

# 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 vierjährlich	3 Goldmark
Schweden	3 Kr.
Norwegen	6 Kr.
Finnland	30 fm.
Estland	300 em.
Lettland	240 l.rbl.
Litauen	7,50 lit.

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

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Redaktion W. v. Bulmerinq, Stettin; Dr. E. Bartz beurlaubt; verantwortlich für den Anzeigenteil E. Steiger, Stettin.

### ANZEIGENPREISE:

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

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Ostsee-Druck und Verlag Aktiengesellschaft, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse I, Eing. Schuhstraße, Fernsprecher 575, 927, 1519, 3273, 3274. Die Zeitschrift erscheint wöchentlich. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 15

Stettin, 12. April 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Kein Schutzzoll für frische Heringe und Salzheringe. — Gründung einer Luftverkehrsgeellschaft für Pommern. — Die deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen im Vorstadium von Dr. E. Rieger. — Die Besserung der dänischen Wirtschaftslage von Dr. W. Grotkopp. — Der Stettiner Hafen im März 1925. — Reichsnachrichtensteile für Außenhandel in Stettin. — Messen und Ausstellungen. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Freie Stadt Danzig, Rußland. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft. — Märkte und Preise. — Dampferdienst.

## Kein Schutzzoll für frische Heringe und für Salzheringe.

Der deutsche Seefischerei-Verein hat die Vertreter der fischwirtschaftlichen Verbände am 13. und 14. Februar d. Js. in Berlin zu einer Sitzung eingeladen, um ihnen Gelegenheit zu einer Aussprache über die Zollsätze für Fische und Fischwaren zu geben, die von den einzelnen Interessengruppen für das neue Zolltarifgesetz in Vorschlag gebracht worden sind. Die Vertreter der deutschen See- und Küstenfischerei haben bei dieser Aussprache außerordentlich hohe Zölle für Süßwasserfische, frische Heringe und Seefische gefordert. Zu der Frage des Salzheringszolls konnten zwar die Vertreter des Verbandes der Heringsfischereigesellschaften keine Vorschläge machen, weil der Verband der Heringsfischereigesellschaften noch keine Stellung zu der Frage genommen hatte, ob und in welcher Höhe ein Zoll für Salzheringe gefordert werden sollte. Aus den Verhandlungen ging aber hervor, daß auch für Salzheringe ein Zoll in ähnlicher Höhe wie für frische Heringe gefordert werden sollte.

Für die deutsche Volksernährung und für unsere Volkswirtschaft spielt der Hering bei weitem die bedeutendste Rolle. In allen europäischen Meeren wurden im Durchschnitt der letzten 15 Jahre pro Jahr etwa 1100 Millionen kg Heringe gefangen. Von diesen gewaltigen Mengen verbrauchte Deutschland etwa den dritten Teil, also ca. 360 Millionen kg pro Jahr. Auf den Kopf der Bevölkerung entfällt somit ein Jahresdurchschnittsverbrauch von 6 kg. Eine 5-köpfige Familie verzehrt also in Deutschland ungefähr 60 Pfd. Heringe im Jahr.

Der Jahresverbrauch an Seefischen aller Art, ausgenommen Heringe, beziffert sich auf etwa 160 Millionen kg. In dieser Zahl sind auch die Mengen von Seefischen enthalten, die von Klipp- und Stockfischwerken in Geestemünde und Kuxhaven aufgenommen werden und wieder zur Ausfuhr gelangen. Zieht man diese Mengen ab, die diese großen Werke verarbeiten, so bleibt in Deutschland nur ein Jahresverbrauch von etwa 130 bis 135 Millionen kg übrig. Aus

## Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

### Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin

Allianz Lebensversicherungs-Bank A.-G. in Berlin.  
Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i.B.  
Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin.  
Deutscher Phönix Versicherungs-A.-G. in Frankfurt am M.  
Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg.  
Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.

Gesamt-Garantiemittel:  
85 Millionen  
Reichsmark

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

### Versicherungszweige:

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

diesen Zahlen geht hervor, daß der Bedarf Deutschlands an Heringen fast dreimal so groß ist, wie der deutsche Bedarf an Schellfischen, Kabeljau, Seelachs, Schollen und allen übrigen Seefischchen zusammengenommen.

Heringe gelangen in zweifacher Form zum Absatz und zwar als frische und als Salzheringe. Die Einfuhr frischer Heringe betrug in den letzten Jahren vor dem Kriege ca. 1 330 000 Doppelzentner pro Jahr. Nach Aufhebung der Zwangswirtschaft ist die Einfuhr frischer Heringe sofort wieder aufgenommen und von Jahr zu Jahr eine größere geworden. Im Jahre 1924 hat sie mit 1 200 000 dz die durchschnittliche Friedenseinfuhr nahezu erreicht.

Die Einfuhr von Salzheringen hat in den letzten Friedensjahren ebenfalls etwa 1 300 000 Faß betragen. Nach Aufhebung der Zwangswirtschaft wurden sehr große Mengen von Salzheringen nach Deutschland eingeführt, die infolge der damals bei uns noch herrschenden Nahrungsmittelknappheit sehr gern aufgenommen wurden. In den späteren Jahren ist dann die Einfuhr von Salzheringen wieder zurückgegangen, aber im Jahre 1924 wurde ungefähr das frühere Friedensquantum mit 1 330 000 Faß wieder eingeführt.

Der deutsche Bedarf an frischen Heringen wird durch unsere heimische Hochsee-, See- und Küstenfischerei etwa zu 25 % gedeckt. An der Deckung des deutschen Salzheringsbedarfs ist die deutsche Heringsfischerei nur mit 12 bis höchstens 15 % jährlich beteiligt. Eine nennenswerte Steigerung der deutschen Produktion an frischen und gesalzenen Heringen ist für die nächsten Jahre nicht zu erwarten.

Der frische Hering ist das wichtigste Rohmaterial für unsere Fischindustrie. Er wird von der Fischindustrie deshalb in so ungeheuren Mengen verarbeitet, weil er auf die mannigfachste Weise zubereitet werden kann und sich in allen Zubereitungsformen der größten Beliebtheit erfreut. Die Ware wird etwa zu 50 % geräuchert und zu 50 % marinier. Die zu Dosenfischen verarbeiteten Fische kommen als Bismarckheringe, Rollmöpse, Delikateß-, Bratheringe, Heringe in Gelee, Gabelbissen usw. in den Verkehr. Sowohl geräucherte wie marinierter Heringe sind sehr billige Volksnahrungsmittel, die ihre Verbraucher ganz überwiegend in den Kreisen der Arbeiter und Mittelstandsbevölkerung der Großstädte und Industriezentren finden. Bücklinge und Marinaden werden nicht nur für die Frühstücks- und Abendbrottafel gekauft, sondern sie dienen auch zur Herstellung von Hauptmahlzeiten.

Die Behauptung unserer Seefischereien, daß durch die Masseneinfuhr von frischen Heringen der Absatz deutscher Heringe geschädigt wird, trifft nicht zu. Von den etwa 400 000 dz frischer Heringe, die unsere eigene Fischerei im Jahre 1924 an Land gebracht hat, sind etwa 300 000 dz den deutschen Märkten durch unsere Fischdampfer zugeführt. Diese großen Mengen wurden fast ausschließlich in den Monaten August, September und Oktober in Geestemünde, Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Altona und Emden gelandet. Während der Monate September und Oktober findet eine Einfuhr von frischen Heringen nicht statt, weil der deutsche Bedarf in dieser Zeit durch die deutsche Trawlheringsfischerei vollständig gedeckt werden kann und weil der Trawlhering eine Ware ist, die sich ganz vorzüglich zum Räuchern, Marinieren und zum Grünverkauf eignet. Während der Trawlheringssaison wird kein Importeur wagen, frische Heringe einzuführen, weil er befürchten muß, daß er für seine Importe nur verlustbringende Preise erhält.

Sehr hohe Preise erzielen auch die größeren und fetteren Heringe, die in den Buchten der Ostseeküste Schleswig-Holsteins und in den pommerschen Gewässern gefangen werden. Für diese Ware (Stralsunder Heringe) wird deshalb

ein so hoher Preis gezahlt, weil sie bei ihrer Anlandung absolut frisch ist und sich daher nicht nur ganz vorzüglich zum Grünverkauf, sondern ebensogut zur Herstellung von Feinmarinaden eignet.

Auch die Ansicht, daß der Absatz der ziemlich erheblichen Mengen an Kleinheringen, die von unserer Klein- und Küstenfischerei herangebracht werden, durch die Einfuhr frischer Heringe beeinträchtigt wird, beruht auf einem Irrtum. Blankeneser, Finkenwerder und Kranzer Fischer haben bereits vor Jahrzehnten große Mengen von Heringen und Sprotten vor der Elbe- und Wesermündung gefangen. Der Fang fand also bereits zu einer Zeit statt, als die Einfuhr frischer Heringe noch eine ganz minimale war, aber gerade damals war für diese Waren nur ein ganz geringer Bedarf vorhanden, kaum 10 % der Anlandungen an Elbsprotten und Elbheringen wurden geräuchert oder marinier. Die Fischer verkauften die Ware zum größten Teil an die Marschbauern und Vierländer Gemüsebauern, die sie zum Düngen ihrer Felder gebrauchten. Als sich auf Grund der Einfuhr frischer Heringe aus Großbritannien, Schweden und Dänemark in Deutschland und speziell in Schleswig-Holstein eine sehr große Fischindustrie entwickelte, konnten auch die Elbheringe und Elbsprotten in größerem Umfange verarbeitet werden. Heute kommt es kaum vor, daß wirkliche gebrauchsfähige Ware zu Düngerzwecken verarbeitet wird. Nur die kleinere, magere und völlig unentwickelte Ware wandert noch heute in die Fischmehlfabrikation, weil sie zu Räucher- und Marinierzwecken nicht verwendbar ist.

Die sogenannten Sekundaheringe oder Silen, die an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste zeitweilig Gegenstand eines Massenfanges sind, werden zu guten Preisen gern von der Industrie und dem Grünhandel aufgenommen, wenn sie in den Monaten Dezember und Januar, vielleicht auch noch im Februar, gefangen und in nicht allzu großen Mengen angeboten werden. Leider finden die Hauptfänge aber in den Monaten März und April statt. Diese kleinen sehr wasserhaltigen Heringe sind leicht verderblich. Sie können bei warmer Witterung einen Transport nicht aushalten, selbst nicht in geräuchertem und marinierem Zustand. Die Sekundaheringe sind in der vorgerückten Jahreszeit nur verwendbar, wenn sie in unmittelbarer Umgebung der Fischereiplätze von dem Grünhandel aufgenommen werden, wo aber der lokale Bedarf meistens ein sehr geringer ist. Infolgedessen bleiben die Fischmehlfabriken für diese Ware die hauptsächlichsten Abnehmer. Der Absatz würde aber auch nicht gesteigert werden, wenn man den frischen Hering mit einem Zoll belasten würde. Man würde dadurch die Fischindustrie außerordentlich schädigen, ohne unserer heimischen Fischerei zu nützen.

Aus diesem Grunde hat der deutsche Seefischerei-Verein im Jahre 1902 empfohlen, die frischen Heringe, auch wenn sie zur Verhütung des Verderbens während des Transportes leicht mit Salz bestreut sind, zollfrei eingehen zu lassen. Die Reichsregierung ist diesen Vorschlägen damals gefolgt, und infolgedessen ist in dem Zolltarifgesetz vom 25. Dezember 1902 die Zollfreiheit für frische Heringe vorgesehen. Da jetzt die Produktions- und Konsumtionsverhältnisse genau die gleichen sind wie vor 20 Jahren, ist es vollkommen unerfindlich, warum jetzt auf frische Heringe ein Zoll von 10,— Mark für den dz gelegt werden soll. Der frische Hering bildet nach wie vor eines unserer wichtigsten und billigsten Volksnahrungsmittel. Unsere ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse erfordern dringend ein Niedrighalten der Lebensmittelpreise, namentlich im Interesse der arbeitenden Bevölkerungskreise. Ein Schutzzoll von 10 Mark für frische Heringe würde dieser Forderung unserer Volkswirtschaft diametral entgegenstehen.

