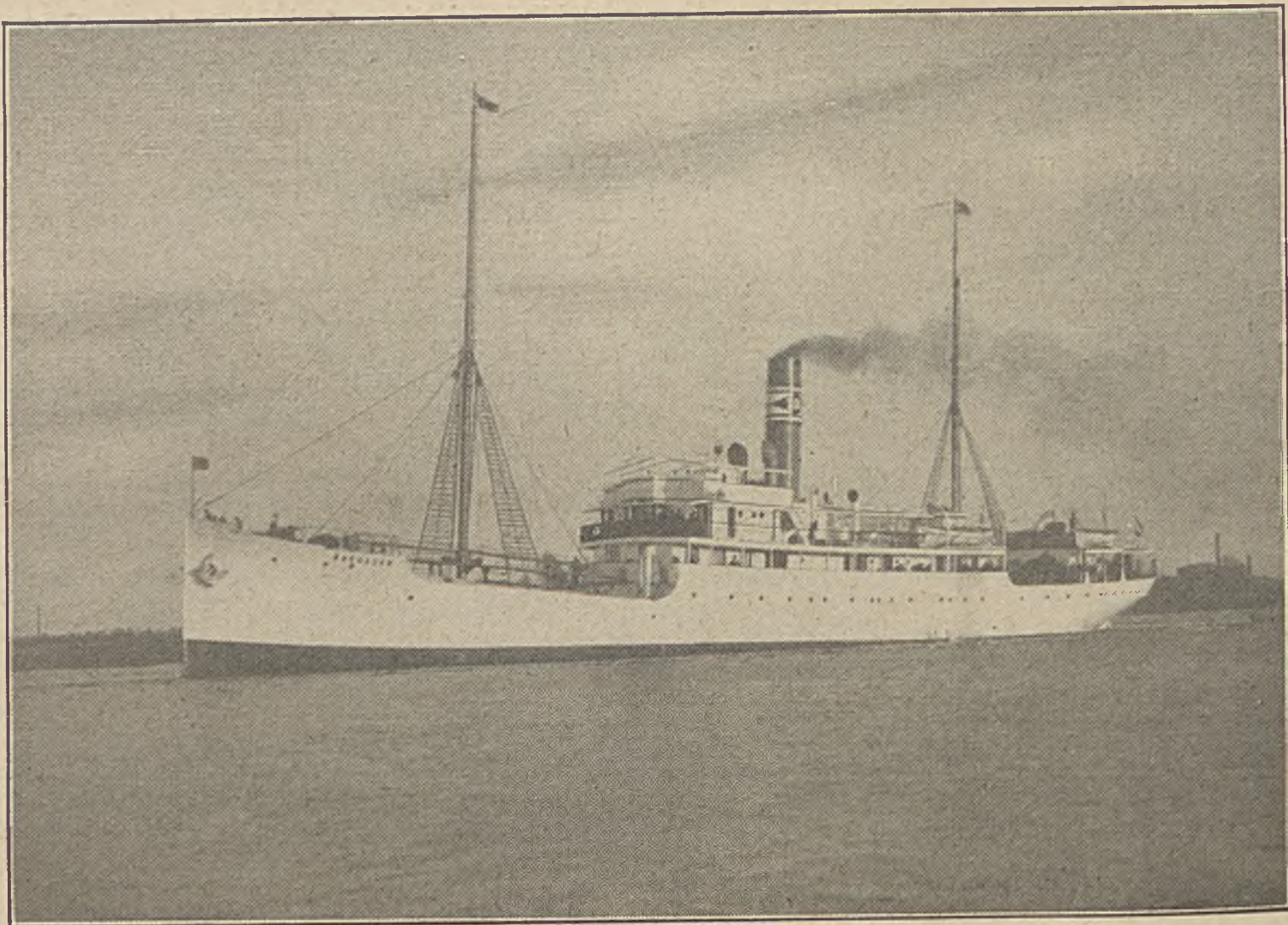
jeden Freitag nachmittag 1 Uhr Dampfer „Wartburg“ und Dampfer „Straßburg“;

Reederei: Stettiner Dampfer-Compagnie A. G., Stettin.

6. Stettin—Leningrad:

jeden Freitag nachmittag 6 $\frac{1}{4}$ Uhr Dampfer „Preußen“ und Dampfer „Sachsen“;

Reederei: Stettiner Dampfer-Compagnie A. G., Stettin.



S. S. „Preussen“.

Zur augenblicklichen russischen Wirtschaftslage.

Von C. v. Kügelgen, Berlin.

Der Bruch Englands mit Rußland ist mit einer jener Katastrophen verglichen worden, die zu Beginn des kommunistischen Wirtschaftschaos von allen Seiten auf die ungeübten Organisatoren in Moskau einstürzten. Ist dies auch übertrieben, so drückt immerhin der Bruch mit England gerade auf das Gebiet, das am weitesten hinter der normalen Entwicklung zurück ist: nämlich das des Außenhandels.

Es verlohnt sich angesichts der schweren Erschütterungen, die die äußere Spannung auch im Innern im Kampfe zwischen Parteimehrheit und Opposition hervorgerufen hat, einen Blick auf die Wirtschaftslage der Sowjet-Union zu werfen. Die Frage, ob die Folgen des Bruches soweit bemerkbar sind, daß sie schon in den kunstvoll abgestimmten Wirtschafts- und Konjunkturberichten Sowjetrußlands hervortreten, ist im allgemeinen zu verneinen. Der Handelskommissar Mikojan erstattete kürzlich einen recht optimistisch gehaltenen Bericht über die Lage des Außenhandels. Er wies darauf hin, daß Rußland im ersten Halbjahr 1926/27 (Oktober 1926—März 1927) dank einem kräftigen Ausfuhrüberschuß von rund 122 Millionen die Möglichkeit gehabt habe, 75 Mill. Rbl. in Auslandsvaluta anzulegen. Doch enthält die Entwicklung des Außenhandels selbst in diesem verhältnismäßig günstigen Zeitabschnitt besorgnis-erregende Momente. So ist die Steigerung der Ausfuhr fast ausschließlich auf die unsichere des Getreideexportes (von 79,5 Mill. Rubel im ersten Halbjahr des Vorjahres auf 159,3 Mill.) zu erklären. Nach Abzug des Ge-

treides erreichte die Ausfuhr im ersten Halbjahr 1926/27 nur 210,9 Mill. Rubel gegenüber 220,5 in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Wenn neben Getreide auch Rauchwaren, Naphtha und einige andere Ausfuhrprodukte anstiegen, ist die Ausfuhr von Flachs, Eiern und Butter, wie Mikojan zugab, stark zurückgegangen. Des weiteren mußte er eine große Gefahr in den noch übermäßig hohen Preisen für Industriewaren erblicken, die zudem meist auch ihrer minderwertigen Qualität wegen mit dem Auslande durchaus nicht konkurrieren können.

Auch ist die mit so großen Opfern erreichte Aktivität der Handelsbilanz seit dem Beginn des Wirtschaftsjahres ständig zurückgegangen. Im ersten Quartal (Oktober—Dezember 1926) betrug der Ausfuhrüberschuß 76,4 Mill. Rubel, im zweiten Quartal (Januar—März 1927) nur 44,7 Mill. und ist im dritten Quartal weiter schnell heruntergegangen. Im April war der Ausfuhrüberschuß nur noch 0,4 Mill. Rubel, im Mai haben wir seit geraumer Zeit zum erstenmal wieder einen Einfuhrüberschuß von 23,2 Mill. Rubel. Für die 8 ersten Monate 1926/27 steht die Handelsbilanz freilich noch besser als im Vorjahr. Die Ausfuhr (mit 516 Mill. gegenüber 421 Mill.) ist um 22,6% gestiegen, die Einfuhr (mit 410,8 Mill. gegen 516,7 Mill.) ist um 20% zurückgegangen. Wir haben also noch immer eine Aktivität von 105,9 gegenüber einer Passivität von 95 Mill. Rubel in derselben Zeit des Vorjahres. Doch die „Ekonomscheskaja Shisn“ macht unabhängig von den

übrigen Außenhandelssorgen darauf aufmerksam, daß der Rückgang der Einfuhr hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß der Anteil der Industrieausrüstungen (an sich günstig) im diesjährigen Einfuhrplan bedeutend gewachsen ist. Bei der langsamen Realisierung der Ausrüstungsbestellungen werden diese erst in den letzten Monaten des Wirtschaftsjahres stark in Erscheinung treten. Man werde daher mit einem Ansteigen der Einfuhr zu rechnen haben, ohne in den nächsten Monaten die Ausfuhr steigern zu können. — Unter diesen Umständen ist es fraglich, ob es gelingen wird, wie die „*Ekonom. Shisn*“ meint, einen wenn auch kleinen Ausfuhrüberschuß zum Schluß des Jahres zu behalten. Hierbei ist noch in Betracht zu ziehen, daß nach sowjetamtlichen Angaben im ersten Halbjahr 1926/27 für fast 3 Mill. Rubel Waren nach Rußland eingeschmuggelt wurden und nur für 270 Mill. über die Grenzen im Schmuggelverkehr hinausgingen. Es ist jedenfalls symptomatisch, daß in den letzten Monaten die Tschernetznotendeckung, wenn auch bloß um 10 Mill. Rubel, zurückgegangen ist.

Man sieht, daß der Abbruch der Beziehungen mit England in eine an sich ungünstige Entwicklung des Außenhandels hineinfällt. Nach Angaben der „*Ekonom. Shisn*“ sind vom diesjährigen Export nach England im Umfang von 225 Mill. Rubel freilich schon 150 Mill. Rubel untergebracht, so z. B. fast das gesamte Holz. Ähnlich sei es mit Naphthaprodukten, Rauchwaren und anderen Exportartikeln. Der noch unverkaufte, für England bestimmte Rest an Exportwaren werde unschwer auf anderen Märkten untergebracht werden können. Dennoch behandelt das russische Wirtschaftsblatt im Gegensatz zu den optimistischen Stimmen verschiedener Wirtschaftsführer die durch den Bruch mit England entstandene Situation im Hinblick auf die Zukunft durchaus ernst. Es gibt den für Rußland entstandenen Schaden zu und fordert, man solle als Ersatz für den englischen Markt andere finden, was keine kleine Mühe sein dürfte. Mittlerweile wissen wir, daß die Verschiffung von Waren nach England fortgesetzt vor sich geht, und können auch aus der Erweiterung des Kontrakts der Lena-Goldfields-Compagnie mit der Sowjetregierung, die Ende Juni Jattfand, ersehen, daß beiderseits Wirtschaftsbeziehungen aufrecht erhalten werden, soweit es möglich ist. Andererseits sind neuerdings wiederum Nachrichten aufgetaucht, daß die großen amerikanischen Petroleumkompagnien die Situation ausnutzen und in enge Beziehung mit Rußland treten. Sollten sich amerikanische Wirtschaftskreise zu größeren Krediten bereit erklären, wäre damit in wichtiger Beziehung ein Ersatz für England geschafft.

Was die Ernte anbelangt, so lauteten die offiziellen Nachrichten bisher recht günstig, auch die privaten aus der Ukraine und der Krim klangen sehr hoffnungsvoll. In letzter Zeit wird aber gerade aus diesen für die Getreideproduktion wichtigen Gebieten aus zuverlässiger Quelle über schwere Dürre geklagt, die das Sommergetreide zum Teil vernichtet hat. Auch der offizielle Bericht zum 1. Juni gibt zu, daß die Winter- und noch mehr die

Sommersaaten gelitten haben. Offiziell wird noch mit einer guten Mittelernte, etwa wie im vorigen Jahr, gerechnet, wobei Vermehrung der Anbaufläche der technischen Kulturen (Baumwolle, Zuckerrüben, Sonnenblumen und Tabak) hervorgehoben wird.

Auffallen muß es, daß noch vor den ungünstigeren Nachrichten über die Ernte eine immer stärker hervortretende Zurückhaltung der Bauern in Getreideverkäufen festzustellen ist. Die Getreidebereitstellung erreichte im Mai 294 000 to, das sind 26% weniger als im Vormonat und 29% weniger als im Mai vorigen Jahres. Seit Beginn der Getreidekampagne sind bis zum 15. Juni wohl 676,3 Mill. Pud Getreide gegen 572,8 Mill. Pud im Vorjahr bereit gestellt worden; doch wird darauf aufmerksam gemacht, daß der Privathandel bei der Getreidebeschaffung in diesem Jahr stark zurückgetreten ist. Die Gesamtmenge der von der Bauernschaft auf den Markt gebrachten Getreideprodukte wird daher wie im vorigen Jahr kaum 870 Mill. Pud übersteigen. Da die Ernte 1926 noch besser war als die vom Vorjahr und die Bauern noch Vorräte von 1925 übrig hatten, liegt eine stärkere Zurückhaltung der Bauern vor.

Dies läßt sich zum Teil auf die im Vergleich zum Vorjahr niedrigen Getreidepreise zurückführen. Nach wie vor beherrscht die „*Schere*“, der große Gegensatz zwischen hohen Industriepreisen und niedrigen landwirtschaftlichen Preisen die Situation. Die große Preisabbauaktion, die als die wichtigste wirtschaftliche Maßnahme monatelang von der Sowjetpresse ventiliert wurde, ist trotz des aufgezogenen riesigen bürokratischen Apparates mißlungen. In der Zeit vom 1. Januar bis zum 1. Juni sind freilich nach sowjetamtlichen Daten die Preise im genossenschaftlichen und staatlichen Kleinhandel um 6 bis 7% herabgesetzt worden. Das ist aber auf Kosten der Großhandelspreise und vor allen Dingen der Qualität der Waren geschehen. Der Preisabbau sollte eine Folge der Rationalisierung der Produktion und des Handelsapparates darstellen. Dieses Ziel scheint nur im allergeringsten Maße erreicht zu sein. Dagegen ist durch schematische Herabsetzung der Preise vielfach die Lebensfähigkeit der Handelsorgane in Frage gestellt.

Eine Vermehrung der Notenemission kann auf die Preisgestaltung nur ungünstig einwirken. Im Mai und in der ersten Hälfte des Juni hat im Gegensatz zum vorigen Jahr, wo Geld aus dem Umlauf gezogen wurde, die zirkulierende Geldmasse stark zugenommen. Neuerdings ist hierin ein kleiner Stillstand eingetreten. Das zu erwartende Anschwellen der passiven Handelsbilanz kann unter diesen Umständen gefährlich werden.

Während die Russen mächtige Aufbauprogramme für ihre Industrie veröffentlichen und auch gegenwärtig energisch an der Ausrüstung der Industrie arbeiten (in Ausnutzung der deutschen Kredite), ist der wirtschaftliche Horizont ebenso wie der politische von verschiedenen drohenden Gewitterwolken bedeckt. Die Gestaltung des Außenhandels, der für das gesamte Wirtschaftsleben von ausschlaggebender Bedeutung ist, ist nicht nur von auswärts, sondern auch durch die Unsicherheit des Binnenmarktes in Frage gestellt.

Die 6. Litauische Ausstellung und Deutschland.

Kaum hatte in Mitteleuropa das neue Messewesen aufzublühen begonnen, als auch schon die baltischen Staaten Interesse dafür bekundeten. Ein regelrechtes Messiefieber ergriff sie, aber es wirkte sich an der baltischen Ostseeküste anders aus als in Deutschland. Während dort Leipzig, Königsberg, Breslau und andere Messestädte zunächst nur den wirtschaftlichen Gedanken pflegten, verbanden die baltischen Messen von vornherein diese Idee mit nationalkulturellen Bestrebungen. Hier im Osten veranstaltete Lettland in Riga die erste Messe, die eigentlich nur Ausstellung war und ein absolutes Ueberwiegen deutscher Warenmuster bot. Diesem Beispiele folgten Reval und Kowno mit ähnlichen landwirtschaftlich-industriell-nationalkulturellen Veranstaltungen, schon mit lebhafter Betonung der eigenen Landesinteressen. Gleichzeitig bildete sich ein baltischer Dreistaaten-Messewettbewerb heraus, der auch später durch die Gründung einer baltischen Messezentrale (mit dem Hauptsitz in Riga) nicht gänzlich ausgeschaltet werden konnte. Zunächst beteiligten sich auch Finnland und Polen am allbaltischen Messgedanken, jedoch waren diese Staaten die ersten, die davon abfielen. In den drei baltischen Ländern wurde die alljährlich einmal stattfindende Messe mit ihrem immer stärker hervortretenden Landescharakter zum festen Brauch, von dem man allein schon aus Prestige Gründen nicht mehr abgehen zu können vermeinte, während die baltische Messezentrale 1926 gegenstandslos geworden war. Die um sich greifende allgemeine wirtschaftliche Depression hat schließlich dazu geführt, daß das große Riga, nach wie vor Mittelpunkt des engeren Baltikums, in diesem Jahre ohne die wirtschaftliche Revue bleibt, während die beiden Nachbarstaaten Estland und Litauen die üblichen Ausstellungen veranstalten.

Es ist vielleicht kein Zufall, daß die litauische Regierung, als man sich eben in Lettland schweren Herzens entschlossen hatte die diesjährige Messe, fallen zu lassen, den spontanen Beschluß faßte, in diesem Jahre eine Ausstellung zu veranstalten, und zwar ebenso wie im vorigen Jahre nicht in Kowno, sondern in einer anderen größeren Stadt. Es werden hauptsächlich nationale Erwägungen gewesen sein, die die Wahl auf Memel fallen ließen. Der in Reval gefaßte Beschluß, es auch in diesem Jahre dort zur üblichen wirtschaftlichen Revue kommen zu lassen, ist etwas älteren Datums als der litauische. Lettland gedenkt im nächsten Jahre das Versäumte nachzuholen.

In knappen acht Wochen hat man in Memel viel getan, um die Ausstellung möglichst repräsentabel und verhältnismäßig vielseitig zu beschicken. Auch Groß-Litauen, namentlich Kowno, Schaulen und einzelne andere litauische Wirtschaftszentren nahmen an der Schau teil, die übrigens auch durch Deutschland und Lettland beschickt worden ist. Im allgemeinen ist jedoch zu sagen, daß die 6. Ausstellung Litauens in Memel, was die Ausstellungsgegenstände betrifft, einen vorwiegend memelländischen Charakter trug, während die Besucher freilich größtenteils aus dem eigentlichen

Litauen kamen. Den Höhepunkt der litauischen Ausstellungen bot gewiß die 2. Kownoer Veranstaltung — vom Jahre 1923 —, die heurige Schau war nicht so international, ja man war in Kowno bemüht, ihr eine besonders lebhaft nationale Note zu geben, womit zwei Hauptzwecke verfolgt wurden: erstens sollte das Band zwischen dem in kultureller Hinsicht rein deutschen Ländchen an der Memelniederung und Groß-Litauen fester geknüpft, zweitens aber dem Auslande gegenüber, vorausgesetzt das dieses genügend Besucher und Beobachter nach Memel entsendet, der Schein hervorgerufen werden, daß diese neue Kulturprovinz Litauens in jeder, nicht allein in wirtschaftlicher Hinsicht ein integrierender Bestandteil des Staates sei.

