

# OSTSEE-HANDEL

WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE OSTSEELÄNDER

Amtliches Organ der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin.

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

BEZUGSPREISE	
Deutschland vierteljährlich . . . . .	3 Goldmark
Schweden . . . . .	3 Kr.
Norwegen . . . . .	6 Kr.
Finnland . . . . .	30 Im.
Estland . . . . .	300 em.
Lettland . . . . .	240 l. rbl.
Litauen . . . . .	7,50 lit.

Einzel-Nr.: Deutschland 30 G.-Pfennig.  
Ausland:  $\frac{1}{10}$  des Bezugspreises.

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

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

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

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: »Ostsee-Druck« Stettiner Druckerei G. m. b. H., Stettin. Schriftleitung und Inseratenannahme: Stettin, Börse I, Eing. Schuhstraße, Fernsprecher 575, 927, 1579, 3273, 3274. Die Zeitschrift erscheint wöchentlich. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 11

Stettin, 15. März 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Breslau. — Stettins Binnenschiffsverkehr im Jahre 1924. — Stettin und die Wasserstraßenbeiräte von Dr. A. Klaemt. — Arbeitsmarkt und Arbeitslosigkeit in Sowjetrußland von Dr. P. H. Seraphim. — Der polnische Außenhandel 1924. — Bücher und Zeitschriften. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Dänemark, Lettland, Estland, Freie Stadt Danzig, Polen, Rußland. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte und Preise. — Dampferdienst. — Messekalender.

## Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Breslau am 22. und 23. Mai.

Am 22. und 23. Mai wird die Hafenbautechnische Gesellschaft Hamburg ihre diesjährige ordentliche Hauptversammlung in Breslau abhalten. Programmgemäß wird am 22. Mai nach einem vorherigen Begrüßungsabend die geschäftliche Sitzung und Hauptversammlung in der Technischen Hochschule stattfinden. Vorträge haben übernommen Oderstrombaudirektor Fabian über „Die obere und mittlere Oder als Wasserstraße“, Dr. ing. Gothein über „Die Notwendigkeit des Ottmachauer Staubeckens für die Oderschiffahrt“, Regierungsrat Dr. Teubert über „Verkehrspolitische Maßnahmen zur Stärkung des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen“ und Oberbaurat Wundram über „Neuerungen auf dem Gebiete der mechanischen Hafenausrüstung“. Anschließend erfolgen am 23. Mai Oderrundfahrten und Besichtigungen der Breslauer und Coseler Hafenanlagen.

In engem Zusammenwirken von Theorie und Praxis verfolgt die Hafenbautechnische Gesellschaft das hochbedeutende Ziel einer ständigen Verbesserung und Erweiterung der deutschen See- und Binnenhäfen. Es ist daher auf das lebhafteste zu begrüßen, daß ihr Hauptinteresse in diesem

Jahre den Fragen der Oderschiffahrt gilt, deren ausschlaggebende Bedeutung für das Wirtschaftsleben Mittel- und Ostdeutschlands in den letzten Jahren immer klarer in Erscheinung getreten ist. Mit besonderer Aufmerksamkeit wird man daher auch in Stettin, dem größten Oderhafen im Brennpunkt des Oderumschlagsverkehrs vom Seeschiff zum Binnenschiff und zur Eisenbahn, die Breslauer Tagung verfolgen.

Den Lesern und Inserenten des „O.-H.“ teilen wir ferner mit, daß der Baltische Verlag zur Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Breslau Mitte Mai eine Sondernummer in erheblich verstärkter Auflage und besonders gewählter Ausstattung mit illustriertem Text herausgeben wird. Inhaltlich wird den Fragen des Odergebietes, vorzugsweise Stettins, besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Außerdem folgt das laufende Programm des „O.-H.“ in reicher Auswahl.

Diese Sondernummer Breslau wird neben der laufenden Verteilung im In- und Auslande auch in großen Mengen den Breslauer Festteilnehmern zur Verfügung stehen.

# Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

Allianz Versicherungs-A.-G. in Berlin, Allianz Lebensversicherungsbank A.-G. in Berlin, Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe, Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin, Deutscher Phönix Versicherungs-A.-G. in Frankfurt a. M., Globus Versicherungs-A.-G. in Hamburg, Hermes Kreditvers.-Bank A.-G. in Berlin.

Gesamt-Garantiemittel:  
**85 Millionen**  
**Goldmark**

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

### Versicherungszweige:

Transport / Feuer / Haftpflicht / Unfall / Einbruchdiebstahl / Beraubung / Kredit / Kautions / Maschinen / Autokasko  
Valoren / Pretiosen / Aufruhr / Leben / Invalidität / Versorgung / Gas / Wasserleitungs-Schäden / Hage / Vieh

## Stettins Binnenschiffsverkehr im Jahre 1924.

Im Vergleich zum Vorjahre ist für 1924 ein außerordentlicher Aufschwung des Binnenschiffsverkehrs innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches festzustellen. Abgesehen von den Donauhäfen, die verringerte Verkehrsziffern aufweisen, gilt dies nicht nur für die Gebietsteile, deren Wasserstraßenverkehr im Jahre 1923 durch den Ruhreinbruch besonders hart getroffen wurde, sondern auch für alle übrigen deutschen Stromgebiete. Die Gründe für diesen erfreulichen Verkehrsaufschwung liegen einmal in der Besserung der politischen und wirtschaftlichen Lage in Deutschland im allgemeinen und in den besetzten westdeutschen Gebietsteilen im besonderen, ferner in der Stabilisierung der deutschen Währung, die der Binnenschiffahrt endlich nach dem Inflationswirrwarr wieder eine feste Kalkulation ermöglichte, mit dem weiteren Ergebnis einer für die Binnenschiffahrt günstigeren Spannung zwischen Eisenbahn- und Binnenschiffsfrachten.

Bei einer Zusammenfassung des Ein- bzw. Ausganges aller bedeutenderen deutschen Binnenschiffsverkehrspunkte ergibt sich für 1924 ein Gesamteingang von 46,6 Mill. t gegen 15,6 Mill. t 1923 und 58,7 Mill. t 1913 gegenüber einem Gesamtausgang von 41,8 Mill. t gegen 17,0 Mill. t 1923 und 62,6 Mill. t 1913. Daß das Jahr 1924 für die Binnenschiffahrt verhältnismäßig günstig war, kommt nicht nur darin zum Ausdruck, daß sich der gesamte Binnenwasserstraßenverkehr gegen 1923 weit mehr als verdoppelte, sondern auch darin, daß der Verkehrsumfang des günstigsten Nachkriegsjahres 1922 um etwa ein Viertel überflügelt wurde. Wie sehr jedoch im übrigen die Entwicklung der Binnenschiffahrt durch den verlorenen Krieg und die ungünstige Wirtschaftskonjunktur Deutschlands noch beeinträchtigt wird, zeigt recht deutlich der Vergleich mit 1913. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre bleibt der Güterverkehr noch um ein Viertel zurück.

Welche Stellung nimmt nun Stettin im deutschen Binnenschiffsverkehr ein?

Gemessen am Güterausgang im Jahre 1924 ergibt sich folgende Reihenfolge der großen deutschen Binnenhäfen: Duisburg (15 513 000 t), Ausland über Emmerich am Rhein (11 601 000 t), Hamburg (2 998 000 t), Ruhrgebiet, Schleuse Münster (2 323 000 t), Cosel (1 854 000 t), Emshäfen (1 495 000 t), Mannheim und Ludwigshafen (1 220 000 t), Ausland über Schandau a. Elbe (1 105 000 t), Stettin (1 026 158 t), Hannover und Umgebung (569 000 t), Berlin (559 000 t), Breslau (316 000 t), Frankfurt a. M. (269 000 t), Karlsruhe (265 000 t), Unterweser Schleuse Hemelingen (255 000 t), Passau und Regensburg (183 000 t), Aschaffenburg (138 000 t), Königsberg (113 000 t) und Kehl (81 000 t).

Das Schwergewicht des deutschen Binnenschiffsverkehrs liegt also im Westen. Im Oderflußsystem vollzieht sich der Wasserstraßenverkehr in der Hauptsache zwischen den vier Hauptverkehrszentren Stettin, Cosel, Breslau und Berlin. Der ostpreussische Binnenschiffsverkehr ist im Vergleich mit dem des übrigen Deutschland unbedeutend.

In seiner Eigenschaft als größter deutscher Ostseehafen, in dem der Umschlag vom Seeschiff zum Binnenschiff und zur Eisenbahn gewaltigen Umfang angenommen hat, hat Stettin die Führung unter den Großhäfen des Odersystems. Die Oder mit ihren östlichen Nebenflüssen Warthe und Netze macht Schlesien und das östliche Gebiet mit Polen zur Stettiner Verkehrsdomäne. Von Breslau beträgt beispielsweise die Entfernung nach Stettin auf dem Wasserwege nur 481 km gegen 789 km Breslau—Hamburg und 816 km Breslau—Lübeck. Der neue Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin hat den Bezirk Groß-Berlin dem

Bereich von Hamburg und Lübeck entrückt und nunmehr Stettin zugeteilt, denn die Entfernungen auf den Binnenwasserstraßen betragen: Berlin—Stettin 187 km, Berlin—Hamburg 380 km und Berlin—Lübeck 394 km. Großfahrzeuge befördern Güterladungen zwischen Stettin und Berlin zur halben Fracht wie im Berliner Verkehr mit Hamburg und Lübeck. Eildampfer verkehren ununterbrochen mit nur 2 Tagen Reisedauer zwischen Berlin und Stettin, während die Fahrt von Berlin nach den genannten anderen beiden Häfen 5 Tage in Anspruch nimmt.

Des weiteren verbinden die märkischen Wasserstraßen Stettin auch direkt mit der Elbe (Magdeburg, Riesa, Dresden, Teschen, Aussig) und der Saale. Stettin und Magdeburg sind durch neuzeitliche große Eildampfer bei 4 bis 5tägiger Reisedauer verbunden. Durch den im Bau befindlichen Mittellandkanal erhält Stettin auch Anschluß an das westdeutsche Flußsystem.

Die neuere Entwicklung des Stettiner Binnenschiffsverkehrs, mit dem sich die weiteren Ausführungen im einzelnen zu befassen haben, wird durch die nachfolgende Zusammenstellung beleuchtet:

	Eingang t	Ausgang t
1913	1 902 302	2 384 694
1918	1 056 355	1 134 610
1919	1 038 546	786 981
1920	891 422	1 041 854
1921	586 575	480 076
1922	996 427	890 487
1923	783 403	988 938
1924	950 522	1 026 158

Am Eingang waren 1924 die einzelnen Versandgebiete mit folgenden Gütermengen beteiligt (die Zahlen von 1923 in Klammern): Stettin abwärts 223 582 t (240 806), Cosel 218 935 t (195 862), Breslau 154 003 t (85 258), Berlin 152 624 t (122 470), Stettin aufwärts 130 241 t (88 786), Magdeburg 18 393 (25 838), Hamburg 11 654 t (20 115), Landsberg a. d. W. 8 607 t (3 042) und Polen 4 149 t (268).

Im Ausgangsverkehr stellt sich die Reihenfolge der verschiedenen mit Stettin Binnenschiffsbeziehungen unterhaltenden Verkehrsgebiete etwas anders. Die wichtigsten Bestimmungsgebiete sind hier für 1924: Cosel mit 618 370 t (583 414), Berlin mit 190 065 t (132 447), Stettin abwärts 117 447 t (183 256), Breslau 55 261 t (32 122), Stettin aufwärts 24 070 t (23 688), Magdeburg 12 101 t (20 417), Landsberg a. d. Warthe 2 828 t (3 117), Hamburg 2 612 t (10 027), Polen 2 220 t (—) und schließlich Riesa 1 184 t (450).

Folgende Güter wurden in der Hauptsache eingeführt: Kohlen 260 000 t (350 000), Zucker 185 000 t (60 000), Steine und Erden 120 000 t (110 000), Bau- und Nutzholz 67 000 t (40 000), Zement 20 000 (30 000) und Getreide und Hülsenfrüchte 13 000 t (15 000). Der Ausgang verteilte sich in erster Linie auf Erze 610 000 t (594 000), davon Eisenerz 530 000 t und sonstige Erze 80 000 t, ferner auf Kohlen 140 000 t (150 000), Steine und Erden 32 000 t (3 000), Getreide und Hülsenfrüchte 30 000 t (38 000), Heringe 25 000 t (28 000) und Holz 13 000 t (15 000).

Der Aufschwung des Stettiner Binnenwasserstraßenverkehrs tritt auch bei einer Zusammenstellung der Zahl der ein- und ausgegangenen Binnenschiffe recht deutlich in die Erscheinung. Im Eingang wurden 1924 gezählt (die Zahlen für 1923 in Klammern): Güterschiffe mit eigener Triebkraft beladen 3 374 (2 356) mit 590 705 qm Deckfläche (354 843) und 1 (36) mit 165 (9 381) cbm, leer — (9 mit 446 qm und 1 949 cbm), Segler beladen 223 (204) mit 13 928 (9 344) cbm, leer 86 (66) mit 4 983 (3 372) cbm, Kähne beladen 3 998 (3307) mit 1 179 415 (996 442) t Tragfähigkeit, leer 2 384

(2 507) mit 920 136 (963 769) t Tragfähigkeit, Schleppdampfer 753 (681) mit 153 645 (147 365) qm Deckfläche und Flöße 26 (32) mit 3 923 (4 341) cbm.

Ausgehend wurden registriert Güterschiffe mit eigener Triebkraft beladen 3 295 (2 293) mit 575 033 (344 035) qm Deckfläche und 1 (32) mit 440 (5 780) cbm Deckfläche, leer 1 (12) mit 165 (5 076) cbm, Segler beladen 145 (143) mit 9 496 (6 460) cbm und leer 142 (134) mit 7 716 (6 271) cbm, Kähne beladen 4 090 (3 753) mit 1 588 433 (1 408 596) t Tragfähigkeit, leer 2 365 (2 175) mit 582 110 (558 896) t Tragfähigkeit und Schleppdampfer 739 (696) mit 152 214 (148 019) qm Deckfläche.

Eine zunehmende Belegung hat, wie die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, auch der Durchgangsverkehr (einschließlich der Haffstationen bis Swinemünde) erfahren:

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

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

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

Auf der anderen Seite umfaßt die zu Tal gehende Durchfuhr 281 320 t Kohlen und Briketts — das sind über  $\frac{3}{4}$  des Taldurchganges —, ferner 29 853 t Schwefelkiesabbrände und 8 550 t Kreide. Der Rest verteilt sich auf eine große Anzahl von Güterarten.

Wie die obigen Darlegungen gezeigt haben hat die Oderschiffahrt in der Nachkriegszeit mit den größten Schwierigkeiten und Rückschlägen zu kämpfen gehabt. Durch die Abtretung von Ost-Oberschlesien, Posen und Westpreußen ging ein großer Teil der Wasserstraßen des Odersystems verloren, während außerdem zahlreiche neuzeitliche Binnenschiffe nach den Bestimmungen des Versailler Diktates an Polen abgeliefert werden mußten. Eine weitere Hemmung der Entwicklung des Stettiner Binnenschiffsverkehrs bedeutete die schwierige allgemeine Wirtschaftslage in Deutschland.