Dasselbe gilt für die Forderung der deutschen Heringsfischereigesellschaften auf Einführung eines Schutzzolles für

Salzheringe. Diese Forderung wird besonders mit der Erhaltung der Lebensfähigkeit der deutschen Heringsfischereien begründet. Die Forderung auf einen Schutzzoll für Salzheringe selbst ist nicht neu, sondern wird schon seit Jahrzehnten vom deutschen Seefischereiverein immer wieder erhoben. Sie ist aber genau so unbegründet, wie der Schutzzoll für frische Heringe, und es muß deshalb bei Erlaß unseres neuen Zolltarifgesetzes gefordert werden, daß der bisherige Salzheringszoll von 3,— Mark, der seinerzeit im Interesse der deutschen Heringsfischereigesellschaften bewilligt worden, aber seit dem Kriege suspendiert ist, definitiv abgeschafft wird.

Es ist anzuerkennen, daß für die Erhaltung der Lebensfähigkeit der deutschen Heringsfischereien ein gewisses nationales Interesse vorliegt. Durchaus unberechtigt ist es jedoch, aus dieser Tatsache, die mehr oder weniger heute auf alle deutschen Handels- und Industriezweige zutrifft, die Begründung eines Schutzzolles herzuleiten. Die deutsche Heringsfischerei, die sich schon heute einer außergewöhnlichen Fürsorge seitens des Staates (Gewährung von Bauprämien, von billigen oder zinslosen Darlehen, Zuschüssen zu den Netzausbaukosten, Ermäßigung der Salzsteuer, Eisenbahntarifermäßigung usw.) erfreut, dürfte sehr wohl in der Lage sein, gleich andern Erwerbszweigen die Ungunst der heutigen Konjunktur durch eigene Tatkraft zu überwinden. Es bestehen keine Bedenken dagegen, daß in

der Fürsorge für die deutschen Seefischereien so sehr als möglich fortgeschritten wird, andererseits muß aber beansprucht werden, daß zur Unterstützung der deutschen Heringsfischereien keine Wege beschritten werden, durch welche der deutsche Heringsimporthandel und der gesamte heimische Konsum empfindlich geschädigt werden.

Die deutschen Heringsfischereigesellschaften sind nicht in der Lage, selbst bei einer wesentlichen Vergrößerung der deutschen Heringslogger-Flotte den deutschen Konsum auch nur annähernd zu decken. Nach der Statistik sind in Deutschland eingeführt:

#### Einfuhr von gesalzenen Heringen nach Deutschland

Jahr	Gesamt-einfuhr	Großbri-tannien	Nor-wegen	Schwe-den	Nieder-lande	in Fässern zu je 150 kg	
						übrige Länder	
1910 (Faß)	1 277 198	631 222	173 241	8 341	461 438	—	
1911	1 182 605	597 506	173 343	5 541	403 798	—	
1912	1 204 953	633 871	160 729	6 045	400 038	—	
1913	1 298 119	662 903	156 534	7 623	468 333	—	
1920*	2 626 807	362 298	2 076 245	—	131 993	56 271	
1921**	1 268 365	553 983	557 345	—	—	157 087	
1922	931 040	377 518	494 738	—	25 563	33 221	
1923	1 115 738	369 354	621 949	23 106	81 152	4 846	
1924	1 330 585	778 069	376 411	—	—	176 105	

\* Die Zahlen vom Januar bis einschließlich Juni sind nicht veröffentlicht.

\*\* Die Zahlen vom Januar bis einschließlich April sind nicht veröffentlicht.

In der gleichen Zeit haben die Fänge der deutschen Seefischereigesellschaften betragen:

Totalfang 1924	257 274 Kantjes	= 195 752½ Faß mit	70 Segellogg.	66 Dampflogg.	18 Motorlogg.	6 Dampf.	zus. 160 Fahrz.
gegen 1923	206 416	= 155 110	74	”	65	16	6
” 1922	132 597	= 101 139	” 90	”	65	17	”
” 1921	157 091	= 119 796	” 90	”	50	14	”
” 1920	180 287	= 146 020	” 80	”	46	9	”
” 1919	24 423	= 18 765	” 2	”	20	”	”
” 1915—1918	—	—	—	”	6	—	28
” 1914	109 781	= 77 208	” 152	”	72	”	”
” 1913	443 919	= 337 670	” 163	”	71	18	”
” 1912	299 659	= 231 747	” 180	”	72	15	”
” 1911	416 992	= 318 000	” 184	”	73	11	”
” 1910	501 771	= 381 548	” 186	”	68	2	15

Es ist also eine Tatsache, daß die deutschen Heringsfischereien nur etwa ein Sechstel bis ein Siebentel des deutschen Konsums decken. Ein Antrag auf Einführung eines Schutzzolles auf Salzheringe kann daher nur den Zweck haben, die Preise auf Kosten des Konsums zu steigern. Der Einwand, daß ein mäßiger Schutzzoll auf Heringe in der früheren Höhe von 3,— Mark die Preise nicht erhöhen würde, wie bei den früheren oftmaligen Anträgen auf Einführung bzw. Erhöhung des Salzheringszolles behauptet worden ist, hat sich nicht bewahrheitet. Norwegische Vaarheringe werden beispielsweise mit 12—15 Mark pro Faß gehandelt. Bei dieser Ware würde schon ein Zoll von 3,— Mark also 20 bis 25 % vom Werte ausmachen. Wenn auch die absolute Belastung durch einen Zoll von 3,— Mark bei teureren Heringssorten etwas geringer ist, so hat die Erfahrung bewiesen, daß die Erhöhung, die der Konsument zu zahlen hat, erheblich größer ist, zumal sie immer auf Pfennige abgerundet wird. Sie würde voraussichtlich bei Durchschnittsqualitäten, wenn ein Schutzzoll von 6—9 M. eingeführt würde, mindestens 2—3 Pfg. pro Hering betragen. Was dies bei der ärmeren Bevölkerung bedeutet, braucht nicht weiter dargelegt zu werden. In heutigen Zeiten, wo der größte Wert auf eine Verbilligung der Lebensmittel, namentlich für die arbeitende und ärmere Bevölkerung, gelegt werden muß, sind Anträge auf Einführung eines Schutzzolles für ein so wichtiges Volksnahrungsmittel, wie Salzheringe, völlig indiskutabel, zumal auch die sonstigen Gründe, welche die deutschen Heringsfischereien von neuem für die Einführung eines Schutzzolls vorbringen, vollkommen unzutreffend sind.

Die deutschen Heringsfischereien behaupten immer, daß sie ein nationales Gewerbe sind und vergleichen sich in dieser Beziehung besonders gern mit der deutschen Landwirtschaft. Es muß einmal kurz und klar gesagt werden, daß dieser Vergleich vollkommen unzutreffend ist und daß die Verbindungen des deutschen Seefischereiverbandes mit landwirtschaftlichen Kreisen lediglich auf politischen und schutzzöllnerischen Gründen beruhen. Die deutschen Heringsfischereien fischen in Gewässern, die allen an der Nordsee gelegenen Ländern offen stehen. Diese Länder, namentlich die Schotten und Norweger, haben vor den deutschen Heringsfischereien infolge ihrer Lage einen erheblichen Vorsprung. Diesen Vorsprung hat die Natur einmal eingerichtet, und er kann durch keinen Schutzzoll eingeholt werden. Die deutschen Heringsfischereien müssen daher immer mit diesen natürlichen Verhältnissen rechnen, und den Vorsprung der ausländischen Heringsfischereien durch eine billigere Regie und durch eine stärkere innere Konsolidation der Gesellschaften auszugleichen. Dies haben sie aber nicht immer getan, und schon vor dem Kriege ist häufig darauf hingewiesen worden, daß die Klagen der deutschen Heringsfischereien in der Hauptsache auf diese beiden Mängel zurückzuführen seien. Namentlich ist keine Herabsetzung der zu hohen Regiekosten der deutschen Seefischerei auch in neuerer Zeit erfolgt, so daß die deutschen Heringsfischereigesellschaften gegenüber den ausländischen nach wie vor zu teuer wirtschaften. Die schlechte Lage der deutschen Heringsfischerei wird auch jetzt wieder mit dem Rückgang der Zahl der deutschen Heringslogger begründet. Die von den Heringsfischereien in dieser Beziehung vorgelegte

Statistik kann nicht als richtig anerkannt werden. Es ist zweifellos seit der Friedenszeit ein erheblicher Rückgang der Zahl der deutschen Heringslogger eingetreten. Es muß aber festgestellt werden, worauf dieser Rückgang zurückzuführen ist, jedenfalls nicht auf die Zollverhältnisse, sondern auf andere Gründe. Es muß von der Reichsregierung gefordert werden, daß sie diese Verhältnisse genau prüft und die erforderlichen Unterlagen von den deutschen Heringsfischereigesellschaften einfordert. Dabei muß gleichzeitig die Frage geprüft werden, wieweit überhaupt in der deutschen Heringsfischerei ausländisches, namentlich holländisches Kapital, investiert ist, zu dessen Gunsten keinerlei wirtschaftliche Maßnahmen, wie die Einführung eines so hohen Schutzzolles für Salzheringe, gefordert werden darf.

Auch die oben angeführten Fangergebnisse der deutschen Heringsfischereigesellschaften seit dem Jahre 1919 beweisen, daß sich der Umfang und Absatz wieder in aufsteigender Linie bewegen.

Solange die deutsche Heringsfischerei nicht imstande ist, den einheimischen Bedarf auch nur annähernd zu decken,

wird die unmittelbare Folge einer Zollerhöhung immer eine Belastung des Konsums sein. Wie schon erwähnt, ist dies in der heutigen Zeit um so bedenklicher, als es sich gerade um ein unentbehrliches Nahrungsmittel für die ärmeren Volksklassen handelt, das namentlich im Osten und im Norden Deutschlands eine Hauptspeise und zwar auch der ländlichen Bevölkerung bildet. Im Interesse der deutschen Exportfähigkeit müssen die Löhne auf niedrigem Niveau gehalten werden, damit wir wieder mit Erfolg den Wettbewerb im Auslande aufnehmen können. Jede Verteuerung der Nahrungsmittel muß automatisch eine Steigerung der Arbeitslöhne und damit auch der Warenpreise zur Folge haben. Aus diesem Grunde muß gegen die Einführung eines Salzheringszolles Front gemacht werden, und zwar um so mehr, als dieser Zoll lediglich einer kleinen Gruppe von Gesellschaften zugute kommen würde, die überdies, wie schon erwähnt, mit ausländischem Kapital ziemlich durchsetzt sind. Die deutsche Reichsregierung wird sich bei den weiteren Beratungen über das neue deutsche Zolltarifgesetz diesen Erwägungen nicht verschließen dürfen.

P. B.

## Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft für Pommern.