Politische Weiterungen hatten noch am Vorabend der Ausstellungseröffnung eine Beteiligung der maßgebenden Kreise von Stadt und Gau Memel bedenklich in Frage gestellt, jedoch siegte in letzter Stunde in Kowno die bessere Erkenntnis, und die führenden Persönlichkeiten Memels beeilten sich, alles von ihnen Abhängige beizutragen, um einen Riß zu vermeiden. Es ist Memels Aufgabe, das freundschaftliche Verhältnis zwischen Litauen und Deutschland aufrecht zu erhalten. Litauen ist in erster Linie auf Deutschland angewiesen, so ganz besonders in handelspolitischer Hinsicht. Demgegenüber tritt der baltische Zusammenschlußgedanke zurück, sofern die dahinzielenden Bestrebungen nicht schon endgültig gescheitert sind. Die Wiederaufnahme der auf den Abschluß eines ausgedehnteren deutsch-litauischen Handelsvertrages hinzielenden Verhandlungen stehen, sofern die Annäherungsbestrebungen nicht im letzten Augenblick gehemmt werden sollten, vor der Tür. Für Litauen hängt vom Verlauf dieser Besprechungen sehr viel, ja, man kann sagen: Entscheidendes ab. Wenn auch England für Litauen der Holzmarkt ist, so ist Deutschland wiederum für diese Ostseerepublik der Absatzmarkt für Butter, Eier und andere Erzeugnisse namentlich der Tierwirtschaft; die litauische Holzexport geht aus natürlichen Gründen stetig zurück, während der Animalienexport wächst. Das Gesagte gilt auch für die litauische Ausfuhr von Pflanzenprodukten. Ob Deutschland ein Interesse daran hat, seine Einfuhrzölle auf Agrarerzeugnisse gerade zu Gunsten Litauens herabzusetzen, diesem Staat also Sonderbegünstigungen einzuräumen, ist eine Frage, die von hier aus nicht so leicht entschieden werden kann. Gelingt es aber so oder anders einen Weg der wirtschaftlichen Verständigung zwischen Berlin und Kowno zu finden, so wird sich mit Naturnotwendigkeit daraus eine handelspolitische Annäherung Litauens an Deutschland ergeben müssen, die diese Ostseerepublik engstens mit der deutschen Volkswirtschaft verbinden dürfte. Die litauische Ausstellung in Memel kann allerdings nur als eine kleine Etappe auf dem Wege zur Erreichung dieses für Litauen günstigsten Zieles angesprochen werden.

Aus der Handelskammerpraxis — für das Automobil.

Von Dr. Gerhard Roepke.

Wenn wir heute daran gewöhnt sind, den Kraftwagen in jeder Form als **wesentlichen Faktor unserer Wirtschaft** anzusehen, scheint uns das ganz in der Ordnung und nicht anders denkbar. Vergessen wird oft, wie langer und intensiver Arbeit es von Seiten weit vorausschauender Kreise bedurft hat, um diesen Gedanken zu lancieren. Schließlich gibt es auch heute noch genug Leute, die den Kraftwagen mehr oder weniger als Luxus ansehen und ihn bestenfalls als Sportobjekt gelten lassen, während sie vor der **zunehmenden Motorisierung gerade des Wirtschaftslebens**, das den Verbrennungsmotor in jeder Form gebieterisch verlangt, bewußt die Augen schließen.

Gewiß ist der Kraftwagen immer ein Sportobjekt gewesen, und es steht ebenso fest, daß er nie die **Vollkommenheit** von heute erreicht hätte, wenn nicht begeisterte Autosportler alle seine Möglichkeiten unter Einsatz von Geld, Gesundheit und nicht selten unter Einsatz des Lebens durchgeprobt und Verbesserungen angebracht hätten. Aber der Sport ist auch hier nur Mittel, nicht Ziel selbst. Und er hat es dahin gebracht, daß wir heute auf diesem Gebiet unstrittig eine gewisse **Vollkommenheit** erreicht haben. Denn die Meinung vieler Fachleute geht dahin, daß der Kraftwagen, soweit der Verbrennungsmotor seine Triebkraft liefert, unter den jetzigen außerhalb seiner selbst liegenden Anwendungsmöglichkeiten und Bedingungen ein **Optimum** erreicht hat.

Es muß jedoch in dieser Beziehung immer wieder betont werden, daß technischer Fortschritt nicht allein von technischen Möglichkeiten abhängt, sondern fast **ebenso wichtig** ist die geistige **Einstellung** der großen Masse zu solchen Neuerungen, denn aus dieser Einstellung erwachsen erst die Lebensbedingungen, die gewöhnlich sofort in der **Schaffung von Rechtsnormen** für die betreffende Neuerung ihren Ausdruck finden.

Wie wichtig in dieser Hinsicht die öffentliche Meinung ist, dafür sei als eines der drastischsten Beispiele das **englische Kraftfahrzeuggesetz** genannt, das am Ende des vorigen Jahrhunderts im englischen Parlament durchging. Nach diesem Gesetz war für alle Kraftfahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 6 km in der Stunde vorgeschrieben, und außerdem mußte ein Mann mit einer roten Fahne ständig dem Kraftwagen vorausgehen. Daß dieses Gesetz die englische Kraftfahrzeugindustrie, die damals in Europa die **Führung** hatte, auf Jahrzehnte hinaus lahmlegte und zum Teil ruinierte, ist nicht verwunderlich. Erstaunlicher ist die Tatsache, daß die Sanktionierung eines solchen Gesetzes überhaupt möglich war. Es fehlte in diesem Falle eben an der richtigen Einstellung gegenüber dem Wesen der neuen Erfindung, und dieser Punkt ist es gerade, an dem die Arbeit der Interessenverbände, aber auch die Arbeit der mehr abjektiv gerichteten **gesetzlichen Vertretungen** der Wirtschaft, in erster Linie der am meisten beteiligten Wirtschaftskreise, und das sind die **Industrie- und Handelskammern**, einzusetzen hat. Nun ist diese Arbeit nicht in rein propagandistischen Sinne oder reklamehaft zu verstehen — diese Seite kann mit Fug und Recht den reinen Interessenvertretungen und den entweder an der Produktion oder Verteilung interessierten Einzelfirmen überlassen werden — sondern es ist hier an die mehr im Verborgenen, aber nicht weniger nachhaltig wirkende **gutachtliche Tätigkeit der Kammern** zu denken, wie sie sich im Verkehr mit den **zuständigen Behörden** herausgebildet hat, die einen wesentlichen Einfluß auf das Zustandekommen neuer Gesetze ausüben und die letzten Endes über Wohl und Wehe einzelner Wirtschaftszweige durch Verordnungen und Ausführungsbestimmungen entscheiden.

Wenn man rückschauend dieses weite Arbeitsfeld überblickt, kann man mit Genugtuung feststellen, daß die **Tätigkeit** der Kammer nicht vergeblich gewesen ist; **kein** neues irgendwie **das Automobilwesen berührende Gesetz ist aus der parlamentarischen Taufe gehoben** worden, ohne daß die **Handelskammer** dabei Patendienste geleistet hätte. Für die Wahrung der **Interessen der Automobilindustrie, des Handels** und der **Verbraucher** hat sie bei dieser Gelegenheit manchen schweren Strauß ausgefochten.

Die Gesetzgebung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Als im Jahre 1906 der Entwurf eines **Gesetzes** über die **Haftpflicht** für den bei dem Betriebe von **Kraftfahrzeugen** entstehenden Schaden dem Reichstag vorgelegt wurde, wurden manche Stimmen laut, die vielleicht nicht mit Unrecht gewisse Parallelen zu den Bestimmungen des schon erwähnten englischen Gesetzes ziehen zu müssen glaubten. Zwar wurde die Vorlage, nachdem sie schon in mehreren Kommissionssitzungen durchberaten war, durch die Auflösung des Reichstages zunächst hinfällig, bald aber rückte die Gefahr immer bedrohlicher in die Nähe, so daß sich die **Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin, die Vorgängerin der jetzigen Industrie- und Handelskammer**, veranlaßt sah, an den Reichskanzler und den Bundesrat heranzutreten und auch den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe um seine Unterstützung zu bitten, um das dem Automobilwesen drohende Unheil abzuwenden. Wie immer bei der Beurteilung wirtschaftlicher Dinge nahm die Korporation auch hier einen **vermittelnden Standpunkt** ein, empfahl einen vom Kaiserlichen Automobilklub namens der zu einem Kartell vereinigten deutschen Automobilklubs aufgestellten Gegenentwurf der wohlwollenden Prüfung und beantragte zunächst die Hinausschiebung der Wiedereinbringung des Gesetzes, bis das Ergebnis (der von der Reichsregierung veranstalteten Enquête über den Umfang der Unfälle im Automobilverkehr festgestellt sei. Als unerläßliche Bedingung des Gesetzes wurde immer wieder die Forderung hingestellt, eine Gewähr dafür zu schaffen, daß unter dem neuen Gesetz nicht die im **Aufblühen begriffene Automobilindustrie** leiden dürfe, die ohnehin in den Jahren 1906/07 eine **schwere wirtschaftliche Krise** durchzumachen hatte, so daß der Verkauf der Fabrikate vorübergehend fast um 50% zurückging und Arbeiterentlassungen von fast 60% des Stammes vorgenommen werden mußten.

Um nur kurz die Hauptpunkte zu erwähnen, so zeigte sich der Erfolg der Bemühungen in dem am 3. Mai 1909 zustande gekommenen **Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen**, in dem die **Haftpflichtsumme** entgegen dem früheren Entwurf **limitiert** war. Allerdings war die Beweislast auf die Schultern des Kraftfahrers gewälzt, doch war auch das ein Fortschritt gegenüber dem Entwurf von 1906, nach dem der Fahrer nicht nur seine Unschuld, sondern sogar das Verschulden des Geschädigten nachweisen mußte, wenn er von der Haftpflicht befreit sein wollte.

Die **Aenderung** dieses Gesetzes vom **21. Juli 1923** rief aufs neue einen lebhaften Meinungsstreit und damit die **ausgleichende Tätigkeit der Handelskammer** auf den Plan. Es handelte sich im wesentlichen darum, daß die Zulassung von Kraftfahrzeugen inländischer Herstellung von der **Anwendung von Normen** für Einzelteile abhängig gemacht werden sollte. Diese Normungsvorschriften sollten aus Gründen der Vereinfachung und Verbilligung in der Herstellung und der Erleichterung und Sicherheit im Verkehr eingeführt werden. Dabei war selbstverständlich Voraussetzung, daß die gedeihliche Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugbaues durch die Normung nicht gehindert werden sollte. Sowohl der zu bildende Automobilbeirat als auch der Normenausschuß der deutschen Industrie sollte stets gehört werden.

Offenbar waren sich die Automobilinteressenten über die **Vor- und Nachteile** dieser Bestimmungen selbst nicht ganz einig, da derartige Normalisierungsversuche immer Härten mit sich bringen, indem sie bestimmten Marken Monopolcharakter verleihen und andererseits manche Unternehmen dazu zwingen, ihre Betriebe und Produktion auf eine völlig neue Grundlage zu stellen. Der **Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller**, dessen Ansicht sich die hiesige Industrie angeschlossen hatte und in diesem Sinne von der Handelskammer unterstützt worden war, hatte für die **Normalisierung** gewisser Teile Stellung genommen, da er darin das Heil für die deutsche Automobilindustrie erblickte. Schließlich waren aber die **Widerstände** gegen derartig einschneidende Maßnahmen zu groß, und so wurden die genannten Bestimmungen nicht zum Gesetz, ob zum Nutzen oder Schaden des Kraftfahrzeugwesens bleibe dahingestellt, da überhaupt zweifelhaft sein kann, ob nicht derartige Be-

strebungen besser im Wege **privater Uebereinkommen** als durch **gesetzliche Zwangsmaßnahmen** erreicht werden können.

Eine Reihe von kleineren Anregungen und Beschwerden hinsichtlich der Bestimmungen der für die augenblickliche Regelung des Kraftfahrzeugwesens maßgebenden **Verordnungen über den Kraftfahrzeugverkehr** vom 5. Dezember 1925 und vom 28. Juli 1926 war weiterhin im Laufe der letzten Jahre Gegenstand der Handelskammertätigkeit. So wurden, um nur einiges herauszugreifen, im **Zusammengehen mit der Spitzenorganisation** der Industrie- und Handelskammern dem **Deutschen Industrie- und Handelstag**, Eingaben gemacht, in denen die **Heraufsetzung des Höchstgewichts für Lastkraftwagen** beantragt wurde. Der Forderung erhöhter Wirtschaftlichkeit entsprechend wurde eine **Heraufsetzung des Gesamtgewichts von 9 auf 12 t** befürwortet, dabei sollte der Druck auf eine Achse nicht mehr als 10 t betragen. Weiter nahm sich die Kammer einer Bitte um Genehmigung der **Mitführung von 2 Anhängern** an Lastkraftwagen an, die sie dem Herrn Regierungspräsidenten befürwortend zuleitete.

Wenn die Kammer auch nicht immer sofortige Erfolge mit ihren Anregungen und Beschwerden bei den zuständigen Stellen erzielen konnte, so wirken diese Hinweise doch schon durch das **Eintreten einer gesetzlichen Vertretung** der in Frage kommenden Wirtschaftskreise im Sinne der **Aufklärung über Mißstände**, die zuletzt gewöhnlich doch zu einer Aufrollung der angeschnittenen Fragen und zu einer wenn auch nicht unmittelbar **befriedigenden Lösung der Probleme** führt. Diese Erscheinung trat klar bei dem von der Kammer stark unterstützten Kampf der Automobilinteressenten gegen das **Gesetz über die Vorausleistungen zum Wegebau** hervor.

Handelskammer und Wegebauvorausleistungen.

Das ursprüngliche Gesetz über Vorausleistungen zum Wegebau vom 18. August 1902 gab wenig Veranlassung zu Beschwerden, da die **veranlagten Beträge** sich, soweit sie überhaupt erhoben wurden, in **bescheidenen Grenzen** hielten und Kraftfahrzeuge überhaupt nur in verhältnismäßig geringem Maßstabe herangezogen wurden, da es schwere Lastwagen kaum gab, die die Wege im Sinne des Gesetzes erheblich abgenutzt hätten.

Ganz anders gestalteten sich die Verhältnisse in der Nachkriegszeit. Ganz abgesehen davon, daß sich **Straßen und Wege** infolge der **erhöhten Beanspruchung** während der **Kriegszeit** und der gleichzeitigen **Vernachlässigung der Straßenausbesserung** in denkbar schlechtem Zustande befanden hatte das **Kraftfahrwesen** seit dem Kriege, auch was die Benutzung **schwerer Lastzüge** betraf, einen **gewaltigen Aufschwung** erlebt. Aus diesen Gründen sah man sich veranlaßt, die riesig angewachsenen Beträge für Straßenausbesserungen und -bauten von der **Allgemeinheit** auf die Schultern derjenigen abzubürden, denen man die Hauptschuld an den mißlichen Wegeverhältnissen beimaß, nämlich den **Kraftwagenbesitzern**. In dem 1920/1921 eingebrachten **Entwurf zur Abänderung des Wegebaugesetzes** wurde zunächst die Definition des Begriffs „**erhebliche Abnutzung**“, der die Grundlage der Besteuerung schon in dem alten Gesetz bildete, dahin festgelegt, daß **jeder Bruttojahrestransport von mehr als 500 t** auf dem betreffenden Wege darunter fallen sollte. Die **zuständige Verwaltungsbehörde** (Provinzialausschuß, Kreisausschuß) sollte **befugt sein, bis zu 30%** der vorjährigen **tatsächlichen Wegeunterhaltungskosten** als Gesamtbetrag auf Grund vorgenannter Definition von den Abgabepflichtigen zu erheben. Bei **gummibereiften Kraftfahrzeugen** sollte **ohne Rücksicht auf diese Grenze ein Zuschlag bis zu 100%** der allgemeinen Abgaben und bei **eisenbereiften Kraftfahrzeugen** und bei **Lastzügen** ein solcher **bis zu 300%** erhoben werden dürfen. Soweit **eisenbereifte Fahrzeuge** in Frage kommen sollten, war die Bestimmung allerdings belanglos, da diese Art der Bereifung **schon seit dem 31. Oktober 1920** generell **verboten** war.

Obleich sich **gegen diese ungeheure Verschärfung** des Gesetzes von allen Seiten und nicht zuletzt von den **Handelskammern** her **energischer Protest** erhob, kam es doch zu der bekannten **Verordnung über die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung** vom 25. November 1923, auf deren Basis die Minister des Innern und der Finanzen Mitte Juni 1924 **Richtlinien** über die **Durchführung** erließen.

Diese Richtlinien milderten zwar die Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzentwurfs ab und erhöhten den Satz, von dem ab die über das „**gemeinübliche Maß** hinausgehende Benutzung“ der Straßen gerechnet werden sollte, auf die allerdings immer noch ganz unzureichende Zahl von 1000 tkm im Jahr. Sie setzten aber gleichzeitig ungeheuerlich hohe „**Einheitssätze**“ für die Vorausleistung für das laufende Rechnungsjahr im Betrage von **5 Pfg. pro tkm** für ein Fahrzeug mit Zugtieren und **10 Pfg. für sonstige Fahrzeuge** fest. Diese Sätze führten selbst bei mäßig schweren Wagen und geringfügigen Fahrstrecken zu einer derartigen Belastung, daß sich die Kammer veranlaßt sah, gegen diese **offenbare Abdrosselung des Last-Kraftfahrwesens** in wiederholten Schreiben an die zuständigen Stellen vorzugehen, zumal die **Rechtsgültigkeit** der den Richtlinien zu Grunde liegenden **Verordnung stark bestritten** wurde, weil sie zu dem **Finanzausgleichsgesetz in Widerspruch** stehen und eine **unzulässige Doppelbesteuerung** herbeiführen sollte. Der Erfolg war zunächst, daß alle schwebenden Abgabenerhebungsverfahren bis zur Entscheidung über die **Rechtsgültigkeit** der Verordnung ausgesetzt wurden.

Als dann am 5. Januar 1926 das **Preußische Oberverwaltungsgericht** entschieden hatte, daß die **Verordnung rechtsgültig** sei, schien weiterem Vorgehen zunächst der Boden entzogen zu sein. Jetzt erließen die **Kreise** in verstärktem Maße **Abgabenordnungen**, auf Grund derer die **Firmen zur Abgabe von Aufstellungen** über die Häufigkeit, Länge und Belastung bezüglich der auf den betreffenden Straßen ausgeführten Fahrten verpflichtet waren.

Wenn die Kammer auch keine grundsätzliche Abänderung der Verordnung nach der genannten Entscheidung erreichen konnte, so galt es jetzt, den heftig entbrannten **Streit über die Hehebefugnis** zu schlichten. Die Kammer ging dabei von der Bestimmung einer Ministerialverordnung aus, gemäß der die Ausübung der Hehebefugnis auf den Kreis beschränkt bleiben sollte, in dessen Bezirk die das gemeinübliche Maß überschreitende Benutzung beginnt und auf die räumlich unmittelbar angrenzenden Kreise. Die übrigen Kreise müßten vorläufig auf eine **Erfassung des Durchgangsverkehrs verzichten**. In diesem Sinne wurde versucht, auf die Kreise direkt als auch über den Oberpräsidenten und den Innenminister einzuwirken. Da erklärte **Artikel II § 3 Absatz 3 des Gesetzes zur Abänderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 15. Mai 1926** in Verbindung mit **§ 13 Satz 5 des Finanzausgleichsgesetzes vom 27. April 1926** die **Erhebung von Vorausleistungsbeiträgen für Kraftfahrzeuge** mit Wirkung vom 1. April d. Js. ab **für unzulässig**. So waren die vielfachen Bemühungen schließlich doch von Erfolg gekrönt worden.

Trotzdem versuchte die Kammer durch weitere direkte Verhandlungen mit den beteiligten Kreisen unter Hinweis auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die bei allen belasteten Betrieben durch diese übermäßige Beanspruchung entstanden waren, ein **Abkommen über die Abgeltung der bereits entstandenen Vorauszahlungsverpflichtungen durch Zahlung einer mäßigen Pauschalsumme** abzuschließen, auf welchem Wege die Handelskammer Berlin mit sämtlichen Kreisen der Mark sehr gute Erfolge erzielt hatte. Leider verharren die in Frage kommenden Kreise Pommerns und der Neumark auf dem formalen Rechtsstandpunkt und lehnten jeden Vergleichsvorschlag ab trotz Beschwerden der Kammer bei dem Preußischen Innenministerium. Schließlich wurde die **Entscheidung** einem unter Vorsitz eines vom Regierungspräsidenten ernannten Obmannes tagenden **Schiedsgericht** übertragen, das mehrere Sitzungen anberaumte, zu denen die Kammer jedesmal ihren Vertreter entsandte. Doch wurde ein **allgemein verbindlicher Abschluß nicht erreicht**, Wohl aber einigten sich die **abgabepflichtigen Firmen** in **privaten Einzelabkommen** mit den betreffenden Kreisen über die Zahlung der Restbeträge.