Allmählich ist hier jedoch eine Besserung eingetreten. Bezeichnend für das Jahr 1924 war die Zunahme des Stettiner Binnenschiffsverkehrs im Rahmen des allgemeinen Verkehrsaufschwunges auf den deutschen Flüssen und Kanälen. Es zeigt sich somit, daß die schweren Schädigungen der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit endlich überwunden sind und daß eine neue Periode des allmählichen Wieder-

aufstiegs der deutschen Binnenschiffahrt im allgemeinen und des Stettiner Wasserstraßenverkehrs im besonderen und damit eine Rückkehr zu normalen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen in der Oderschiffahrt eingeleitet worden ist.

Voraussetzung der weiteren aufsteigenden Entwicklung des Oderverkehrs ist die rege Mitarbeit aller interessierten Kreise der Oderschiffahrt an der Verbesserung und Erweiterung des Oderfluß- und Kanalsystems und ein Verständnis in den leitenden zuständigen Behörden für die Fragen des Oderschiffsverkehrs. Im vergangenen Jahre ist man in dieser Beziehung ein gutes Stück weiter gekommen. So wurden von den verschiedenen am Bau des Ottmachauer Staubeckens interessierten Kreise eifrige Vorarbeiten geleistet, um die Finanzierung dieses für die Schifffahrt auf der Oder zur Lebensnotwendigkeit gewordenen Projektes zu ermöglichen und die baldige Inangriffnahme des Planes sicherzustellen. Die Ausgestaltung des Klodnitz-Kanals in Oberschlesien, der zurzeit nur das Befahren mit 150 t-Kähnen zuläßt, zum Großschiffahrtsweg von Cosel bis Beuthen über Hindenburg und Gleiwitz, ein Projekt, das schon vor dem Kriege erörtert worden ist und das neben der Fortsetzung der Oderkanalisierung, der Anlegung von Seitenkanälen und dem Bau der Ottmachauer Talsperre zu den hervorragenden Zielen der Oderschiffahrtsinteressenten gehört, ist im letzten Jahre des öfteren in die öffentliche Debatte gezogen worden und bereits Gegenstand ausführlicher Besprechungen zwischen den zuständigen Behörden und Vertretern der oberschlesischen Schifffahrtskreise gewesen.

Der schon erwähnte Mittellandkanal ist nunmehr bis Hannover fertiggestellt. Es fehlt nur noch die letzte Strecke von Hannover bis Magdeburg. Durch ihn erhält Stettin über die märkischen Wasserstraßen Anschluß an das westdeutsche Kanalsystem und den Rhein und wird somit unmittelbar zum Seehafen Westdeutschlands erhoben.

Weitere Kanalpläne, die der Stettiner Binnen- und Seeschiffahrt außerordentliche Entwicklungsmöglichkeiten bieten würden, sind leider bisher noch nicht über das Stadium der öffentlichen Erörterung hinausgekommen. Der Oder-Donau-Kanal von Oderberg bis Preßburg mit einem Seitenkanal durch Böhmen nach der Elbe würde unter gleichzeitiger Vertiefung der oberen Oder von Cosel bis Oderberg die Donauländer an das Oderflußsystem anschließen und die seewärtige Ausfuhr insbesondere der Tschechoslowakei über Stettin leiten.

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

Stettin steht also als vereinigter See- und Binnenhafen, darauf weisen alle schon jetzt sichtbaren Zeichen hin, am Anfang einer zukunftsreichen Entwicklung, deren Tempo allerdings von dem Grade der Erholung des gegenwärtig noch sehr daniederliegenden deutschen Wirtschaftslebens abhängig ist.

E. B.

# F. H. BERTLING

Internationale Spedition

LUBECK / STETTIN / HAMBURG

Versicherung

Gegr. 1865 / Telegramm-Adresse: Bertling

Lagerung

## Stettin und die Wasserstraßenbeiräte.

Von Dr. jur. A. Klaemdt.

Unter dem 26. Januar 1925 ist seitens der Reichsregierung eine Verordnung ergangen, die die Bildung von Beiräten für die Reichswasserstraßen anordnet. Mit dieser Verordnung hat die Reichsregierung eine neue, bisher unbekannte Einrichtung nicht geschaffen, da Wasserstraßenbeiräte — wenn auch vorerst unter anderem Namen — bereits seit einer ganzen Reihe von Jahren sowohl im Reich als auch in Preußen eine ständige Einrichtung gewesen sind. Schon im Jahre 1881 hatte Preußen, als es seine Ströme planmäßig auszubauen begann, für den Rhein, die Weser, Elbe, Oder und Weichsel sogenannte Schiffahrtskommissionen errichtet, die von den für die Verwaltung der Flüsse besonders geschaffenen Behörden in allen wichtigen die Verwaltung, Unterhaltung und den Ausbau der Wasserstraßen betreffenden Fragen gehört werden sollten. Für die märkischen Wasserstraßen wurde im Jahre 1904 eine gleiche Schiffahrtskommission gebildet. Als dann das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 der Wasserbauverwaltung neue, besonders bedeutsame Aufgaben zuwies, wurden durch eine in Ausführung des § 17 dieses Gesetzes erlassene Verordnung vom 20. Februar 1907 sechs örtliche Wasserstraßenbeiräte sowie ein Gesamtwasserstraßenbeirat geschaffen. Im Laufe der folgenden Jahre machte sich in den an den Wasserstraßen interessierten Kreisen das Verlangen nach allgemeiner Einführung von Wasserstraßenbeiräten für sämtliche Schiffahrtswege bemerkbar. Preußen kam diesem Verlangen nach und dehnte die 1907 geschaffene Einrichtung durch eine Verordnung vom 2. März 1914 auf alle verkehrswichtigen Wasserläufe aus, indem es neun Bezirkswasserstraßenbeiräte und einen Landeswasserstraßenbeirat errichtete. Zur Vereinfachung der Organisation kamen jetzt die obengenannten Schiffahrtskommissionen in Fortfall.

Auch im Reich hatte man — wenn auch erheblich später als in Preußen — ähnliche Einrichtungen geschaffen. Durch das Reichsgesetz, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben, vom 24. Dezember 1911, wurde die Mitwirkung der an den Wasserstraßen interessierten Kreise in der Weise geregelt, daß man die Bildung je eines Strombeirats für den Rhein-, den Weser- und den Elbe-Verband anordnete. Von diesen Strombeiräten trat jedoch nur der Weserstrombeirat in Tätigkeit. Die Bildung des Rhein- und des Elbebeirats war nicht möglich, da die Verhandlungen, die mit den Niederlanden und Oesterreich wegen des Rhein- bzw. Elbeverbandes geführt wurden, zu keinem Abschluß gelangten.

Sowohl den preußischen Wasserstraßenbeiräten als auch den durch das Reich geschaffenen Strombeiräten wurde durch die Reichsverfassung vom 11. August 1919 ein Ende bereitet. Um dem Reich eine einheitliche Verkehrspolitik zu ermöglichen, bestimmte Artikel 97 der Reichsverfassung, daß die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen und Wasserstraßen am 1. April 1921 in das Eigentum und die Verwaltung des Reiches übergehen sollten. Gleichzeitig wurde, da auch fernerhin die Mitwirkung der an den Wasserstraßen interessierten Kreise notwendig erschien, im Artikel 98 der Reichsverfassung die Bildung von Beiräten angeordnet. Die preußische Einrichtung der Wasserstraßenbeiräte hatte sich durchaus bewährt. Man hielt es daher für zweckmäßig, die in Artikel 98 vorgesehenen Beiräte den preußischen Wasserstraßenbeiräten nachzubilden. Jedoch stellten sich den Arbeiten zur Schaffung einer Verordnung über Wasserstraßenbeiräte große Schwierigkeiten entgegen, die die Fertigstellung erheblich verzögerten. Da außerdem wichtige Aufgaben zu erledigen waren, deren Ausführung nicht, ohne vorher den sachverständigen Rat

der beteiligten Kreise gehört zu haben, angängig erschien, wurde im Jahre 1920 im Verwaltungswege ein vorläufiger Reichswasserstraßenbeirat gebildet, die Wirksamkeit der preußischen Bezirkswasserstraßenbeiräte über den 1. April 1921 verlängert und Anfang 1923 ein vorläufiger Seewasserstraßenbeirat eingesetzt. Nachdem endlich nach mehreren Umgestaltungen ein Entwurf die Zustimmung der Länderregierungen und des Reichsrats gefunden hatte, wurde er als Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen im Reichsgesetzblatt veröffentlicht.

Die Verordnung, die am 1. Februar 1925 in Kraft getreten ist, sieht die Bildung von acht Bezirkswasserstraßenbeiräten — je einen für Ostpreußen, die Oder, die märkischen Wasserstraßen, die Elbe, Weser, Ems, Rhein, Donau—Main und für die Seewasserstraßen — sowie einen Reichswasserstraßenbeirat vor. Jeder Bezirkswasserstraßenbeirat besteht aus dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichsverkehrsminister für die Dauer des Hauptamtes ernannt werden, ferner aus sachverständigen Personen als Vertreter von Großschiffahrt, Kleinschiffahrt, Spedition, Häfen, Großverfrachtern, Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft, weiter aus Vertretern der gewerkschaftlichen Organisationen und sonstigen Vereinigungen der Arbeitnehmer (Beamte, Angestellte und Arbeiter) und endlich aus einem Vertreter der Reichsbahn. Die Mitglieder werden durch den Reichsverkehrsminister berufen, wobei die Vereinigungen der genannten Gruppen ein Vorschlagsrecht haben. Für jedes Mitglied ist ein Stellvertreter zu bestimmen, der im Falle der Behinderung des Mitgliedes eintritt. Der Bezirkswasserstraßenbeirat ist von der Reichswasserstraßenverwaltung in allen wichtigen Fragen, welche die Verwaltung, Unterhaltung und den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen berühren, zu hören. Er soll mindestens einmal im Jahre zu einer Sitzung berufen werden und kann selbständig Anträge und Anfragen an die Wasserstraßenverwaltung richten; die Reichswasserstraßenverwaltung ihrerseits soll über das auf die Beschlüsse Veranlaßte Mitteilung machen.

Der Reichswasserstraßenbeirat bildet gewissermaßen die Ergänzung der Bezirkswasserstraßenbeiräte. Er tritt in Tätigkeit, sobald die Bedeutung einer Frage auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reiches über den Geschäftsbereich eines Bezirksbeirats hinaus sich erstreckt. Er besteht aus dem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die von dem Reichspräsidenten ernannt werden, sowie 54 von den Bezirkswasserstraßenbeiräten gewählten Mitgliedern, fernerhin aus 12 von dem Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern und einem Vertreter der Reichsbahn. Auch er ist, wie die Bezirkswasserstraßenbeiräte, jährlich einmal vom Reichsverkehrsminister zu berufen.

Im folgenden wird nun zu erörtern sein, in welchem Umfange Stettin in den einzelnen Bezirkswasserstraßenbeiräten vertreten ist. Hierzu muß bereits eingangs festgestellt werden, daß die Interessen Stettins bei der Verteilung der Sitze in den einzelnen Beiräten keineswegs genügende Berücksichtigung gefunden haben. Im Oderwasserstraßenbeirat ist die Stettiner Großschiffahrt durch den Pommerschen Binnenschiffahrtsverein, der Handel und die Industrie durch die Vorsteher der Kaufmannschaft und außerdem der Hafen Stettin mit je einem Mitglied und einem Stellvertreter, der bei Verhinderung des Mitgliedes an seine Stelle tritt, vertreten. Ferner entsendet die Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern in Stettin

zwei Mitglieder, darunter einen Vertreter der Deichverbände. Insoweit kann man der Verteilung der Sitze wohl zustimmen. Daß jedoch die Stettiner Schifffahrtsspedition keinen Mitgliedssitz, sondern nur einen Stellvertretersitz erhalten hat, und ihre Interessen im Oderwasserstraßenbeirat nach den Bestimmungen der Verordnung durch die Breslauer Schifffahrtsspedition wahrgenommen werden sollen, erscheint bei der Bedeutung des hiesigen Speditionshandels keineswegs gerechtfertigt. Der Verein Stettiner Spediteure, der bereits seit vielen Jahren besteht und den gesamten Speditionshandel am Platze umfaßt, hat ungefähr 70 Mitglieder, die aus den größten und leistungsfähigsten Speditionsgeschäften sich zusammensetzen. Daß diese Speditionsfirmen keine selbständige Vertretung im Oderwasserstraßenbeirat erhalten haben, ist nicht zu billigen. Es muß gefordert werden, daß die Stettiner Schifffahrtsspedition ebenso wie das Speditionsgewerbe in Breslau einen Mitgliedssitz zur Wahrnehmung seiner Interessen im Oderwasserstraßenbeirat erhält.

Im Märkischen Wasserstraßenbeirat ist Stettin durch die Vorsteher der Kaufmannschaft und durch die Stadt Stettin (als Garantieverband für den Hohenzollernkanal) mit je einem Mitglied und einem Stellvertreter vertreten. Keine Berücksichtigung bei Verteilung der Sitze hat in diesem Beirat der Pommersche Binnenschiffahrtsverein, der die gegebene Vertretung der Binnenschiffahrtsinteressen in Stettin darstellt, gefunden. Zum Märkischen Wasserstraßenbeirat gehören nicht nur der Hohenzollernkanal, sondern auch der Kanal Hohensaaten-Friedrichsthal also Wasserstraßen, an denen die Stettiner Binnenschiffahrt das größte Interesse hat. Darüber hinaus ist außerdem die Stettiner Binnenschiffahrt fast an dem gesamten Netz der märkischen Wasserstraßen auf das lebhafteste interessiert. Zur Wahrnehmung der Interessen Stettins muß daher auch dem Pommerschen Binnenschiffahrtsverein ein voller Mitgliedssitz im Märkischen Wasserstraßenbeirat zugewiesen werden. Wenn sogar dem Deutschen Seglerbunde, dem Deutschen Ruderverband und anderen weniger wichtigen Verbänden Sitze eingeräumt sind, so ist auf das schärfste zu verlangen, daß ein wirtschaftlicher Verein wie

der Pommersche Binnenschiffahrtsverein ebenfalls bei der Verteilung der Sitze Berücksichtigung findet.