Die zunehmende Sicherheit des Flugwesens bringt es mit sich, daß zu Ende des vorigen und zu Anfang dieses Jahres sich weite Kreise mit der Gründung von Luftreedereien beschäftigt haben und noch beschäftigen. Es handelt sich hierbei insbesondere darum, gewisse Landschaften, die bisher noch an keinen Luftrouten gelegen sind, an das bestehende Luftverkehrsnetz anzuschließen und damit in einer Entwicklung, deren Bedeutung für die nächsten Jahre klar auf der Hand liegt, mit an der Spitze zu bleiben. Ein Blick auf den vom Reich herausgegebenen Luftverkehrsplan zeigt, daß nördlich der Linien Berlin—Danzig und Berlin—Hamburg keine größeren deutschen Luftverkehrslinien geflogen werden. Die Strecken Berlin—Warnemünde—Stockholm und Berlin—Stettin—Kopenhagen sind lediglich Versuchslinien gewesen, die ausschließlich nachts vorgenommen wurden und deren Dauer überhaupt nur auf wenige Monate beschränkt war. Auch durften Passagiere auf diesen Routen nicht mitgenommen werden. Von einem dauernden Flugverkehr von Berlin nach Norden herauf, kann daher nicht die Rede sein; vielmehr steht fest, daß die ganzen Länder zwischen Berlin—Hamburg und Berlin—Danzig noch keinen Flugverkehr besitzen. Daß diese Länder die Bedeutung des Flugverkehrs für die allernächste Zukunft trotzdem sehr wohl erkannt haben, beweist die Anlage von einer Reihe von Flugplätzen, die in ihnen zu Ende 1924 und zu Anfang 1925 stattgefunden hat.

Die oben geschilderte Ausschaltung gewisser deutscher Landstriche vom Flugverkehr trifft insbesondere auch auf die Provinz Pommern zu. Die Flugzeuge der in Deutschland bestehenden Flugunternehmen umfliegen die Provinz entweder oder überfliegen sie, ohne zu landen. Angesichts der großen Bedeutung des Flugzeugs im Verkehrs- und Wirtschaftsleben und der mit Sicherheit vorauszusehenden glänzenden Fortentwicklung des Flugwesens, auf die oben schon hingewiesen wurde, muß die Provinz danach trachten, mit der Luftfahrt in engere Verbindung zu kommen. Dies kann aber nur in der Weise geschehen, daß für Pommern eigene Luftfahrtlinien eingerichtet werden.

Hierfür ist die Situation insofern nicht ungünstig, als die Provinz die älteste Flugzeugfabrik Preußens, die Luftfahrtsgesellschaft m. b. H., Werft Stralsund, besitzt, die sich

vor und während des Krieges besondere Verdienste erworben hat. Die Gesellschaft hat etwa 30 Luftschiffe und etwa 4000 Flugzeuge während und nach dem Kriege in eigenen Werkstätten fertiggestellt. Nach dem Kriege sind von ihr eine Reihe Spezialverkehrsflugzeugtypen herausgebracht worden, die u. a. beim deutschen Aero-Lloyd, im schwedischen, im finnischen und im Danziger Luftverkehr eingesetzt wurden. Die genannte Werft muß aber bedacht sein, die bestehenden Absatzmöglichkeiten für ihre Flugzeuge zu erweitern. Sie hat sich deshalb bereit erklärt, sich auch in den Dienst eines neu zu gründenden pommerschen Luftverkehrs zu stellen.

Unter diesen Umständen ist vom Oberpräsidenten der Provinz Pommern am 19. März d. Js. in Stettin eine Versammlung der Vertreter zunächst beteiligter Städte, Kreise und Korporationen einberufen worden, mit dem Zweck, eine pommersche Luftverkehrsgesellschaft ins Leben zu rufen. Die Vertreter, die an dieser Versammlung teilgenommen haben, haben vorbehaltlich der Zustimmung ihrer Körperschaften und staatlichen Beteiligung die Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft Pommern in Form einer G. m. b. H. beschlossen.

Das Ziel der neuen Luftverkehrsgesellschaft wird die Einrichtung mehrerer Fluglinien sein, von denen zunächst die Linie Hamburg—Stettin—Danzig—Königsberg mit Anschluß an Riga—Reval—Helsingfors ins Leben gerufen werden soll. Der Flugplan dieser täglich zu befahrenden Linie ist so gedacht, daß am ersten Tage eine Zwischenlandung nur in Stettin vorzunehmen ist, während am zweiten Tage auch in Lübeck, Rostock, Stralsund, Greifswald, Kolberg, Köslin und Stolp Zwischenlandungen erfolgen sollen. Es soll angestrebt werden, diese Linie schon am 1. Mai d. J. zu eröffnen. Außerdem ist eine Linie Berlin—Stettin—Kopenhagen mit Abzweigungen nach Oslo, Malmö und Stockholm, sowie eine Linie zwischen Stettin und Breslau geplant. Mit der Durchführung dieser drei großen Linien, die sich allerdings in diesem Jahre kaum in vollem Umfange verwirklichen lassen werden, wäre der Anschluß Stettins an das internationale Flugnetz vervollständigt. Durch Einrichtung dieser Linien wird Stettin also eine Luftverbindung nach den Ländern erhalten, mit denen

es als größter Ostseehafen die regsten Handels- und Schiffahrtsverbindungen unterhält. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die neue Luftverkehrsgesellschaft im Sommer auch Bäderflüge nach den Stettin vorgelagerten Ostseebädern sowie nach Rügen auszuführen hätte.

Die Durchführung des genannten Projekts darf gegenwärtig schon so gut wie gesichert erscheinen, da die Aufbringung der dafür erforderlichen Mittel bereits in die Wege geleitet ist und voraussichtlich zu einem baldigen günstigen Ergebnis führen wird.

## Die deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen im Vorstadium.

Die erste Fühlungnahme der Delegationen.

Dr. E. Rieger.

Die Wiederaufnahme der Verhandlungen zum Abschluß eines endgültigen deutsch-polnischen Handelsvertrages, hat dank den häufigen Meldungen und der lebhaften Stellungnahme seitens der deutschen Tagespresse das Interesse weiter Wirtschaftskreise, sowie der Öffentlichkeit des In- und Auslandes auf Polen hingelenkt. Der schon jahrelang anhaltende vertragslose Zustand zwischen Deutschland und Polen hat die früher auch politisch bestehende Einheit zwischen West- und Ost-Oberschlesien nicht erschüttern können. Wenn auch der Austausch von Rohstoffen und Waren nachgelassen hat, so hat sich doch die auf die deutsche Präzisions- und Verfeinerungsarbeit angewiesene polnische Wirtschaft unter den selbstverschuldeten Verhältnissen der letzten Jahre nicht von ihrem technischen Gläubiger, nämlich Deutschland, befreien können.

Die Grundlage der in Gang befindlichen Verhandlungen bildet bekanntlich das provisorische Handelsabkommen vom 13. 1. 1925, wonach die Handelsvertragsverhandlungen am 1. März beginnen sollen, und wonach bis 1. April seitens der beiden Staaten keine wirtschaftlichen Gewaltmaßnahmen ergriffen werden dürfen. Das bedeutet nun nicht, daß nach dem 1. April mit Kampfzöllen oder Ausfuhrsperrung zur Einschüchterung des Gegners operiert werden wird. Die Stimmung innerhalb der polnischen Wirtschaftskreise deutet eher auf eine zutreffendere Einschätzung der wirtschaftlichen Verhältnisse hin. So soll der als deutsch-feindlich bekannte Abgeordnete Korfanty geäußert haben, daß man alle bestehenden Handelsverträge gegen einen Handelsvertrag mit Deutschland und der Tschechoslowakei eintauschen könnte. Denn erst mit Hilfe dieser Verträge könne eine einträgliche Exportpolitik betrieben werden.

Ob dieser ernsthafte Wille, zu einem Abkommen zu gelangen, auf polnischer Seite tatsächlich besteht, wird der spätere Ausgang der Verhandlungen lehren. Das widerliche Konzert, das in der polnischen Presse eingesetzt hat, und das mit allen möglichen Verdächtigungen arbeitet, ist jedenfalls geeignet, die wenigen besonnenen Elemente auf polnischer Seite zu diskreditieren und ihre sachliche Arbeit null und nichtig zu machen. Die deutsche Abordnung wird daher ein hohes Maß an Takt aufwenden und es möglichst so einrichten müssen, daß bei dem politischen Frage- und Antwortspiel nicht sie, sondern immer ihr Gegner um die nächste Antwort verlegen sein muß.

Von Interesse dürfte es sein, zu erfahren, in welcher Weise sich die Abordnungen zur Sachlage stellen; polnischerseits argumentiert man, daß der gegenwärtige Zeitpunkt zum Verhandeln für Polen nicht so günstig sei, als im Sommer und Herbst vorigen Jahres, wo die deutsche Industrie eine beispiellose Krise durchmachte, die zweifellos auch ihr Handlungsvermögen außerordentlich eingeengt hätte.

Am meisten Interesse für das baldige Zustandekommen eines Handelsvertrages bekunde sich auf Seiten der deutschen weiterverarbeitenden und Kleineisenindustrie, während die deutschoberschlesische Schwerindustrie im Verein

mit dem Großgrundbesitz, für eine Verschleppung der Verhandlungen seien und eine Einfuhr polnischer Erzeugnisse nur, insoweit sie unentbehrlich wären, zugestehen wollten. Nachdem der allgemeine Austausch über die wirtschaftlichen Festsetzungen beendet wäre, seien nun die Unterkommissionen in die Beratung der Einzelfragen eingetreten.

Erst hier aber werden sich die eigentlichen Schwierigkeiten zeigen, die an den Kern des ganzen Problems röhren.

Deutschseits wird erklärt, daß greifbare Ergebnisse noch nicht vorlägen, mit deren Bekanntgabe auch schwerlich dem Fortschreiten der Verhandlungen gedient wäre. So sei zum Beispiel über die Grundlage des freien Verkehrs beraten worden, da auf Grund in der Kriegszeit erlassener Zollgesetze die Einfuhr nach Deutschland nur gegen besondere Lizenz erlaubt sei. In diesem Zusammenhang unterliege die Warenliste, die für verschiedene polnische Waren ein Einfuhrverbot ausspreche, zur Zeit einer Neubearbeitung, da Polen für diese Waren Handelsfreiheit wünsche. Schwierigkeiten hätten sich bei der Erörterung der Filialerrichtung von Industrie- und Handelsgesellschaften ergeben. Der Fragenkomplex des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahndurchfuhr konnte bisher nicht gefördert werden, da der interalliierte Eisenbahnrat, dem auf Grund des Dawesplanes die deutschen Eisenbahnen unterstanden, die Delegierten zu den Verhandlungen noch nicht ernannt hätte. Ihre Entscheidung würde daher für die Regelung mit Polen maßgebend sein.

So weit die Stellungnahme innerhalb der Delegationen. Wer rückschauend den Verfall überblickt, den der Schiedsspruch des Völkerbundes über das ehemals so blühende ostoberschlesische Industrievier gebracht hat, der muß auf Grund dreijähriger wirtschaftshistorischer Grundlage konstatieren, daß der Versuch, die polnische Wirtschaft als selbständige Exportwirtschaft aufzuziehen, völlig fehlgeschlagen ist. Die Einfuhr von Polnisch-Oberschlesien nach Deutschland durch Zollfreiheit zu begünstigen, das Bestreben, die frühere wirtschaftliche Einheit einseitig auf Kosten Deutschlands auszunutzen und Polnisch-Oberschlesien als Saugpumpe an der deutschen Wirtschaft auszubauen, ist an der harten Wucht der Tatsachen gescheitert.