Die Kraftfahrzeugsteuern.

Die ersten Vorschriften über die Besteuerung der Kraftfahrzeuge finden sich im **Reichsstempelgesetz §§ 62 bis 71**. Sie stammen aus dem Jahre 1906 und waren als reine **Luxus- oder Aufwandssteuern** anzusehen, da sie eine **Frei-lassung** der zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge vorsahen. Infolge des schon anlässlich der Besprechung der Wegebauvorausleistungen erwähnten Niederganges der Straßenverhältnisse waren die **Steuersätze** des Stempelgesetzes unzweifelhaft unzureichend. Das wurde im allgemeinen auch von den Automobilinteressenten aner-

kannt. Wenn man sich trotzdem von Seiten der Kammer allerdings unter Anerkennung der Notlage der Wegeunterhaltungsverpflichteten gegen die Kraftfahrzeugsteuer wandte, so lag das in erster Linie an der gleichzeitigen Vorbereitung des Gesetzes über die Vorausleistungen zum Wegebau. Man wußte nicht, wohin der Kurs gehen würde und war daher gezwungen, sich in jeder Beziehung Vorbehalte zu sichern, da schon damals aus dem Entwurf über das Vorausleistungsgesetz zu entnehmen war, daß, wie es sich später erwies, das **Kraftfahrwesen** diese **doppelte Belastung** nicht tragen könne.

Das unter dem 8. April 1922 veröffentlichte **Kraftfahrzeugsteuergesetz**, das in die Besteuerung auch Lastkraftwagen einbezog und für kleine und mittlere Wagen tragbare Sätze festlegte, rückte von dem bisher maßgebenden Gesichtspunkt der Aufwandsbesteuerung zu Gunsten einer **Besteuerung des Beförderungswesens** ab. Trotzdem waren die Sätze so gestaltet, daß sie für **starke Wagen ganz erhebliche jährliche Belastungen** darstellten und die Käufer vom Erwerb eines derartigen Fahrzeuges abschrecken mußten. Diese Differenz zwischen der Belastung schwach- und starkmotoriger Fahrzeuge glich sich durch die Auswirkung der **Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 15. Mai 1926** einigermaßen aus insofern, als die Sätze für kleine und mittlere Wagen stark erhöht wurden, während sie für die höheren Pferdestärken im allgemeinen unverändert blieben. Gegen die Tendenz dieser Novelle, das Kraftfahrzeugsteuergesetz aus einem **Aufwandssteuergesetz** in ein reines **Finanzsteuergesetz** mit enorm hohen Sätzen umzuwandeln, wurde von der Kammer mit Rücksicht auf die Tatsache Stellung genommen, daß daneben immer noch die **Wegebauvorausleistungen** bestanden hatten. Es ist an dieser Stelle bemerkenswert, daß die **Kammer** schon am 23. November 1925 in einer Eingabe die **gemeinsame und gleichzeitige Aenderung beider Gesetze** forderte, da nur so die berechtigten Interessen der Wirtschaft gewahrt werden könnten, eine Regelung, wie sie tatsächlich in dem Gesetz vom 15. Mai 1926 erfolgte, das an die Stelle der Wegebauvorausleistungen einen **Pauschalzuschlag von 25%** auf die Sätze der Kraftfahrzeugsteuer legte. Interessant ist, daß die abgabepflichtigen Firmen auf Grund dieses Zuschlages nur etwa den 8. Teil der Summe zu zahlen haben, die sie vorher nach dem Vor-

ausleistungsgesetz zu tragen hatten. Die allgemeinen Sätze der Kraftfahrzeugsteuernovelle wurden trotz Einspruch in der schon charakterisierten und für das Kraftfahrwesen ziemlich drückenden Form angenommen mit einer Befristung des Gesetzes bis zum 31. Dezember 1927. **Im Laufe dieses Jahres** muß also noch die **Besteuerung der Kraftfahrzeuge im Wege der Gesetzgebung neu geregelt** werden.

Diese Regelung stößt auf **größere Schwierigkeiten** als jemals, da die dazu geäußerten Meinungen eine einheitliche Linie stark vermissen lassen. Da auch die Ergebnisse der Automobilstatistik noch nicht vorliegen, ist es verfrüht, in irgend einer Form in den Streit der Meinungen einzugreifen. Jedenfalls wird man, soviel aus den letzten **Aeußerungen** des **Reichswirtschaftsrates** zu ersehen war, den jetzt geltenden **Zuschlag von 25% in den kommenden Tarif einbeziehen** und vorläufig an einer **Pauschalsteuer festhalten**, da die Besteuerung nach Maßgabe der **tatsächlichen Wegebenutzung**, insbesondere eine **Reifen- oder Treibstoffsteuer** gegenwärtig noch **nicht gangbar** erscheint, und ein **zuverlässiges Meßinstrument** für die Benutzung der Straßen noch **nicht vorhanden** ist. Bei der Ausgestaltung der Pauschalsteuer erscheint eine Neutralisierung des Steuermaßstabes notwendig. Deshalb empfiehlt der Kraftfahrzeugsteuerauschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrates als **Steuermaßstab für Personenwagen eine Verbindung von Hubvolumen und Gewicht zu gleichen Teilen**. Bei **Lastkraftwagen**, Omnibussen und Zugmaschinen soll das **Gewicht als Steuermaßstab beibehalten** werden, und zwar auf der Grundlage der **Verwendung von Luftreifen**. Werden dagegen **Kissenreifen** verwendet, soll ein **Zuschlag** zur Steuer eintreten.

Mit diesen Vorschlägen des Reichswirtschaftsrates ist der **Reichsverband der Automobilindustrie** grundsätzlich **einverstanden**, während der **Automobilhändlerverband** die **Kombination einer Pauschalsteuer nach dem Hubvolumen mit einer mäßigen Treibstoffsteuer** vorschlägt. Gegen letzteren Vorschlag wenden sich natürlich wieder die **Mineralölhandels-gesellschaften**, so daß es für die Industrie- und Handelskammern **schwer** sein wird, einen **Vergleichsvorschlag** zu machen, dem sämtliche Interessenten zustimmen. Aber auch dieser Versuch wird nach besten Kräften im Interesse des Kraftfahrwesens und damit der ganzen Wirtschaft gemacht werden.

Regulierung der Wirtschaftskonjunktur.

Außenhandelsbilanz und Exportsteigerung. — Wiederaufnahme des Beschaffungsprogramms der Reichsbahn. — Scharfe Geldanspannung. — Vor stärkeren Zuflüssen von Auslandskapitalien.

Die am 10. Juni erfolgte Diskontheraufsetzung der Reichsbank von 5% auf 6%, die aus formalen Gründen immer wieder heraus geschoben worden war, hat dem Zustand der Unruhe und Unsicherheit, der über dem deutschen Geldmarkt lastete, ein Ende gesetzt. In der zur gleichen Zeit bewirkten Wiederherstellung der Kapitalertragssteuer-Freiheit für wirtschaftlich berechtigte Auslandsanleihen wird man ebenso wie in dem erhöhten Zinsanreiz eine finanzpolitische Maßnahme zu erblicken haben, durch die der Zustrom ausländischen Kapitals wieder stärker in Gang kommen soll. Das Fortschreiten der inländischen Kapitalbildung kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß die einheimische Kapitaldecke noch viel zu knapp ist, besonders wenn sich im Verlaufe einer Konjunktur gesteigerte Ansprüche von Seiten der Industrie, Landwirtschaft und Kommunen melden. Die aus der Diskonterhöhung folgende Kreditverteilung dürfte die Konjunkturentwicklung vor Uebertreibungen schützen und so zu einer Reduzierung der Gesamtansprüche an die Reichsbank führen.

Besonders hervorgehoben zu werden verdienen die Erörterungen, die sich um die Beurteilung der

Konjunkturlage drehen. Hierbei hat man mit Recht die starke Passivität unserer Handelsbilanz als den schwächsten Punkt der derzeitigen Konjunkturlage Deutschlands bezeichnet. So zeigte die Außenhandelsbilanz vom Mai mit 1173 Millionen Einfuhr die höchste Einfuhr seit Februar 1925, während die Ausfuhrziffern eine steigende Tendenz vermissen ließen. Tritt also eine Exportsteigerung, eine Ausdehnung des auswärtigen Handels und damit eine Entlastung der Zahlungsbilanz nicht ein, dann läge es nahe, von einer „Ueberentwicklung“ der Binnenkonjunktur zu sprechen. Da sich eine Erhöhung der Ausfuhr nur langsam erreichen läßt, wird eine gewisse Einschränkung der Einfuhren, also eine Regulierung der Konjunktur nicht zu vermeiden sein, auch wenn man durch die Hereinnahme langfristiger Auslandskredite auf eine Erleichterung der Devisenlage hinarbeitet.

Ein Ereignis, das für die Weiterentwicklung insbesondere des Ruhrkohlenbergbaues von weitreichender Bedeutung war, bildete die deutsch-französische Einigung über die künftige Gestaltung der Kohlenlieferungen. Die im Oktober 1926 geschlossene Kölner Konvention hatte die völlige Freiheit der Kohlen-

ein fuhr nach Frankreich zu Voraussetzung. Nachdem aber neue französische Bestimmungen bezüglich der Kohleneinfuhrbeschränkungen erlassen worden waren, handelte es sich darum, das im Kölner Abkommen geregelte System der deutschen Reparationskohlen-Lieferungen der Neuregelung anzupassen. Nach schwierigen Verhandlungen zwischen den französischen Zechenbesitzern und den Ruhrindustriellen einigte man sich dahin, daß die Kölner Konvention weiter in Kraft bleiben solle.

Die steigende Konjunktur befruchtete in zwischen Eisenbahn und Schiffahrt. Die überseeischen Schiffahrtslinien haben zur Zeit ihre Hauptsaison. Der letzte Bericht der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ließ eine wesentliche Steigerung des Güterverkehrs erkennen. Die Gründe für die Verkehrsbelebung waren die lebhaftere Bautätigkeit, die starke Kohlenbeförderung und die Belebung verschiedener Industrien.

Da sich die Finanzlage der Reichsbahn befriedigend gestaltet hat, soll das Anfang des Jahres gedrosselte Beschaffungsprogramm in Höhe von 120 Millionen wieder aufgenommen werden, um die Beseitigung von Härten in den Gütertarifen durchzuführen.

Die Aktivität der Reichsbahn als des größten Kunden der Industrie bei der Vergebung ansehnlicher Aufträge für elektrische Lokomotiven und Waggons befriedigte, weil die Entwicklung bei der Eisenbahn ein Symptom für die ganze Geschäftslage bildet. In der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie (Vereinigte Stahlwerke) ist man mit der Inangriffnahme eines auf ca. 30 Millionen veranschlagten Bauprogramms beschäftigt, das unter anderem Werkserweiterungen in Hamborn, Bau von Tieföfen und eines achten Hochofens, bedeutende Vergrößerungen der Walzwerke vorsieht. Außer den Vereinigten Stahlwerken gehen auch die Mannesmann-Röhrenwerke und die Gutehoffnungs-Hütte an die Verwirklichung eines umfangreichen Koks-Ofen-Bauprogramms.

Die Lage an den internationalen Warenmärkten war ziemlich stabil. Die Weltgetreidemärkte konnten ihr erhöhtes Preisniveau behaupten. Der Roggen- und Maismarkt waren fester. An den Wollmärkten erfolgten Preisbesserungen um 5 bis 7%. Auf den Baumwollmarkt wirkten die bekannten Marktfaktoren erneut befestigend. An den Metallmärkten belebte sich nach vorangegangenen scharfen Preissenkungen die Umsatztätigkeit, und es fanden nach langer Unterbrechung zum ersten Male wieder größere Bedarfsdeckungen statt. Am Kautschukmarkt kam es infolge amerikanischer Verkäufe zu einer scharfen Verflauung.

Die Abnahme der Arbeitslosigkeit setzte sich zwar weiter fort. Doch dürfte nach der in den Vormonaten zu beobachtenden starken Entlastung des Arbeitsmarktes bald eine Periode des Stillstandes einsetzen, die sich zum Teil aus dem gedeckten Bedarf an Arbeitskräften in den Sommer-Saisongewerben erklärt. Die Besserung der Arbeitsmarktlage prägte sich besonders deutlich in der Metall-, Maschinen- und Textilien-Industrie, aber auch im Baugewerbe und dessen Nebenzweigen aus.

Die Lage der Schlüssel-Industrie der Kohle war durch günstigere Förderungsergebnisse im Ruhrbezirk und Oberschlesien gekennzeichnet. Dabei hielt der Absatz mit der Förderung gut Schritt. Nur im Auslandsgeschäft machte sich der englische Wettbewerb sowohl mengen- wie preismäßig immer unangenehmer fühlbar. Der Eisenmarkt war weiter lebhaft. Die Nachfrage nach Eisenprodukten hat zugenommen, so daß längere Liefertermine gefordert werden mußten. Man wird jedoch gut tun, die Konjunktur am Eisenmarkt etwas zurückhaltender zu beurteilen, da diese in erster Linie eine Inlandskonjunktur ist und man der Ansicht zuneigt, daß die inländische Eisenkonjunktur ihren Höhepunkt erreicht hat.

Die Lage der verarbeitenden Industrien trug das Gepräge einer erfreulichen Besserung. Gut beschäftigt waren die chemische und die elektrotechnische Industrie, die Textil-Industrie (Kunstseide, Tüll, Leinen) und aus der Gruppe der Metall-Industrie die Auto- und Werft-Industrie. Auch in der Maschinen-Industrie hielt die Besserung an. Der Geschäftsgang in der Papier- und Zellstoff-Branche war günstig.

Am Geldmarkt hatte die Diskonterhöhung der Reichsbank eine Steigerung der übrigen Zinssätze zur Folge. Der Satz für Privatkonto wurde bis auf $5\frac{7}{8}\%$ heraufgesetzt. Monatsgeld blieb mit 8—9% gesucht. Die scharfe Geldanspannung, die seit Ultimo Juni am offenen Geldmarkt zu beobachten war, prägte sich zum Medio Juli in ungewöhnlich großen Wechseleinreichungen bei der Reichsbank aus. Infolge der Befreiung der Auslandsanleihen von der Kapitalertragssteuer und des erhöhten Zinsanreizes trat bereits eine stärkere Beanspruchung der ausländischen Emissionsmärkte ein. Die Zuflüsse von langfristigen Auslandsanleihen werden dann auch für die weitere Gestaltung des heimischen Geldmarktes entscheidend sein. Als erste große Auslandsanleihe ist die Berliner Stadtanleihe in Höhe von 3 Millionen Pfund Sterling in der dritten Junidekade mit englischen Bankhäusern zu Stande gekommen.

Die neue 120 Millionen Reichsmark-Amerikanleihe der deutschen Rentenbank-Kreditanstalt wurde in wenigen Stunden überzeichnet. Andere Anleihe-Projekte wie des Stahl-Vereins, der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke sowie verschiedener Pfandbrief-Institute sind in der Schwebe.

Auf die Aktienmärkte wirkte der offizielle Verzicht der Reichsbank auf weitere Einschränkung der Reportgelder-Ausleihungen beruhigend. Seit der Diskonterhöhung ist eine Stabilisierung des Kursniveaus eingetreten. Die Hoffnungen auf das Einströmen neuer Auslandskredite führte schließlich zu einer Befestigung des Kursniveaus. Auslandsverkäufe waren in einzelnen Montan- und Elektro-Werten sowie in der Farbenindustrie zu bemerken. Besonders favorisiert lagen Werte wie Glanzstoff und Bemberg, Schultheiß und Ostwerke, Dessauer Gas, Schubert und Salzer, Zellstoff Waldhoff, bei denen es zu beachtlichen Kursbesserungen kam.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Außenhandel. Im Mai betrug der Wert der Einfuhr 134,3 Mill. Kronen, der Wert der Ausfuhr 145,9 Mill. Kronen, mithin der Ausfuhrüberschuß 11,6 Mill. Kronen.

Neue schwedische Zollsätze ab 1. Juli 1927. Mit dem 1. Juli sind im schwedischen Zolltarif einige Änderungen eingetreten. „Sydsv. Dagbl.“ macht hierüber folgende Angaben: Erdbeeren, die in der Zeit vom 1. September bis 31. Dezember eingeführt werden, kosten 0,25 Kr. das kg statt wie bisher 1 Kr.; veredelte Äpfel-, Birnen-, Pflaumen- und Kirschbäume kosten jetzt statt 0,07 Kr. 0,60 Kr.; unbeitretetes Pelzwerk aus Astrachan und Persianer — s. g. Halbpersianer und Tibet 1,50 Kr.; bereitete lose Felle aus diesen Tierarten 3 Kr. per kg; zusammengenähte Felle und teilweise bearbeitete Kleidungsstücke 5,50 Kr. sowie fertige Kleidungsstücke 11 bzw. 9 Kr. je nachdem ob sie mit Seidenfutter ausgestattet sind oder nicht; gefaßte Perlen heischen jetzt denselben Zollsatz wie Bijouteriewaren oder 5 Kr. das kg einschließlich Arm- und Halsbänder sowie Ketten. Kaltgewalztes Eisen in Stangen, Stäben und Ringen nicht dicker als 0,4 mm und überzogen mit Blei ist zollfrei, während es früher 0,08 Kr. das kg gekostet hat. Äthylenglykol gehört jetzt zu Rubrik 1112, Glycerin mit einem Zollsatz von 0,04 Kr. das kg und Kresolphosphorsäure (Kresylphosphorsäure) gehört zu Phosphorsäure. Lithiumkarbonat, Lithiumhydrat und andere Lithiumverbindungen gehören jetzt unter Rubrik 1153 und sind daher zollfrei ebenso wie auch künstliches Schwefelarsenik, rotes oder gelbes, jetzt mit keinem Zoll mehr belastet ist. Der Zollsatz für Lötpaste und Lötpulver ist von 0,70 auf 0,40 Kr. herabgesetzt worden. — Für die Herstellung von Automobilen bestimmte Teile und Zubehör mit Ausnahme von Untergestellen und Karosserien kosten 12 Prozent des Wertes, während die übrigen Teile für Automobile den alten Zollsatz von 15 Prozent beibehalten haben. — Der Rubrik Blechwaren ist eine Anmerkung beigefügt worden, nach der Schüsseln sowie andere Gefäße und Behälter mit Innenbekleidung aus Aluminium von einem Zuschlag von 75 Prozent auf den Zollsatz für Blechwaren betroffen werden.

Lebhafte Kaufstimmung auf dem schwedischen Holzmarkt. Wie „Svensk Trävarutidning“ an der Spitze seines letzten Berichtes über die Lage auf dem schwedischen Holzmarkt betont sind die Käufer in diesem Jahre auffallend darum bemüht, ihre Waren möglichst dicht zu den festgestellten Lieferungsterminen hereinzubekommen. Die bereits im Juni bemerkbare Zunahme der Nachfrage hat auch im Juli angehalten. Die Nachfragen seitens Englands beziehen sich häufig auf prompte Ware und für unsortierte Ware sowohl als auch für Quinta und Ausschub hat sich das Interesse unverkennbar gesteigert. Selbst für späte Lieferungen, wie z. B. Oktober bis November liegen Nachfragen vor, die in verschiedenen Fällen auch zu Abschlüssen geführt haben. Die Preise sind fest. 11" Kieferplanken bedingen in Niederbotten 19 Lstrs bis 19 Lstrs 5 sh, während 9" mit 17 Lstrs 5 sh bis 17 Lstrs 10 sh und 7 zöllige Kieferbattens mit 14 Lstrs 15 sh sowie 4 bis 4½ zöllige scantlings mit 14 bis 14 Lstrs 5 sh bezahlt werden.