Endlich ist Stettin noch in dem Seewasserstraßenbeirat vertreten. Zu diesen entsenden die Vorsteher der Kaufmannschaft und die Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern je ein Mitglied und ein Stellvertreter, außerdem der Hafen Stettin ein Mitglied, während der Hafen Königsberg den Stellvertretersitz erhalten hat. Bei Verhinderung des Stettiner Mitglieds würde also Königsberg die Interessen des Hafens Stettin mitvertreten müssen. Angesichts der Bedeutung Stettins als Seehafen kann diese Regelung der Stellvertretung nicht genügen. Stettin, dessen Verkehr vor dem Kriege erheblich größer war als der Verkehr von Königsberg, Danzig und Lübeck zusammen, und heute noch größer ist als der Verkehr aller übrigen deutschen Ostseehäfen zusammen, muß in gleichem Umfange in dem Seewasserstraßenbeirat vertreten sein wie die Häfen der übrigen Städte. Als ungerecht ist es zu bezeichnen, daß Hamburg eine übergroße Vertreterzahl im Seewasserstraßenbeirat erhalten hat. Wenn des weiteren sogar dem kleineren Lübeck und selbst den mecklenburgischen und oldenburgischen Häfen ein Mitgliedssitz und ein Stellvertretersitz zugewilligt werden, so kann Stettin mit Recht gleiche Berücksichtigung beanspruchen, zumal die Interessen Stettins bei den laufenden Vertiefungsarbeiten auf der Stettin-Swinemünder Seewasserstrecke besonders wichtige sind, zu deren Wahrnehmung ihm unbedingt ein Mitgliedssitz und ein Stellvertretersitz zugewiesen werden muß.

Aus diesen Ausführungen erhellt, daß Stettin bei der Verteilung der Sitze in den einzelnen Bezirkswasserstraßenbeiräten durchaus nicht in einem ausreichenden, dem größten deutschen Ostseehafen entsprechenden Umfange berücksichtigt worden ist. Es muß daher gefordert werden, daß eine Aenderung in der Verteilung der Sitze vorgenommen wird, damit den berechtigten Wünschen der an den Wasserstraßen interessierten Kreise bezüglich der Vertretung Stettins in den einzelnen Bezirkswasserstraßenbeiräten Rechnung getragen wird.

**NEU!**

**Petroleum-Starklicht-Lampe**

Lichtstärke  
**5000 Kerzen**

D. R. P. ang.

**BELEUCHTUNGSWERKE**

**W. ROSENSTEIN**

**STETTIN 10**  
Königsplatz 1.

**BERLIN SW.**  
Blücherstr. 31.

**Gegr. 1856**

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

**NEU!**

**Petroleum-Starklicht-Lampe**

Lichtstärke  
**5000 Kerzen**

D. R. P. ang.



## Arbeitsmarkt und Arbeitslosigkeit in Sowjetrußland.

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

Während in Rußland in der Zeit des Kriegskommunismus statt einer Arbeitslosigkeit eher ein Arbeitsmangel festzustellen ist, weil die Industriearbeiterschaft infolge der schwierigen Ernährungslage in großem Maße aus den Städten auf das flache Land emigrierte, begann in der Zeit nach 1921 eine merkliche Reaktionserscheinung. Die Bevölkerung zeigte einen Rückstrom in die Städte, da die Preise der Agrarproduktion an den Industrieprodukten gemessen sehr niedrig standen, während die Löhne der Industriearbeiterschaft im Vergleich zu der Arbeitsleistung hoch standen. Entgegen dem Arbeitermangel der Jahre 1920/21 machte sich nunmehr ein Ueberangebot an Arbeitskräften bemerkbar. Es sei allerdings gleich mit Nachdruck hervorgehoben, daß dieses Angebot nur ein solches von einfachen bzw. ungelerten Arbeitern ist, während nach qualifizierten und speziellen Arbeitern nach wie vor größte Nachfrage herrscht. In der Bewegung der Arbeitslosigkeit bedeutet der Sommer 1924 einen Wendepunkt, nicht jedoch aus inneren Gründen, sondern, weil im Juli 1924 eine Neuorganisation der Arbeitsnachweise, eine sog. „Reinigung“, vorgenommen wurde und von diesem Zeitpunkt ab die Registrierung der Arbeitslosen nach anderen Gesichtspunkten erfolgte. Die Bewegung der Arbeitslosigkeit in jener ersten Periode wird durch folgende Zahlen charakterisiert:

In 68 Arbeitsnachweisen der Provinzen betrug (in 1000 Personen):

	Arbeits- angebot	Arbeits- nachfrage	vermittelte Stellen	nicht unter- gebrachte Rest der Arbeitslos.
Januar-März 1923	451,1	246,6	234,1	304,6
April-Juni 1923	494,5	361,1	373,4	347,8
Juli-Septbr. 1923	506,0	419,1	497,9	392,8
Okt.-Dezbr. 1923	453,6	272,5	263,7	514,6
Januar-März 1924	375,0	271,6	264,1	581,2
April-Juni 1924	449,8	430,5	425,6	566,1

Ganz analog liegen die Verhältnisse in den Großstädten Petersburg und Moskau. Die starken Schwankungen von Angebot und Nachfrage werden durch die Saisongewerbe, in Rußland besonders die Holzflößung, und in den Städten das Baugewerbe bedingt. Es sind das Momente, die genau in derselben Weise im Vorkriegsrußland zu konstatieren waren und auf die die Umgestaltung der Arbeitsgesetzgebung durch die Bolschewiken nicht den geringsten Einfluß hat ausüben können. Eine sehr beträchtliche Entwicklung dagegen zeigt ein Vergleich der Spalte: vermittelte Stellen und nicht untergebrachter Rest der Arbeitslosen. Die Zahl der vermittelten Stellen hat sich, wenn wir von der Sommerhochkonjunktur 1924 absehen, kaum gehoben, während der nicht untergebrachte Rest der Beschäftigungslosen sich rund verdoppelt hat. Insgesamt betrug im Juli 1924 die Zahl der Arbeitslosen in Sowjetrußland 1,4 Millionen Personen. Ganz besonders groß war die weibliche Arbeitslosigkeit, was ein bezeichnendes Schlaglicht auf die sozialen Zustände der Sowjetrepublik wirft. Es hängt dies damit zusammen, daß mit Ausnahme der Erntezeit, für die völlig ungelerten Frauen in der Wirtschaft Rußlands kaum Nachfrage besteht. Jedenfalls trat im Sommer v. J. die Arbeitslosenfrage in ein akutes Stadium. Der Fehler der bisherigen Organisation der Arbeitsnachweise — in Sowjetrußland Arbeitsbörsen genannt — bestand in der streng durchgeführten Pflicht, nur durch Vermittlung der Nachweise Arbeitskräfte sich verschaffen zu dürfen. Der freie Arbeitsmarkt war bisher völlig ausgeschaltet und es war bei höchsten Strafen verboten, auch nur irgend einen Arbeiter anders als durch Vermittlung der Arbeitsnachweise anzustellen. Diese Regelung war für Arbeitnehmer wie Arbeitgeber in gleicher Weise nachteilig, da die Arbeitsnachweise, rein

bürokratisch organisierte Apparate, zu einer tatsächlich ersprießlichen Arbeit unfähig waren. Es kam hinzu, daß auf der „Gleichheit jeder Arbeit“ der Zwangsnachweis in gleicher Weise für den Handarbeiter wie für den geistigen Arbeiter bindend war, was zur Folge hatte, daß die Zwangszentralisierung gerade für die geistigen Arbeiter die nachteiligsten Folgen hat. In 70 russischen Städten zählte man beispielsweise im Oktober 1923 72 400 arbeitsuchende geistige Arbeiter, denen nur 31 200 freie Stellen gegenüberstanden, im Mai 1924 waren es 55 100 gegen 20 700. Diese Zahlen an sich sind beredt genug, auch wenn man von dem — allerdings beabsichtigten — Prozeß der Proletarisierung der geistigen Arbeit absieht. Den stärksten Anstoß jedoch zur Aenderung der bisherigen Praxis gab bei der deprimierenden Finanzlage des Fiskus der große Ausgabeposten, der im Budget für Unterstützung der Arbeitslosen ausgesetzt werden mußte.

Die Regierung entschloß sich daher, zu einer Säuberung der Arbeitsnachweise zu schreiten. Durch zwei Verordnungen vom 17. Juli v. J. wurde die Zahl der zur Registrierung an der Arbeitsbörse Berechtigten und Verpflichteten stark eingeschränkt. In den folgenden drei Monaten wurden insgesamt 59,7 Prozent gestrichen und zwar 58,9 Prozent aller Männer und 61,1 Prozent aller Frauen. Gelegentlich dieser Neuerungsaktion stellte sich nun heraus, welche Mißstände bisher bei den Arbeitsbörsen geherrscht hatten. Ein großer Teil der Arbeitslosen hatte trotz der schweren Strafmaßnahmen Arbeit gefunden und bezogen ihre Unterstützung nur als angenehme Gehaltszulage, ein weiterer höherer Prozentsatz bezog seit drei und mehr Jahren staatliche Unterstützungen, ein dritter Teil hatte Monate hindurch seiner Meldepflicht nicht mehr genügt. Wird man daher von diesem Gesichtspunkt aus die Reform der Arbeitsnachweise nur begrüßen können, so muß man sich darüber klar sein, daß lediglich eine Streichung aus dem Arbeitslosenregister und eine Entziehung der Unterstützungen keineswegs eine Minderung der Arbeitslosigkeit an sich bedeutet. Es bieten mithin die amtlich angegebenen Zahlen für die folgenden Monate zweifellos kein auch nur annähernd richtiges Bild vom Umfang der Arbeitslosigkeit in Sowjetrußland. Es ist daher ein außerordentlich beängstigendes Zeichen, daß trotz aller rigorosen Maßnahmen die Zahl der Beschäftigungslosen nach einem anfänglichen Rückgang auf 700 000 im Dezember 1924 erneut auf 900 000 Personen gestiegen ist. Wir werden zu diesen 900 000 registrierten Arbeitslosen nach vorsichtiger Schätzung 50 bis 60 Prozent als nicht registrierte Arbeitslose hinzurechnen müssen. Es würde das bedeuten, daß in den letzten zwei Jahren die Arbeitslosigkeit in Sowjetrußland ungefähr denselben Umfang behalten hat und daß keinerlei organisatorische Maßnahmen auf dem Gebiet der Arbeitsnachweise an dem Kern des Problems auch nur das Geringste geändert haben.

Vor kurzer Zeit ist nun von der Sowjetregierung ein höchst bedeutsamer Schritt zur Regelung des Arbeitsmarktes getan worden. Am 14. Januar 1925 wurde ein Gesetz veröffentlicht, das die obligatorische Anwerbung von Arbeitern durch die Arbeitsbörsen völlig aufhebt. Es wird nur eine nachträgliche Registrierung der eingestellten Arbeitskräfte vorgeschrieben und nur in einzelnen Fällen dem Arbeitskommissariat das Recht belassen, Anordnungen über obligatorische Einstellung von einzelnen Kategorien von Arbeitern zu treffen. Es ist mithin heute die Umkehrung des durch die Juli-Dekrete eingeschlagenen Weges vorgeschrieben. Damals wurden nur für einzelne Gruppen von Arbeitern Ausnahmen stipuliert, im ganzen jedoch das Prinzip

der staatlichen Arbeitsvermittlung festgehalten, während heute nur für einzelne Kategorien von Arbeitern die vorherige Registrierung und die Zwangsvermittlung notwendig ist. Diese Neuordnung bedeutet eine erhebliche Erleichterung für die Unternehmer, denen bisher durch die Arbeitsbörsen die Hände völlig gebunden waren. Diese Regelung paßt in das gesamte Bild der sowjetrussischen Wirtschaftspolitik der letzten Monate, das unverkennbar gewisse freierliche Züge aufweist. Sie ist andererseits keineswegs darauf zurückzuführen, daß die bolschewistischen Machthaber das Fiasko ihrer bisherigen Sozialpolitik eingesehen haben, sondern ist lediglich durch die infolge der diesjährigen Mißernte gesteigerte Finanzmisere Sowjetrußlands bedingt, die einen Fortfall der bisherigen Staatsunterstützung als dringend geboten erscheinen läßt.

Auch durch diese Regelung ist allerdings das Problem der Arbeitslosigkeit als solches keineswegs gelöst, da trotz der günstigen Einflüsse, die der freie Arbeitsmarkt zweifellos geltend machen wird, für einen großen Teil der Arbeitslosen

der Wegfall der Unterstützungen ein Versinken in schwere Not bedeutet. Das Problem, einen wirklich leistungsfähigen Arbeitsnachweis zu schaffen, zu dem Arbeitgeber wie Arbeitnehmer in gleicher Weise Vertrauen haben, wird dadurch überhaupt nicht berührt. Die bisherigen Arbeitsbörsen sind bei allen Beteiligten in schweren Mißkredit geraten und auf ihrem Fundament läßt sich diese dringende Frage auch zweifellos nicht lösen. Letzten Endes ist aber auch im kommunistischen Rußland die Arbeitslosenfrage innig verbunden mit der gesamten Wirtschaftskonjunktur und die steigenden Arbeitslosenziffern der letzten Monate sind nur der Ausdruck der augenblicklich über der Sowjetunion lastenden schweren Wirtschaftsdepression. Daß diese Erkenntnis sich auch in Rußland durchsetzt, ist symptomatisch, ebenso wie es nicht eines gewissen komischen Interesses entbehrt, daß die Verfechter des Kommunismus zur Beseitigung der augenblicklichen Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt zu der wenig kommunistischen Methode der Wiederherstellung des freien Arbeitsmarktes greifen.

## Der polnische Außenhandel 1924.

Mit dem Bekanntwerden der Ein- und Ausfuhrziffern für den Monat Dezember, die soeben durch das statistische Hauptamt in Warschau veröffentlicht worden sind, ist es nunmehr möglich, sich ein abschließendes Urteil über die polnische Handelsbilanz für das Jahr 1924 zu bilden.

Im Dezember 1924 stellt die polnische Einfuhr einen Wert von 179,9 Millionen Zloty und die Ausfuhr einen Wert von nur 135,5 Millionen Zloty dar. Durch das auch während des Monats Dezember anhaltende ungünstige Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr wird die polnische Handelsbilanz des abgelaufenen Jahres noch weiter verschlechtert. Die Passivität der Jahresbilanz wird aus folgenden Ziffern ersichtlich:

Polnische Jahreseinfuhr 1924 1480 Mill. Zl. (1923: 1116 Mill. Zl.)  
 „ Jahresausfuhr 1924 1263 Mill. Zl. (1923: 1196 Mill. Zl.)

Hiernach beläuft sich der Ueberschuß der Einfuhr auf etwa 217 Mill. Zloty. Bemerkenswert ist die wertmäßige Steigerung der polnischen Ausfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen gegenüber den Zahlen von 1923, die besonders bei Zucker, einigen Getreidesorten (Roggen, Gerste) und bei Hülsenfrüchten zum Ausdruck kommt. Das Gleiche läßt sich auch von der Ausfuhr polnischen Schlachtviehs sagen. Nicht unerhebliche Steigerungen weist auch der Export von Holz und Holzserzeugnissen aller Art auf, mit Ausnahme von Gruben- und Papierholz, deren Ausfuhr gegenüber 1923 zurückgegangen ist. Gesunken ist ferner der Kohlenexport und zwar von 12,56 Millionen To. auf 11,17 Millionen Tonnen.