Auf polnischer Seite sah man die Abhängigkeit der weiterverarbeitenden westlichen Industrie von der östlichen Kohle als einen Dauerzustand an. Man bekümmerte sich wenig um die Erschließung neuer Absatzmärkte und legte keinen Wert darauf, das in Richtung nach Deutschland ausgebauete Verkehrssystem Ostoberschlesiens nach Altpolen auszubauen. Dabei übersah man aber ganz, daß auf deutscher Seite ein emsiges Arbeiten eingesetzt hatte, das unter Vorantritt des staatlichen Besitzes in der Erschließung neuer Kohlenfelder und in der Modernisierung der Werksanlagen bestand, und das in der Freimachung vom polnischen Kohlenbezug gipfelte. Diese wichtigste Frage in dem zur Verhandlung stehenden Vertragskomplex, die Frage der oberschlesischen Kohlenkontingentierung und Verzollung ist von polnischer Seite noch

mit keinem Worte weder bei den Beratungen noch beim Vorlegen der Entwürfe erwähnt worden. Allein dieser Umstand weist auf die Schwierigkeiten und die evtl. Unergiebigkeit der Verhandlungen hin. Mit einer solchen Verzögerungstaktik erleichtert sich Polen seine Position keineswegs. Hat es doch nicht verschmäht, die Forderung aufzu stellen, die am 15. 7. ablaufende Frist für die Einfuhr der zollfreien oberschlesischen Kontingente auf 2 Monate zu verlängern, ein Verlangen, dem von deutscher Seite nicht entsprochen werden konnte.

Einige statistische Zahlen sollen den durch die Teilung geschaffenen Zwang Polens zur Ausfuhr seiner Produkte beweisen, wenn anders es nicht existieren kann: Nach dem zollfreien Deutschland gingen im Jahre 1923 51 % der gesamten polnischen Ausfuhr, während Deutschland, im Veredelungsverkehr mit Rückzöllen belastet, nur 5 % seines Gesamtexports nach Polen absetzte. Während Polen also als Ueberschüssegebiet besonders von Kohlen auf den deutschen Finkäufer angewiesen ist, steht der deutschen östlichen Industrie iederzeit bei Außerachtlassung der Fracht tariffrage der Rückgriff auf das Rheinisch-Westfälische Steinkohlenrevier offen, wo die Haldenbestände gerade in diesen Wochen eine beängstigende Höhe erreicht haben. Zur Veranschaulichung der vollbrachten Leistungen im west-oberschlesischen Revier diene, daß seine durchschnittlichen Förderanteilziffern 1924 je Mann und Schicht verglichen mit den Vorkriegszahlen diejenigen des polnisch gewordenen ostoberschlesischen Steinkohlenbergbaues um fast die Hälfte übertreffen!

Die Industrie und Handelskammer für West-Oberschlesien hat die maßgebenden deutschen Stellen nicht im Zweifel gelassen, daß im Rahmen des zu schließenden Handelsvertrages die Existenz West-Oberschlesiens unter allen Umständen gewahrt sein müsse, und daß Polen die den Angehörigen anderer Staaten zugebilligten Rechte künftig in

vollem Umfange auch jedem Deutschen zuteil werden lassen müsse: Hierunter fällt das bisher verweigerte Recht des Aufenthalts, der unbeschränkten Niederlassung und des Grunderwerbs. Ferner muß die Liquidations- und Optantenfrage eine Regelung nach juristischen Gesichtspunkten erfahren. Sollte Polen künftig zu Schikanen irgendwelcher Art greifen, dann müßte eine sofortige Einfuhrsperrre gegen Polen erfolgen, da nur durch eine solche rigorose Fassung Polen zur Anerkennung der deutschen Staatswürde gebracht werden kann.

Der am 1. April in Berlin versammelte Reichskohlenrat hat nicht zuletzt im Hinblick auf die notleidende deutsche Handelsbilanz — die Belastung aus der polnischen Kohle einfuhr beträgt monatlich mindestens 5 Millionen Goldmark — als unverrückbare Linie für die deutschen Verhandlungsführer bezeichnet, daß „eine Einfuhr polnischer Steinkohlen hinfert nur noch nach Maßgabe des auf dem deutschen Markte wirklich auftretenden Bedürfnisses stattfinden darf.“ Solange also die deutsche Absatznot andauert, haben die Interessen der inländischen Industrien denen des Auslandes vorzugehen. Dies ist nur eine der Folgen der unnatürlichen oberschlesischen Grenzfestsetzung. Ihre Unerbittlichkeit hat Deutschland bisher allein auskosten müssen. Nun wird sie auch Polen zu spüren bekommen. Es ist nicht einzusehen, weshalb Deutschland einen anderen Standpunkt als den obig dargelegten, wie er gleichfalls von der Tschechoslowakei Polen gegenüber vertreten wird, einnehmen sollte.

So erscheint ein Ausgleich der deutschen und polnischen Interessen praktisch kaum möglich. Mit überspannten Forderungen wird Polen die Wirtschaftsgesetze niemals zu seinen Gunsten ändern können. Die Politik steckt die Grenzfähle der Wirtschaft ab, und nur echter Bedarf, der im Inlande keine Deckung findet, sucht Befriedigung bei den Ueberschüssen fremder Volkswirtschaften.

## Die Besserung der dänischen Wirtschaftslage.

Von Dr. Wilhelm Grotkopp, Stockholm.

Vor einem Jahre waren die wirtschaftlichen Verhältnisse in Dänemark noch überaus trübe. In der zweiten Januarhälfte 1924, als der sogenannte Egalisierungsfonds aufgebraucht war, trat ein Fallen der Krone ein, was auf der Börse und überhaupt in allen Wirtschaftskreisen eine panikartige Stimmung hervorrief. Während des Frühjahrs konnte sich die Krone einigermaßen halten, aber im Juni trat ein erneuter Sturz ein. Als Mitte Juli eine der Großbanken, Diskont und Revisionsbanken, zusammenbrach, schien es so, als ob das dänische Wirtschaftsleben sich nie wieder richtig ausgleichen und erholen würde. Die Ursachen dieser Krisen im ersten Halbjahr 1924 lagen speziell in der Bankpolitik, die seit Ende des Krieges betrieben worden ist, und im allgemeinen in der unbefriedigenden Lage auf dem Kapitalmarkt. Die Notenbank hatte zwar in dieser Zeit eine Krediteinschränkungspolitik führen wollen, aber dieser Wille scheiterte oft an den Tatsachen, speziell an der Unmöglichkeit, auf dem Kapitalmarkt Angebote und Nachfrage in ein Gleichgewicht zu bringen, so daß die Notenbank immer wieder zwecks Befriedigung des Kapitalbedarfes die Notenpresse in Bewegung setzen mußte. So weit es irgend möglich war, hat sie wie an dem 7%igen Diskontsatz so auch an dem Prinzip der Krediteinschränkungspolitik festgehalten und so im Laufe der Zeit einigermaßen befriedigende Verhältnisse hergestellt. Die Stellung der Nationalbank verbesserte sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1924, aber sie ist doch noch nicht als zufriedenstellend zu bezeichnen. Ebenfalls deuten die Bankberichte

für das Jahr 1924 darauf hin, daß die Lage auf dem Kapitalmarkt noch manches zu wünschen übrig läßt. Die Banken haben jetzt noch unter den Rückwirkungen des Zusammenbruchs der Diskontobank zu leiden, nicht nur, weil sie das einst vorgesessene Kapital verloren haben, sondern auch weil teilweise das Vertrauen für die Banken verloren gegangen ist, und viele ihr Kapital, das einst auf den Banken lag, anderweitig angelegt haben, so daß die Höhe der Depositen immer mehr zurückgegangen ist. Ferner haben auch bei den letzten Jahresabschlüssen die Banken wiederum hohe Abschreibungen vornehmen müssen, so daß an eine Erhöhung der Dividende nicht gedacht werden konnte. Diese beläuft sich, um die Großbanken zu nennen, für die Privat- und Handelsbank auf je 8 %, für Landmands- und Andelsbank auf je 0 %. Von den mittleren und kleineren Banken haben einige sogar nur eine geringere Dividende austeilen können, als im Jahre 1923. Im allgemeinen bestärken die Bankberichte den Eindruck, daß von Seiten des Geld- und Kapitalmarktes keine wesentliche Gesundung der allgemeinen Wirtschaftslage Dänemarks zu erwarten ist, daß aber auch hier die normalen Verhältnisse wiederhergestellt sein werden, sobald eine wesentliche Besserung innerhalb der Produktionssphäre eintritt.

Diese Besserung innerhalb der Produktionssphäre ist Mitte 1924 eingetreten, als die dänische Landwirtschaft endlich eine Zeit der guten Konjunktur erlebte. Zwar hat die dänische Landwirtschaft auch in den vorhergehenden Jahren ihre Produktion wesentlich ausdehnen können, aber

die erzielten Gewinne waren doch nur Inflationsgewinne. Es wurden beim Export mehr Kronen verdient, als zur Aufrechterhaltung des Betriebes, d. h. zum Import der notwendigen Futtermittel, ausgegeben waren. Aber in der Zwischenzeit war eine wesentliche Wertverminderung der Krone eingetreten, so daß der Gewinn nur ein nomineller und nur auf Kosten der Substanz erzielt war. Wesentlich besserte sich die Lage der Landwirtschaft, als die allgemeine Preissteigerung für Agrarprodukte eintrat. Zwar stiegen auch die Preise für die von Dänemark zu importierenden Futtermittel, aber dennoch war das Ergebnis durchaus befriedigend. Etwas ungünstig ist nur noch die Preislage für Speck, denn in England, dem Hauptabsatzgebiet, macht sich die Konkurrenz Kanadas und der U. S. A. fühlbar. Sehr günstig ist aber die Marktlage für Eier, denn der frühere Konkurrent Russland kommt als Lieferant nicht mehr in Frage. Für Butter macht sich auf dem englischen Buttermarkt die Konkurrenz der englischen Kolonien bemerkbar, aber die dadurch entstandene Lücke wurde durch das Wiederauftreten Deutschlands als Abnehmer von Butter ausgeglichen. Sieht man von den Saisonschwankungen ab, denen die Agrarprodukte ja meistens unterworfen sind, so läßt sich für die letzte Zeit ein ständiges Steigen des Exportes verbunden mit einer günstigen Preisbewegung feststellen. So betrug der Export von Butter (in Million Kilogramm) 1913: 110,3, 1924: 122,1, Januar 1925; 10,9; für Speck: (in Mill. kg) 1923: 173,6, 1924: 197,2, Jan. 1925: 18,2; für Eier (in Mill. Stück) 1923: 800, 1924: 830, Jan. 1925: 56. Daß es dem Bauer

jetzt endlich gut geht sieht man unter anderem daran, daß er in letzter Zeit seinen Viehbestand hat auffrischen und sich mehrere Maschinen hat ankaufen können.

Hat in einem Agrarlande der Bauer Geld, so geht es den anderen Geschäftszweigen meistens auch gut. Tatsächlich haben sich auch im Jahre 1924 die industriellen Arbeitsbedingungen wesentlich gebessert. Die Exportindustrie kann für 1924 gegen 1923 eine Steigerung des Wertes der exportierten Güter um 50% auf 347 Millionen Kronen feststellen. Daß es der für den einheimischen Markt arbeitenden Industrie besser gehen muß als 1923, zeigen deutlich die Zahlen der Handelsstatistik, speziell die Zahlen über den Import von Rohstoffen und Fertigwaren. Ein wesentliches Minus für die Industrie bedeuten allerdings die gegenwärtigen Aussperrungen und Streiks, die für die Mehrheit überaus überraschend gekommen sind. Die Lage ist im allgemeinen als sehr ungünstig zu bezeichnen, doch deutet die jetzt eingetretene Klärung im Baugewerbe darauf hin, daß auf beiden Seiten die ruhigen Elemente wiederum die Oberhand gewinnen und den Weg freimachen für ein baldiges Abkommen, so daß allzu ungünstige Rückwirkungen ausbleiben würden.