In Quintaverkäufen sind in der letzten Zeit von Schweden folgende Preise fob Niederbotten erzielt worden:

13 Lstrs bis 13 Lstrs 10 sh für 11" und 9"
12 Lstrs bis 12 Lstrs 10 sh für 8" und 7"
11 Lstrs 10 sh bis 11 Lstrs 15 sh für 6" und schmälere Kiefer und Fichte.

Der Markt für Ausschub hat sich während der letzten Wochen ebenfalls lebhaft gestaltaet. Für 6 bis 9" Bretter wurden 9 Lstrs bis 9 Lstrs 5 sh bezahlt. Auch der einheimische Ausschubmarkt hat sich belebt und es sind verschiedene Kontrakte unterzeichnet worden. Mit dänischen Aufkäufern sind in letzter Zeit verschiedene Abschlüsse zustande gekommen und zwar für Lieferung sofort bzw. August. Für Kieferbretter sind hierbei nicht mehr so gute Preise erzielt worden wie im Winter, aber die Spezifikationen waren allerdings auch nicht ganz so den Wünschen der Käufer entsprechend wie damals. Holland hat seine Einfeldbestimmungslande für 6 bis 7" Fichte o/s von Harnösand 162,50 Gulden und von Niederbotten 165 Gulden, — Preise, die als durchaus unbefriedigend zu bezeichnen sind. Auf Cifbasis wurden dagegen für 6,5 bis

7" Fichtebattens 167,50 und für Bretter 170 Gulden fob erreicht. — Auch Deutschland hat weiter gekauft — besonders Kiefer.

Die Verrkäufe seitens Schwedens belaufen sich nunmehr auf etwa 725 000 und die von Finnland auf annähernd 1 Million Standards.

Eigene Schiffslinie der Allgemeinen Schwedischen Elektrizitätsgesellschaft nach Rußland. Unter der obigen Ueberschrift veröffentlicht „Sydsvenska Dagbladet“ eine (TT)-Meldung, nach der die Dampfschiffsaktiengesellschaft Mälaren—Ostersjön, die in Vesteras gegründet worden ist, um in der Hauptsache den immer mehr anwachsenden Verkehr der Allmänna Svenska Elektriske Aktiebolaget mit Rußland zu besorgen, am 17. Juli ihren Dampfer „Tryggve“ zum ersten Male nach Leningrad fahren läßt, um dann auf dieser Strecke einen regelmäßigen Verkehr mit monatlich zwei Fahrten in jeder Richtung zu errichten.

Neue schwedische Seekarten. Wie „G. H. & S. T.“ meldet hat das schwedische Seekartenwerk dieser Tage zwei neue Seekarten herausgegeben, nämlich: Nr. 63 a Enskär—Häradskär im Maßstabe 1:100 000 sowie Nr. 58, Hävrings—Oxelösund (engere, mit Leuchtfeuer ausgestattete Einläufe und Jährinnen im Maßstabe 1:50 000 bzw. 1:25 000.

Beitritt Schwedens zur internationalen Luftverkehrskonvention. Wie „Sydsv. Dagbl.“ meldet, hat die schwedische Regierung beschlossen, der in Paris am 13. Oktober 1919 unterzeichneten Luftverkehrskonvention beizutreten.

Die schwedischen Fensterglasfabriken errichten ein Verkaufskartell. Nach einer von „Handelstidningen“ aus „Soc. Dom.“ entnommenen Meldung, werden gegenwärtig in Schweden zwei große Fensterglaswerke errichtet, und zwar das eine bei Oxelösunds järnverk und das andre in Gläva durch Umstellung von Gläva glasbruk für Maschinenbetrieb. Die beiden Werke sollen in einem Jahre mehr Fensterglas produzieren können als sämtliche bisherigen Kleinunternehmungen zusammen. Außerdem haben sich, wie weiter gemeldet wird, sämtliche Fensterglasfabriken Schwedens mit Ausnahme von Solstadströms glasbruk zu einer Verkaufsorganisation zusammengeschlossen, welche die Produktion regeln und die gemeinsamen Verkaufspreise feststellen soll.

Stillegung eines schwedischen Eisenwerkes. Wie „G. H. & S. T.“ erfährt, wird am 1. August der Betrieb bei der Aktiengesellschaft Bengbro järnverk in Ljusnersberg eingestellt werden, und zwar ist zu diesem Tage nicht nur fast die gesamte Arbeiterschaft und das Kontorpersonal, sondern auch so gut wie sämtlichen anderen Angestellten gekündigt worden. Während der letzten Zeit sind etwa hundert Mann auf dem Kaltwalzwerk beschäftigt gewesen. Bei normalem Betrieb sind bei dem Warmwalzwerk etwa 140, bei der Hütte 80 und bei der Schmiede etwa 75 Mann beschäftigt worden. Durch die jetzt angekündigte völlige Stillegung wird die Zahl der Arbeitslosen am Werk etwa 350 betragen.

Norwegen.

Rückgang der norwegischen Holzausfuhr. Naach einem Privatbericht aus Oslo an Handelstidning ist im Laufe des Monats Juni nur eine geringe Anzahl kleinerer Holzpartien nach Großbritannien verkauft worden. London hat gekauft auf der Basis von 17 Lstrs. bis 17 Lstrs. 10 sh. Auch Tyne und Mersey waren Käufer kleinerer Partien zu 17 Lstrs. Australien und Südafrika zeigten kein Interesse. Der Preis für gehobeltes Holz muß im großen und ganzen als fest bezeichnet werden, aber die zum Export gelangten Mengen sind bescheiden. Die Gesamtausfuhr an gehobeltem Holz betrug im vorigen Jahre ca. 60 000 stds., also etwa so viel, wie einige schwedische Werke im Jahre produzieren und es ist kaum anzunehmen, daß Norwegen in diesem Jahre auch nur diese Exportmenge erreichen wird. An Planken, Battens usw. sind in diesem Jahre gleichfalls weniger als im vorigen Jahre exportiert worden, nämlich nur 45 000 kbm gegen 87 000 kbm im vorigen Jahre. Dagegen hat die Ausfuhr von „bord“ zugenommen. Die Ausfuhr von Rundholz hat unbedeutend abgenommen.

Weitere Vergrößerung der norwegischen Tanktonnage. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „Handelstidningen“ ist der 1918 in Newcastle gebaute Tankdampfer „Corbis“ von 4850 Tonnen Ladefähigkeit von der bisherigen Besitzerin, The Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd., London, an eine norwegische Reederei für 63 000 Lstrs. verkauft

worden. Mit dem Kauf ist eine Timecharter auf zehn Jahre verbunden. Eine ebenfalls ungenannte norwegische Reederei hat bei Swan Hunter & Wigham Richardson, Newcastle ein Motortankschiff von 6500 Tonnen Ladefähigkeit bestellt. Die Maschinerie soll von derselben Firma ebenfalls geliefert werden.

Dänemark.

Außenhandel. Der dänische Landwirtschaftsexport war im Juni ebenso wie in den vorhergehenden Monaten dieses Jahres recht bedeutend und für die meisten Waren wesentlich größer als im Vorjahre. Die Preise für die ausgeführten Produkte waren höher als im Mai dieses Jahres, aber für die meisten Waren niedriger als im Juni vorigen Jahres. Die Abrechnung über den Warenumsatz mit dem Auslande im Mai wies — ebenso wie dies im Mai 1926 der Fall war — eine ungefähr gleiche Bilanz zwischen Einfuhr und Ausfuhr auf. Die Engrospreiszahl des statistischen Departements war für Juni ebenso wie für die beiden vorhergehenden Monate 152 sodaß das Engrospreisniveau alles in allem als stabil bezeichnet werden muß. Die Frachtratenzahl ist trotz eines geringen Niedergangs im Juni immer noch wesentlich höher als im Vorjahre, indem sie für den Monat Juni dieses Jahres auf 110,0 gegen 97,2 für Juni 1926 berechnet ist.

Anschluß der Nordische Kabel- og Traadfabriker, Kopenhagen an das internationale Drahtkartell. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, sind die Nordische Kabel- og Traadfabriker jetzt nach langwierigen Verhandlungen dem internationalen Drahtkartell angeschlossen. Die Gesellschaft sichert sich dadurch einen gewissen Anteil an der europäischen Drahtausfuhr nach überseeischen Ländern. Die Stellung des Unternehmens auf dem dänischen Markte wird dadurch unbeeinträchtigt und die auf dem einheimischen Markte bestehenden Konkurrenzverhältnisse bleiben bestehen.

Abnahme der Schiffsauflegungen in Dänemark. Nach einem Privatbericht aus Kopenhagen an „Handelstidningen“ hat die Auflegung dänischer Schiffe in der letzten Zeit eine erhebliche Abnahme erfahren und zwar beträgt die aufgelegte Bruttotonnage jetzt nur noch 13 000 Tonnen gegen 19 000 Tonnen im vorigen Monat.

Keine staatlichen Schutzmaßnahmen für die dänische Schuhindustrie. Wie „Sydsv. Dagbladet“ aus Kopenhagen erfährt, hat die dänische Regierung den Antrag der Konservativen betreffs Gewährung provisorischer Hilfe an die notleidende Schuhindustrie Dänemarks kategorisch abgelehnt.

Lettland

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 16 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 15,8 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 0,2 Mill. Lat. Für die ersten 4 Monate d. Js. ergeben sich folgende Werte: Einfuhr 69,1 Mill., Ausfuhr 63,2 Mill., Einfuhrüberschuß 5,9 Mill. Lat.

Für die 4 ersten Monate 1926 lauteten die entsprechenden Zahlen: 81,1 Mill., 68,9 Mill., 12,2 Mill. Lat; das Ergebnis für die 4 ersten Monate 1927 ist also um 6,3 Mill. Lat günstiger. Die Einfuhr ging zurück, die Ausfuhr stieg. In der Einfuhr fällt der Rückgang der Textilwaren auf.

Schiffahrt. Die Häfen Lettlands hatten im April einen recht lebhaften Schiffsverkehr aufzuweisen. Die Schiffsfrequenz in den Haupthäfen Lettlands stellt sich im April in folgenden Zahlen dar:

Eingegangene Schiffe:		
	Zahl der Schiffe	Tonnage
Riga	137	83,020
Libau	70	31,454
Windau	52	25,826
Haynasch	3	243
	<hr/> 262	<hr/> 140,543
Ausgegangene Schiffe:		
	Zahl der Schiffe	Tonnage
Riga	135	82,959
Libau	74	30,532
Windau	49	23,372
Haynasch	3	243
	<hr/> 261	<hr/> 137,106

Die lettländische Handelsflotte hat einen neuen Zuwachs erhalten durch Ankauf des 4000 Br.-Tonnen-Dampfers „Isonomija“ durch die Reederei Grauds & Co, Riga. Das neue Schiff ist der größte Dampfer der lettländischen Handelsflotte.

Die Zuckerfabrik in Mitau ist von der lettländischen Regierung ab 1. Juli d. Js. auf 3 Jahre gepachtet worden (vergl. „O.-H.“ Nr. 11).

Die Ausstellung in Riga, die in diesem Jahr ausfiel, soll 1928 wieder im üblichen Rahmen abgehalten werden.

Geschäftsreisende. Unter dieser Ueberschrift brachten wir in der Nr. 6 des „Ostsee-Handels“ unter „Lettland“ eine Notiz. Dazu wird uns von kompetenter Stelle mitgeteilt, daß nicht bloß Reisende, die Lettland nur mit Warenmustern bereisen, diese aber nicht verkaufen, sondern wieder ausführen, keine Handels- und Industrie-steuern zu zahlen haben, sondern, daß auch ausländische Kaufleute, die auf kurze Zeit nach Lettland zwecks Abschlusses oder Regelung von Handelsgeschäften kommen, von diesen Steuern befreit sind.

Estland.

Außenhandel. Im Mai betrug der Wert der Einfuhr 892,5 Mill., der Wert der Ausfuhr 894,7 Mill., der Ausfuhrüberschuß mithin 2,2 Mill. Emk.

Warengruppen	Einfuhr		Ausfuhr	
	Tonnen	Mill. Emk.	Tonnen	Mill. Emk.
1. Lebensmittel, landwirtschaftl. Produkte	7,379	145,36	6,678	43,74
2. Lebensmittel: Milchprodukte u. Fleisch	15	1,5	1,260	260,9
3. Fisch	546	13,3	140	11,2
4. Andere Lebensmittel	4,311	99,6	613	20,75
5. Lebendes Vich . . . St	8	0,13	725	8,13
6. Leder	55	18,1	121	33,99
7. Samen, leb. Pflanzen	44	7,2	0,7	0,74
8. Holzprodukte	65	4,4	32 104	210,93
9. Papier	612	17,6	3 082	70,03
10. Faserstoffe	540	79,556	707	68,07
11. Textilerzeugnisse . . .	89	85,0	360	114,83
12. Metalle	5,600	91,1	811	3,98
13. Metallwaren	1,267	61,86	143	4,88
14. Landwirt. Maschinen u. Geräte	317	19,6	9	0,47
15. Andere Maschinen . . .	311	81,0	88	7,53
16. Instrum., Apparate . . .	10	6,0	1	0,53
17. Steine u. Erden	1,017	18,5	10,500	23,55
18. Steinkohle, Koks	4,277	10,26	16	0,006
19. Oele, Fette, Harze . . .	2,370	61,5	3	0,079
20. Düngemittel	3 856	28,5	46	0,18
21. Chemikalien	1,418	34,65	194	11,33
22. Kunstgegenst. u. and.	6	6,56	0,8	0,3
	<hr/> Total 34,105	<hr/> 892,51	<hr/> 56,877	<hr/> 894,68

Auch in Estland die Errichtung eines Streichholzmonopols geplant. Wie „Handelstidningen“ aus Helsingfors erfährt, hat der schwedisch-amerikanische Streichholztruster der Regierung Estlands die Organisierung eines Streichholztrusters vorgeschlagen. In dem Vorschlage wird u. a. erwähnt, daß der Trust für den Fall, daß das Monopol zustande kommen sollte, dem Staate ein Jahreseinkommen von 60 Mill. Emk. garantieren könnte. Das Projekt wird dieser Tage von der Regierung Estlands behandelt werden.

Butterausfuhr Estlands im Juni 1927. Nach den Daten der Kontrollstation für Ausfuhrmilchprodukte sind im Juni d. Js. 21 444 Faß (1.093,8 Metertonnen Netto) Butter ausgeführt worden. Der größte Teil davon ging nach England und zwar 19 227 Faß (890,9 Metertonnen Netto). An zweiter Stelle stand Deutschland mit 2 215 Faß (112,9 Metertonnen) und Norwegen an dritter Stelle mit 2 Faß (102 kg).

Litauen

Außenhandel. Im Mai betrug der Wert der Einfuhr 19,6 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr 18,9 Mill. Lit, mithin der Einfuhrüberschuß 0,7 Mill. — Für die ersten 5 Monate d. J. ergibt sich immerhin noch ein Ausfuhrüberschuß von 16,3 Mill. Lat.

Deutschland steht, wie bekannt in der Ein- und Ausfuhr an erster Stelle (für das erste Viertel 1927 mit 52 bzw. 42%). — Für den Juni werden eben die Zahlen bekannt, Einfuhr 22,8 Mill., Ausfuhr 16,2 Mill., Einfuhrüberschuß 5,6 Mill. Lat.

Die Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland haben in Berlin begonnen; in der litauischen Delegation befinden sich auch Vertreter des Memellandes.

Starker Holzangel im Memelland. Die memelländische Holzindustrie, einst eine der bedeutendsten Deutschlands, ist, wie in der in Memel abgehaltenen Generalsammlung des Verbandes der Holzindustriellen und Holzexporteure festgestellt wurde, in erschreckendem Niedergang begriffen. Der Grund liegt in den Zwistigkeiten zwischen Litauen und Polen, durch die der Holzverkehr auf dem Memelstrom und damit der natürliche

Zugang zu dem Reservoir der Rohstoffe verschlossen ist. Nur auf Umwegen vermag sich die einst etwa hundert Fabriken zählende Memeler Holzindustrie Holz zu beschaffen, aber nur in so unzureichendem Maße, daß nur wenige Fabriken notdürftig Beschäftigung finden. Seit der litauischen Oberhoheit über das Memelland ist es vollständig ruiniert. Die Holzabkunft beträgt nach den Feststellungen des sämtlichen den Memelstrom herunterkommenden Hölzer erfassenden Holzmesseamtes nur noch 5 v. H. der friedensmäßigen Menge. Die memelländische Holzexport, die sich in den äußerst ungünstigen Jahre 1913 auf 463 080 und im Jahre 1912 auf 607 871 Festm. belaufen hatte, betrug im Jahre 1925 nur 74 835 und im Jahre 1926 gar nur noch 58 861 Festm. Die Folge ist eine ungeheure Arbeitslosigkeit und der Verlust der alten westdeutschen, englischen und sonstigen Absatzgebiete, die sich allmählich anderen Lieferanten zuwenden und hierbei höhere Preise als für die in Memel geschnittenen Eisenbahnschwellen, Bergwerkshölzer, Stäbe usw. anlegen mußten. Selbst bei hohen Preisen ist mangels Materials die Holzindustrie unrentabel geworden.

(Der Holzkäufer.)

Geschäftsergebnis. Die A.-G. für Zellstoff- und Papierfabrikation in Memel erzielte 1926 einen Gewinn von 6 478 198 Mark. Nach den üblichen Abschreibungen wurde eine Dividende von 10% verteilt.

Die einzige Glasfabrik Litauens „Tubara“ in Kowno ist vollständig niedergebrannt. Der Schaden beläuft sich auf 200 000 Lit. Die Fabrik beschäftigt 160 Arbeiter.

Freie Stadt Danzig.

Die Seeschifffahrt im ersten Halbjahr 1927 zeigt, nach einem Bericht der „Danziger Neuesten Nachrichten“ folgende Zahlen verglichen mit den Zahlen für den gleichen Zeitraum 1926:

Eingang		Ausgang	
Anzahl der Schiffe N.-Reg.-To.		Anzahl der Schiffe N.-Reg.-To.	
1. Halbjahr 1927	3332	1 879 274	
2. Halbjahr 1926	3122	1 924 966	
1. Halbjahr 1927	3346	1 898 790	
2. Halbjahr 1926	3411	1 926 769	

Von den im 1. Halbjahr 1927 eingelaufenen Schiffen waren 1128 deutscher, 850 schwedischer und 469 dänischer Nationalität. Die Danziger Flagge war mit 174, die polnische mit 157 Schiffen vertreten. Infolge der zunehmenden Einfuhr liefen nur noch 56 Prozent (2. Halbjahr 1926 67 Prozent) der eingekommenen Schiffe den hiesigen Hafen ohne Ladung an. Beachtenswert ist die Zunahme des Auswandererverkehrs über Danzig. In den ersten sechs Monaten d. Js. wanderten rund 24 000 Personen auf dem Seewege über Danzig aus gegen 27 521 Personen im ganzen Jahre 1926.