Die polnische Einfuhr weist für eine ganze Reihe Waren erhöhte Importziffern auf. Die Zunahme des

Imports für einige wichtigen Warengruppen wird durch folgende Aufstellung deutlich ersichtlich:

Einfuhrwert in Tausend Zloty	1924	1923
Reis	17,079	5,678
Weizenmehl	42,859	15,158
Kakao	8,061	3,878
Kaffee	15,127	7,236
Tierische Speisefette	32,460	15,308
Rohhäute	18,621	6,154
Bearbeitete Häute	55,127	39,576
Lederschuhe	35,005	17,624
Wolle und Wollabfälle	114,922	82,725
Baumwolle und Abfälle	152,554	146,700
Seidengewebe	25,435	10,627
Trikotagen	22,494	8,840
Wäsche aller Art	8,418	3,662
Kleidungsstücke	21,441	16,655
Papier und Papierwaren	24,512	17,848
Schreibmaschinen	6,439	4,115
Maschin. f. d. Textilindustrie	15,252	8,802
Landmaschinen	8,894	5,181
Automobile	17,041	13,181

Die oben angeführten Waren weisen durchweg ganz erheblich höhere Einfuhrzahlen auf. Bei Trikotagen, Seidengeweben und animalen Fetten ist die Steigerung gegenüber dem Vorjahr besonders augenfällig. Gesunken ist dagegen der Import von Pflanzenfetten nach Polen (1924: 8,1 Mill., 1923: 10,8 Mill. Zl.), Galanteriewaren, Medikamenten, Eisenerten (1924: 4,1 Mill., 1923: 16,1 Mill. Zl.), Alt- und Bruch-eisen (1924: 7 Mill., 1923: 14,2 Mill. Zl.), Roheisen (1924: 5,3 Mill., 1923: 15 Mill. Zl.), elektrische Maschinen (1924: 6,3 Mill., 1923: 15 Mill. Zl.) und Glas- und Glaserzeugnissen (1924: 6,1 Mill., 1923: 8,1 Mill. Zloty). Dr. C. P.

## Bücher und Zeitschriften.

**Eisenbahn- und Wasserstraßenkarte von Mitteleuropa.** Verlag Carl Flemming und C. T. Wiskott A.-G., Berlin W 50, Geisbergstraße 2.

Zur Orientierung über die Eisenbahn- und Wasserstraßenverbindungen Mitteleuropas dürfte die Flemmingsche Verkehrskarte von Mitteleuropa von außerordentlichem Werte sein. Sie umfaßt im Maßstabe von 1 : 1 250 000 Westpolen, die Tschechoslowakei, Ungarn, das Deutsche Reich, Deutsch-Oesterreich, Holland, Belgien, die Schweiz, Norditalien und Westfrankreich.

Die Binnenschifffahrt ist auf der vorliegenden Verkehrskarte unter Angabe der Tragfähigkeit in Tonnen gekennzeichnet. Des weiteren sind in der Karte die von den mitteleuropäischen Seehäfen ausgehenden Schiffslinien verzeichnet. Das mitteleuropäische Eisenbahnnetz ist bis ins kleinste ausgeführt und zweckentsprechend durch Aufnahme von Kraftwagenverbindungen ergänzt. Funkstationen und Flugplätze vervollständigen das übersichtliche Bild der umfangreichen Karte.

**Eisenbahn- und Wasserstraßenkarte von Deutschland.** Verlag von Carl Flemming und C. T. Wiskott A.-G., Berlin W 50, Geisbergstraße 2.

Die vorliegende Verkehrskarte gibt eine gute Uebersicht über die Verkehrsverbindungen im Deutschen Reich. Im Maßstab von 1 : 1 250 000 zeigt sie die Schnell- und Personenzugverbindungen und im Anschluß hieran die Kraftwagenlinien. Des weiteren finden wir auf der Karte die schiffbaren Wasserläufe und Kanäle mit Angabe der Tragfähigkeit in Tonnen, ferner die von den deutschen Seehäfen ausgehenden deutschen Dampferlinien und die Seekabel. Außerdem sind die Landstraßen, Funkstationen und Flugplätze genau verzeichnet, so daß ein recht übersichtliches Bild über den gegenwärtigen Stand der Verkehrsverbindungen im Gebiete des Deutschen Reiches entsteht. Flemmings Eisenbahn- und Wasserstraßenkarte von Deutschland wird nicht nur dem Geschäftsmann, sondern auch allen, die zuverlässige Aufschlüsse über das deutsche Verkehrswesen mit seinen Anschlüssen an den Auslandsverkehr erlangen möchten, wertvolle Dienste leisten.

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Außenhandel.** Wie aus den jetzt bekannt gewordenen Wertziffern des schwedischen Außenhandels im Januar erhellt, ist der Einfuhrüberschuß um 10 Mill. Kr. geringer als im ersten Monat 1924, liegt aber mit 25 Mill. Kr. doch noch weit über dem Vorkriegsniveau, auch wenn man die Veränderung der Preise berücksichtigt. Nachstehende vergleichende Uebersicht ist „Svensk Finanztidning“ vom 28. Februar entnommen:

	(in Millionen Kronen)					
Januar:	1913	1921	1922	1923	1924	1925
Einfuhr	60,5	122,3	76,5	84,7	103,3	105,1
Ausfuhr	46,6	91,2	61,0	65,3	68,9	80,3
Bilanz:	-13,9	-31,1	-15,6	-22,9	-34,4	24,8
Preisindex:	100	267	170	156	152	164

Die Besserung in der Ausfuhr gegenüber dem Vorjahre entfällt fast restlos auf Papiermasse, Papier, Eisenerz und Maschinen.

**Weiterer geringer Rückgang der schwedischen Rohstoffpreis-Indexziffer.** Ueber die Entwicklung der Rohstoffpreise in Schweden in diesem Jahre veröffentlicht „Svensk Finanztidning“ nachstehende, wenig gekürzte Uebersicht, der zum Vergleiche die deutschen, amerikanischen und englischen Indexziffern beigegeben sind. (Indexziffer 1913 = 100.)

	Industrie		Landwirtschaftl.		Generalindex
	Rohstoffe	Produkte	Bedürfn.		
8. Januar	163,1	166,5	170,1	163,7	
5. Februar	159,6	165,9	172,9	162,8	
12. „	159,6	166,9	172,8	162,9	
19. „	159,2	166,2	172,5	162,4	
26. „	160,0	164,4	171,1	161,9	
	U. S. A.		England		Deutschland
	Fisher	Fin. Times	(Berl. Tgbl.)		
8. Januar	159,4	166	140,6		
5. Februar	163,7	163	142,2		
12. „	161,3	163	142,2		
19. „	162,3	162	142,1		
26. „	—	—	—		

Wie die bekannte Stockholmer Finanzzeitschrift im Anschluß an die von ihr festgestellten Indexziffern betont, ist es indessen immer noch sehr schwer, eine eigentliche Tendenz herauszulesen, da in einzelnen Fällen, wie z. B. bei Baumwolle und Metallen, eine geringe Erhöhung zu beobachten ist, während die Senkung der Generalindexziffer lediglich auf die niedrigeren Notierungen für Kälber, Mais, Erdnußkuchen, Weizenkleie und Eier zurückzuführen ist. Die meisten Notierungen sind unverändert geblieben.

**Neue schwedische Eisenpreise.** Die vom Verband schwedischer Eisenwerke (Järnverksföreningen) unterm 26. Februar festgesetzten neuen Eisenpreise lauten zufolge „G. H. & S. T.“:

1. Exportroheisen (max. 0,015 Proz. Schwefel, 0,025 Phosphor, 4 Lstrs. bzw. 33,35 Dollar per engl. Tonne = 1016 kg fob Exporthafen netto 30 Tage.

2. Billets, einfach geschweißte, über 0,45 Kohlegehalt, 240 bis 290 schw. Kr.

3. Walzdraht, über 0,45 Kohlegehalt, 270—320 schw. Kr.

4. Martineseisen, gewalztes, weiches, Grundpreis: 185 bis 200 schw. Kr.

5. Lancashireisen, gewalztes, Grundpr.: 290 schw. Kr. Bei den Sorten 2 bis mit 5 bezieht sich die Notierung auf 1000 kg frei Bahnwagen Werk, netto 30 Tage.

**Die Schwedische Kugellagerfabrik verteilt 6 Prozent Dividende.** Die größte Industriegesellschaft Schwedens, Svenska Kullagerfabriken, die bekanntlich die ganze Welt mit Kugellagern versorgt, sollte, wie in der letzten Zeit an der Stockholmer Börse gerüchweise verlautete, diesmal ihre Dividende um nicht weniger als 3 Prozent, also auf 7 Prozent erhöhen. Wie die Stockholmer Redaktion von „Sydsv. Dagbl.“ meldet, hat jetzt St. T. von unbedingt zuverlässiger Seite erfahren, daß die Leitung des Unternehmens lediglich eine Erhöhung um 2 Prozent, d. h. auf 6 Prozent vorzunehmen beabsichtigt. Diese Quote würde einen Betrag von 5,72 Mill. Kr. beanspruchen. Der Geschäftsbetrieb hat allerdings, wie in dem Bericht besonders betont wird, ein derartig gutes Ergebnis gezeitigt, daß die Leitung zeitweilig mit der Absicht einer höheren Ausschüttung umgegangen ist.

**Jahresversammlung von The Baltic and White Sea Conference in Oslo im Juni.** Nach einer Meldung aus Oslo an „Sydsv. Dagbl.“ wird The Baltic and White Sea Conference seine diesjährige Jahresversammlung im Juni in der Hauptstadt Norwegens abhalten. Man erwartet dazu die Vertreter sämtlicher schiffahrt-treibenden Nationen.

**Ueberzeichnung der großen schwedischen Bankanleihe.** Wie „G. H. & S. T.“ meldet, ist die von Skandinaviska Kreditaktiebolag aufgelegte Anleihe in Höhe von 100 Mill. Kr. um 8 237 700 Kronen überzeichnet worden, so daß auf die größeren Zeichnungen entsprechende geringere Zuteilungen entfallen müssen.

## Dänemark.

**Aufhebung isländischer Einfuhrverbote.** Wie „Börsen“ einem Bericht der Gesandtschaft Islands entnimmt, hat die isländische Regierung das bisher geltende Verbot gegen die Einfuhr folgender Waren aufgehoben: Butter, Margarine und alle Arten Fettwaren, sämtliche Sorten Käse, Eier, neue und eingelegte, Eipulver, Gemüsekonserven, frisches und getrocknetes Obst, Zwetschen, Aprikosen und Pfirsiche, Blaubeeren und Kirschen, Bier, Mineralwasser, Saft, Schokolade, Material für Brustzucker sowie Konjektfabrikation, Stearinlichte, Wagenschmiere, Schuhcreme, Bohnerwachs und Lederschmiere sowie alle Arten Putzpomade, Seife, Seifenspäne, Seifenpulver, Ferngläser, photographische Apparate und Teile davon, Automobile, Motorräder, Fahrräder sowie Teile hierzu, Türen, Fenster und Rahmen, verschiedene Manufakturwaren, welche einer Wertverzollung unterliegen, fertige Kleider verschiedener Art, Spiegel und Glaswaren, Porzellanwaren verschiedener Art sowie Postkarten.

**Der Seeverkehr im Kopenhagener Hafen erreichte 1924 in Einfuhr und Ausfuhr zusammen den Stand von 1913.** Es gingen ein 3,7 Mill. Tonnen und aus 650 000 Tonnen. Eingeführt wurden rund 250 000 Tonnen mehr als 1913 (150 000 To. mehr als 1923), ausgeführt dagegen rund 150 000 Tonnen weniger als 1913. Der Verkehr im Freihafen aber hat noch nicht die Vorkriegsziffern erreicht.

**Eine Sonderdividende der „Forenede Iyske Trikotagefabrik“** von 50 Prozent soll zur Auszahlung gelangen. Durch jährliche Rücklagen ist der Reservefonds auf 900 000 Kronen gebracht worden und außerdem verfügt die Gesellschaft über so viel freie Mittel, daß sie jetzt eine halbe Million Kronen als Sonderdividende auskehren kann.

**Bankdividenden.** Die „Handelsbank“ zahlt für 1924, ebenso wie in den Vorjahren 8 Prozent Dividende. Der Reservefonds beträgt rund 30 Mill. Kronen. Die „Kopenhagener Privatbank“ zahlt für 1924 gleich wie 1923 eine Dividende von 8 Prozent. Zum Reservefonds werden 690 000 Kronen abgeführt.

**Die Landsmandsbank** mußte 1924 Abschreibungen von 9 Mill. Kronen vornehmen. Aus dem Betriebsüberschuß von 8 Mill. und sonstigen Eingängen von 2 Mill. Kronen mußten Verluste von 8 Mill. gedeckt werden, während 1,7 Mill. dem Gewinn- und Verlustkonto gutgeschrieben wurden.

**Gummischuhfabrik in Kopenhagen.** Wie uns berichtet wird, ist der Name der in der Nr. 8 des „O.-H.“ erwähnten Fabrik „Dansk Galloche & Gummifabrik“ (Kopenhagen K Norrevoldgade 54).

## Lettland.

**Rückgang der Einnahmen der Eisenbahnen.** Der schneeelose Winter hat, wie die „Rig. K.“ meldet, zur Folge gehabt, daß der Warenverkehr auf den Eisenbahnen zurückgegangen ist. In den ersten 10 Monaten des Wirtschaftsjahres hat der Warenverkehr nur 73% und der Passagierverkehr nur 82% der vorgesehenen Summe eingebracht. Die Holztransporte auf den Eisenbahnen hatten fast ganz aufgehört. Durch verschiedene Ersparnisse in den Ausgaben hofft man aber den Fehlbetrag decken zu können, z. B. sind durch Verringerung des Verkehrs auch Minderausgaben für Heizmaterial zu verzeichnen.

**Hafeneinnahmen.** Im Jahre 1924 wurden von den ein- und ausgelaufenen Schiffen in lettländischen Häfen folgende Steuern in folgenden Beträgen erhoben: Tonnagesteuer 285 795,92 Lat, Lotsensteuer 86 706,13 Lat, Leuchtturmsteuer 478 458,34 Lat, Flößungssteuer 116 588,81 Lat, Stödersteuer 1 727,81 Lat, Hafeneinrichtungssteuer 139 079,41 Lat, Pudsteuer 835 662,62 Lat, zum Besten des Seemannshaus 15 824,48 Lat, zum Unterhalt der Rettungsstation 6424,68 Lat, zusammen 1 966 337,20 Lat.

**Die Textilindustrie.** In Lettland bestanden zu Beginn des Jahres 1925 insgesamt 320 Unternehmen der Textilindustrie, die 6300 Arbeiter beschäftigten. Ueber 100 Arbeiter beschäftigten 15 Betriebe, in den übrigen war die Arbeiterzahl geringer. In 146 Wolltrockereien und Spinnereien waren rund 2000 Arbeiter, in zwei Baumwollfabriken 403 Arbeiter und in 11 Flachsspinnereien 1500 Arbeiter tätig.