Es ist also nicht zu leugnen, daß innerhalb der Landwirtschaft und Industrie eine wesentliche Besserung der Konjunkturverhältnisse eingetreten ist, so daß vielleicht gar mit einer Hochkonjunktur gerechnet werden kann. Diese günstige Entwicklung innerhalb der Produktionssphäre hat sich auch auf dem Geld- und Kapitalmarkt ausgewirkt, was äußerlich in dem Steigen des Kronenkurses zum Ausdruck gekommen ist.

## Der Stettiner Hafen im März 1925.

Der schon zu Anfang des Monats lebhaft einsetzende Verkehr hielt den ganzen Monat hindurch an, er wuchs sogar noch beträchtlich, so daß der März eine Steigerung von 50% sowohl an Schiffs- wie Güterverkehr gegenüber dem Vormonat aufwies. Es gingen insgesamt 306 Schiffe mit 425 491 cbm Nettoraumgehalt (215 mit 296 276) ein, wovon 38 Schiffe mit 116 568 cm NR. auf das Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzwieck entfallen. Vom Gesamteingang führten

214 Schiffe die deutsche Flagge, 4 die danziger, 3 die russische, 4 die finnische, 22 die schwedische, 23 die norwegische, 23 die dänische, 2 die englische, 8 die holländische, 2 die polnische und 2 die amerikanische Flagge.

An Gütern wurden 248 000 to (145 000) eingeführt, die sich mit 75 000 to auf das Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzwieck, mit 50 000 to auf den Freizeirk und mit 123 000 to auf das alte Stadthafengebiet verteilen. An erster Stelle stand die

**NEU!**

Petroleum-Starklicht-Lampe  
Lichtstärke 5000 Kerzen  
D. R. P. ang.

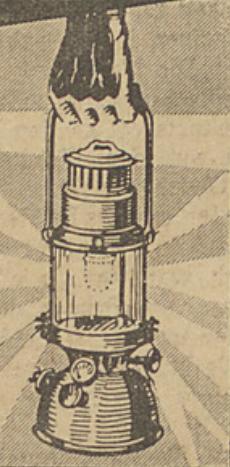
**BELEUCHTUNGSWERKE**  
**W. ROSENSTEIN**

**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.

Einfuhr von Erz mit 50 000 to, an zweiter Stelle folgte Eis; es brachten 53 Schiffe rund 47 000 to Eis. Dann folgen Kohlen mit 42 000 to, Abbrände mit 17 500 to, Phosphat mit 14 500 to, Thomasmehl mit 5000 to, Lein- und Oelsaat (Sojabohnen) mit 9 000 to und Papierholz, Zellulose und Holzmasse mit 16 000 to. Außerdem gingen einige große Ladungen Steine, Eisen, Erdöl, Benzin, Heringe mit insgesamt 23 000 to und eine Ladung Schwefelkies ein. Unter den in gemischter Ladung eingegangenen Gütern befanden sich Salpeter, Chinaklay, Flachs, Oel, Reis, Mehl, Hülsenfrüchte, Altpapier, Fett, Kaffee und Spirituosen, die zusammen mit den sonstigen Gütern 22 500 to betrugen.

Auch der Ausgang wies gegenüber dem Vormonat eine Steigerung auf. Es gingen insgesamt 263 Schiffe mit 353 290 cbm NR. (187 mit 258 578) aus. Die deutsche Flagge führten 194 Schiffe, 2 die danziger, 1 die russische, 3 die finnische, 22 die schwedische, 15 die norwegische, 17 die dänische, 2 die englische, 2 die holländische, 2 die polnische und 2 die amerikanische Flagge.

Die Güterausfuhr überstieg die des Vormonats, und zwar betrug sie 62 500 to gegenüber 52 000 to im Februar. Hauptausfuhrgüter waren Zucker und Holz, von denen 18 000 to bzw. 6500 to ausgeführt wurden. Ferner wurden 2000 to Kohlen, Koks, Briketts, 2500 to Oelkuchen, 4000 to Mehl, 3000 to Eisen und Eisenwaren, 3500 to Kartoffeln und 3000 to Zement ausgeführt. In gemischter Ladung gingen außerdem noch aus: Maschinen, Papier, Chemikalien, Pappe, Säuren, Bausteine, Teer, phosphorsaurer Kalk, die zusammen mit den sonstigen Gütern sich auf rund 20 000 to beliefen.

Die Binnenschiffahrt zeigte den ganzen Monat hindurch ein Anwachsen des Verkehrs. Die Erzab- und Kohlenanfuhr war recht lebhaft gegenüber dem Vormonat. Die Oder war durchweg vollschiffig.

Die Stettiner Ostseewerft konnte sich im Laufe des Monats einen größeren Auftrag auf den Neubau von zwei Frachtdampfern von je 3000 to Tragfähigkeit sichern.

## Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

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

### Warenklassung:

Kaliumkarbonat, Thermometer-Glas, — Krüge und Teeservice Zeichen- und Büromaterial, Zedernholz-Zeichenbretter, Schreibtische — „Dokton“ Reinigungstuch, Badewannen — Brauhefe — „Linde“ Sauerstoff-Anlagen — Hausschuhe — Lebensmittel und Haushaltwaren — Seidenstrümpfe — Papiergebiete für Fabrikation von Markttaschen — Musikrollen — Drahtgeflechte für Zäune — Elektrische und Sauge-Vacuum-Reiniger — Klaviere — Grammophone, Radio-Apparate — Kistenbretter — Holzbearbeitungsmaschinen — Automatische Maschinen zur Herstellung von Fahrradspeichen — Bücher und Schreibwaren (für Süd-Afrika) — Schuhmacherzweirn — für China-Blechschachteln für Schuhputzmittel, Zigaretten (liefern und Bedrucken) übernehmen — Versenknieten — Maschinen zum Füllen von Glasampullen — Kunstseide — Ledertuch — Kupferfolien — Werkzeuge für Automobilwerkstätten, Elektrisches Zubehör — Perlen-Tischmatten — Zigarren- und Zigarettenspitzen — Einfäßbänder, Bänder aus Kunstseide — Lochzangen und Druckknopfzangen — Gelbmetall und Kupferbleche Marke „Stag“ Silberblech, „Fox u. Tree“ — Automobil-Spezialitäten und Zubehör — Dainenunterkleidung, Wolle, Strumpfwaren, Parfüms und ähnliche Toilettenwaren — Porzellan, Emaille, Badewannen, Mauersteine, galvanisierter Stacheldraht, Drahtnetze, Nägel — Fackellampen für den fernen Osten — Schraubenschlüssel, Verapol — blaues und weißes Vervielfältigungspapier — Piridinbasen zum Denaturieren von Spiritus — Lackleder in Stücken von durchschnittlich 10 Fuß —

„Sun“ und „Swan“ Wolle — Holzwollseile, Strohseile und Holzwolle — Preß- und Stanzmaschinen für Seife — Plüscher zur Hutfabrikation — Eisenbahnnägel, Nieten, Bolzen, Muttern.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu Stettin sind die nachfolgend aufgeführten vertraulichen amtlichen Nachrichten zugänglich; diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse I, eingeschenkt oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden:

### Allgemeine Wirtschaftsnachrichten:

Handelsverkehr nach Transkaukasien.

Vorschriften über die Ursprungsbezeichnung für Waren nach Argentinien.

Patenteintragungen in Polen.

Merkblatt über den deutschen Handel mit Aegypten.

Polnische Vorschriften bei der Zollabfertigung von Waren und Postsendungen.

### Einzelnachrichten:

Japan:

Einfuhr von Leder.

England:

Verteilung der Kohle im inländischen Verbrauch.

Tschechoslowakei:

Verzeichnis der Lebensmittelexporteure des Kammersprengels der Handels- und Gewerbeakademie in Eger.

Lage der Schuhindustrie.

Indien:

Markt für Werkzeugmaschinen.

## Messen und Ausstellungen

### Messekalender:

Frankfurt a. M. 17.—22. April: Technische Messe. 19. bis 22. April: Allgemeine Mustermesse.

Meßamt: Frankfurt a. M., Platz der Republik.

Berlin. 18.—21. April: Groß-Berliner Tabakmesse.

Messbüro: Berlin S. 59, Hasenheide 63.

Breslau. 14.—17. Mai: Landwirtschaftlicher Maschinenmarkt, Technische Messe, Baumesse, Ausstellung für Bürobedarf. Breslauer Messe A.-G., Elisabethstr. 6.

Berlin. 16. Mai bis 2. Juni: Industrie-Ausstellung für das Baufach, Wohnungswesen und verwandte Gewerbe.

Büro: Berlin W. 57, Potsdamer Str. 82d.

München. 15. Juni bis 15. September: Deutsche Verkehrs-Ausstellung.

Geschäftsstelle: München, Theresienhöhe Nr. 4a.

### Internationale Messe in Posen 1925.

Das Ausstellungs- und Messe-Amt der Deutschen Industrie gibt bekannt, daß die Direktion des Posener Meßamts eine endgültige

Erklärung bezüglich zollfreier Ein- und Wiederausfuhr deutscher Ausstellungsgüter sowie Eisenbahnfrachtermäßigungen bis jetzt nicht erteilt hat. Angesichts dieser Tatsache wird deutscherseits auf die Beschickung der Posener Messe verzichtet werden müssen, zumal auch die Zeit zur Vorbereitung einer Ausstellung deutscher Erzeugnisse zu kurz sein dürfte.

### Landwirtschafts- und Industrieausstellung Kowno.

Diese Ausstellung soll in diesem Jahre vom 24. bis 29. Juni stattfinden. Vorgesehen sind an Vergünstigungen für ausstellende Firmen: Ermäßigte Frachtsätze, Zollkautionen und unentgeltliche Sichtvermerke. Eine endgültige Entscheidung hierüber liegt noch nicht vor.

Wir bemerken hierzu, daß die Bedeutung dieser Ausstellung in den früheren Jahren nicht besonders groß war und daß aus diesem Grunde gleichzeitig mit der Ausstellung ein großes nationales Sängerfest in Kowno stattfindet, dessen Besuch für die Bevölkerung durch weitgehende Eisenbahntarif-Ermäßigungen erleichtert wird. Nähere Auskünfte, besonders über die endgültig vorgesehenen Vergünstigungen, werden an dieser Stelle veröffentlicht werden. (Nachrichtendienst.)

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

Zur Lage auf dem nordischen Holzmarkt. Die Londoner Holzbörse war zufolge „Handelstidningar“ in dieser Woche rege besucht, und in allen Branchen sind befriedigende Geschäfte zu im allgemeinen festen Preisen zustande gekommen. Die Lieferungen von den Docks schreiten im Zusammenhang mit der anhaltenden Nachfrage nach Bauholz gut vorwärts.

Auf dem Lokomarkt wurden verkauft Skutskär 2×4 unsorted yellow zu 23 Lstrs, Gävle 3×9, third white zu 17 Lstrs 10 sh.

Auf dem Fobmarkt war größeres Interesse zu bemerken und einige finnländische Verlader fordern jetzt, nachdem sie verschiedene größere Geschäfte gemacht haben, höhere Preise. Upper Gulf 7“ wurde zu 15 Lstrs 5 sh und Sekunda-Ware von Upper Gulf wurde von schwedischen Verladern auf der Basis von 14 Lstrs 15 sh für 7“ in größeren Partien angeboten. In den Kreisen englischer Einfuhrhändler wird betont, daß feste Angebote, die 5 sh billiger wären, ohne weiteres angenommen werden würden.