Der seewärtige Warenverkehr zeigt im 1. Halbjahr 1927, nach vorläufiger Berechnung, zufolge „Danz. Neueste Nachr.“ folgende Zahlen:

		Einfuhr i. To.	Ausfuhr i. To.	Eingeführt wurden u. a. in To.			
				Dünge- mittel	Erze	Eisen- schrott	Ge- treide
1. Quartal 1927		196 836	1 376 689				
2. „ 1927		360 813	1 469 453				
Summa 1. Halbjahr 1927		557 649	2 846 142				
Dagegen 2. „ 1926		381 342	3 098 610				
1. „ 1926		259 354	2 276 507				
1. Quartal 1927		84 709	31 730	30 757	9 835		
2. „ 1927		79 333	59 890	76 720	108 077		
Summa 1. Halbjahr 1927		164 042	91 620	107 477	117 912		
Dagegen 2. „ 1926		46 911	—	—	3 268		
1. „ 1926		55 921	5 330	—	831		
Ausgeführt wurden hauptsächlich in To.							
		Kohlen	Holz	Zucker	Oele		
1. Quartal 1927		819 296	389 812	79 941	6 103		
2. „ 1927		929 714	447 314	15 536	13 974		
Summa 1. Halbjahr 1927		1 749 010	837 126	95 477	20 077		
Dagegen 2. „ 1926		1 894 116	766 614	83 777	93 963		
1. „ 1926		1 225 777	581 643	97 316	65 525		

Aus vorstehenden Zusammenstellungen ist zu sehen, daß im 1. Halbjahr 1927 die Ausfuhr gegenüber dem 2. Halbjahr 1926 zurückgegangen ist. Der Ausfuhrückgang wird indessen durch die weitere Zunahme der Einfuhr annähernd ausgeglichen, so daß die Gesamtziffer der Ein- und Ausfuhr (3 403 791 To.) nur wenig hinter dem Rekordergebnis des 2. Halbjahres 1926 (3 479 952 To.) zurückbleibt.

Auf die einzelnen Länder verteilten sich die im 1. Halbjahr 1927 über den Danziger Hafen ausgeführten Kohlenmengen wie folgt:

Schweden	880 245 To.
Dänemark	463 678 „
Lettland	114 187 „
Frankreich	79 866 „
Italien	69 227 „
Norwegen	64 278 „
Finnland	43 887 „
Uebrige Länder	33 642 „
Sa. 1. Halbjahr 1927	1 749 010 To.

Die Danziger Tabakmonopolgesellschaft ist am 18. Juni d. Js. gegründet worden. Diese Gesellschaft hat die Bewirtschaftung des Tabakmonopols für das Gebiet der freien Stadt Danzig übernommen. — Zunächst erfolgt der Verkauf der Tabakwaren aus den vorhandenen Beständen und durch die bisherigen Geschäfte. Ab Juli tragen die Waren den Monopolverschluß. Eigene Fabrikate wird die Gesellschaft je nach Bedarf zum Verkauf bringen.

Polen.

Außenhandel. Im Juni betrug der Wert der Einfuhr 160 Mill. Goldzloty, der Wert der Ausfuhr 114 Mill. Goldzloty; die Handelsbilanz war also mit 46 Mill. Goldzloty passiv, gegen 49 Mill. im Mai und 28,8 Mill. im April. Im Juni wurde die Getreideeinfuhr vermindert und dadurch ein besseres Ergebnis als im Mai erzielt. In der Ausfuhr macht sich wiederum der Rückgang der Kohlenausfuhr bemerkbar.

Der Bedarf an Pflügen wird für 1927 auf rund 180 000 Stück berechnet. Aus einem Memorandum der Landwirtschaftlichen Maschinenfabrikanten für das Jahr 1919 geht hervor, daß im genannten Jahr der Bedarf sich also bezifferte: 120 000 Stück einscharige Pflüge, 6000 zweischarige, 2800 mehrscharige, 22 Dampfpflüge. Natürlich ist dieses nur eine Kalkulation, die wirtschaftlichen Verhältnisse des laufenden Jahres werden maßgebend dafür sein, wie weit der tatsächliche Bedarf befriedigt werden kann.

Eine 15 Millionen Dollaranleihe wurde Polen, zu Stabilisierungszwecken, von der amerikanischen Bankgruppe, mit der über die 60 Millionen Dollaranleihe verhandelt wurde, bewilligt. Zinsfuß 6%. Rückzahlung nach einem halben Jahr.

Zollerleichterungen. Eine neue Verordnung des polnischen Finanzministers („Dz. Ust.“ Nr. 61 1927) setzt den Einfuhrzoll für gesalzene Heringe auf ein Drittel des Normalzolls herab. Dies bedeutet eine Zollermäßigung von 15 auf 5 Zloty je 100 kg. Die Verordnung bleibt bis Ende 1927 in Kraft. — Eine zweite Verordnung des Finanzministers verlängert den ermäßigten Zollsatz für Kalisalpeter bis zum 30. September 1927, sofern dieser Salpeter nicht stickstoff-ammoniakhaltig ist.

Die laut Verordnung vom 22. Dezember 1926 für die Einfuhr von Maschinen und Apparaten zugestandenen Erleichterungen werden ab 1. Juli bis 30. September d. Js. von einer Genehmigung des Finanzministers von Fall zu Fall abhängig gemacht.

Ein Einfuhrverbot von Weizen und Weizenmehl wurde für die Zeit vom 5. Juli bis 30. August d. Js. erlassen.

Die Bank Polski zieht, beginnend vom 1. August 1927, die 50-Zlotynoten 1. Emission vom 28. 2. 1919 aus dem Verkehr. Die Banknoten hören am 31. Januar 1928 auf, gesetzliches Zahlungsmittel zu sein. Den Umtausch bewirken die Filialen der Bank Polski.

Die Wechselproteste. Infolge des im Juni besonders fühlbaren Mangels an barem Gelde ist die Zahl der protestierten Wechsel im Juni stark gestiegen.

Rußland.

Außenhandel. Nach vorläufigen amtlichen Berechnungen der Sowjetregierung ergibt sich für den Außenhandel in den ersten acht Monaten des Wirtschaftsjahres 1926/27 (also einschließlich Mai 1927) folgendes: Wert der Einfuhr 410,8 Mill. Rbl., Wert der Ausfuhr 516 Mill. Rbl., Ausfuhrüberschuß 105,2 Mill. Rbl. Die entsprechenden Zahlen für die gleiche Zeit 1925/26 lauteten: 516,7 Mill., 421 Mill., Einfuhrüberschuß 95,7 Mill. Rbl. — Es wird in der russischen Presse darauf hingewiesen, daß die Handelsbilanz in den nächsten Monaten (gleichwie im Mai = 23,2 Mill.) wohl passiv sein werde, da der Eingang größerer Industrieausrüstungen zu erwarten sei, während mit einer Verstärkung der Ausfuhr vor dem Herbst nicht zu rechnen sei.

Finland

Außenhandel. Im Juni betrug der Wert der Einfuhr (cif) 600,2 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr (fob) 670,4 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 70,2 Mill. — Im Juni 1926 betrug der Ausfuhrüberschuß 67,8 Mill.

Für das erste Halbjahr 1927 betrug der Wert der Gesamteinfuhr 2883,0 Mill. Fmk., der Gesamtausfuhr 2077,9 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 805,1 Mill. gegenüber 668,4 Mill. Rmk. im ersten Halbjahr 1926.

Zur Einfuhr von Parfümerien schreibt die Industrie- und Handelszeitung: Aus dem Ausland nach Finnland eingeführte weingeisthaltige Parfümerien brauchen bei der Einfuhr keine Vergällung aufzuweisen. Dabei ist zu bemerken, daß aus dem Auslande überhaupt nur konzentrierte Parfümerien in Aufmachung bis zu 60 g eingeführt werden dürfen. Diese konzentrierten Parfümerien sind so stark parfümhaltig, daß eine besondere Vergällung nicht für notwendig erachtet wird. Parfümerien, die in Finnland hergestellt werden, müssen dagegen mit Koloquinten-Auszug vergällt werden.

Geplanter großzügiger Ausbau des finnischen Hafens Kotka. Die an der Mündung des Kymene älf gelegene Stadt Kotka, die als Haupthandelsplatz des dortigen Holzbezirks anzusprechen ist, plant zufolge „G. H. & S. T.“ den Ausbau einer größeren Hafenanlage für ihre Holz- und Holzmasseausfuhr und hat aus diesem Anlaß anfangs dieses Jahres einen internationalen Hafenwettbewerb ausgeschrieben. Hierbei ist der deutschen Firma Bauunion in Berlin der erste Preis erteilt worden, während die finnischen Ingenieure Kurkijärvi in Kotka und Seiderer in Helsingfors den zweiten und dritten Preis zugesprochen bekamen. Der Hafen von Kotka, der gegenwärtig der zweitgrößte Holzexporthafen Finnlands ist, dürfte nach erfolgtem Ausbau den größten Holzexporthafen, Wiborg, übertreffen.

Eine neue Zellstoffabrik? Wie die „I. u. H.“ berichtet, soll ein holländisch-englisch-amerikanisches Konsortium zwei Wasserfälle und große Waldbestände in Finnland erwerben wollen, um Sulfit- und Sulfatzellulose herzustellen (etwa 200 000 t).

Der Holzverkauf im ersten Halbjahr 1927 übersteigt bedeutend den Verkauf des ersten Halbjahres 1926, wie folgende Uebersicht zeigt, die wir dem „Mercator“ entnehmen.

Nach Ländern verteilt zeigt der Holzverkauf folgendes Bild:

	1927	1926
England	425,000	249,000
Holland	140,000	101,000
Deutschland	115,000	47,000
Belgien	93,000	54,000
Frankreich	68,000	68,000
Dänemark	35,000	32,000
Spanien	32,000	23,000
Uebrig europ. Länder	9,000	11,000
Außereurop. Länder	48,000	26,000
Summa	955,000	611 000

Sprengung des finnländischen Furnierkartells. Wie „Handelstidningen“ aus Helsingfors erfährt, sind im Verband finnländischer Furnierfabriken ernste Unstimmigkeiten entstanden, welche dazu geführt haben, daß etwa die Hälfte der Mitglieder ihren Austritt erklärten, unter denen sich verschiedene der größten Unternehmungen dieser Branche in Finnland befinden. Der Konflikt ist dadurch entstanden, daß in der letzten Zeit eine Ueberproduktion an Furnier besteht. Es sind nämlich sowohl in Finnland wie in Polen neue Fabriken gebaut worden und in Rußland haben verschiedene alte Fabriken ihre Tätigkeit wieder aufgenommen.

Die Aussperrung der Metallarbeiter dauert noch an (vgl. „O.-H.“ Nr. 12).

Einzelheiten zur deutschen Ausfuhr nach Finnland. *)

(Fortsetzung).

Der Fruchthandel hat in Finnland einen zu großen Umfang angenommen. Im Großhandel und im Einzelhandel ist eine viel zu große Zahl von Firmen tätig, welche den wirklichen Bedarf des Landes überschätzen, da der Ueber-

*) siehe „O.-H.“ Nr. 14.

blick fehlt. Besonders in Weintrauben fand ein übergroßer Import statt, der zu Verlusten führte.

Die relativ gute Kartoffelernte verminderte automatisch die Einfuhr. Die finnische Einfuhr wurde daher hauptsächlich aus Estland gedeckt, das eine eigene gute Ernte hatte.

Die geringen Mengen importierten Kaffees und Zuckers finden ihre Erklärung in der früher schon berührten anormalen Mehreinfuhr, welche wegen bevorstehender Zollerhöhung im Dezember 1925 stattfand. Praktisch genommen deckte Finnland damals seinen Bedarf für mindestens 4 Monate voraus ein, für Zucker sogar noch länger. Der Anteil der deutschen Durchfuhr am finnischen Kaffeeimporte 1926 zeigt eine prozentuale Steigerung. Die vor allem für Deutschland wichtige Ausfuhr gefärbten Kaffees war durch eine finnische Zollvorlage, welche den Zoll für gefärbten Kaffee um 50 % erhöhen wollte, in Frage gestellt. Diese wurde aber vom Reichstage verworfen. Finnland will stattdessen ein Lebensmittelgesetz einführen, durch welches auch der Import von gefärbtem Kaffee geregelt werden soll. Darüber dürfte jedoch noch längere Zeit vergehen. An der finnischen Zuckereinfuhr war Deutschland erstmals wieder in größerem Umfange direkt beteiligt (nach der deutschen Statistik mit 9 725 400 kg, doch hält die Erfahrung des Handels diese Zahlen für viel zu hoch).

Der bedeutende Preisunterschied zwischen in Finnland produziertem und ausländischem Sprit veranlaßte die finnische Alkoholmonopolverwaltung einen größeren Posten aus Deutschland zu importieren.

Vor allem fällt die mengenmäßige Steigerung des finnischen Baumwoll- und Wolleimportes ins Auge, die ebenso wie die erhöhten Ziffern des Garnimportes auf die befriedigende Beschäftigung der finnischen Textilindustrie zurückzuführen sind. Der deutsche Anteil daran stieg, auch nach der deutschen Ausfuhrstatistik, wenn auch die finnische Einfuhrstatistik teilweise bedeutend höhere Zahlen angibt als die deutsche (z. B. Baumwolle).

Der Import von Textilien war im allgemeinen reger wie im Vorjahre. Vor allem im Frühjahr belebte sich die Auftragserteilung für Herbstlieferungen. Später aber beeinflusste ein fünfmonatlicher Schneiderstreik ungünstig die Nachfrage. Für den deutschen Exporteur wirkte sich die Francstabilisierung günstig aus; trotzdem aber machte Frankreich in Stapelartikeln, hauptsächlich in billigen Mousselines und Popelinen das Hauptgeschäft. In Wollstoffen vor allem machte die einheimische Industrie recht beachtenswerte Fortschritte, doch schloß auch Deutschland in diesen gut ab, hauptsächlich in ersten Qualitäten und Modeneuheiten, in denen die geschmackvollen deutschen Dessins zusagten. Allerdings hat auch die deutsche Konkurrenz unter sich zugenommen. In billigeren Baumwollgeweben herrschte die einheimische Industrie wie immer vor. Auch hier verbesserte sie sich erfolgreich, vor allem in der Herstellung von Druckstoffen und in der Verwendung von Kunstseiden. Der Import von kunstseidenen Geweben war wieder nur gering, da Finnland bekanntlich Kunstseide wie Seide verzollt. In seidenen Strümpfen herrschte amerikanische Ware unbedingt vor. Beachtenswert ist auch die Zunahme des Importes konfektionierter Ware, die natürlich direkt mindernd auf den Import von Meterware wirkt. Die Zahlungsweise der finnischen Kunden läßt, abgesehen von den großen Importeuren, noch immer recht zu wünschen übrig.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

	Finnländische Mark. Verkäufer.			
	20. Juli	21. Juli	22. Juli	23. Juli
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,85	192,85	192,90	192,90
Stockholm	1064,50	1064,50	1064,50	1064,50
Berlin	946,00	946,00	946,00	946,00
Paris	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam	1592,50	1592,50	1592,50	1592,50
Basel	765,50	765,50	765,50	765,50
Oslo	1028,00	1028,00	1028,00	1028,00
Kopenhagen	1063,00	1063,00	1063,50	1063,50
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	217,00	217,00	217,00	217,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	690,00	690,00	690,00	690,00

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Binnenschifffahrt.

Bekanntmachung wegen Sperrung der Schleuse Eberswalde für Großfinowkähne. Wegen dringender Instandsetzungsarbeiten können an den Schleusen Eberswalde im Finowkanal Großfinowkähne nicht geschleust werden. Die Freigabe der Schleusen für Großfinowkähne wird bekannt gegeben.

Gewöhnliche Finowkähne und kleinere Fahrzeuge werden geschleust.

Post, Telegraphie.

Die Erhöhung der Gebühren. Am 22. und 23. Juli d. Js. hat der Verwaltungsrat der deutschen Reichspost die Erhöhung der Gebühren für Post und Telegraph genehmigt.

Die neuen Gebühren treten am 1. August und nur die neuen Paket- und Zeitungsgebühren am 1. Oktober d. J. in Kraft.

Paketabholung aus der Wohnung. Zur Erleichterung der Paketauflieferung holen die Paketzusteller in Orten, in denen die Pakete mit Kraftwagen oder Pferden zugestellt werden, bei den Zustellungsfahrten auf Ersuchen gewöhnliche Pakete gegen 20 Pfg. Sondergebühr in der Wohnung des Auflieferers ab. Die Abholung kann durch Fernsprecher (in Stettin Anschluß 2183) oder schriftlich beim Postamt bestellt werden. Die Bestellschreiben oder -karten sind gebührenfrei und können in die Briefkasten gelegt oder den Zustellern mitgegeben werden.

Übersicht

der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseeländern
(Monat August 1927)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage vor der Abfahrt der Dampfer um 12 ⁰⁰ mittags, für dringende Pakete am Abfahrtstage vormittags.	Stettin	3. 10.	Ariadne	Finnische Dampfschiffsgesellschaft Helsingfors	Helsingfors	2
		Leitstelle	27. 24.				
		Stettin 5	31. 16 ⁰⁰				
Lettland			6. 13.	Rügen	Rud. Christ. Gribel Stettin	"	2
			20. 27.				
			16 ⁰⁰				
Estland		Stettin	6. 13.	Nordland	"	Riga	2
		Leitstelle	20. 27.	Regina	"	"	2
		Stettin 5	15 ¹⁵				
		Stettin	6. 13.	Rügen	"	Reval	2
		Leitstelle	20. 27.				
		Stettin 5	16 ⁰⁰				
			5. 12.	Straßbg. Wartbg.	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2
			19. 26.			"	2
			15 ¹⁵				

Der Ortsfernsprechverkehr in Stettin wird voraussichtlich im Oktober d. Js. auf den Selbstanschlußbetrieb umgestellt werden.

Die Privatnebenstellenanlagen müssen dieser Betriebsweise rechtzeitig angepaßt werden. Bei etwa einem Drittel der Anlagen sind die Arbeiten noch nicht begonnen worden. Diese Teilnehmer laufen Gefahr, daß sie nach der Ueberleitung auf die neue Betriebsart vom Fernsprechverkehr abgeschnitten sind. Sie tun daher gut, die Unternehmer, welche ihre Anlage eingerichtet haben, recht bald zu deren Aenderungen zu veranlassen. Die posteigenen Nebenstellen- und Reihenanlagen sind bis auf wenige schon geändert. Die noch rückständigen Arbeiten werden durch das Telegraphenbauamt rechtzeitig erledigt werden.

Sämtliche Teilnehmer erhalten fünfstellige Anschlußnummern, die s. Zt. durch das neue amtliche Fernsprechbuch allgemein bekannt gegeben werden. Es empfiehlt sich, nicht mehr zu große Mengen Drucksachen (Briefbogen usw.) mit den jetzt geltenden Anschlußnummern zu beschaffen.

Ueber Einrichtung und Handhabung eines Selbstanschlußbetriebes werden die Teilnehmer demnächst durch Vorträge und Vorführung eines kleinen Selbstanschlußamtes im alten Marienstiftsgymnasium Aufklärung erhalten. Näher wird noch bekannt gegeben.

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Der Handel und die Notiz 1. der Pfandbriefe der Pommerschen Landschaft aus den Jahren 1922 und 1923, 2. aller alten Pommerschen Guts- und Pfandbriefe der Pommerschen Landschaft, 3. der Pfandbriefe der Neuen Pommerschen Landschaft für den Kleingrundbesitz aus den Jahren 1920 bis 1923 an der Börse zu Stettin werden der Verfügung des Herrn Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 15. Juli 1927 entsprechend mit dem 21. Juli 1927 eingestellt.

Verschiedenes.

Allgemeine Spediteurbedingungen. Die wirtschaftlichen Spitzenverbände, nämlich der Deutsche Industrie- und Handelstag, der Reichsverband der Deutschen Industrie, der Reichsverband des Deutschen Groß- und Ueberseehandels, die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, der Deutsche Versicherungsschutzverband sowie der Verein Deutscher Spediteure, Reichsverband des Deutschen Speditionsgewerbes, haben am 7. Juli 1927 in ihrer Schlußberatung ihre grundsätzliche Zustimmung zu den neuen Allgemeinen Spediteurbedingungen erklärt. Die Bedingungen treten am 10. August 1927 in Kraft und sollen zunächst ein Jahr Gültigkeit haben, nach dessen Ablauf eine neue Ueberprüfung auf Grund der bis dahin gemachten Erfahrungen stattfinden soll. Exemplare der übersichtlich zusammengestellten Bedingungen werden von der Kammer unentgeltlich an Interessenten abgegeben und sind im übrigen beim Verein Deutscher Spediteure, Berlin W 9, Potsdamer Straße, erhältlich.