Die Qualität der inländischen Textilien steht den ausländischen Erzeugnissen kaum nach. Unter den Wollspinnereien und -Webereien ist die Fabrik „Textil“ die hervorragendste. Die Baumwollspinnereien arbeiten bereits mit gutem Erfolg, die Webereien stehen jedoch in den Anfängen ihrer Entwicklung. Die größten Unternehmungen auf diesem Gebiet sind „Lenta“ und die Fabrik „Feldhuhn“ in Riga. Die Flachsspinnereien arbeiten vorwiegend für den Bedarf der Landwirte, die Mitauer Fabrik „Hoff“ auch für den Export.

**Der Flachsmarkt** ist infolge Herabsetzung der Preise um etwa 150 Lat je Tonne recht lebhaft geworden. Das Finanzministerium



erhielt zahlreiche Anfragen aus dem Auslande und hat bereits 1500 t zum Export verkauft.

Die **Libauer Kriegshafenwerksätten** bildeten bereits mehrfach den Gegenstand von Verhandlungen mit ausländischen Finanzgruppen. Eben bewirbt sich eine holländische Gruppe um das Recht, diese umfangreichen Werkstätten ausnutzen zu können. Bei den Verhandlungen verlangt das Finanzministerium die Gründung einer gemischten Aktiengesellschaft, an der die lettlandische Regierung mit dem Wert der Werkstätten, der auf 20 Mill. Lat geschätzt wird, zu beteiligen wäre. Es wird mit der Aufbringung eines Kapitals von 1 Mill. Dollar gerechnet.

Eine „**Gesellschaft gegenseitigen Kredits Isstahde**“ wurde in Riga gegründet. Hauptzweck der Gesellschaft ist Erweiterung und Ausbau der Rigaer Internationalen Ausstellungen-Messen sowie Förderung der Handelsumsätze auf der Messe durch Kreditgewährung. Unabhängig von diesem Hauptzweck will die Gesellschaft auch sonstige Kreditoperationen betreiben.

## Estland.

**Der Völkerbund und Estland.** Der Generalsekretär des Völkerbundes Sir Eric Drummond hat kürzlich die neuen Staaten Estland, Lettland, Litauen besucht, um sich mit dem politischen und wirtschaftlichen Aufbau dieser Staaten bekannt zu machen. Außerdem weilten in Estland die Finanzexperten des Völkerbundes Avenol und Loveday im Januar, um Material zu einem Bericht für das Finanzkomitee des Völkerbundes zu sammeln. Auf Grund des erstatteten Berichts hat nun das Finanzkomitee der Regierung Estlands ein Memorandum übersandt, in dem nach der „Rig. R.“ die bisherige Finanzpolitik der Estlands-Bank einer Kritik unterzogen und Hinweise für die in Zukunft wünschens- und empfehlenswerte Richtung dieser Politik gegeben werden. Durch ihre bisherige Politik habe die Estlands-Bank durch weitgehende Gewährung von Krediten an die Industrie einen bedeutenden Teil ihrer Reserven immobilisiert und eine übermäßige Anhäufung von Waren begünstigt. Als Folge hiervon seien die Gold- und Valutareerven des Staates und der Bank stark zusammengeschmolzen. Das Finanzkomitee empfiehlt der Regierung vor allem eine Reorganisation der Bank vorzunehmen, indem sie auf eine ganz unabhängige Basis gestellt und vom Finanzministerium geschieden wird. Ferner wäre die Uebergabe der Metallbestände des Staates an die Bank in Erwägung zu ziehen, unter gleichzeitiger Gewährung des ausschließlichen Emissionsrechts an die Bank. Das Portefeuille der Bank wäre einer Revision zu unterziehen und aus ihm alle Wechsel und Anleihen, deren Tilgung in zehn Monaten nicht in Aussicht steht, auszuschneiden. Diese Posten wären zur Bildung eines Kapitals für die Begründung eines Hypothekeninstituts zu benutzen, dessen Aufgabe in der Vermittlung langfristiger Operationen bestehen müßte, die gegenwärtig von der Regierung ausgeführt werden. Endlich erklärt das Finanzkomitee sich bereit, einen amtlichen Bericht über die Finanz- und Wirtschaftslage Estlands abzufassen und zu veröffentlichen, was nach Ansicht des Komitees zur Hebung des Vertrauens zu Estland beitragen würde.

Im Zusammenhang hiermit mag erwähnt sein, daß die Valutareerven der Estlandsbank in letzter Zeit nicht unbedeutend zugenommen haben.

## Freie Stadt Danzig.

Die **Bank von Danzig** setzte ab 6. März d. J. den Diskontsatz auf 9% und den Lombardsatz auf 11% herab. Dieser Maßregel ging eine Verständigung mit den Danziger Banken wegen Ermäßigung des Zinssatzes voraus.

**Messehalle für Technik.** Der Senat hat beschlossen, auf dem Messegelände eine Halle für Technik (3000 qm) zu errichten. Man hofft den Bau so fördern zu können, daß die Halle zur Danziger Herbstmesse (6. bis 9. August) bereits Verwendung finden kann.

**Der Seeverkehr.** Im Februar d. J. liefen ein 176 Schiffe mit 89 748 Netto-Reg.-To., davon 51 Schiffe mit 23 328 Netto-Reg.-To. ohne Ladung; es gingen aus 195 Schiffe mit 103 391 Netto-Reg.-To., davon ohne Ladung 23 Schiffe mit 18 638 Netto-Reg.-To., jedoch auch die übrigen Schiffe hatten nur schwache Ladung, da die Ausfuhr eben sehr gering ist, sowohl die Ausfuhr von Holz, Getreide wie auch Zucker hat sehr nachgelassen.

**Verkauf von Schiffen.** Die A. G. „Seereederei Danzig“ verkaufte der Stettiner Dampfer-Compagnie folgende vier Dampfer: „Bosporus“ (3600 To.), „Galata“ (4200 To.), „Marmara“ (4500 To.), „Stettin“ (4800 To.). Diese Dampfer, die schon bisher auf Charterbasis in den deutschen Levante- und Orientdienst eingestellt waren, werden nunmehr endgültig im Mittelmeerdienst beschäftigt werden.

Die **Danziger Bank für Handel und Gewerbe A. G.** will für 1924 eine Dividende von 8% auf ein Aktienkapital von 720 000 Gulden verteilen.

Die **Danziger Privat-Aktien-Bank** will für 1924 eine Dividende von 8% auf Stamm- und Vorzugsaktien verteilen.

## Polen.

**Außenhandel.** Nach der amtlichen Statistik hatte im Dezember v. Js. die Einfuhr einen Wert von 179 916 000 Zloty, die Ausfuhr einen Wert von 135 574 000 Zloty, sodaß auch im Dezember die Handelsbilanz, bei einem Einfuhrüberschuß von 44 342 000 Zloty passiv war.

Für das ganze Jahr 1924 ergab sich eine Einfuhr im Werte von 1 480 198 000 Zloty und eine Ausfuhr im Werte von 1 263 442 000 Zloty, sodaß der Einfuhrüberschuß für das Jahr 1924 216 756 000 Zloty beträgt. Im Jahre 1923 war die Handelsbilanz mit 79 105 000 Zloty aktiv.

**Der amtliche Entwurf über den deutsch-polnischen Handelsvertrag** ist, wie das polnische Ministerium für Handel und Industrie bekannt gibt, nicht veröffentlicht worden. Wenn trotzdem ein angeblich amtlicher Entwurf in Umlauf gesetzt worden ist, so kann es sich nur um einen der vielen von Privatpersonen und Institutionen vorbereiteten Entwürfe handeln.

**Zollerleichterungen für die Einfuhr vom 12. Dezember v. J.** Es wurde vom Zolldepartement in Warschau bekannt gegeben, daß demnächst eine Verordnung erfolgen wird, durch die die Verordnung vom 12. Dezember v. J. über Zollerleichterungen bis auf weiteres in Kraft belassen wird.

**Die Naphthaproduktion** hat 1924 insgesamt 655 000 t ergeben, davon entfielen auf das wichtigste polnische Naphtharevier Boryslaw 494 016 t. Die Produktion ist 1923 gegenüber um 21 000 t gestiegen. — Die Nachrichten, als ob das kürzlich gegründete Naphthakartell wieder aufgelöst werden solle, bewahrheitet sich nicht. Im Gegenteil soll diese Organisation durch Schaffung eines Zentralverkaufsbüros weiter ausgebaut werden.

**Die Kohlenproduktion in Polen** betrug 1924 32,7 Mill. t oder 11% weniger als 1923. Zur Ausfuhr gelangten rund 11 Mill. t, davon nach Deutschland 6,7 Mill. t.

**Der Mangel an Fensterglas** nimmt in Polen ständig zu. Die Preise steigen. Im Oktober v. J. zahlte man für den qm Fensterglas 2 Zloty, im November 4 Zloty und jetzt werden bereits 8 Zloty verlangt. Als Grund für den Fensterglasmangel werden genannt Schließung der Glashütte in Petrikau, große Bestellungen durch die Regierung und hohe Zollsätze (bis 150% des Wertes). Es wird Herabsetzung des Zolles auf Fensterglas verlangt.

Die **A. G. „Polpetrol“** hat beschlossen, zu liquidieren, da sie nicht die Mittel für Bohrungen beschaffen kann.

## Rußland.

**Seeverkehr im Petersburger Hafen.** Infolge des milden Winters war auch im Januar d. J. der Schiffsverkehr im Petersburger Hafen lebhafter als sonst zur Winterszeit. Es liefen ein 35 Schiffe, davon 19 mit Ladung und 16 ohne Ladung, es gingen aus 37 Schiffe mit 50 000 Netto-Reg.-To. Im Dezember kamen ein 60 Schiffe (davon 32 mit Ladung), es gingen aus 66 Schiffe.

Im Januar d. J. wurden eingeführt Maschinenteile, technische Geräte, Zellulose usw., ausgeführt wurden Flachs, Leinsaat, Sonnenblumensaat, Oelkuchen, Faßdauben, Holz, Lumpen, Bohlen u. a.

**Die Baumwollkultur in Turkestan** ist der Vorkriegszeit gegenüber stark zurückgegangen. Obwohl nach offiziellen Mitteilungen die Anbaufläche im Jahre 1924 mit 310 000 Deßjätinen sich der vor dem Kriege bebauten Fläche bereits nähert, so ist doch der Ertrag bedeutend geringer, er ist von 85 Pud je Deßjätine auf etwa 40 Pud zurückgegangen. Insgesamt wurden bloß 4,5 Mill. Pud geerntet. Die Bearbeitung und Bewässerung der Baumwollfelder läßt eben viel zu wünschen übrig.

**Manganerkonzession im Kaukasus.** Wie die „Rig. R.“ nach englischen Blättern meldet, hat der amerikanische Harryman-Konzern mit der Sowjetregierung einen Vertrag über alleinige Ausbeute der kaukasischen Manganerze (im Bezirk Tschiatour) abgeschlossen. Der Vertrag läuft auf 20 Jahre, die jährliche Zahlung beträgt 3,2 Mill. Dollar, bei Unterzeichnung des Vertrages werden 1 Mill. Dollar ausgezahlt. Die Sowjetregierung hat sich verpflichtet, den früheren Besitzern bzw. Konzessionären 90% der Unkosten zu ersetzen. Bedeutende Anteile an der Exploitation des kaukasischen Manganerzes hatte außer englischen Firmen auch der „Rheinische Stahlverband“.

**Neue Textilfabrik in Petersburg.** Der Petersburger Textiltrust hat beschlossen, im Frühjahr d. J. mit dem Bau einer Textilfabrik in Petersburg zu beginnen. Die Fabrik soll die größte ihrer Art in Europa werden. Die Baukosten werden auf 1,6 Mill. Rbl. veranschlagt. Die bedeutende Nachfrage nach Trikotagen und auch Baumwollstoff für die Gummischuhfabrikation haben den Anstoß zu dieser Gründung gegeben.

**Die Verpflegung der Bevölkerung in Sibirien** stößt auf große Schwierigkeiten. Nach der „Ekon. Schisn“ sind mindestens 5 Mill. Pud Getreide erforderlich, es können aber nur 1,2 Mill. Pud geliefert werden. Es besteht die Gefahr, daß auch für die Aussaat nicht genügend gesorgt werden kann.

# Finland

**Export und Import 1924.** Im folgenden hat die Handelskammer an Hand der offiziellen Statistik die Import- und Exportzahlen für 1924 in der Reihenfolge der zahlenmäßigen Größe für die wichtigsten Warengruppen zusammengestellt.

Import nach Finnland nach den wichtigsten Warengruppen in Millionen Fmk.:

Warengruppen	Gesamtimport Finnlands		Davon Import aus Deutschland	
	1923	1924	1923	1924
1. Kolonialwaren, Gewürze	544,2	654,9	151,9	279,0
2. Metalle u. Metall-Artikel	505,7	513,2	230,5	200,8
3. Maschinen u. Apparate	291,2	261,5	166,3	124,0
4. Getreide u. Getreide-Prod.	745,4	801,8	109,0	105,1
5. Häute und Leder	209,8	168,2	117,6	90,4
6. Futtermittel u. Sämereien	144,6	155,3	74,8	83,5
7. Gewebe	361,0	290,8	128,1	83,0
8. Versch. Waren d. Textilind.	197,5	174,4	99,4	76,1
9. Chemikalien usw.	120,0	113,7	64,9	49,9
10. Spinnstoffe	292,1	297,8	94,4	47,4
11. Mineralien, Erden	217,7	227,6	32,9	31,8
12. Transportmittel	92,3	133,0	38,1	31,5
13. Farben und Farbstoffe	54,4	41,5	36,6	24,4
14. Oel, Fette, Wachs	175,4	228,6	23,6	22,4
15. Früchte, leb. Pflanzen	100,2	105,2	23,5	20,7
16. Düngemittel	41,6	48,6	10,0	9,3
17. Sprengstoffe u. Munition	11,1	8,7	5,4	4,6

Export aus Finnland nach den wichtigsten Warengruppen in Millionen Fmk.:

Warengruppen	Gesamtexport Finnlands		Davon Export n. Deutschland	
	1923	1924	1923	1924
1. Holz, Holzprodukte	2679,5	2839,1	86,0	167,7
2. Papierm., Pappe, Papier	1208,6	1353,8	132,0	120,3
3. Animalische Lebensmittel	267,7	385,7	9,2	77,1
4. Häute, Leder, Pelzwaren	79,0	136,6	20,5	40,8
5. Früchte	1,8	20,7	0,8	20,0

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

**Der Außenhandel** im Januar d. J. schloß, wie wir in der Nr. 8 des „O.-H.“ berichteten, mit einem Einfuhrüberschuß ab, der fast um die Hälfte geringer ist als der im Januar 1924. Dem „Hufvudstadsblad“ folgend, bringen wir nachstehend eine Uebersicht, wie sich die Einfuhr und Ausfuhr im Januar 1924 und 1925 nach Ländern geordnet stellt:

	Einfuhr Januar		Ausfuhr Januar	
	1925	1924	1925	1924
Rußland	2,6	25,5	21,9	5,0
Estland	2,1	2,4	2,0	0,9
Lettland	0,5	0,6	2,3	0,3
Polen	6,9	1,0	0,5	0,2
Schweden	17,2	16,5	12,4	10,0
Norwegen	1,1	1,1	1,1	0,3
Dänemark	29,0	20,7	6,4	5,0
Deutschland	108,9	108,2	31,0	32,0
Holland	11,9	14,0	6,8	4,4
Belgien	7,3	10,7	10,7	14,3
Groß-Britannien	52,4	66,6	86,3	93,4
Frankreich	8,4	7,7	4,8	15,1
Italien	0,8	0,7	0,5	0,3
Schweiz	2,3	2,3	0,4	—
Spanien	1,1	0,5	1,9	0,9
Japan	0,1	—	0,1	2,6
Aegypten	—	—	0,6	—
Ver. Staaten von Amerika	47,7	66,0	30,9	26,8
Brasilien	9,5	13,5	6,6	0,9
Argentinien	1,7	4,1	6,8	0,7
Uebrige Länder	9,8	16,3	6,4	3,5
Zusammen	321,3	378,4	240,4	216,6

Wie bisher steht in der Einfuhr Deutschland mit fast der gleichen Zahl wie im Januar 1924 an erster Stelle, es folgt Groß-Britannien mit einer gegen 1924 etwas zurückgehenden Einfuhr (52,4 gegen 66,6 Mill.), ferner die Vereinigten Staaten mit gleichfalls etwas verringerter Einfuhr (47,7 gegen 66,0 Mill.), Dänemark mit steigender Einfuhr (29,0 gegen 20,7 Mill.), Schweden (17,2 gegen 16,5 Mill.) usw. Bemerkenswert ist, daß die Einfuhr aus Rußland von 25,5 Mill. im Januar 1924 auf 2,6 Mill. im Januar 1925 zurückgegangen ist, dieses erklärt sich offenbar durch die Unmöglichkeit, Getreide auszuführen, während der Bedarf Finnlands infolge besserer Ernte geringer war. Was besonders Deutschland anlangt, so stieg die Einfuhr von Kolonialwaren und Gewürzen auf einen Wert von 26,1 Mill. Fmk. gegen 19,8 Mill. im ersten Monat 1924.

In der Ausfuhr behauptet Großbritannien den ersten Platz. Der Rückgang gegen 1924 erklärt sich hauptsächlich durch geringere Abnahme von Papier und Holzmasse, an zweiter Stelle folgt Deutschland, an dritter die Vereinigten Staaten, an vierter Sowjetrußland, das im Januar 1925 für 21,9 Mill. Fmk. Waren aus Finnland ausführte (gegen 5,0 Mill. Januar 1924), in der Hauptsache Papier und Holzmasse.

**Der Seefahrtskongreß zu Abo.** Vom 20. bis 22. Februar tagte in Abo den finnische Seefahrtskongreß, der im Zeichen der Forderung „Schutz der nationalen Seefahrt“ vor sich ging. Besonders wurde hervorgehoben, daß Finnlands prozentualer Anteil an der Schifffahrt nach Finnland viel zu gering sei. Export- und Importkreise wurden ermahnt, einheimische Tonnage zu bevorzugen. Ferner wurde den Importeuren empfohlen, Fob-Abschlüsse zu bevorzugen, da damit die Möglichkeit gegeben wäre, die Kontrolle über die Versicherungsbedingungen in der Hand zu behalten und die Waren in einheimischen Gesellschaften zu versichern. An den Reichstag wurde eine Petition gestellt, einen staatlichen Leihfonds für die Reedereien zu schaffen.

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

**Vergütung für durch staatliche Einrichtungen erfolgte Rettung von Schiffen.** Zwischen der deutschen Regierung und der finnischen Regierung ist die nachstehende Vereinbarung betreffend die Vergütung für die durch staatliche Einrichtungen oder staatliche Schiffe erfolgte Rettung eines Schiffes oder dessen Ladung aus Seenot getroffen worden:

„Falls ein Schiff des einen Teiles oder dessen Ladung, ohne daß sie der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von ihr verlassen waren, durch die staatlichen Einrichtungen oder staatlichen Schiffe des anderen Teiles aus einer Seenot gerettet wird, soll nur die Vergütung der durch die Hilfeleistung entstandenen unmittelbaren Selbstkosten sowie eine angemessene Belohnung für die an der Hilfeleistung beteiligte Besatzung gefordert werden, wenn nicht durch Verletzung des Gesetzes Geldstrafe oder die Verwirkung der Waren oder des Schiffes gesetzmäßig in Frage kommen.“

Diese Erklärung kann zu jeder Zeit gekündigt werden, bleibt jedoch nach erfolgter Kündigung noch sechs Monate in Kraft.“

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

**Abkommen über den Austausch von Postfrachtstücken zwischen Finnland und Deutschland.** (Vergl. Nr. 10 des „O.-H.“) Die finnische Postverwaltung hat folgende Ausführungsbestimmungen erlassen:

Höchstzulässiges Gewicht 20 kg Porto für 20 kg 182,75 Fmk. über Stockholm und 79,50 Fmk. über Lübeck; Abgang von Helsingfors nur jeden Sonnabend.

**Kreditauskünfte.** Der Finnisch-Deutsche Handelskammer-Verein ist der Kreditvereinigung der Geschäftsleute in Helsingfors beigetreten und ist bereit, seinen Mitgliedern Kreditauskünfte der genannten Vereinigung gegen Erstattung der Selbstkosten (40 Fmk. oder 10 Rmk.) zu beschaffen. (Anschrift: Helsingfors, Boulevardgatan 4, Treppe B, Lok. 30).

## Finlands Häfen. (Schluß.)

**Uleaborg.** an der Mündung des Oulujoki-Flusses gelegen, muß als der bedeutendste Hafen Nord-Oesterbottens bezeichnet werden. Er bildet einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, da hier die gegenwärtig im Bau befindliche Kaianabahn, die Uleaborg mit einem ausgedehnten Hinterlande verbindet, ungefähr im rechten Winkel auf die Küstenbahn trifft. Nach Fertigstellung der genannten Eisenbahnlinie dürfte die Bedeutung Uleaborgs außerordentlich zunehmen und der gegenwärtig in großem Umfange über Südfinnland gehende Verkehr während der Sommersaison in großem Umfange nach Uleaborg gezogen werden. Im Jahre 1923 gingen 3% der Ausfuhr und 28% der Einfuhr (1920 nur 1%) über Uleaborg. Der Schiffsverkehr ist ja nach der Länge der Sommersaison großen Schwankungen unterworfen und belief sich 1923 auf 81 821 Netto-Reg.-T.

Uleaborg besitzt über 3 km Kais und 3200 um Schuppen, außerdem nicht weniger als 247 000 am Lade- und Löschplätze. Die Ausfuhr umfaßt fast ausschließlich Holz, außerdem geht über Uleaborg der Einfuhrbedarf Nord-Oesterbottens an ausländischen Waren.

**Kemi und Tornea.** Kemi, am Schnittpunkt der Rovaniemi- mit der Küstenbahn, tritt an Bedeutung hinter Tornea zurück, das ca. 20 Eisenbahn-km nordwestlich an der schwedischen Grenze am Torniofluß gegenüber Haparanda (schwed.) liegt. Beide Häfen sind in erster Linie Ausfuhrplätze für gesähtes Holz und Holzmasse aus den in der Umgebung befindlichen Fabrikanlagen. Ueber Tornea und Kemi gingen 1923 3,4% bzw. 2,2% der finnischen Ausfuhr.

# Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

## Seeschifffahrt.

**Richtlinien für die Anwendung der Seestraßenordnung auf Rotorschiffe.** Wie der Reichswirtschaftsminister in einem an die Regierungen der Küstenländer des Reichs gerichteten Schreiben ausführt, ist die Erprobung des Flettner'schen Rotorsystems zur Ausnutzung des Winddruckes für die Fortbewegung von Seeschiffen jetzt soweit fortgeschritten, daß das System sich praktisch als verwendbar erwiesen hat, und daß das Versuchsschiff „Buckau“ auch weitere Fahrten über See vornehmen wird.

Das Rotorschiff ist äußerlich durch zwei 15 m hohe Drehtürme von etwa 3 m Durchmesser, von denen der eine vorn, der andere hinten im Schiffe steht, erkennbar. Es ist außer den Drehtürmen (Rotoren) mit einem Motor ausgerüstet, der auf eine Schraube wirkt.

Auf seinen weiteren Fahrten wird das Rotorschiff mehr wie bisher anderen Seeschiffen begegnen, und es wird erforderlich, zur Vermeidung von Zusammenstößen das Verhalten der Rotorschiffe nach der Seestraßenordnung, den internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Regulations For Preventing Collisions At Sea) entsprechend, klarzulegen.

Die gesetzliche Regelung wird längere Zeit beanspruchen, da erst praktische Erfahrungen gesammelt werden müssen. Es werden daher versuchsweise vorläufige Richtlinien für die Anwendung der Seestraßenordnung auf Rotorschiffe wie folgt ausgegeben und in den Nachrichten für Seefahrer veröffentlicht werden:

1. Hat das Schiff den Motor in Betrieb, so gilt es als Dampfschiff im Sinne der Seestraßenordnung, auch wenn die Drehtürme in Bewegung sind.

Die Vorschriften der Seestraßenordnung für Dampfer werden voll befolgt.

2. Fährt das Schiff lediglich unter Ausnutzung der Windkraft mit Rotoren, so gilt es als Segelschiff im Sinne der Seestraßenordnung, bei Tage jedoch mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikels 17.

Die Vorschriften für Segelschiffe werden mit der einzigen Ausnahme befolgt, daß das Rotorschiff mit Rücksicht auf seine größere Manövrierfähigkeit bei Tage jedem anderen Segelschiff aus dem Wege geht.

Der gemäß Artikel 14 der Seestraßenordnung an dem über dem Vorsteven befindlichen Dampferlaternenmast geheißte schwarze Ball bleibt auch im vorerwähnten Ausnahmefall geheißt.

Bei Nacht verhält es sich, wenn es nur mit Rotoren fährt, wie ein Segelschiff und führt nur Segelschiffslichter.

3. Bei Nebel wird stets der Motor in Betrieb genommen. Das Schiff verhält sich wie ein Dampfer.

Allen übrigen Seeschiffen wird empfohlen, diese von Rotorschiffen befolgten Richtlinien zur Kenntnis zu nehmen und ihre Manöver zur Vermeidung gefährlicher Lagen hiernach einzurichten.

Die Angelegenheit soll übrigens auch dem Deutschen Seeschiffahrtstage zur Erörterung in Interessentenkreisen vorgelegt werden.

## Binnenschifffahrt.

**Sperrung der Schifffahrtsschleuse in Torgelow.** Das Wasserbauamt macht bekannt, daß die Schifffahrtsschleuse in Torgelow wegen dringender Erneuerung der oberen Tore vom 16. d. Mts. ab bis auf weiteres für den Schifffahrtsverkehr gesperrt wird.

## Eisenbahn.

**Umstellung des Eisenbahnzentralamtes.** Das Eisenbahnzentralamt hat eine organisatorische Umstellung erfahren. Für das wirtschaftlich außerordentlich wichtige Beschaffungswesen der Reichsbahn war bereits kurz nach Errichtung der Reichsbahngesellschaft in der Hauptverwaltung eine Einkaufsabteilung eingerichtet und zu ihrem Leiter der bisherige Präsident des Eisenbahnzentralamtes bestellt worden. Im Zusammenhang damit sind nunmehr die einzelnen Abteilungen des Zentralamtes mit der Hauptverwaltung in unmittelbare Geschäftsverbindung gebracht worden, woraus sich wesentliche Vereinfachungen des Geschäftsganges sowie Ersparung an Personal ergeben. Als selbständige Geschäftsstelle der Deutschen Reichsbahngesellschaft bleibt das Eisenbahnzentralamt nach wie vor wie die Reichsbahndirektionen bestehen. Im Geschäftskreis des Zentralamtes tritt keine Änderung ein, insbesondere wird die Zuständigkeit des Zentralamtes in keiner Hinsicht vermindert.

**Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.** Am 1. März 1925 wird der Frankatur- und Ueberweisungszwang bis und ab deutsch-tschechoslowakischer Grenzübergangsstation aufgehoben. Vom gleichen Tage an werden Nachnahmen in beschränktem Maße zugelassen. Bei Teilfrankaturen ist der An-

gabe eines bestimmten Betrages die Vorschrift des Absenders gleichzuachten, daß er die Fracht bis zu einer Grenzübergangsstation bezahlen will. In diesem Falle darf eine weitere Bezeichnung zu frankierender Unterwegsgebühren nicht stattfinden. Der Frakturvermerk hat zu lauten: „Franko bis . . . (Bezeichnung der Grenzübergangsstation).“

Sind die in der tschechoslowakischen Kronenwährung berechneten Frachten und sonstigen Gebühren in Deutschland zu erheben, so werden sie in Reichsmark umgerechnet. Die Umrechnung unterbleibt für die auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Für die Umrechnung ist der bahnamtliche Kurs des Umrechnungstages maßgebend.

Nachnahmen und Barvorschüsse sind nur in der Währung des Versandlandes zugelassen, und zwar, in der Richtung nach Deutschland bis zum Betrage von 1200 tschechoslowakischen Kronen, in der Richtung nach der Tschechoslowakei bis zum Betrage von 150 Reichsmark, im Verkehre von Saarbahnstationen bis zum Betrage von 700 Franken französischer Währung.

**Die Durchführung des Frachtstundungsverfahrens.** Im Anschluß an die Notiz in Nr. 7 des „O.-H.“ teilen wir mit, daß sich die Deutsche Verkehrs-Kreditbank A.-G., von der etwa 70% des Aktienkapitals der Reichsbahngesellschaft gehören, unter der Voraussetzung, daß alle Monatsstundungen über sie gehen, damit einverstanden erklärt hat, daß die Frachtstundungsgebühr auf 3% der Halbmonatssumme ermäßigt wird. Unter Zugrundelegung einer durchschnittlich 7tägigen Verzinsung entspricht dies einem Zinssatz von 14 Prozent.

Längere als 14tägige Kredite können durch besondere Abmachungen mit einzelnen Verfrachtern zugestanden werden. Solche Abmachungen sind in letzter Zeit beispielsweise mit Zuckerfabriken getroffen worden. Der Deutschen Reichskreditbank, von deren übrigem Aktienkapital 90% im Besitz von Großbanken und die restlichen 10% im Besitz einzelner Aktionäre sind, überläßt die Reichsbahn nach ihrem Ermessen flüssige Gelder zur bankmäßigen Verwaltung unter der Bedingung, daß sich die Bank nicht mit allgemeinen Bankgeschäften befaßt und die verfügbaren Gelder nur anerkannten Bankfirmen überlassen werden. Die Kreditgewährung wird durch einen besonderen Ausschuß der Bank, der nach den Wünschen des Verwaltungsrates der Reichsbahngesellschaft zusammengesetzt sein muß, kontrolliert. Die Vorauszahlung der Frachten wird unter bestimmten Bedingungen zugelassen.