Auf dem Cifmarkt sind nur mäßige Geschäfte zustande gekommen, u. a. wurden verkauft Gotenburg, 7“ zu 13 Lstrs 10 sh. Nach slating battens herrscht gute Nachfrage.

**Fast unveränderte Eisenpreise.** Die vom Verbande schwedischer Eisenwerke (Järnverksföreningen) unterm 26. März festgesetzten neuen Eisenpreise sind mit Ausnahme von Exportrohreisen zufolge „G. H. & S. T.“ dieselben wie im vorigen Monat. Sie lauten:

1. Exportrohreisen (max. 0,015 Proz. Schwefel, 0,025 Proz. Phosphor) 7/33/45 Lstrs per engl. Tonne von 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. Martinseisen, gewalztes, weiches, Grundpreis 185 bis 200 schw. Kr.,
5. Lancashireisen, gewalztes, 290 schw. Kr.

Bei den Sorten 2 bis 5 bezieht sich die Notierung auf 1000 kg frei Bahnwagen Werk, netto 30 Tage.

**Zollschutzforderungen der schwedischen Eisenindustrie.** Nach einer (T.T.)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ hat sich die Leitung des schwedischen Eisenkontors an die Regierung mit dem Ersuchen gewandt, für Schienenweichen sowie gewisse hierzu gehörige Teile, wie Herzstücke, Weichenzungen usw., deren Einfuhr zurzeit zollfrei ist, Zollschutz einzuführen. Bekanntlich hat die Eisenindustrie Schwedens damals, als die Bestimmung der Zollfreiheit dieser Artikel festgesetzt wurde, kein derartiges Material hergestellt. Jetzt aber glaubt man den einheimischen Bedarf selbst befriedigen zu können. Gleichzeitig befürwortet das Eisenkontor die Erhöhung der Zollsätze für Rohre und Rohrteile im Anschluß an ein Gesuch von Akers styckebruk, Norrahammars bruk, Aug. Hanssons gjuteriaktiebolag und A.-B. Alingsas verkstäder. Das Eisenkontor hält eine dreartige Maßnahme mit Rücksicht auf die scharfe ausländische Konkurrenz, besonders seitens Deutschlands, Englands, Frankreichs und Beigens für durchaus begründet. Schließlich beantragt das Eisenkontor noch die Erhöhung der Gewichtsgrenze für zollpflichtige Balken aus warmgewalzten Eisen.

**Neue schwedische Reederei.** Von den Herren Direktor E. Edström, Inspektor Adolf Kihlander sowie Kapitänen Tor A. Börjesson, Axel Broström und S. G. Petré ist zufolge „Handelstidningar“ in Stockholm eine neue Reedereiaktiengesellschaft mit einem Mindestkapital von 100 000 Kr., eingeteilt in Aktien zu je 100 Kr. gegründet worden.

**Kapitalerhöhungen der Reedereien.** Die Reedereiaktiengesellschaft Neptunus in Helsingborg wird, wie „Handelstidningar“ meldet, ihr Kapital von 161 500 Kr. auf 300 000 Kr. durch Neuauflage von 277 Aktien zum Parikurse von 500 Kr. erhöhen. Nach derselben Quelle hat die Verwaltung der Reedereiaktiengesellschaft Fanja, gleichfalls mit dem Sitz in Helsingborg, beschlossen, das Aktienkapital von 99 000 Kr. auf 159 900 Kr. zu erhöhen und zwar durch Neuauflage von 200 Aktien zum Parikurse von 300 Kr.

**Zunahme der Arbeitslosigkeit in Schweden.** Die Zahl der bei den schwedischen Arbeitslosigkeitskommissionen gemeldeten Personen, die keine Beschäftigung finden konnten und um Unterstützung einkamen, belief sich nach dem Februarbericht auf rund 21 600 Personen, wovon 12 400 auf die Stadtgemeinden entfallen. Verglichen mit der letzten Zählung bedeutet diese Ziffer, wie „G. H. & S. T.“ schreibt, eine Zunahme um 1000 bzw. um 4,6 Prozent.

## Norwegen.

Die norwegische Amerikalinie besitzt eine Tonnage von 80 378 Brutto-Reg.-To.; 1924 erzielte sie einen Gewinn von 3,7 Mill. Kr. und verteilt eine Dividende von 10 Prozent. Es wurden 1924 insgesamt 13 452 Passagiere befördert, gegen 23 449 i. J. 1923.

**Die Stavanger Dampfschiffahrtsgesellschaft** erzielte 1924 einen Gewinn von 287 640 Kronen, nach verschiedenen Abschreibungen werden 10 Prozent Dividende verteilt.

**Zwei Bankzusammenbrüche.** Wie aus Oslo gemeldet wird, hat die Leitung von Gjöviks Handels- og Landsmansbank, die erst 1919 gegründet worden ist, die Stellung des Unternehmens unter Geschäftsaufsicht beantragt. Gleichzeitig berichtet die nordische Presse, daß die im Jahre 1841 gegründete Orkdals Sparbank gezwungen ist, die Zahlungen einzustellen. Auch in diesem Falle ist zunächst die Stellung unter Geschäftsaufsicht nachgesucht worden.

**Noch eine skandinavische Fluglinie geplant.** Wie „Sydsv. Dagbl.“ von ihrem Osloer Korrespondenten erfährt, hat eine private Luftverkehrsgesellschaft bei den Stadtverordneten von Oslo um wirtschaftliche Unterstützung für eine Fluglinie Oslo—Gotenburg—Kopenhagen nachgesucht. Der Bürgermeister der norwegischen Hauptstadt hat das Gesuch befürwortet.

**Geringer Bevölkerungszuwachs.** Nach einer (T. T.)-Meldung aus Oslo an „Sydsv. Dagbl.“ ist die Bevölkerungszahl Norwegens am 31. Dezember 1924 auf 2 752 202 Personen festgestellt worden gegen 2 731 619 am 31. Dezember 1923.

## Dänemark.

**Außenhandel.** Die vorläufigen statistischen Feststellungen über den Außenhandel Dänemarks im Februar ergeben zufolge „Börs.“ folgende Ziffern: Wert der Einfuhr: 188 Mill. Kr., Ausfuhr inländischer Waren 152 Mill. Kr., Ausfuhr fremder Waren 14 Mill. Kr.; Einfuhrüberschluß 22 Mill. Kr.

**Kopenhagen Luftverkehrsberatungen betreffs Verbindung mit Danzig und Warschau.** Wie „Sydsv. Dagbl.“ von ihrem Korrespondenten in Kopenhagen erfährt, sind die dort zwischen Dänemark, Schweden und Polen gepflogenen Besprechungen nunmehr abgeschlossen worden, und die Teilnehmer haben an die Regierungen Dänemarks und Polens einstimmig das Gesuch gerichtet, vor einer eventuellen Konzessionsbewilligung an eine polnische Luftverkehrsgesellschaft, auf der Linie Kopenhagen—Bornholm—Danzig—Warschau Probeflüge vorzunehmen. Polen hat bekanntlich bisher mit Schweden noch kein Luftverkehrsabkommen geschlossen. Das Protokoll über die Verhandlungen wird den betreffenden Regierungen umgehend zugestellt werden.

**Zusammenschluß dänischer Flugverkehrsgesellschaften.** Nach einem Privatbericht aus Kopenhagen an „G. H. & S. T.“ haben sich die beiden bisher konkurrierenden dänischen Flugverkehrs gesellschaften zu einem neuen Unternehmen zusammengeschlossen. Die Vereinigung erfolgte auf Veranlassung des Verkehrsministers und die Regierung ist in der neuen Verwaltung durch zwei Herren vertreten. Mit den schwedischen Flugorganisationen wird nunmehr eine engere Fühlungnahme angestrebt, um besser Hand in Hand arbeiten zu können. Vor allen Dingen wird man versuchen, das Flugmaterial gleichartiger zu gestalten, um Fabrikation und Reparaturen zu erleichtern. Die Direktoren Wulff und Rom der alten Gesellschaften befinden sich auch in dem neuen Unternehmen an leitender Stelle.

**Errichtung einer holländischen Flugzeuglinie Kopenhagen—Rotterdam.** Wie Direktor Vignon Vandervelde von der bekannten holländischen Flugverkehrsgesellschaft Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, der zurzeit die skandinavischen Länder bereist, dem Malmöer Vertreter von „G. H. & S. T.“ erklärte, beabsichtigt seine Gesellschaft, zwischen Rotterdam und Kopenhagen eine tägliche Flugverbindung über Amsterdam zu errichten. Die neue Linie soll mit den betreffenden skandinavischen Fluglinien zusammenarbeiten, jedoch durchaus selbstständig für holländische Rechnung. In Aussicht genommen ist die Verwendung von Maschinen des Hochfentyps, welche die Mitnahme von 8 bis 10 Passagieren gestatten. Die Eröffnung der Linie ist für den 20. April früh festgesetzt.

**Außerordentliche Zunahme der Schweineschlachtungen.** Die dänischen Exportschlachtereien haben nach einem Privatbericht aus Kopenhagen an „G. H. & S. T.“ im Jahre 1924 insgesamt 4 024 000 Schweine geschlachtet gegen 3 414 000 im Jahre vorher. Verglichen mit dem Durchschnitt der Vorkriegsjahre bedeutet dies eine bemerkenswerte Zunahme, selbst wenn man das ehemals deutsche Gebiet in Abzug bringt.

## Lettland.

**Ausgleich der Forderungen aus der Kriegszeit.** Der lettändische Außenminister hat sich kürzlich Vertretern der Presse gegenüber über verschiedene Fragen ausgesprochen. Unter anderem erwähnte er auch, daß die Mehrheit der Volksvertreter im Außenausschuß des Parlaments sich dahin entschieden hat, daß auf die gegenseitigen Ersatzansprüche aus der Kriegszeit zu verzichten sei. Damit dürfte der Weg für einen definitiven Handelsvertrag freigemacht sein. — Es ist zu begrüßen, daß nun auch Lettland, gleich wie seinerzeit Estland und Litauen, gewillt ist, einen Strich unter die alten Rechnungen zu machen. Dieser Entschluß wird nicht verfehlt, auf die weitere Entwicklung der gegenseitigen lebhaften Handelsbeziehungen eine günstige Wirkung auszuüben.

**Vom Holzmarkt.** Nach Berichten lettändischer Blätter ist die Lage recht gespannt, da trotz genügender Nachfrage die Verhandlungen sich häufig wegen Preisdifferenzen zerschlagen. Hohe Produktionskosten, Ausfuhrzoll usw. belasten das gesägte Material derart, daß kaum auf Gewinn zu rechnen ist, während die Verhältnisse bei behauenen Hölzern günstiger liegen. — Da das einheimische Exportholz zu teuer kommt, haben verschiedene Sägereien sich ausländisches Rundholz gesichert. — Einige Holzhändler, die im vorigen Jahr bei günstiger Preislage ihre Holzvorräte bei Banken gegen hohe Zinsen verpfändet haben, dürften in schwierige Lage kommen.

**Vom Flachsmarkt.** Der „Ekonomists“ berichtet, daß Sowjetrußland auf dem Weltmarkt als ernster Konkurrent auftritt. Dank den entgegenkommenden Zahlungsbedingungen hat Rußland bis Mitte Februar ein Drittel des 1925 zum Export bestimmten Flachs nach England verkauft. In diesem Jahr sollen 65 000 t zur Ausfuhr gelangen, falls dieses gelingt, hätte Rußland wieder seinen früheren Platz auf dem Weltmarkt erobert. Die Flachs- ausfuhr Lettlands kann auf 30 000 t, die Estlands auf 10 000 t und die Litauen auf 20 000 t geschätzt werden. Diese drei Länder können also zusammen etwa so viel wie Rußland exportieren. Lettland hat nach Deutschland 4037 t verkauft, größere Partien Flachs gingen auch nach Belgien. Anfang des Jahres war der Markt recht still, in letzter Zeit hat er sich aber belebt. Infolge Fällens der Flachspreise auf den ausländischen Märkten sah sich die Regierung genötigt, die Preise beim Einkauf des Flachs für die Monopolverwaltung um 300 Lat je Tonne herabzusetzen.