Der deutsch-japanische Handelsvertrag unterzeichnet. Wie der hiesige Kaiserlich Japanische Konsul, Herr Arthur Kunstmann, mitteilt, ist am 20. Juli in Tokio der deutsch-japanische Handelsvertrag unterzeichnet worden.

Verleihung von Ehrenurkunden.

Wie bereits im „O.-H.“ mitgeteilt worden ist, hat die Industrie- und Handelskammer Ehrenurkunden eingeführt, die sie künftighin Angestellten oder Arbeitern von Firmen ihres Kammerbezirks, die mindestens 25 Jahre ununterbrochen bei ihren Firmen tätig gewesen sind, verleiht. Die ersten dieser Urkunden sind inzwischen bereits zur Verleihung gelangt, und zwar an folgende Herren:

1. Ernst Schumacher, i. Fa. Raschke & Dummer, Stettin (35 Jahre);
2. Wilhelm Raemisch, i. Fa. Maschinenfabrik Regenwalde e. G. m. b. H., Regenwalde (25 Jahre);
3. Carl Völker, i. Fa. Greifenhagener Dampfschiffs-Reederei G. m. b. H., Greifenhagen (35 Jahre);
4. Hermann Schmidt, i. Fa. Greifenhagener Seifenfabrik Heinrich Möller, Greifenhagen (25 Jahre);
5. Franz Wolff, i. Fa. Greifenhagener Seifenfabrik Heinrich Möller, Greifenhagen (25 Jahre);
6. Hellmuth Oehlke, i. Fa. L. Manasse, Stettin (50 Jahre).
7. P. Mendel, i. Fa. L. Manasse, Stettin (50 Jahre).
8. Franz Gieseler, i. Fa. E. Haubuß Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Stettin, (50 Jahre).
9. Otto Jugert, i. Fa. Bohn & Gaß, Stettin (34 Jahre).
10. Lorenz Grafunder, i. Fa. Schütt & Ahrens, Stettin (40 Jahre).
11. Ernst Horn, i. Fa. Germania von 1922 Vers.-Akt.-Ges. zu Stettin (26 Jahre).
12. Otto Doege, i. Fa. Gustav Mankenberg, Stettin, (27 Jahre).
13. August Affeldt, i. Fa. Stettiner Bank e. G. m. b. H., Stettin (30 Jahre).
14. Karl Kerschner, i. Fa. Hermann Otto Ippen, Stettin (25 Jahre).
15. Emil Jeschke, i. Fa. J. P. Degner, Stettin, (40 Jahre).

Innere Angelegenheiten.

Als Bücherrevisor für Swinemünde und den Landkreis Usedom-Wollin ist in der Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Industrie und Handelskammer am 18. Juli 1927 Herr

Arthur Grabow, Swinemünde, öffentlich angestellt und beedigt worden.

Messen und Ausstellungen.

Für die deutschen Besucher der Revaler Messe (13. bis 22. August 1927). Für ausländische Besucher der 6. Internationalen Ausstellungs-Messe in Reval (Tallien) sowie für die Versendung der Messewaren gelten folgende Verordnungen:

I. Das Visieren der Pässe. Das Visieren der Pässe wird für ausländische Messebesucher seitens der Vertreter sowie der Konsulate der Republik Eesti kostenlos besorgt, falls Erstere einen Legitimationsschein von Seiten der Messeleitung vorweisen, welcher mit einem Vermerk betreffs kostenlosen Visums versehen und den Messebesuchern ratourniert wird. Bemerkung: Da die estnischen Konsulate größtenteils Vertreter der Messe sind, so werden auch die Legitimationsscheine daselbst verabfolgt.

II. Freie Rückreise per Eisenbahn innerhalb der estnischen Grenze. Ausländische Messebesucher erhalten auf der Eisenbahn der Republik Eesti freie Rückreise aus Reval bis zu derjenigen Station an der Grenze, über welche sie nach Eesti gefahren sind. Zwecks Erhalts der Freikarte sind die Messebesucher verpflichtet, vor Antritt der Rückreise im Messebüro zu erscheinen, woraufhin ihnen das Freibillet ausgehändigt wird.

III. Bestimmungen über Warensendungen für die Messe. Waren, die zur Ausstellung bestimmt sind, müssen mit dem Vermerk „Messikaup“ oder „Messeware“ bezeichnet sein, die dann unverzüglich entweder im Zollamt oder nach Wunsch auf dem Ausstellungsplatz der Zollrevision unterzogen werden. Die betreffende Zollgebühr kann entweder von Seiten des Absenders oder des garantierten Konsulats des entsprechenden Staates etc. deponiert werden, welche Summe zurückerstattet wird, falls die Ware im Verlauf eines Monats, gerechnet vom Messeschlußtag an (22. August 1927) ins Ausland zurücktransportiert wird. Der Rücktransport auf estnischen Eisenbahnen geschieht kostenlos bis zu derjenigen Bahnstation, über welche die Ware importiert wurde.

IV. Wohnungsankunft. Da während der Messezeit die Hotels nicht alle Besucher unterbringen können, so steht das estnische Reisebüro, Tallinn (Reval), Pikk tän. 6, den Messebesuchern mit Rat und Auskunft jederzeit zu Diensten, welches Wohnungen zu ermäßigten Preisen verschaffen kann. Abteilungen des Reisebüros befinden sich zur Zeit der Messe auf dem Ausstellungsplatz, auf dem Revaler Eisenbahnstationen und im Hafen.

Die Lage der verarbeitenden Industrie im Lichte der Leipziger Frühjahrsmesse 1927. Das Institut für Konjunkturforschung hat gemeinsam mit dem Leipziger Meßamt den Versuch unternommen, durch eine enquetemäßige Befragung der Aussteller auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1927 einen Einblick in die Wirtschaftslage der verarbeitenden Industrie zu gewinnen. Die Ergebnisse dieser Enquete liegen nunmehr im Druck vor (Die Lage der verarbeitenden Industrie im Lichte der Leipziger Frühjahrsmesse 1927, Berlin, 1927, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin (SW 61). Es wird vor allem Aufschluß über die Entwicklung von Wirtschaftszweigen gegeben, über deren Lage ausreichende statistische Unterlagen bisher noch nicht vorliegen. Die Ausführungen sind auch deshalb von besonderem Interesse, weil die Leipziger Messe für eine große Zahl von Branchen eine der wichtigsten Möglichkeiten bietet, um die Exportaussichten der deutschen Industrie zu beobachten.

Das Gesamtbild wie auch die Berichte der einzelnen Branchen geben Aufschluß über die Lage im März und indirekt über die Aussichten der nächsten Monate. Besonders interessant sind die Vergleiche mit den vergangenen Messen. Es wäre daher zu begrüßen, wenn eine derartige Umfrage an die Aussteller der Leipziger Messe eine regelmäßige Einrichtung würde, die es ermöglicht, ein- oder zweimal im Jahre einen Einblick in die Konjunktur der deutschen Fertigungsindustrie und damit in die Beschäftigungsmöglichkeiten der nächsten Monate zu gewinnen. Die Berichte müßten dann freilich jeweils unmittelbar nach der Messe erscheinen, was nach Ueberwindung der mit der ersten Bearbeitung noch verbundenen Schwierigkeiten ohne weiteres möglich sein würde.

Fahrpreismäßigung zum Besuche ausländischer Mustermessen. Laut Mitteilung der Reichsbahndirektion Dresden wird auf den Strecken der deutschen Reichsbahn eine Fahrpreismäßigung von 25% zum Besuche der vom 13. bis 19. August d. J. in Reichenberg stattfindenden Internationalen Mustermesse gewährt. Von der Vorlage der in Punkt 3 der Tarifbestimmungen vorgesehenen Bescheinigung der zuständigen deutschen Handelskammern wird bei dieser Messe zunächst noch abgesehen. Die Vergünstigung ist den Besuchern ausnahmsweise gegen Vorzeigung des von der Messeleitung ausgestellten Messeausweises zu gewähren. Die Geltungsdauer der Fahrkarten ist durch Ziffer 4 der Tarifbestimmungen geregelt.

Bücher und Zeitschriften.

Die Ostsee. Soeben erschien im Verlag von Hoursch & Bechstedt in Köln a. Rh. ein schön ausgestattetes Werk: Die Ostsee. Siebzehn Gemälde deutscher Maler von der Ostsee und ihren Küsten in originalgetreuen Farbendruck. Mit einleitendem, reich illustriertem Text von Dr. Erich Murawski, sowie erläuterndem Text zu den Buntdrucken von Dr. Maximilian Karl Rohe. In künstlerischem Buchumschlag von Wilhelm Petersen. Format 23×32 cm. Preis Mark 5,40. Diesen in der Tat prachtvollen Farbendruck, originalgetreu nach ausgesuchten schönen Gemälden berühmter Künstler hergestellt, die einzeln auf Karton gezogen sind und sich vorzüglich zum Einrahmen als Wandschmuck eignen, ist ein 16 Seiten umfassender, von dem Ostpreußen Dr. E. Murawski verfaßter Text vorangestellt, der ein vorzügliches Gesamtbild aller landschaftlichen und kulturellen Eigenschaften der deutschen Ostsee und ihrer anliegenden Küsten gibt. Die Textseiten sind ferner mit 20 Illustrationen nach besonders sorgfältig ausgewählten Photographien geschmückt, die malerischsten und charakteristischsten Punkte dieses merkwürdigen und schönen Gebietes unserer deutschen Heimat darstellend. Ein hervorragend schönes Werk, das bei seinem billigen Preis allen Besuchern der Ostseeküste, allen Freunden der See überhaupt, auch allen Freunden der Kunst, Freude bereiten wird und als eines der schönsten Zeugnisse deutscher Heimatkunst bezeichnet werden darf.

Osteuropäische Länderberichte. Herausgegeben in Gemeinschaft mit der Industrie- und Handelskammer Breslau vom Osteuropa-Institut in Breslau. M. & H. Marcus, Verlagsbuchhandlung, Breslau XIII.

Polen, Rußland und die baltischen Staaten. Es ist ein großes Verdienst der führenden Organisationen der Praxis und Wissenschaft, daß sie in gemeinsamer Arbeit die aktuellen Probleme der Gegenwart einer Klärung entgegenzuführen bestrebt sind. Wie gewaltig sie gerade auf dem Gebiet der Wirtschaft sind, zeigt ein soeben in Gemeinschaft mit der Breslauer Handelskammer vom Osteuropa-Institut in Breslau herausgegebenes Sammelwerk, das unter dem Titel „Osteuropäische Länderberichte“ die Gesamtheit der Oststaaten vom wirtschaftlichen Standpunkt aus behandelt. Uns liegt der erste Band vor, der Rußland und die neuentstandenen russischen Randstaaten umfaßt. Ein zweiter Band, die Balkanstaaten enthaltend, soll in Kürze folgen. Das großzügige Werk, das auf Veranlassung des Deutschen Industrie- und Handelstages Berlin entstanden ist, setzt es sich zur Aufgabe, in Form von Monographien die Nachkriegsentwicklung jener Länder, ihre grundlegenden Strukturwandelungen, ihre wirtschaftliche Verflechtung in objektiver, streng wissenschaftlicher Weise zu analysieren. Die Tatsache, daß die Leitung der Publikationen einem großen wissenschaftlichen Institut anvertraut wurde, bedingt ihre Vorzüge: abgesehen davon, daß nur eine zentrale Forschungsanstalt in der Lage ist, das Material für eine einheitliche Arbeit bereitzustellen, konnte die so notwendige Einheitlichkeit der Darstellung erreicht werden, ohne in einzelnen Schematismen auszumünden; die individuellen Eigenarten eines jeden Landes haben weitestgehende Berücksichtigung gefunden. Einige kurze Hinweise mögen das Gesagte verdeutlichen.

Der von Privatdozent Dr. H. J. Seraphim bearbeitete Länderbericht Sovet-Rußland stellt immer wieder die durch das staatskapitalistische System bedingte Wirtschaftsstruktur der Sovet-Union in den Mittelpunkt, weil ohne Kenntnis derselben die innere staatliche ökonomische Entwicklung ebensowenig verständlich wird, wie die Ausgestaltung der weltwirtschaftlichen Beziehungen. Die Organisationen der Industrie und des Außenhandels sind deshalb in ihren Grundlagen dargestellt. — Die Arbeit über Polen, verfaßt von Dr. C. Poralla, legt andererseits wieder auf Gebiete Nachdruck, die in der deutschen Literatur bisher nicht oder nur unzu-

reichend behandelt sind. Das weitangelegte Kapitel über die polnische Industrie pflügt ebenso Neuland, wie die eingehende auf primären Quellen aufgebaute Schilderung der deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen, insbesondere des Zollkrieges zwischen beiden Staaten. — Von dem Bestreben, wenig untersuchte Gebiete besonders eingehend zu behandeln, hat sich auch H. J. Seraphim in der Arbeit über Lettland und Estland leiten lassen. Einer allgemeinen wissenschaftlichen Analyse sind die beiden genannten Staaten bislang überhaupt noch nicht unterzogen worden, so daß hier mannigfache Klippen zu überwinden waren. Dies ist dem Verfasser voll gelungen. Im Einzelnen verdienen hervorgehoben zu werden die Abschnitte über die Industrie, die Beteiligung von Auslandskapital in den baltischen Volkswirtschaften und über ihre Handelspolitik. Die Ausführungen über die lettlandisch-estländischen Zollunionsbestrebungen verdienen im letztgenannten Kapitel besondere Beachtung.

Der Länderbericht Litauen (Verfasser Dr. C. Poralla) ist für die Drucklegung in wesentlichen Punkten von Privatdozent H. J. Seraphim ergänzt worden. Beide Verfasser haben die ihnen gestellte Aufgabe, die durch ungewöhnliche Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung nicht leicht zu lösen war, gemeistert. Der Nachdruck ruht auf dem Kapitel über die Außenhandelspolitik und das wirtschaftliche Verhältnis zwischen Litauen und dem Memelland, dessen schwierige ökonomische Lage mit Nachdruck betont ist.

Einen methodisch interessanten Versuch stellen in allen Länderberichten die Erörterungen über die Kaufkraft und das Kaufbedürfnis der Bevölkerung dar, deren Gestaltung im Vergleich zur Vorkriegszeit die innere Strukturwandlung der Volkswirtschaften verdeutlicht und gleichzeitig Schlüsse auf künftige Entwicklungstendenzen der Industrie, des Handels usw. zuläßt. Daß jene Untersuchungen bei so ausgeprägt agrarischen Ländern wie denjenigen des europäischen Ostens eine Darstellung der Landwirtschaft voraussetzt, die ihrerseits durch die Agrarreformen der Nachkriegszeit auf das nachhaltigste und stärkste beeinflußt ist, braucht kaum betont zu werden. Die Gesamtheit der Länderberichte mündet in eine ziffernmäßige Schilderung der Außenhandelsbeziehungen aus. So eröffnet sich dem Leser ein umfassender Einblick in die Wirtschaftslage Osteuropas. Eine Fülle wertvoller Materials ist, kritisch gesichtet, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Der Praktiker, dessen Interessen nach Osten weisen, wird aus dem Werk nicht weniger lernen, als der wissenschaftlich eingestellte Nationalökonomi dem es nunmehr obliegt, dort seine Forschungen aufzunehmen, wo die vorliegenden Länderberichte nur Probleme stellen und deren endgültige Lösung nur andeuten konnten.

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Bei der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin sind u. a. die nachfolgend aufgeführten amtlichen Nachrichten eingegangen. Diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse II, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden.

Bulgarien. Absatzmöglichkeiten für deutsche Textilerzeugnisse.

Griechenland. Allgemeine Lage der deutschen Manufakturwarenindustrie.

Polen. Absatzmöglichkeiten für deutsche Schuhwaren und deutsches Hutschweißleder.

England. Absatzmöglichkeiten für deutsche Schuhwaren.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Schuhwarenhändler und Abnehmerfirmen für Schuhe in der Tschechoslowakei. — Vertreterfirmen für deutsche Schuhwaren in Britisch-Indien. — Vertreter und Abnehmerfirmen für Textilwaren in Kanada. — Händlerfirmen für Drahtgewebe und Drähte sowie Eisenteile und Messingmöbelfabriken in Oesterreich. — Getreideexporteure in Polen. — Handelsfirmen im Irak. — Buchhandlungen, Kunsthandlungen, Kunstverleger, Einrahmungsgeschäfte, Kunstsammlungen, Möbel- und Ausstattungsfirmen, Postkartenverleger, Papierhandlungen und Reklame-Industrie in den Vereinigten Staaten. — Fabriken und Vertreter für Textilwaren sowie Warengeschäfte und Herren- und Damenkonfektionsgeschäften in Süd-Afrika. — Vertreter für Schuhwaren in Mexiko.

Warnung vor ausländischen Firmen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Reichsnachrichtenstelle laufend Warnungen vor

Angebote und Nachfragen.

- 3120 Amsterdam sucht Geschäftsverbindung mit Im- und Exporteuren von Prairi-Fleisch.
- 3159 Flensburg sucht Vertreter für den Vertrieb von Rum und Arrak.
- 3203 Mühlhausen sucht Vertreter der Textilwarenbranche.
- 3204 Vevey (Schweiz) sucht Geschäftsverbindung mit Lebensmittel- und Käsegroßhandlungen.
- 3220 Hamburg sucht Vertreter für Auto- und Maschinöle.
- 3221 Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Fischmehlimporteuren.
- 3222 Barmen sucht Vertreter für gewebte Wäschezeichen, gewebte Wäscheetiketten, gewebte Wäschebesätze und gestickte Buchstaben.
- 3223 Königsberg i. Pr. sucht Geschäftsverbindung mit Spezialwerken für Dränageröhren.
- 3224 Cernauti sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von rumänischem Getreide, Hülsenfrüchten, Futtermitteln, Nüssen und Pflaumen.
- 3226 Tschecho-Slowakei sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren folgender Artikel: Schultafeln, Zeichentische für Zeichensäle mit Stühlen aus Eichen- und Buchenholz, Kisten mit Zinn ausgelegt, Fenster und Türen nach angegebenen Maßen, amerikanische Eichen-Kontormöbel, Tische, Stühle, Bänke und Spinde für Spezialzwecke nach Wunsch, alle Holz-erzeugnisse und Massenartikel.
- 3271 Triest: Schwamm-Im- und Exporthaus sucht Vertreter.
- 3279 Catania sucht Vertreter für den Vertrieb von Mandeln und Haselnüssen.
- 3338 Leipzig: Verlagsbuchhandlung sucht Vertreter für den Vertrieb einer Zeitschrift.
- 3380 Coswig-Anhalt sucht Vertreter für Kabelwachs, Ausgußmasse für Kabelmuffen, Sicherungen usw., Ausgußmasse für Batterien und Elemente, Imprägniermasse für Kabel usw.
- 3440 England sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Roheisen und Stahl.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktätlich 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).

ausländischen Firmen eingehen, mit denen deutsche Firmen ungünstige Erfahrungen gemacht haben. Die eingegangenen Warnungen werden von der Reichsnachrichtenstelle in einer besonderen Kartei gesammelt die von Interessenten in vorkommenden Fällen eingesehen werden kann.

Vier Fakturen bei Wareneinfuhr nach der Türkei erforderlich. Bis zum 1. Juni d. Js. verlangten die türkischen Einführenden von ihren ausländischen Lieferanten in der Regel drei Ausfertigungen der ihnen über die bezogene Ware erteilten Fakturen. Hiervon war ein Exemplar für den Vertreter oder Einführenden, das zweite für den Kunden und das dritte für die Erledigung der Zollförmlichkeiten bestimmt.