Von Interesse dürfte in diesem Zusammenhange sein, daß sich der Verein Hamburger Spediteure auf Veranlassung verschiedener Mitglieder mit der Hamburger Zweigstelle der Deutschen Verkehrs-Kreditbank A.-G. in Verbindung gesetzt hat, um zu verhindern, daß durch Heraufsetzung der Bürgschaftssummen der Vorteil der niedrigen Frachtstundungsgebühr (3‰ statt 5‰) illusorisch wird. Der genannte Verein erhielt daraufhin seitens der Hanseatischen Verkehrs-Kredit-Bank ein Schreiben, aus dem wir folgendes hervorheben zur besonderen Beachtung für die Firmen unseres Korporationsbezirkes:

„Um jedoch nach Möglichkeit den Verfrachterkunden das neue Verfahren zu verbilligen, andererseits aber auch unter Wahrung unserer berechtigten Interessen, können wir den Verfrachtern vorschlagen, uns jeweilig so rechtzeitig den für die laufende Monatshälfte zu entrichtenden Frachtbetrag zukommen zu lassen, daß wir in die Lage versetzt sind, den Kunden noch rechtzeitig die Anweisungshefte für die kommende Monatshälfte zugehen zu lassen bei sofortiger Absendung nach Erhalt der Zahlung. Mehrfach haben Verfrachter diesen Weg vorgezogen, um die Bürgschaftskosten auf die Hälfte herabzudrücken. Bei dieser Handhabung des Verfahrens hat lediglich der Verfrachter dafür Sorge zu tragen, daß die Ueberweisung der fälligen Frachtbeträge rechtzeitig am ultimo und 15. jeden Monats in unseren Besitz gelangt ist.“

## Post. Telegraphie.

**Reichs-Telegramm-Adreßbuch mit Branchenverzeichnis.** Das Reichs-Telegramm-Adreßbuch befindet sich für die dritte Auflage in Neubearbeitung. Die Gliederung zeigt, daß das Buch auf die Bedürfnisse des Handels und der Industrie eingestellt ist. Der Index zum Branchenverzeichnis ist in 12 Sprachen geführt. Die ganze Organisation und der Aufbau machen das Werk zu einem heimischen und internationalen Nachschlagewerk und wichtigem Propagandamittel. Durch die Benutzung amtlicher Unterlagen, infolge Vertrag mit dem Reichspostministerium, ist eine Gewähr für Vollständigkeit gegeben. Das Werk liegt an allen Handelsstätten, Konsulaten und sonstigen wichtigen Organisationen des In- und Auslandes aus. Es schreiben: Die Handelsabteilung der Deutschen Botschaft in London vom 16. Dezember 1924:

..... Das bereits im Vorjahre übersandte Reichs-Telegramm-Adreßbuch wird auch in diesem Jahr Interessenten hier zugänglich gemacht werden. Das Adreßbuch hat sich sehr bewährt, es ist für die Auskunftsabteilung der Handelsabteilung von großem Nutzen .....

Deutsches Vizekonsulat Las Palmas vom 28. 1. 1925:

..... ist es von mir wiederholt Interessenten als Nachschlagewerk und Bezugsquellennachweis zur Verfügung gestellt worden und hat somit seinen Zweck hier durchaus schon erfüllt .....

Der Wert des Reichs-Telegramm-Adreßbuches für die Erleichterung von Geschäftsanbahnungen des In- und Auslandes mit deutschen Firmen liegt auf der Hand. Um den deutschen Handel zu heben, und uns wieder an die Stelle zu bringen, wo deutscher Handel und Industrie hingehören, sollte jede Firma in dem Reichs-Telegramm-Adreßbuch Aufnahme suchen. (Vergl. auch Anzeige.)

**Postauftrags- und Nachnahmebeträge auf ein Postscheckkonto in den Niederlanden.** Der Postscheckverkehr in den Niederlanden ist allgemein wieder eröffnet worden. Die in den Niederlanden eingezogenen Postauftrags- und Briefnachnahmebeträge können deshalb auf Verlangen der deutschen Absender wieder auf einem niederländischen Postscheckkonto gutgeschrieben werden, wo sie dem Kontoinhaber frei zur Verfügung stehen.

**Postanweisung, Postaufträge und Nachnahmen im Verkehr mit Dänemark.** Seit 1. März ist der Meistbetrag für Postanweisungen, Postaufträge, Nachnahmen auf Briefsendungen nach Dänemark sowie für Nachnahmen auf Paketen aus Dänemark nach Deutschland auf 1100 dänische Kronen erhöht worden. Postanweisungen, Postaufträge und Briefnachnahmesendungen aus Dänemark nach Deutschland und Nachnahmen auf Paketen aus Deutschland nach Dänemark sind bis 800 Reichsmark zugelassen.

**Postanweisungen nach Italien.** Bei Postanweisungen nach Italien darf der Meistbetrag von 1000 Lire nicht überschritten werden, auch nicht bei telegraphischen Postanweisungen. Da die italienische Post derartige Postanweisungen nicht ohne weiteres auszahlt, sondern eine besondere Ermächtigung zur Auszahlung nachsucht, kommen die Empfänger erst nach beträchtlicher Verzögerung in den Besitz der Beträge.

## Außenhandel.

**Merkblätter für den Handelsverkehr mit dem Auslande.** Seitens des Deutschen Wirtschaftsdienstes gingen uns die folgenden neuesten Merkblätter für den Handelsverkehr mit dem Auslande zu: „Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Mexiko“, „Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Norwegen“ und eine Übersicht über die gegenwärtigen Bestimmungen des ägyptischen Zolltarifes. Sie können bei Zusicherung der vertraulichen Behandlung vom Deutschen Wirtschaftsdienst, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden.

**Beigabe von Zollpapieren zu Sendungen nach Danzig und Polen.** Den Grenzstationen erwachsen immer wieder daraus Schwierigkeiten, daß den für Polen und Danzig bestimmten Sendungen nicht die erforderlichen Zollbegleitpapiere vollständig beigegeben sind. So fehlen vielfach bei einfuhrverbotenen Waren die Einfuhrgenehmigungen des polnischen Ministeriums für Handel und Gewerbe in Warschau. Wenn diese Einfuhrgenehmigungen weder dem Frachttarife beigegeben ist, noch die Frachtbriefe den Vermerk tragen, daß sich die Genehmigung im Besitze des Empfängers befindet, entstehen nicht nur Schwierigkeiten bei der Zollabfertigung auf der polnischen Grenzstation, sondern besteht auch die Gefahr, daß derartige Sendungen nach Ablauf der festgesetzten Anmeldefrist von 3 Tagen zollamtlich beschlagnahmt werden. Eine Wiederausfuhr dieser Waren innerhalb der dreitägigen Frist wird in den meisten Fällen nicht möglich sein, da bei dem bestehenden Frankatur- und Ueberweisungszwange vorerst die auf dem Hinwege aufgelaufenen Frachten und sonstigen Gebühren sowie die Fracht für den Rückweg bis zur Landesgrenze beglichen werden müssen. Die polnische Staatsbahn hat daher die Anordnung getroffen, daß einfuhrverbotene Sendungen ohne Einfuhrgenehmigung oder ohne den Vermerk im Frachtbriefe, daß die Einfuhrgenehmigung sich in Händen des Empfängers befindet, von der Deutschen Reichsbahn nicht zu übernehmen sind. Dadurch wird den deutschen Versendern die Möglichkeit gegeben, über das Gut rechtzeitig und ohne Gefahr der Beschlagnahme zu verfügen. Die Haftung des Absenders für die Folgen, die aus dem Fehlen oder der Unrichtigkeit der Zollbegleitpapiere entstehen, wird hierdurch jedoch nicht berührt.

Im Anschluß an die Notiz in Nr. 8 des „O.-H.“ weisen wir nochmals an dieser Stelle darauf hin, daß in dem von der Handelskammer zu Danzig herausgegebenen „Zollhandbuch für Polen und Danzig“, erhältlich vom Verlage A. W. Kafemann, Danzig, sämtliche in Frage kommenden Ein- und Ausfuhr-, Zollbestimmungen, Zollsätze usw. veröffentlicht sind.

**Keine Ursprungszeugnisse bei der Einfuhr deutscher Waren in die Türkei.** Das türkische Generalkonsulat, Charlottenburg, Mommsenstraße 51, hat durch Rundschreiben bekanntgegeben,

daß vom 1. Dezember 1924 an alle Waren, welche für die Einfuhr nach der Türkei bestimmt sind, von einem Ursprungszeugnis begleitet sein müssen. (Vergl. die Notiz in Nr. 10.) Nach an amtlicher türkischer Stelle in Konstantinopel eingezogenen Erkundigungen findet diese Bestimmung jedoch auf deutsche Waren praktisch keine Anwendung, weil nur Waren der nach dem Lausanner Abkommen in der Türkei zollbegünstigten Ententeländer in Frage kommen.

**Stammerklärungen bei der Einfuhr nach Oesterreich.** Seitens der deutsch-österreichischen Grenzstationen werden fortgesetzt Klagen darüber geführt, daß zu zahlreichen Sendungen die im Merkblatt für den Verkehr nach Oesterreich vorgeschriebenen zwei österreichischen Stammerklärungen fehlen. (Vergl. Tarif- und Verkehrsanzeiger 58a vom 17. Mai 1923.) Infolgedessen erleiden die Sendungen auf den deutsch-österreichischen Grenzstationen durch die Ausfertigung der Zollpapiere unerwünschte Verzögerungen. Deshalb haben die Dienststellen streng auf die Beigabe der Stammerklärungen durch die Versender zu achten.

**Die unhaltbare zollpolitische Lage des Saargebietes.** Den Vorstehern der Kaufmannschaft ging seitens der Handelskammer zu Saarbrücken eine Denkschrift „Die unhaltbare zollpolitische Lage des Saargebietes“ zu, zu der wir folgendes bemerken:

Die Aufrechterhaltung der Beziehungen mit einem durch Abschneidung bedrohten wichtigen Teil des deutschen Wirtschaftsgebietes, wie es das Saargebiet darstellt, ist eine Frage des gesamten deutschen Wirtschaftslebens. Nicht ohne erhebliche Nachteile für die Gesamtheit können die engen wirtschaftlichen Fäden, die das Saargebiet als Lieferant und Abnehmer mit dem deutschen Wirtschaftsleben verknüpfen, zerschnitten werden. Für den mit Abtrennung bedrohten Teil ist andererseits die Aufrechterhaltung der Wirtschaftsbeziehungen mit dem gesamten deutschen Wirtschaftsleben schlechthin die Lebensfrage. Die Zeit von 1½ Monaten, die seit der Zollabgliederung verstrichen ist, hat naturgemäß die für das Saargebiet zu befürchtenden katastrophalen Folgen noch nicht in voller Deutlichkeit zeigen können. Es war naturgemäß, daß der drohende Termin des 10. Januar 1925 im beiderseitigen Verkehr eine Vorversorgung entstehen ließ. Die saarländische Industrie hatte ferner bis zu diesem Termin alle ausländischen Aufträge zurückgestellt, an deren Aufarbeitung sie bis jetzt noch einigermaßen beschäftigt ist. Aber immer mehr zeigen sich die Folgen der Zollabschneidung, und der Tag, an dem die Katastrophe hereinbrechen muß, rückt immer näher. Es ist höchste Zeit, daß Hilfe geschaffen wird.

Die erwähnte Denkschrift liegt im Büro der Kaufmannschaft, Börse II, zur Einsicht aus.

## Handel und Gewerbe.

**Ermäßigung der ortsüblichen Leihgebühren für Getreide-, Futtermittel- und Kartoffelflockensäcke.** Im Anschluß an die Notiz in der vorigen Nummer teilen wir mit, daß die Leihmiete für den 2 Zentner fassenden Schwergetreidesack auf ¼ Goldpfennig und für den 1½ Ztr. fassenden Schwergetreidesack auf ¼ Goldpfennig herabgesetzt worden ist.

## Steuern, Abgaben, Zölle.

### Steuertermine im März.

16. März: Steuerabzug vom Arbeitslohn für die Zeit vom 1. bis 10. März abführen. Keine Schonfrist.
16. März: Grundvermögens- u. Hauszinssteuer abführen. Schonfrist eine Woche.
17. März: Ablauf der Schonfrist für die Zahlung
  - a) der Einkommen- und Körperschaftssteuer für Febr.,
  - b) der Umsatzsteuer für Februar.
23. März: Abiauf der Schonfrist für die Zahlung der Grundvermögens- und Hauszinssteuer.
25. März: Steuerabzug vom Arbeitslohn für die Zeit vom 11. bis 20. März abführen. Keine Schonfrist.

## Geld-, Bank- und Börsenwesen.

**Ab 1. Januar 1925 müssen wieder Hypothekenzinsen gezahlt werden.** Die aufgewerteten Hypothekenbeträge sind nach § 5 der Aufwertungsbestimmungen ab 1. Januar 1925 zu verzinsen und zwar zunächst für 1925 mit 2%. Hierbei ist zu unterscheiden, ob eine Pflicht zur Vorauszahlung der Zinsen besteht, oder ob diese postnumerando zu zahlen sind. Bei Vorauszahlung sind Zinsen erstmalig am 1. Januar zu entrichten, bei Postnumerando-Zahlung am 1. April bzw. 1. Juli 1925. Im übrigen bleiben hier die vertragsmäßig vereinbarten Bedingungen in Geltung. Eine Schwierigkeit ergibt sich, wenn die persönliche Forderung höher als mit 15% aufzuwerten ist, da hier der Schuldner verpflichtet ist, von dem höheren, ihm noch unbekanntem Betrage seine Zinsen zu entrichten. Bis zur Feststellung kann deshalb nur der 15%ige Satz zugrunde gelegt werden, Verzug ist demnach aus diesem Grunde nicht möglich. Wird ein höherer Satz festgesetzt, so ist für diesen rückwirkend ab 1. Januar 1925 der Zins zu bezahlen.