**Bericht der Bank von Lettland für 1924.** Bei einem Umsatz von 487 868 363 Lat wurde ein Reingewinn von 6 593 352 Lat erzielt. Dieses günstige Ergebnis erklärt sich zum Teil durch Steigen des Pfundkurses. Mit Rücksicht auf die im Darlehnsgeschäft drohenden Verluste wurde 1 Mill. Lat in Reserve gestellt.

## Estland.

**Außenhandel.** Im Januar d. Js. betrug der Wert der Einfuhr 762,8 Mill. Emk., der Wert der Ausfuhr 750,3 Mill. Emk., der Einfuhrüberschub demnach 12,5 Mill. Emk.

Im Februar d. Js. änderte sich das Bild; der Wert der Einfuhr war 603 Mill., der Wert der Ausfuhr 679 Mill. Emk., so daß ein Ausfuhrüberschub von 76 Mill. Emk. zu verzeichnen war. In der Einfuhr stand an erster Stelle Getreide und Mehl (132 Mill.) an zweiter Baumwolle (105 Mill.); es folgen Textilwaren (57 Mill.) usw. — In der Ausfuhr ist die Reihenfolge der wichtigsten Artikel Flachs (193 Mill.), Textilwaren (164 Mill.), Papier (103 Mill.), Molkereiprodukte (99 Mill.) usw.

Deutschland steht sowohl in der Ein- wie Ausfuhr an erster Stelle mit 185 bzw. 195 Mill. Emk. Im ganzen Jahre 1924 stand Deutschland an erster Stelle, während es in der Ausfuhr hinter Großbritannien an zweiter Stelle stand.

**Der außerordentliche Waldverkauf** hat nach dem „Rev. Boten“ (von 2300 Dess.) 280 Mill. Emk. ergeben. Käufer waren für den Norden Estlands eständische, für den Süden aber lettändische Firmen. Die Taxpreise wurden mit 50—70 Prozent überboten.

**Die Werrosche Flachsindustrie-Genossenschaft** machte im Jahre 1923/24 einen Gewinn von 133 000 Emk. Die Jahresbilanz betrug 35,9 Mill., das Grundkapital 10 Mill. Emk.

**Das Bankhaus G. Scheel & Co.** in Reval verteilt für 1924 eine Dividende von 25 Prozent.

## Freie Stadt Danzig.

**Auslandsanleihe.** Wie bereits in der Nr. 10 des „O.-H.“ kurz berichtet wurde, ist es der Freien Stadt Danzig gelungen, in London eine Anleihe von 37,5 Mill. Gulden aufzunehmen, die mit 7 Prozent verzinst und mit 2 Prozent jährlich nach Bankregeln getilgt werden soll. Die Anleihe soll ausschließlich für werbende Anlagen verwendet werden, so daß eine Erhöhung der Steuern nicht erforderlich ist. Etwa 16 Mill. Gulden sollen für den Ausbau des neuen Radaune-Kraftwerkes und des Leitungsnets verplant werden. Die Anlage ist bereits im Bau und soll bereits im laufenden Jahr beendet werden. Zur Erweiterung des Wasserwerks soll 1 Mill. Gulden, für eine Kläranlage 1,8 Mill.

Gulden, für Aufschließung eines Industriegeländes im Osten der Stadt und eines Baugeländes bei Börsen sollen 5½ Mill. Gulden aufgewandt werden. Der Rest der Anleihe von rund 13 Mill. Gulden soll dem Ausbau des Kaiserhafens (Kaimauern, Kaischuppen, vier Kräne) dienen.

**Die Bank von Danzig**, die am 17. März 1924 ihre Tätigkeit aufnahm, hat die ihr gestellte Aufgabe, Stabilisierung und Aufrechterhaltung der Guldenwährung, erfüllt. Sehr zustatten kam es ihr, daß es gelang, den Devisenbestand der liquidierten „Danziger Zentralkasse“ zu übernehmen, wodurch sie instandgesetzt wurde, eine planmäßige Devisenpolitik zu treiben. Der Notenumlauf betrug am 31. Dezember 1924: 31,9 Mill. Gulden. — Der Gesamtumsatz im Jahre 1924 betrug von einer Seite des Hauptbuches 1 570 477 651,77 Gulden, der Reingewinn 1 002 234,87 Gulden, von dem gemäß den Satzungen ein Viertel dem Reservefonds zu überweisen ist, der Rest wird zur Auszahlung einer Dividende von 5 Prozent verwandt.

**Die Internationale Bank A.-G. in Danzig** will für 1924 eine Dividende von 6 Prozent zur Auszahlung bringen.

**Die Danziger Schraubenfabrik und Fassondreherei A.-G.** beschloß, ihr auf 6 Milliarden Mark lautendes Aktienkapital auf 75 000 Gulden umzustellen. Das Aktienkapital soll durch Ausgabe neuer Aktien im Betrage von 120 000 Gulden erhöht werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu mindestens 112 Prozent.

**Walter & Fleck A.-G. in Danzig** erzielte 1924 einen Gewinn von 849 814,13 Gulden. Zum Reservefonds wurden 10 Prozent abgeführt. Auf das Aktienkapital von 1 200 000 Gulden wird eine Dividende von 15 Prozent gezahlt.

## Rußland.

**Die deutsch-russischen Handelsvertragsverhandlungen** nehmen, wie vorauszusehen war, einen recht langsamem Verlauf. Die Entwürfe für eine ganze Anzahl von Einzelverträgen sind durchberaten worden. Die größten Schwierigkeiten verursachen aber die Bemühungen, das russische Außenhandelsmonopol mit dem deutschen Wirtschaftssystem in Einklang zu bringen. — Einstweilen sind die deutschen Delegierten aus Moskau abgereist. — Nach Osetrn sollen die Verhandlungen wieder aufgenommen werden.

**Trust von Tuchfabriken.** Die Vereinigung der Klinzowsker Tuchfabriken „Suknotrust“ in Klinzy-Stodoly im Gouvernement Homel umfaßt folgende Tuchfabriken:

1. Gluchowskaja Tuchfabrik Sinowjeff, vorm. Saposchkows Erben,
2. Forochowskaja Tuchfabrik vorm. I. W. Kowalew,
3. Durniatzkaja Tuchfabrik vorm. Silberblatt und Briel,
4. Ewlonowakaja Tuchfabrik vorm. I. A. Timofejew,
5. Klinzowskaja Tuchfabrik vorm. W. Baryschnikows Söhne,
6. Nishne-Bobylewsk Tuchfabrik vorm. I. E. Klapzowa,
7. Ostrowskaja Tuchfabrik vorm. A. L. Iwanowa,
8. Stodolskaja Tuchfabrik Lenin, vorm. Baryschnikows Söhne,
9. Troitzkaja Tuchfabrik d. Oktober-Revolution, vorm. Saposchkows Erben.

An Hilfsunternehmen gehören ferner zu diesem Trust: die Stodolsker Lederfabrik, die Fahrzeugfabrik in Ordonsk, eine Eisengießerei und eine Ziegelei. Insgesamt beschäftigt der Trust angeblich 2255 Arbeiter und produziert jährlich über 800 000 kg Wolle oder rund 950 000 Meter fertige Ware.

Die angegebenen Ziffern konnten nicht nachkontrolliert werden. Es handelt sich aber bei dem genannten Trust um ein auf dem Gebiete der Tuchfabriken bedeutendes Unternehmen. Wegen genauerer Auskünfte wende man sich an die nachfolgende staatliche Auskunftei in Moskau:

**Aktiengesellschaft zur Auskunfteiteilung über Kreditfähigkeit in Moskau SSSR.** Roter Platz, Werchnja Torgowija Rjady.

**Prospekte nach Sowjetrußland.** Die Versendung von Prospekten unmittelbar an die in Betracht kommenden einzelnen Werke und Fabriken in der Sowjetunion verstößt nicht gegen das Außenhandelsmonopol. Jedoch dürfen die Werksleitungen bekanntlich nicht unmittelbar mit Auslandsfirmen in Verbindung treten, ja ihnen nicht einmal den Empfang ihrer Sendungen bestätigen. Trotzdem dürfte die Versorgung der direkten Verbraucher, also der einzelnen Werke, mit Katalogmaterial wirksamer sein, als eine Versendung solchen Materials ausschließlich an die Zentralverwaltungen der Trusts, da es bei diesen leicht unbeachtet bleibt.

Was die Anschriften von Unternehmen anlangt, so empfiehlt es sich, durch die Handelsvertretung der Sowjetunion in Berlin, Lindenstraße 22/24 oder die Deutsch-Russische Gesellschaft für Buchhandel „Kniga“, Berlin W. 62, Kurfürstenstraße 79, das vom Obersten Volkswirtschaftsrat herausgegebene und im Verlage „Wsja Rossija“ in Moskau erschienene Nachschlagewerk und Adreßbuch „Wsja SSSR“ (die ganze U. d. SSR) für 1924/25 zu beschaffen, das in seinem vierten Teil ein vollständiges Adressenmaterial über die Industrie der Sowjetunion enthält; auch sonst als Nachschlagewerk empfohlen werden kann. Das Buch kostet soweit ermittelt werden konnte, Rbl. 30.—.

# Finnland

**Vom Getreide- und Kolonialwarenmarkt.** Die Geschäftsstille am Getreide- und Kolonialwarenmarkt hat auch in der letzten Zeit keine erhebliche Belebung erfahren. Der Grund hierfür liegt in den noch immer ziemlich bedeutenden Lagervorräten, der geringen Nachfrage aus dem Inland und nicht zuletzt an dem hohen Preisniveau des Weltmarktes. In Erwartung eines allgemeinen Preisrückgangs hält man sich vorläufig von größeren Abschlüssen zurück, wodurch sich nach Aufzehrung der Lager in erster Linie Nachfrage nach prompter und kurzfristiger Ware bemerkbar machen wird. Allerdings wird die Geldknappheit immer einen gewissen Druck auf den Geschäftsverkehr ausüben.

**Getreide.** Der plötzliche und eigentlich unerwartete Preissturz an der Chicagoer Börse brachte ein etwas lebhafteres Geschäft mit sich und es wurden einige größere Abschlüsse für schwimmende Ware sowie für prompte Abladung getätigt.

**Mehl.** Auch das Mehlgeschäft lebte unter dem Einfluß des Preissturzes am Weizenmarkt, wenn auch nur in geringerem Umfange, auf. Abschlüsse kamen jedoch in der Hauptsache nur mit England zustande, während das Interesse für amerikanische Mehle wegen der längeren Reisedauer unbedeutender war. Mit Deutschland wurden einige Kontrakte in Roggennmehl abgeschlossen.

**Zucker.** Im Zuckergeschäft kamen Abschlüsse mit dem Ausland auch in letzter Zeit so gut wie gar nicht zustande, da die Lager noch immer groß sind, so daß der Bedarf leicht befriedigt werden kann. Da man sich im Herbst des vorigen Jahres auch für die kommenden Termine reichlich eingedeckt hat, ist mit einer Belebung des Zuckergeschäfts in der nächsten Zeit kaum zu rechnen.

**Kaffee.** Es bestand einige Nachfrage für Riokaffee, jedoch lediglich für Zwischenhäfen-Partien, während für direkte Abladung von Brasilien, Abschlüsse kaum zustande kamen.