Seit dem 1. Juni, dem Tage des Inkrafttretens des Gesetzes über die neue Umsatzsteuer, verlangt die Zollbehörde bei der Verzollung der aus dem Ausland eintreffenden Waren, die Aushändigung einer Fakturenausfertigung, so daß nunmehr vier Ausfertigungen notwendig sind. Auch dieses vierte Exemplar ist mit der bekannten Erklärung des Ausstellers über die Echtheit der Faktura zu versehen. Das von der Zollbehörde von jetzt ab einbehaltene Stück dient als Nachweis dafür, daß die auf die betreffende Ware entfallende 6 proz. Umsatzsteuer erhoben worden ist. Bei der Ausstellung der Fakturen ist streng darauf zu achten, daß die Lieferanten die Angaben, wie „ab Fabrik“, „sob Verschiffungshafen“, „cif Ankuftshafen“, in die Faktura aufnehmen. Falls diese Angaben fehlen, werden die Fakturenpreise von der türkischen Zollbehörde als „Ab Fabrikpreise“ angesehen und die zur Errechnung der Umsatzsteuer zu berechnenden Transportkosten bis cif türkischen Ankuftshafen schätzungsweise, unter Umständen also zu hoch, festgesetzt.

Dänisches Gesetz betr. Handlungsreisende für ausländische Firmen.

Der dänische Reichstag hat am 21. Juni d. Js. das ihm vorliegende Gesetz, betreffend Handlungsreisende für ausländische Firmen, angenommen, das am 1. Juli 1927 in Kraft getreten ist.

§ 1 des Gesetzes bestimmt, daß Personen, die unter persönlichem Besuch der Kundschaft Bestellungen für ausländische Rechnung aufnehmen oder dazu mitzuwirken beabsichtigen, ihre Tätigkeit nur in Kopenhagen, in Kaufstädten und in solchen Stationsorten oder Handelsplätzen Dänemarks ausüben dürfen, die nach dem Ermessen des Ministers für Industrie, Handel und Schifffahrt, kaufstadtmäßigen Charakter und mindestens 2000 Einwohner haben. Die Handlungsreisenden sind verpflichtet, Meldung bei der Zollbehörde zu erstatten und bei dieser einen Handelsausweis (Adgangsbevis) als Bestätigung der Anmeldung und Zulassung zu ihrer Tätigkeit zu lösen. Die weiteren Bestimmungen des Gesetzes werden im Deutschen Handels-Archiv mitgeteilt.

Industrielle Propaganda in Sowjetrußland.

Von Vertretern deutscher Wirtschaftskreise, die im letzten Jahre Informationsreisen durch das Gebiet der Union der SSR gemacht haben, ist vielfach mitgeteilt worden, daß sie in allen wichtigen Städten des europäischen Rußlands in den Universitätsbibliotheken, Volksbüchereien und in technischen Büros die gesammelte technische Literatur und reichliches Prospektmaterial der Vereinigten Staaten in russischer Sprache vorgefunden hätten. Im Anschluß hieran ist behauptet worden, daß gleichartiges deutsches Material in russischer Sprache nicht vorhanden gewesen sei. Die deutschen Vertretungen in der Union der SSR sind daher veranlaßt worden, die entsprechenden russischen Stellen, die für eine Uebersendung von Propagandamaterial in Frage kommen, listenmäßig festzustellen. Diese Listen liegen jetzt der Reichsnachrichtenstelle vor. Es handelt sich hierbei um ein Verzeichnis der Organisationen in der Union der SSR, die für die Belieferung mit allgemeinen deutschen Industrie- und Wirtschaftspropagandamaterial (technischer Literatur, technischen Zeitschriften, Katalogen usw.) in Frage kommen. Ferner liegt auch eine Zusammenstellung der wichtigsten Industrie- und Handelsadreßbücher in der Union SSR vor. Bezüglich der allgemeinen Verwertung des erstgenannten Verzeichnisses wird bemerkt, daß eine Propagandatätigkeit zwei Gesichtspunkte zu berücksichtigen hat. Es sollen einmal die sowjetrussischen Lehranstalten sowie die sonstigen allgemein zugänglichen in Frage kommenden einschlägigen Stellen mit deutschem Wirtschaftsmaterial beliefert werden, um sowohl bei dem in Bildung begriffenen technischen Nachwuchs in der Union der SSR Interesse für die Fortschritte in der deutschen Technik und Industrie zu wecken, als auch den in der Praxis stehenden Fachleuten Informationsmöglichkeiten zu verschaffen. Diesen Gesichtspunkten trägt das erstgenannte Verzeichnis in erster Linie Rechnung. Nebenher sollte aber auch weiterhin die Versorgung der Wirtschaftsorgane und einzelnen Industrieunternehmungen in der Union der SSR mit Katalogen und sonstigen Werbematerial erfolgen, eine Versorgung, deren notwendige Durchführung wiederholt betont und durch Zusammenstellung von Listen

gleichartiger Unternehmungen gefördert worden ist. Was die für die Ukraine in Frage kommende Liste anbetrifft, so wird bemerkt, daß diese weniger unter den oben genannten Gesichtspunkten zusammengestellt ist, sondern nur den speziellen Bedürfnissen der Ukraine Rechnung tragen soll. Sie enthält die hauptsächlichsten in Charkow ansässigen Wirtschaftsstellen.

Interessenten wird anheimgestellt, sich wegen Einsicht in die Verzeichnisse bzw. abschriftlicher Uebersendung, mit dem Büro der Reichsnachrichtenstelle in Verbindung zu setzen.

Sonderausgabe der „Schweizerischen Arbeitgeberzeitung.“ Der Zentralverband Schweizerischer Arbeitgeber-Organisationen hat aus Anlaß des Jahreskongresses der internationalen Vereinigung der Arbeitgeber, der vor kurzer Zeit in Zürich stattgefunden hat, eine Sonderausgabe der „Schweizerischen Arbeitgeberzeitung“ herausgegeben, die die Stellung der Schweiz in der Weltwirtschaft zum Gegenstande hat. Die vorliegende Sondernummer ist infolge der übersichtlichen Darstellung der schweizerischen Volkswirtschaft ganz besonders geeignet, den deutschen Interessenten die Vielgestaltigkeit der schweizerischen Produktion und ihre Verflechtung mit der Weltwirtschaft vor Augen zu führen. Neben der Behandlung der hauptsächlichsten schweizerischen Industriezweige bringt das Sonderheft auch Aufsätze über die Stellung der schweizerischen Landwirtschaft im Warenexport der Schweiz und über das wichtigste schweizerische Verkehrsproblem, die Rheinschifffahrt bis Basel.

Ein Exemplar der Sonderausgabe liegt der Reichsnachrichtenstelle vor und kann von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen oder von dort leihweise bezogen werden.

Sendungen nach dem Saargebiet. Nach hier eingegangener Mitteilung soll zum Teil noch Unkenntnis darüber bestehen, daß zwar das Saarabkommen verlängert worden ist, eine Verlängerung des deutsch-französischen Provisoriums bisher jedoch nicht stattgefunden hat. Infolgedessen sind Waren, die in das Saargebiet gesandt wurden, da die Empfänger die Sätze des französischen Generaltarifs nicht zahlen wollten, auf den Eingangsbahnhöfen des Saargebietes liegen geblieben, wodurch bereits Verstopfungen auf den Zugangswegen zum Saargebiet und Behinderung des Güterverkehrs eingetreten sind. Interessierte Firmen können durch Rückfrage bei den Nachrichtenstellen über die unter das Saarabkommen fallenden Waren unterrichtet werden.

Nachfragen und Vertretergesuche. Der Reichsnachrichtenstelle liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse an dem Bezug oder der Vertretung folgender Warengattungen haben:

England. Gasmesser. — Linoleum. — Billige Reißbretter. — Salpetrissaures Kalium. — Gartengeräte, insbesondere zur Schädlingsbekämpfung. — Fein-Chemikalien und pharmazeutische Artikel. — Kupferbleche. — Kistentheile. — Damenhut-Stumpfen (Haarfilz). — Blasebälge. — Schreibmaschinen. — Sperrholz, Mahagoni, Nußbaum und Eiche. — Drahtgeflecht. — Aetznatron.

Süd-Afrika. Damen-Filz- und -Strohhüte, Unterzeug, Spitzen, künstliche Seide etc.

Frachtenmarkt.

Oderschiffsfrachten. (Verkehrsbericht des Schifffahrts-Vereins zu Breslau für die Woche vom 8.—15. Juli 1927.) Kahnfrachten für Kohle je t in Rm. ausschl. aller Nebenkosten wie insbesondere Umschlagskosten:

Von Breslau nach Berlin 3,30,
 Von Breslau nach Stettin 2,80;
 Von Oppeln nach Berlin 4,80,
 Von Oppeln nach Stettin 4,30;
 Von Cosel nach Berlin 5,30,
 Von Cosel nach Stettin 4,80.

Ostseefrachtenmarkt. Gegenwärtig in der Hauptverschiffungssaison liegen die Frachten auf der Ostsee verhältnis-

mäßig fest. Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt stehen die Raten wie folgt in schwedischer Kr. je t: Lulea—Stettin 4,75 Löschens Schiffsrechnung, Lulea—Nordsee 4,75 fio, Oxelösund—Stettin 4i50 fio für kleinere Ladungen, Oxelösund—Nordsee 3,75—4,00 fio und Narvik—Nordsee 4,00 fio.

Die Kohlenfrachten betragen 5/6 in der Route Tyne—Stettin und 10/— in der Route Stettin—Mittelmeer. Im übrigen sind zu nennen: Dampfer: Stettin—Königsberg 450 t Cement Rm. 5,75 je t; Stettin—Hull 350 Stds. Grubenholz 36/9 je Std.; Stettin—London 1000 t Zucker 11/— je t. Segler: Stettin—Memel 350 t Superphosphat Rm. 3,65 je t.

Bestellen Sie eine wirkungsvolle Anzeige
im „Ostsee-Handel“ (Börse, Fernsprecher Nr. 8220-24)

Was benötigt der Kaufmann in seinem Betrieb?

Unter dieser Ueberschrift hatten wir in den Ausgaben Nr. 13 und 14 des „O.-H.“ einen Ueberblick über verschiedene Firmen gegeben, die für den Bürobedarf in Frage kommen.

Wir setzen die Besprechung nachfolgend fort:

Die meistgekaufte Vervielfältigungsmaschine.

Bei der Prüfung der Unkosten ist jeder Unternehmer, Direktor und Chef bemüht, die unproduktiven Spesen auf ein Mindestmaß zu drücken. Zu diesen Spesen gehören zweifellos die regelmäßigen Unkosten für Druckarbeiten aller Art. Deshalb geht man in sehr vielen, auch kleineren Betrieben dazu über, Drucksachen, Formulare für den internen Betrieb usw. im eigenen Hause herzustellen. Es wäre töricht, wollte sich ein kleiner Unternehmer zu diesem Zweck eine eigene Hausdruckerei einrichten, denn es ist selbstverständlich, daß die Selbsterstellung von Drucksachen nicht Selbstzweck, sondern nur immer Mittel zum Zweck ist. Wenn trotzdem eine ganz bedeutende Anzahl von kleinen und mittleren Unternehmen mit der Herstellung ihrer Drucksachen im eigenen Betrieb beginnt, so liegt es an der **Einführung der Gestetner Maschine**, welche seit kurzem auf dem deutschen Markt ist. Sie gestattet die Wiedergabe von Liniaturen aller Art, ohne das zeitraubende und mühsame Zusammensetzen der Linien aus Typen und Messinglinien, weil das Formular, welches gebraucht wird, ein einziges Mal auf einer Durotype-Schablone gezeichnet wird und von dieser bezeichneten Schablone

in der Stunde nicht weniger als 2000 Abdrücke

hergestellt werden können (nicht 200, wie es irrtümlicherweise in der Besprechung auf S. 36 in der letzten Ausgabe des „Ostsee-Handels“ hieß).

Bei einer solchen Schnelligkeit der Arbeit — sehr viele Besitzer der Gestetner-Maschinen betonen überdies die absolute Sauberkeit der Abdrücke — ist es klar, daß die Maschine in erster Linie für die Schematisierung der Korrespondenz, für die Herstellung von Rundschreiben, Werbebriefen, Zirkularen, Preislisten usw. vorzüglich geschaffen ist.

Die Firma

Büromaschinen-Zentrale Wilhelm Müller,

Stettin, Am Königsthor 1, zeigte auf ihrem Stande eine ganze Anzahl von neuen, modernen Büromaschinen.

Es wurde die neue Stoewer-Record Fakturiermaschine, mit der man in einem Arbeitsgange Verkaufsbuch, Rechnung, Lieferschein und sonstige Belege herstellen kann sowie das fertig gewordene Modell der Stoewer-Reisemaschine „Klein Stoewer“, die besondere Beachtung fand, vorgeführt.

In Adressiermaschinen hatte die Firma die erste deutsche Maschine mit Metallschablonen, die „Adrema“ im Handmodell sowie auch mit elektrischem Antrieb mit allen Sonderanordnungen ausgestellt. Die Signalisierung an der elektrisch angetriebenen Maschine, welche Einrichtung ganz nach der individuellen Bestimmung Kategorien aus hintereinander abgestellten Adreßplatten herausucht und dabei die Gewähr der zuverlässigsten Arbeit bot, hatte volle Anerkennung und Bewunderung.

Auf dem Gebiete der Rechenmaschinen konnte man die Goerz „A“ selbstschreibende Addier- und Subtrahiermaschine mit Hand- sowie elektrischem

Antrieb, die kleine Tasma-Addiermaschine, die den Vorzug hat, von Hand zu Hand gereicht zu werden und die kleinste schreibende Additionsmaschine auf diesem Gebiete darstellt, sowie die Triumphator- und Badenia-Rechenmaschinen in den verschiedenen Modellen sehen. Die Hamann-Manus-Rechenmaschine, äußerlich den bekannten Odhner-Maschinen gleich, besitzt als besondere Neuerung die automatische Division und fand deshalb großes Interesse.

In einer besonderen Abteilung waren die Remington-Buchhaltungsmaschinen mit der geräuschlos arbeitenden Noiseleß zur Ausstellung gebracht, die in hervorragender Qualität hinreichend bekannt sind.

Als Schnell-Vervielfältigungs-Maschine wurde der deutsche „Rotafix-Apparat“ gezeigt, welcher in einer Stunde ca. 3500 Abzüge herstellt, automatisch anlegt und auswirft. Auch diese Maschine erweckte großes Interesse.

Im übrigen waren Kartei-, Registratur- und sonstige Büro-Möbel in Spezialausführung ausgestellt.

Roto 10.

Die unbegrenzte Möglichkeit sich mitzuteilen.

Das Ideal jeder Geschäftsleitung wäre wohl ein Rundfunksender, in dessen Senderraum der Chef auf einer Spezialbranchenwelle jeden Morgen in einer kurzen Ansprache seine Kundschaft begrüßen würde, um im Anschluß daran rundfunkmündliche Offerten zu machen, eine Art Plauder Viertelstündchen mit den Kunden, Gelegenheit für Sonderangebote und geschäftliche Anregungen. Die Aufträge kommen dann radiofunktlich, nur aus Hinterwalden vielleicht noch mit dem etwas antiken Postbrief. Schön, sehr schön wäre das, aber es dauert wohl noch ein bisschen, und in der Zwischenzeit kann ja das Geschäft nicht auf dem toten Gleis liegen. Auch heute schon geben die ROTO- und DEBEGOWERKE mit ihrer neuesten Schöpfung, dem ROTO 10 die unbegrenzte Möglichkeit der Mitteilung.

Alles was die Geschäftsleitung auf dem Herzen hat, was man notwendig der Kundschaft immer wieder eindringlich und schnell sagen muß, das wird in ausgefeilten Sätzen zusammengestellt. Eine unverwüstliche Dauerschablone ROTOTYP ist in 10 Minuten mit der Schreibmaschine oder mit der Hand beschrieben und auf die Aluminium-Trommeln gespannt. Dann wird der Elektro-Motor eingeschaltet, und in weiteren 10 Minuten liegen 6—700 pikfeine Abzüge sorgfältig gestapelt in der Auffangvorrichtung. Sicher und genau schieben die Anlege-Rollen von einem Papierstapel, ca. 500 Blatt, die einzelnen Blätter vor die Anschlagschiene. Ist der Papierstapel bis zum letzten Blatt aufgebraucht, oder tritt sonst eine Stockung in der Papierzuführung ein, dann werden Andruckwalze und Zählwerk mit Momentnullsteller selbsttätig ausgeschaltet. Nur so ist eine Stundenleistung von 4000 hochwertigen Abzügen möglich.

Mit einigen Dutzend Vorzügen — von der abnehmbaren Kurbel bis zur Feineinstellung der Andruckwalze — ist ROTO 10 das Ergebnis einer wirklichen Konstruktionskunst, eine Spitzenleistung der Schnelldrucktechnik. Dabei ist die Maschine kein Ungetüm, sondern macht äußerlich beinahe einen zierlichen Eindruck, ist etwas größer als eine Schreibmaschine mit der schlichten Eleganz einer vornehmen Dame. Wer ihre Bekanntschaft macht, wird geschäftsfroh.

Von Steffiner Firmen.

Das hiesige Papierverarbeitungswerk Wiese & Co. G. m. b. H. war das erste norddeutsche Unternehmen, welches Wellpapier und Wellpappe sowie die daraus gefertigten Kartonnagen herstellte. Allen modernen Anforderungen entsprechend hat die Firma jetzt eine Anlage aufgestellt, die nicht nur in ihrer Bauart erstklassig, sondern auch in ihrer Arbeitsweise als das Vollkommenste in rationeller Fließarbeit angesprochen werden kann. Eine besonders konstruierte Maschine bedruckt die Außenflächen außerdem in Ein- oder Mehrfarbendruck, sodaß die fertigen Kartons etc.

für die betr. Firma ein nicht zu unterschätzendes Propagandamittel bedeuten. Allgemein bekannt ist die außerordentliche Festigkeit und Elastizität, sodaß Wellpappe und ihre Erzeugnisse fast in jedem Handelsbetriebe gebraucht werden. Auch die Rollenwellpappe, die für einfache Verpackungen dient, läßt sich ebenso mit Reklametexten bedrucken. Außer der üblichen grobwelligen Ware fabriziert die Firma auch feinwellige Wellpappe in verschiedenen Farben, ja sogar Zellstoff und Watte werden zu Wellpappe verarbeitet.

Stettin darf sich freuen, daß auch dieser Zweig unserer Industrie rüstig vorwärts schreitet. Wir verweisen auf die Inserate, welche laufend in unserm Blatt erscheinen.