**Aufruf und Einziehung der Reichsbanknoten, deren Ausfertigungsdatum vor dem 11. Oktober 1924 liegt.** Auf Grund des § 3 des Bankgesetzes vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. Teil II S. 235) hat das Reichsbankdirektorium alle Reichsbanknoten, deren Ausfertigungsdatum vor dem 11. Oktober 1924 liegt, soweit sie nicht bereits aufgerufen sind, am 5. März 1925 zur Einziehung aufgerufen. Mit dem Ablauf des 5. Juni 1925 verlieren die aufgerufenen Noten ihre Eigenschaft als gesetzliches Zahlungsmittel. Die Besitzer dieser Noten können sie noch bis zum 5. Juli 1925 bei allen Kassen der Reichsbank in Zahlung geben oder in dem gemäß § 3 Abs. 3 des Bankgesetzes vorgeschriebenen Verhältnis, wonach eine Billion Mark durch eine Reichsmark zu ersetzen ist, gegen gesetzliche Zahlungsmittel umtauschen. Mit diesem Zeitpunkt werden die aufgerufenen Banknoten kraftlos, und es erlischt damit auch die Einlösungspflicht der Reichsbank. Noten in Abschnitten unter 10 Milliarden Mark sollen nur in Gebinden und in einem durch 10 Milliarden teilbaren Betrage eingereicht werden. Die Gebinde sollen nach den im Geldverkehr üblichen Gebräuchen formiert und gepackt sein.

### Innere Angelegenheiten.

**Neue Sachverständige.** Von den Vorstehern der Kaufmannschaft zu Stettin sind folgende Herren als Sachverständige beidigt und öffentlich angestellt worden:

Robert Schaefer, Direktor der Parkettfabrik G. m. b. H., Greifenhagen, für die „Parkettindustrie“.

Ernst Rades und F. Stöhr, Casekow, für „Kartoffeln in Casekow“.

### Messen und Ausstellungen.

**Gewerbeschau Trier 1925.** Wir machen darauf aufmerksam, daß anlässlich der Jahrtausendfeier der Rheinlande in der Zeit vom 2. August bis 6. bzw. 13. September die Gewerbeschau Trier 1925 stattfindet. Bei dem Bestreben der rechts-rheinischen Industrie, dem Handel und Gewerbe, die durch die nunmehr wieder aufgehobene Zollschranke entfremdeten Absatzgebiete zurückzuerobern, kann eine Beteiligung an der Gewerbeschau nur wärmstens empfohlen werden.

### Verschiedenes.

**Konjunkturberichte des Osteuropa-Instituts, Breslau.** Das im Jahre 1918 in Anlehnung an die Universität und die Technische Hochschule gegründete Osteuropa-Institut in Breslau veröffentlicht seit dem 2. März 1925 monatlich zweimal Berichte über die wirtschaftliche Lage Osteuropas unter dem Titel „Konjunkturberichte, herausgegeben vom Osteuropa-Institut in Breslau“. Zur Aufgabe hat sich das genannte Institut die wirtschaftliche und kulturelle Erforschung aller Länder im Osten und Südosten von Deutschland und Deutsch-Oesterreich gesetzt. Die Ergebnisse werden den deutschen Hochschulen, Behörden und Wirtschaftskreisen zugänglich gemacht. Darüber hinaus vermittelt es jedem einzelnen, der Belehrung und Kenntnisse über osteuropäische Fragen sucht, sowie der deutschen Presse die Ergebnisse seiner Forschungen.

Die Konjunkturberichte des Osteuropa-Instituts in Breslau verfolgen nur den Zweck, eine bisher vielfach empfundene Lücke in unserem Osnachrichtenwesen auszufüllen. Die Berichterstattung über osteuropäische Wirtschaftsfragen, mag sie nun in Form von Zeitschriften oder Wirtschaftsblättern gepflegt werden, leidet darunter, daß sie in der Regel nur vergangene Ereignisse registriert, und zwar in Form kurzer, zusammenhangloser Notizen. Die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer solchen Art der Berichterstattung soll nicht geleugnet werden. Sie skizziert in knapper Form wichtige volkswirtschaftliche Ereignisse, deren Kenntnis auch für den Exporteur und Kaufmann von Wert ist. Darüber hinaus bedarf aber gerade die Praxis kurzgefaßter Stimmungsberichte, sowohl der allgemeinen volkswirtschaftlichen Lage wie einzelner Zweige der Wirtschaft. Sie braucht nicht nur die Einzelkenntnisse vergangener Ereignisse, sondern zusammenfassende Darstellungen der gegenwärtigen Lage und Hinweise auf die Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung. Diese Aufgabe zu lösen, ist der Zweck der osteuropäischen Konjunkturberichte. Ihre Herausgabe entspricht dem Ziel des Osteuropa-Instituts besonders deshalb, weil alle Arbeiten des Instituts von Gedanken geleitet werden, die Ergebnisse der Forschung auch in den Dienst der Praxis zu stellen.

Weitere Auskünfte über die Ziele und Veröffentlichungen des Osteuropa-Instituts werden im Büro der Kaufmannschaft, Börse II erteilt. Dasselbst können auch Exemplare des ersten veröffentlichten Konjunkturberichts (vom 2. März 1925) ausgehändigt werden. (Inhalt: Konjunkturbesserung am polnischen Ledermarkt; Absatzmöglichkeiten für Papier in Polen; Lage und Absatzverhältnisse der Lodzer Textilindustrie; Besserung der Konjunktur für Holz; Steigender Kunstdüngemittelverbrauch in der Tschechoslowakei;

Hausse auf dem Hopfenmarkt; Schlechte Lage des russischen Manufakturwarenmarktes; Sinkende Konjunktur der chemischen Industrie; Bedeutender Rückgang des Absatzes in der Ukraine; Export rumänischer Weine nach Deutschland; Nachlassen der allgemeinen Wirtschaftskonjunktur; Bedeutender Tabakexport aus Jugoslawien; Neubau und Import von Lokomotiven in Jugoslawien; Ausländisches Kapital für die Ziegelindustrie Lettlands; Auslandskredite für die lettische Flachsindustrie.)

**Legitimation für reisende Kaufleute im besetzten Gebiet.** Wie aus zahlreichen Anfragen hervorgeht, besteht in den Kreisen der reisenden Kaufleute auch unseres Bezirkes vielfach die Meinung, die von den Polizeibehörden ausgestellten grünen Reiselegitimationskarten seien bei Reisen im besetzten Gebiet auch gegenüber der Besatzung als ausreichende Ausweise anzusehen. Zeitweilig sollen auch tatsächlich französische Kontrollorgane diese Ausweise nicht beanstandet haben. Neuerdings sollen aber Personen, die nur im Besitz von Reiselegitimationskarten waren, wegen Verstoßes gegen die Verkehrsbestimmungen erheblichen Unannehmlichkeiten ausgesetzt gewesen und von französischen Militärgerichten zu empfindlichen Geldstrafen verurteilt worden sein. Der Preußische Minister des Innern weist daher die interessierten Kreise darauf hin, daß Reiselegitimationskarten nach den Verkehrsvorschriften der Besatzung nicht als gültige Ausweise anerkannt werden, daß vielmehr der Besitz eines deutschen Reisepasses oder eines besonderen polizeilichen Ausweises für Reisen im besetzten Gebiet erforderlich ist.

**Taschenbuch der Sozialversicherung** von Richard Reich. Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Stuttgart. Die soziale Versicherung war, wie nur wenige Reichsgesetze, während der Kriegs- und Nachkriegszeit umfangreichen Abänderungen unterworfen mit der Folge einer zunehmenden Unübersichtlichkeit und Unsicherheit auf diesem Gebiete, die sogar bei Fachleuten verwirrend wirken mußten. Diesem Mißstand will das vorliegende Bändchen, das die Reichsversicherungsordnung und das Angestelltenversicherungsgesetz in geschlossener Form und in übersichtlicher Reihenfolge unter Berücksichtigung aller Neuerungen darstellt, abhelfen. Da die Erwerbslosenfürsorge sich in ständig erweitertem Maße an die sozialen Versicherungen anlehnt, ist auch sie in gleicher Weise bearbeitet worden.

Das ganze Bändchen ist nach praktischen Gesichtspunkten aufgebaut und bezweckt als zuverlässiges Auskunftsmittel, mühsames und zeitraubendes Suchen und ein umständliches Anfragen bei Behörden zu vermeiden.

Um den Veränderungen der Zeit immer folgen zu können, sind alle häufiger Veränderung und Ergänzung unterliegenden Vorschriften, Zahlen usw. in einem besonderen Zahlenanhang vereinigt worden. Sobald er wesentlich veraltet ist, wird, falls nichts Gegenteiliges vom Bezieher mitgeteilt wird, ein neuer Zahlenanhang unter billigster Berechnung des seinerzeitigen Tagespreises geliefert.

Das vorliegende Büchlein kann allen Interessenten zwecks Orientierung über die Sozialversicherung empfohlen werden.

### Angebote und Nachfragen.

1383. Hamburg sucht Vertreter, der bei Gerbereien u. Lederfabriken gut eingeführt ist.
1388. Malta sucht Vertreter für den Vertrieb von Malteser Kartoffeln.
1404. Hamburg sucht Vertreter für eine deutsche Margarine- und Speisefettfabrik.
1408. Frankfurt a. M. sucht Lieferanten von ungesalzener Butter.
1409. Plauen i. V. sucht Vertreter für Wäschestickereien.
1450. Stockholm sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Käse-Importeuren und Käse-Fabriken.
1472. Hamburg sucht Vertreter für einen neuen Doppelkopfhörer für Radio.
1475. Flensburg (Spirituosengroßhandlung) sucht Vertreter.
1477. Plauen i. V. sucht Verbindung mit hiesigen Nähmaschinen-Händlern für den Verkauf einer neuen automatisch arbeitenden Sticknähmaschine.
1478. Stuttgart sucht Vertreter für eine Einschal-Zwinge.
1508. Hamburg sucht Vertreter für Wein, ausländische Konserven, insbesondere Fleisch-, Milchkonserven usw., ferner für Kakaopulver und inländische Konserven.
1512. Oppeln sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die Seegras aus Schweden importieren.
1513. Kopenhagen sucht Abnehmer und Vertreter für kondensierte Milch in Dosen und Fässern, Butter, Käse, Eier, Schmalz, Schweinefleisch, Schweinefüße, Schweineköpfe und Schinken, speziell Rollschinken in Dosen gekocht.

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



## Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin.

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

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bezw. Reeder
<b>Stettin—deutsche Ostseehäfen</b>			
Swinemünde-Neufahrwass. u. Pillau	Mont. u. Donnerst.	*D. Odin ab 16. 3. wie früher	J. P. Braeunlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	Dien. Donn. Sabb.	*D. Berlin	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig	7 tägig	D. Siegfried 21. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 tägig	D. Elsa 28. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 tägig	D. Möwe 20. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 tägig	D. Arcona 17. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Flensburg	14 tägig	D. Saturn 18. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 tägig	D. Otto 18. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck	7 tägig		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth	7 tägig	D. Stralsund	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Margarethe	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Reihelfahrer	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jd. Sonnab.	D. Ippen	A. Hofffeld, Stettin
Elbing	7 tägig	MS. Kolberg	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Elbing III 20. März	
<b>Stettin—Finnland und Randstaaten</b>			
Libau, Danzig	7 tägig	D. Siegfried 21. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 tägig	*D. Greif 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Victoria 21. März	
Leningrad (Petersburg)	7 tägig	D. — Ende März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 tägig	*D. Wartburg 20. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Abo	14 tägig	D. — 21. März	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	7 tägig	*D. Oihonna 21. März	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechs. I.	*D. Norland 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo	14 tägig	D. Ursula 19. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
<b>Stettin—Skandinavien</b>			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Douro	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 20. März	Gustav Metzler, Stettin
Skien	jed. Freitag	D. Jolantha 27. März	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 tägig	*D. Trondhiem 9. April	Gustav Metzler, Stettin
		*D. Bergenhus 26. März	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 tägig	D. — nach Bedarf	Wiking Schiffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
Stockholm	7 tägig abwechsel.	*D. Ruth 28. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Straßburg 21. März	Dischler & Co., Stettin
		*D. Svea 14. März	Mundt & Schütt, Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 tägig	D. —	William Schröder, Stettin
Helsingborg und andere süd-schwedische Häfen	wöchentl. n. Bedarf	D. —	W. Kunstmann, Stettin
Oxelösund	ca. 7 tägig.		
<b>Stettin—Nordsee</b>			
Hamburg	10 tägig	D. Hinrich 20. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 tägig	D. Otto 18. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m-wöchtl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	10 tägig	D. Pallas 20. März	Gustav Metzler, Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 tägig	D. Nero Ende März	Joh. Reimer, Stettin
Rotterdam, Rheinhäfen, Antwerpen	14 tägig	D. Käte 21. März	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rotterdam	n. Bedarf		Ivers & Co., Stettin
London	14 tägig	D. Kolberg 25. März	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 tägig	D. Taarnholm 31. März	Gustav Metzler, Stettin
<b>Stettin—Mittelmeer</b>			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 tägig	D. Feodosia 24. März	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
<b>Stettin—Uebersee</b>			

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

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

Reede, außen von Nahkialenen, See nördlich von Isokraaseeli, Uleaborg-Hafen und Außenhafen, See außerhalb von Marjaniemi-Feuer, Kemi-Hafen, See außerhalb von Kemi, Schifffahrt geschlossen. Die anderen Stationen eisfrei.

3. Estland: Alle Stationen eisfrei.

4. Rußland: Von Petersburg bis Schepel festes Eis, von Schepel bis nach Sommers Treibeis, Schiffe müssen auf einer Strecke von 80 Sm Eisbrecherhilfe gebrauchen.

## Baltisches Werbe-Büro Stettin

Börse  
Fernspr. 3273/74

### Annoncen- Expedition

Anzeigen-Annahme  
für alle Zeitungen, Zeit-  
schriften zu Originalpreisen

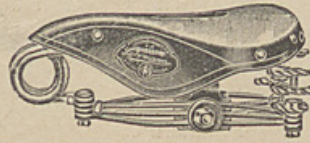
### Reklame-Büro

Entwurf, Anfertigung,  
Vertrieb  
**wirksamer Prospekte**  
Druckschriften jeder Art

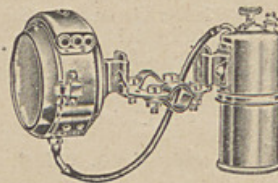
Übernahme und  
Verwaltung ganzer  
Anzeigen-  
Etats

# LOHMANN

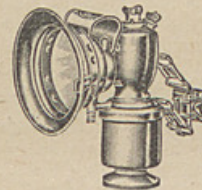
Abteilung:  
Fahrrad- und  
Motorrad-Sättel  
Taschen



## die führende Weltmarke



Abteilung:  
Fahrrad-  
u. Motorrad-  
Lampen



Abteilung:  
Signalinstrumente



## Lohmann Werke A. G., Bielefeld

## G. HERRMANN

Stettin

Bollwerk 1

Hamburg

Brauerstr. 27/28

Lübeck

Fischergrube 76

Telegramm-Adresse:  
Hermanus

### Spediti- geschäft

Sonderverkehr von  
und nach Finnland,  
Estland, Lettland  
und Litauen.

Ausfüllen und hier abtrennen.

# WEGWEISER FÜR DEN EXPORT

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

„OSTSEE-HANDEL“

Baltischer Verlag G. m. b. H.  
Stettin, Börse.

Gesucht werden folgende Artikel: .....

.....

Bemerkungen: .....

.....

Firma: .....

Ort und Datum: .....

.....

Straße: .....