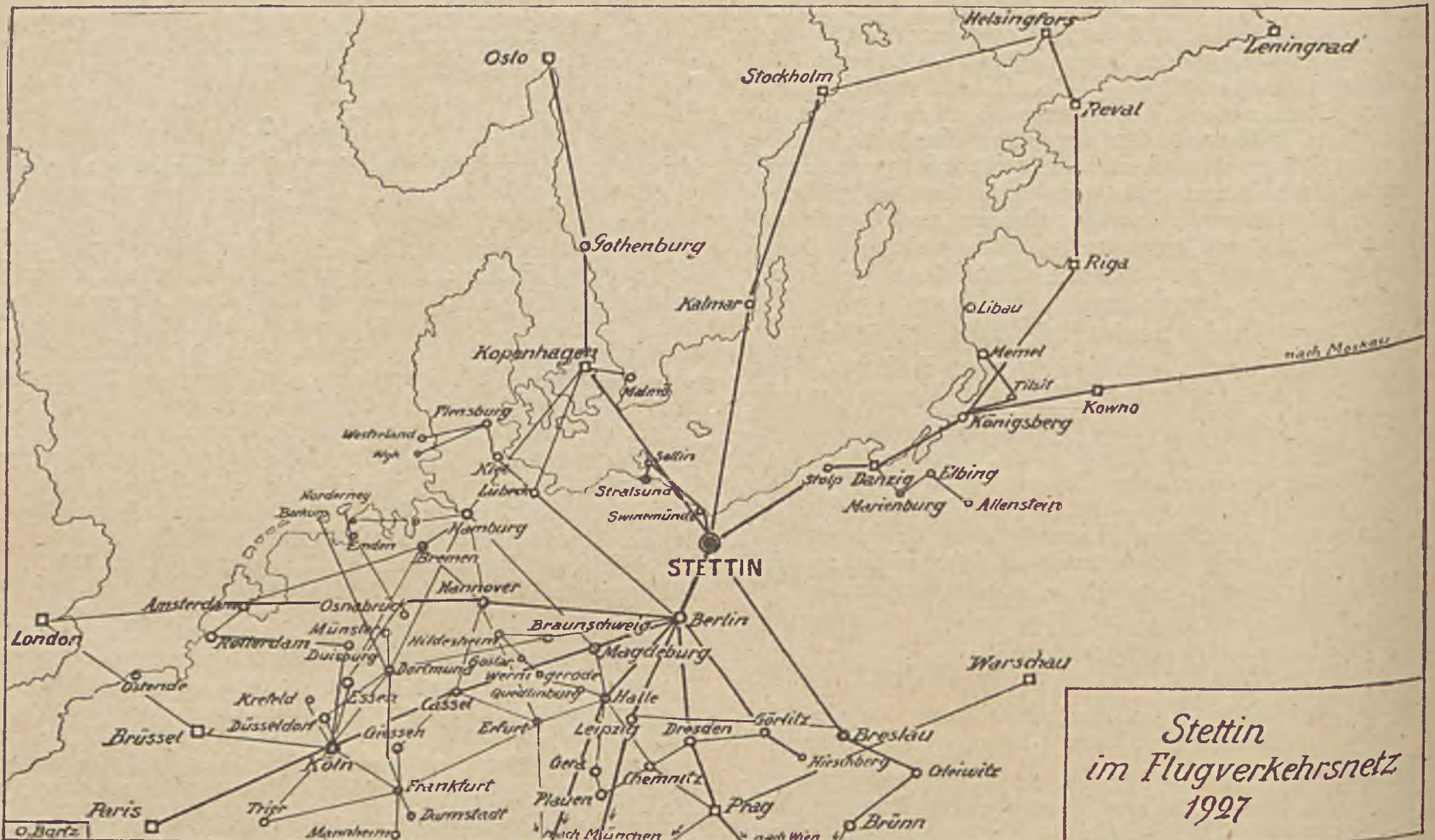
Das Pommersche Isolierwerk F. Schallehn,

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 27, vor 25 Jahren in Stettin gegründet, hat seinen Wirkungskreis in den von Dampf und Kälte abhängenden Industrien Stettins und der Provinz Pommern.

Durch sachgemäße Bekleidung mit den verschiedensten Isoliermaterialien, wie Kieselguhr, Glaswolle, Isolierschnüren,

Asbestfabrikaten u. a. m. bei Rohrisolierungen und Kesseln und mit Korkschalen und Korkplatten bei Kühlanlagen wird die größte Ausnutzung des Dampfes und der Kälte erwirkt. In allen Fabriken und Werften arbeitet die Firma und sind u. a. von ihr in letzter Zeit die große Kühlanlage der „Stettiner Kühl- und Gefrierhaus G. m. b. H.“ mit 6000 qm Korksteinplatten isoliert und drei große Schiffe der „Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G.“ für Butterverladung mit Kühlraumisolierung versehen worden. Es werden auch vollständige Kühlanlagen unter Lieferung von erstklassigen Kompressor-Maschinen schlüsselfertig übernommen.

Benutzt die Stettiner Fluglinien!



Kurse

Rigaer Börsenkurse.

Revaler Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

Estländische Mark.

	21. Juli		22. Juli		23. Juli	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.184	5.194	5.184	5.194	5.184	5.194
1 Pfund Sterling . . .	25.16	25.23	25.155	25.225	25.155	25.225
100 franz. Francs . . .	20.10	20.50	20.10	20.50	20.10	20.50
100 belg. Francs . . .	71.75	72.50	71.75	72.50	71.75	72.50
100 schweizer Francs . . .	99.40	100.40	99.40	100.40	99.45	100.45
100 italienische Lire . . .	27.95	28.50	27.90	28.50	27.90	28.50
100 schwed. Kronen . . .	138.50	139.55	138.45	139.50	138.45	139.50
100 norweg. Kronen . . .	133.55	134.55	133.55	134.60	133.55	134.60
100 dänische Kronen . . .	138.25	139.30	138.25	139.30	138.25	139.25
100 tschecho-slowac. Kr. . .	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden . . .	207.10	208.65	207.10	208.70	207.10	208.70
100 deutsche Mark . . .	122.70	123.95	122.65	123.90	122.70	123.95
100 finnland. Mark . . .	12.97	13.17	12.97	13.17	12.97	13.17
100 estl. Mark . . .	1.37	1.395	1.37	1.395	1.37	1.395
100 poln. Zloty . . .	58.00	64.00	58.00	64.00	58.00	64.00
100 litauische Lits . . .	50.70	51.70	50.70	51.70	50.70	51.70
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	93.00	101.00	93.00	101.00	93.00	101.00

	Gemacht	18. Juli		20. Juli		22. Juli	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	372.00	375.00	372.00	375.00	372.00	375.00
London . . .	—	1806.00	1821.00	1806.00	1821.00	1806.00	1821.00
Berlin . . .	—	88.40	89.40	88.50	89.50	88.50	89.50
Helsingfors . . .	—	9.87	9.47	9.37	9.47	9.37	9.47
Stockholm . . .	—	99.85	100.70	99.90	100.75	99.90	100.75
Kopenhagen . . .	—	99.50	100.50	99.55	100.55	99.55	100.55
Oslo . . .	—	96.25	97.75	96.25	97.75	96.25	97.75
Paris . . .	—	14.45	15.20	14.45	15.20	14.45	15.20
Amsterdam . . .	—	149.25	150.75	149.25	150.75	149.25	150.75
Riga . . .	—	71.50	72.50	71.50	72.50	71.50	72.50
Zürich . . .	—	71.75	72.75	71.75	72.75	71.75	72.75
Brüssel . . .	—	51.50	53.00	51.50	53.00	51.50	53.00
Mailand . . .	—	20.15	20.90	20.15	20.90	20.15	20.90
Prag . . .	—	11.00	11.25	11.00	11.25	11.00	11.25
Wien . . .	—	52.50	54.00	52.50	54.00	52.50	54.00
Budapest . . .	—	65.25	66.75	65.25	66.75	65.25	66.75
Warschau . . .	—	40.00	43.00	40.00	43.00	40.00	43.00
Kowno . . .	—	36.50	37.50	36.50	37.50	36.50	37.50
Moskau . . .	—	189.50	193.50	189.50	193.50	189.50	193.50
Estl. Krone . . .	100	—	—	—	—	—	—

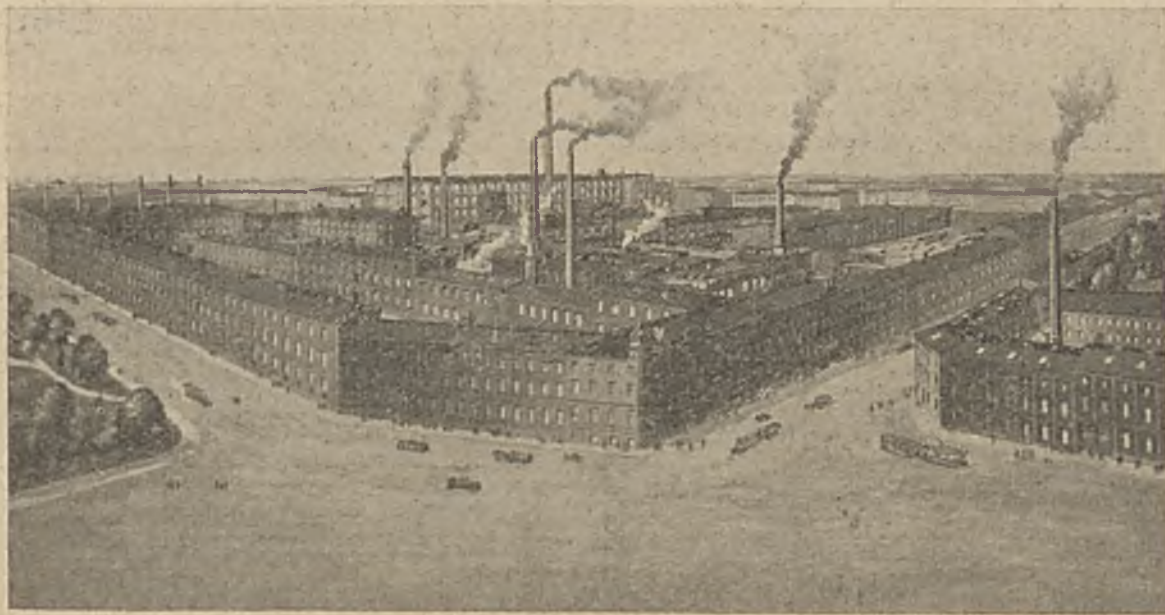
Stettin als Fabrikationsplatz für Nähmaschinen, Fahrräder und Schreibmaschinen.

Unter den Erzeugnissen der Nähmaschinen-, Fahrräder- und Schreibmaschinenbranche nehmen die Fabrikate der Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stöwer Actiengesellschaft, Stettin-Grünhof, eine hervorragende Stellung ein, und zwar nicht nur im Inlande, sondern auch in allen übrigen Teilen der Welt. Dank zielbewußter Arbeit, dank dem bleibenden Grundsatz, in allen Betriebsabteilungen nur erstklassiges Material zu verwenden, ist es dem Gründer und den späteren Leitern der Fabrik gelungen, ihrem Werk den Ruf eines Weltunternehmens zu geben und so dazu beizutragen, daß deutscher Fleiß und deutscher Erfindergeist im Ausland die Achtung genießen, die ihnen zukommen.

Im Jahre 1858 von Bernhard Stöwer, der zu den Senioren der deutschen Nähmaschinenindustrie zählt, gegründet, nahm die Firma, die sich ursprünglich lediglich mit Eisengießerei befaßte, bald die Fabrikation von Nähmaschinen auf. Schon i. J. 1865 erhielt Bernhard Stöwer das erste Diplom ehrenvoller Anerkennung von der Allgemeinen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung, Stettin, auf eine Anzahl Maschinen, darunter auch mehrere schwere Schneidemaschinen für Militärzwecke. Durch diese Ausstellung wurde ein reges Interesse für die Stöwer-

überschwemnte, durchzuringen. Die Stöwer-Räder wurden bald in der ganzen Welt als Qualitätserzeugnisse bekannt und beliebt, und um der infolgedessen gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden, mußte auch bald der Fahrradbau erweitert werden. Der Bau bildet jetzt innerhalb des gesamten Werkes eine selbständige Fabrik, die sich wegen der hier durchgeführten Arbeitsteilung wiederum in mehrere Unterabteilungen gliedert, denn bei dem so einfach aussehenden Fahrrad handelt es sich doch um mannigfaltige Einzel-fabrikationen, wenn das Rad wie bei der Firma Stöwer von Grund auf fabriziert wird. Materiallager, Maschinsaal, Rahmenbau, Lackiererei, Härterei, Schleiferei, Nickel-, Radspannerei, Teil- und Fertigmontage u. a. sind die einzelnen Abteilungen, in denen unter praktischer wie auch theoretischer Kontrolle die Stöwers Greif-Fahrräder entstehen, um alsdann vom Lager oder aber direkt aus den Versandräumen in alle Welt hinausgeschickt zu werden. Nicht nur das europäische und sonstige zivilisierte Ausland kommen als Absatzgebiet für die Firma Stöwer in Betracht, sondern man findet Stöwers Greif-Fahrräder auch in dem dunkelsten Afrika, in Südamerika, Feuerland, Indien und auch in China und Japan.

Die erwähnte Krise in der Fahrradindustrie veranlaßte



Maschinen hervorgerufen. Man lernte allmählich den Wert der deutschen Industrie in der Heimat kennen, und so gelang es der Firma Bernh. Stöwer unter der sicheren Leitung ihres Chefs den Kreis der Abnehmer stetig zu vergrößern trotz der amerikanischen Konkurrenz, besonders der Singer Compagnie, die, auf riesiges Kapital gestützt, fast in allen bedeutenden Städten Deutschlands Filialen zu errichten begann. 1872 wurde, um der gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden, eine neue eigene Gießerei errichtet, und Ende der 70er Jahre stellte sich die Firma auf Massenfabrikation um, wodurch die Firma in die Lage kam, die ausländischen Märkte zu beliefern. So wurden auch die Ausstellungen von Sidney im Jahre 1879 und von Porte Alegre im Jahre 1881 beschickt. Auf beiden Ausstellungen wurden die Stöwer-Maschinen prämiert. Im Jahre 1881 trat alsdann auch der Schwiegersohn des Gründers als Teilhaber in die Firma ein, und der außerordentlich rührigen Tätigkeit der Inhaber gelang es, die Fabrik wesentlich zu erweitern und die Produktion von Jahr zu Jahr zu steigern. 1883 kam noch eine eigene Tischlerei hinzu. Diese räumlichen Erweiterungen sowie die Aufnahme der Fahrradfabrikation im Jahre 1893 ließen es ratsam erscheinen, die ganze Organisation des Unternehmens umzuwandeln. So wurde aus ganz bescheidenen Anfängen heraus im Jahre 1895 die jetzige Firma Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stöwer Actiengesellschaft, Stettin-Grünhof, gegründet. Mit besonderem Eifer wandte man sich zunächst mehr der Fahrradfabrikation zu, um die zur damaligen Zeit außerordentlich günstige Konjunktur der Fahrradindustrie auszunutzen. Die Geschichte der Fahrradfabrikation ist allgemein bekannt, so daß es sich erübrigt, ins einzelne hierauf einzugehen. Trotz eines allgemeinen Rückschlages im Jahre 1898, der der deutschen Fahrradindustrie nach zunächst schnellem Aufblühen einen unermeßlichen Schaden zufügte, gelang es der Firma, sich wiederum gegenüber der amerikanischen Konkurrenz, die Deutschland mit billigen Rädern

die Leiter der Actiengesellschaft einen weiteren Fabrikationszweig in den Betrieb aufzunehmen. Man wandte sich 1901 der Fabrikation von Schreibmaschinen zu. Auch hier hat die Firma stets Wert darauf gelegt, nur Qualitätsmaschinen auf den Markt zu bringen, was zur Folge hatte, daß die Stöwer-Schreibmaschinen heute mit an der Spitze der in- und ausländischen Fabrikate stehen. Als erstklassige Qualitätsmaschine hat sich die Stöwer Rekord wie auch die Stöwer Elite ihren Weg durch die ganze Welt gebahnt. Die Verwendung von nur bestem Material und nicht zuletzt der allgemein gute Ruf, den die Schreibmaschinen im In- und Auslande genießen, bieten jedem Käufer Gewähr, daß die Stöwer Rekord wie auch die kleine Reisemaschine Stöwer Elite allen an sie gestellten Anforderungen genügen.

Es machte sich auch die Errichtung von eigenen Niederlassungen notwendig, und solche werden in Paris, Düsseldorf, Stuttgart und Zürich unterhalten.

Dem unermüdlichen Schaffen seiner Leiter und nicht zuletzt auch der treuen Mitarbeit der Angestellten und Arbeiter, die seit jeher, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nur im besten Einvernehmen mit der Fabrikleitung stehen, hat das Unternehmen seine jetzige Bedeutung zu verdanken. Die schwierigen Jahre nach dem Kriege sind glücklich überstanden, sodaß die Produktion fortlaufend erhöht werden mußte. So stellt die Fabrik, auch im Hinblick auf die für Arbeiter und Angestellte bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen, ein Unternehmen von weltumfassender Bedeutung dar, und ihre Erzeugnisse haben diejenige Anerkennung errungen, die ihnen nach ihrer Güte zukommt. Außer durch die ständige Zunahme des Kundenkreises wird diese Anerkennung durch die zahlreichen Auszeichnungen bewiesen, welche den Fabrikaten der Firma Stöwer auf den von ihr beschickten Ausstellungen zuteil geworden sind. Die Fabrik erhielt u. a. auf der letzten Pariser Weltausstellung eine hohe Anerkennung, auf der Schreibmaschinenausstellung in Venedig

1907 die höchste Auszeichnung, die Goldene Medaille und verfügt über weitere erste Preise anderer Veranstaltungen des In- und Auslandes. Gelegentlich der Anfang Mai 1925 in Berlin abgehaltenen 5. Allgemeinen Bürausstellung konnte bei dem Wettschreiben auf einer Stoewer Record der zweite reis erzielt werden, was um so höher zu bewerten ist, wenn man bedenkt, daß bei 200 Maschinen verschiedener Systeme nur 2 Stoewer Record Schreibmaschinen beteiligt waren.

FELDMÜHLE

Papier- und Zellstoffwerke

Aktiengesellschaft Hauptverwaltung Stettin

kauft laufend

PAPIERHOLZ.

VERTRETER:

Nordiska Trävaru Export A. B. — Pohjolan Puutavaran
Vienti O. Y., Helsingfors, Hagasundsgatan 1.

Louis Lindenberg, Stettin

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Asphalt-, Dachpappen- u. Teerprodukte-Fabrik

Fernsprecher 7355—57 / Gegründet 1872
Telegr.-Adr.: Dachpappenfabrik Lindenberg

Präp. Dachpappen besandet und unbesandet in allen Stärken.
Sämtliche Teerprodukte wie: Steinkohlenteer, Klebmasse,
Karbollneum, Asphaltkitt usw.

Körbe aller Art, für jeden Gebrauch, in jeder Größe und für jede Industrie liefert prompt u. sehr günstig

Philipp Wiesner, Korbfabrikation

KARLSRUHE i. B., Gluckstraße 10.

Überall fordern und lesen Sie den

Ostsee-Handel,

die führ. Wirtschaftszeitschrift **Stettins**, seines **Sinterlandes** und der **Ostsee-Staaten**.
Beliebtes u. wirkungsvolles **Insertions-**
Organ für Industrie, Handel und Verkehr.

Sordern Sie Probeexemplare
von d. Geschäftsstelle, Schuhstraße 16/17 (Börse)

Stettin

Fernruf 8220—8224

NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 11

FERNSPRECHER 8696 :: TEL.-ADR.: „NORDOSTSEE“

BEFRACHTUNG, SPEDITION UND KLARIERUNG
ÜBERNAHME SÄMTL. SEE- UND BINNENTRANSPORTE

Hut - Scheye

Breite Straße 6
Ruf 6020

Moderne Herrenhüte
Elegante Mützen

Beste deutsche Fabrikate :: :: Erste Weltmarken

Deutsche Glashaus-Tomaten

von vorzüglich fester Qualität versendet in Kisten
à 10 Pfund netto zu billigsten Tagespreisen

Otto Reinicke, Greifenhagen Gartenbau-
betrieb

SIE
FÖRDERN
IHREN EXPORT

wenn Sie in

„DER BUND“

Verkehrs- und Wirtschaftszeitschrift

(Herausgeber: Hamburg-Amerika-
Linie und Meßamt Frankfurt a. M.)

regelmäßig inserieren

Probenummer und Tarif durch die Anzeigen-
verwaltung „DER BUND“, Frankfurt a. M.,
Haus Offenbach und durch den Generalvertreter
für Pommern: Anzeigenannahme: M. Haut
Stettin, Friedrich-Karl-Straße 22