Man wartet allgemein auf die neue Ernte, deren Ausfall auf das zukünftige Preisniveau bestimend einwirken muß. Auch zentral-amerikanischer Kaffee wurde nur in ganz geringen Partien aus Zwischenhäfen gehandelt, da der Konsum für diese Provenienzen wegen der hohen Preise stark zurückgegangen ist.

**Reis.** Das Geschäft bewegte sich auch in letzter Zeit nur in sehr geringen Grenzen, da die akute Geldknappheit Vorsicht beim Einkauf gebietet. Es kam daher trotz der verhältnismäßig billigen Reispreise nur zu kleinen Bedarfssäufen. (V. M. d. f. H. V.)

**Vom Holzmarkt.** Soweit sich überblicken läßt, konnte im Norden und mittleren Finnland der ganze Einschlag programmgemäß durchgeführt werden. Anfangs März erhielt auch Süd- und Südwestfinnland den ersehnten Schnee, der aber in diesen Gegenden schon nach knapp drei Wochen wieder wegtautete. Dort wird es nicht gelingen, das ganze Programm durchzuführen. Die Exporteure erwarten daher für den Herbst in Anbetracht der geringen Lager eine Preissteigerung.

Die finnländische Forstverwaltung hat bisher ca. 22.000 Standard ihrer Jahresproduktion verkauft, die ca. 28—30.000 Standard beträgt. Der Gesamtverkauf Finnlands wird auf ca. 400.000 Standard veranschlagt.

Der deutsche Markt ist gegenwärtig sowohl in Sägewaren als Papierholz recht still. Nach den verhältnismäßig großen und zu guten Preisen erfolgten Weißholzkäufen im Spätherbst und zu Beginn des Winters zeigen die deutschen Käufer nun eine gewisse Zurückhaltung in der Hoffnung auf ein Zurückgehen der Preise.

Was Papierholz anbelangt, haben die bedeutendsten deutschen Papierfabriken ihren Bedarf zum allergrößten Teil gedeckt, da die, wenn auch kurze, Schne- und Frostperiode anfangs dieses Monats es doch vielen Abladern ermöglicht hat, nahezu das ganze, in manchen Fällen sogar ein größeres Lieferungsquantum aus dem Walde herauszubringen, während Ende Februar vielfach mehr als die Hälfte der Lieferungen ganz unsicher war. Überdies ist Rußland nun auch wieder in verstärktem Maße auf dem Papierholzmarkt aufgetreten, so daß die Preise, die in den letzten Februar- und ersten Märztagen, namentlich infolge großer französischer Käufe, eine stark steigende Tendenz hatten, nunmehr eine leichte Abschwächung zeigen. Voraussichtlich dürfte aber die in diesem Jahre an Deutschland verkaufte Menge Papierholz, eine Rekordziffer darstellen. (V. M. d. f. H. V.)

**Engrospreisindex.** Der Index stieg um vier Punkte von 1137 auf 1141. Steigerung erlitten die Gruppen animalische Lebensmittel um 33 Punkte, vegetabilische Lebensmittel um 11 und Leiderwaren um 27 Punkte. Eisenwaren, Zellulose, Papier und Pappe stiegen um je einen Punkt, Textilwaren fielen um 18 und Holzwaren um 3 Punkte. (V. M. d. f. H. V.)

**Konkurse.** Das finnländische Konkursgesetz, welches noch aus dem Jahre 1868 stammt, ist bekanntlich veraltet. U. a. schreibt das Gesetz nicht vor, ausländische Gläubiger vom Eintreten des Konkurszustandes zu verständigen.

Paragraph 20 des finnländischen Konkursgesetzes bestimmt nämlich nur, die im Lande befindlichen Gläubiger zu verständigen. Ein neues, modernisiertes Gesetz ist in Ausarbeitung. Ein Gesetzentwurf liegt dem Staatsrate vor. Der Entwurf enthält auch die Änderung des § 20. Bei einigen der letzten Konkurse konnte bemerkt werden, daß die ausländischen Gläubiger durch allzu schnelle Realisierung der Konkursmasse sich selbst schädigten, bzw. daß sie Vertreter gewählt hatte, welche nicht die praktischen Voraussetzungen erfüllten, eine derartige Aufgabe durchzuführen. Wir empfehlen daher deutschen Firmen, in derartigen Fällen zwecks Wahl der Vertreter den Rat der Handelskammer einzuhören.

Die Handelskammer wird außerdem von jetzt an, ohne Garantie für Vollständigkeit, eine Liste sämtlicher und nicht bloß der wichtigsten Konkursanmeldungen geben, sowie diese bekannt werden. (V. M. d. f. H. V.)

**Hangö-Freihafen.** Eine Regierungsvorlage schlägt vor, die von der Gesellschaft Hangö-Freihafen hergestellten Anlagen vom Staat einzulösen zu lassen. Der Kaufpreis soll 6.850.000 Fmk. betragen, eingerechnet eine Staatsanleihe der Gesellschaft von 6.000.000 Fmk. Die Pläne, Hangö zu einem bedeutenden Freihafen für den Transitverkehr mit Rußland auszustalten, sind damit gescheitert. Der Staat wird sich wohl darauf beschränken, die bisher gemachten Anlagen im Hafen zu erhalten.

**Neue staatliche Fabriken.** Eine Regierungsvorlage fordert fünf Millionen Fmk. für den Bau einer staatlichen Aether- und Salpetersäurefabrik im Anschluß an die bestehende Pulverfabrik. Die Vorlage ist ein Glied in der zunehmenden Erkenntnis, daß es nötig ist, für die wirtschaftliche Mobilisierung des Landes im Kriegsfall die wichtigsten Produkte im eigenen Lande herzustellen.

**Verband der Schreinereiindustrie Finnlands.** Dieser Verband hat sich neu konstituiert. Er beabsichtigt, vor allem den Export für Fabrikate der Schreinereiindustrie zu leben, vor allem durch verbesserte Arbeitsmethoden und Spezialisierung.

**Engrospreise der Grossisten von Helsingfors.** Am 27. 3. 1925 notierten die Helsingfors-Grossisten folgende Engrospreise in Fmk. per kg:

Weizenmehl	Haferflocken
grob:	
Prima	6,40
Secunda	6,20
Durum I	6,10
Durum II	—
fein:	
Fancy, Patent	6,30
Patent	6,10
First Clear	5,65
Second Clear	5,40
Roggennmehl	
ausländisches	3,75
Kartoffelmehl	
holländisches	5,10
polnisches	4,85
Reis	
Valencia	6,10
Moulmain 000	5,60
Burma 2	4,60
Hartgrieß	
Amerik.	6,70
SSS.G.	6,50

(V. M. d. f. H. V.)

**Konkursanmeldungen im März.** Ertman & Suojanen O/Y, Tammerfors; K. F. Nybom, Tammerfors; Iisakki Koivumäki, Lapua; Heikki Mäntymäki, Lapua; Lempi Syväoja, Tammerfors; Erik Lindberg, Helsingfors; Tamperen Leipomo O.Y., Tammerfors; Kouluupukimo O.Y., Riihimäki; Etelä Suomen Tukkukauppa O.Y., Kotka; Uusi Jalkinehake, Gamlakarleby; Lauri Joh. Hurrikoiki, Wasa; Antti Hietanen, Willmanstrand; Onni Aleksander Lehtinen, Helsingfors; A. Viinervuori, Nädendal; K. Montins Bokhandel, Wasa; Adolf Gumerus, Wasa; Bruno Gunell, Abo; Julius Björkell, Wasa; K. V. Pitkäniemi, Piispala; Israel Wischegrodsky, Helsingfors; Yrjö Peltonen, Tammerfors; K. E. Läksönen, Halikko; A. B. Förmedlingskontoret ff. d. Bankdirektor John Thomé, H:fors; J. A. Tuominen, Haukipudas; Arvid Juopperi, H:fors; Pekka Silvendoinen, Punkaharju; Emil Halonen, Suojärvi; K. Lehto, Loviisa; Joku Herrgard, Ilmajoki; M. & S. Kotelimainen, Suojärvi; Juho Fr. Pihlaja, Seinäjoki; Tryne Jorma, Tammerfors; Janne Piipponen, Impilahti; Jyväskylän Sähkö- ie Konelhake, Jyväskylä; Vilho Talokka, Impilahti; Hans Söderling, Abo; Ulo Nyman, Helsingfors; A. B. Lenstrand O.Y., Helsingfors; Lina Manns, Wasa; Veljekset Wikman, Wasa; Johanna Vuorio, Helsingfors; Elli Salo, Helsingfors; J. Linnanmäki, Salo; Hjalmar Forsman, Helsingfors; O.Y. Monopol A.B., Helsingfors. (V. M. d. f. H. V.)

# Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

## Binnenschiffahrt.

**Beiräte für die Reichswasserstraßen.** Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages hat in seiner Sitzung vom 11. März 1925 den nachfolgend wiedergegebenen Beschuß gefaßt:

„Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages mißt einer kraftvollen und einheitlichen, das Gesamtinteresse der deutschen Wirtschaft mit den berechtigten Sonderansprüchen der einzelnen Reichsteile harmonisch verbindenden Wasserstraßenpolitik, wie sie Art. 97 der Reichsverfassung will, heute mehr denn je größte Bedeutung bei. Zur Beseitigung bestehender Mißstände ist es notwendig, daß das Reich auch in der mittleren und unteren Instanz der Wasserstraßenverwaltung diejenigen Machtmittel erhält, deren es zur Erfüllung seiner Aufgaben bedarf. Dabei ist selbstverständlich, daß beim Ausbau oder Neubau dem allgemeinen Verkehr dienender Wasserstraßen die Länder zwecks Wahrung der insbesondere ihrer Obhut anvertrauten Bedürfnisse der Wasserwirtschaft das ihnen in Art. 97 Abs. 3 der Reichsverfassung gewährleistete maßgebende Mitwirkungsrecht behalten.“

Wie aus diesem Beschuß sowohl, wie auch aus der heutigen Verkehrsentwicklung, insbesondere auch im Hinblick auf die großen finanziellen Vorbelastungen des Eisenbahnverkehrs durch das Dawes-Gutachten hervorgeht, werden die Reichswasserstraßen in Zukunft, ebenso wie in der letzten Zeit, in stets zunehmendem Maße an Bedeutung gewinnen. Um der Wirtschaft bei der Gestaltung des Wasserstraßenverkehrs möglichst weitgehenden Einfluß im Einzelfalle zu gewährleisten, wird es daher weit mehr als früher darauf ankommen, daß die der Wirtschaft in den einzelnen Wasserstraßenbeiräten vorbehaltenen Sitze mit ausgesprochenen Sachkennern des Wasserstraßenverkehrs besetzt werden. Auch dürfte es zweckmäßig sein, daß zwischen den benennungsberechtigten Verbänden bezüglich der Benennung der Vertreter zuvor eine Vereinbarung stattfindet, durch welche nicht nur der regionale Gesichtspunkt, sondern auch eine Vertretung aller beteiligten Wirtschaftszweige berücksichtigt wird.

## Post. Telegraphie.

**Postverkehr mit dem Saargebiet.** Der Meistbetrag für Postaufträge und Nachnahmen auf gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen und Wertbriefen aus dem Reichspostgebiet nach dem Saargebiet sowie auf Paketen aus dem Saargebiet nach dem Reichspostgebiet ist nachträglich auf 5000 franz. Franken, der Meistbetrag für Postaufträge und Nachnahmen auf gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen und Wertbriefen aus dem Saargebiet nach dem Reichspostgebiet sowie auf Paketen aus dem Reichspostgebiet auf 1000 Reichsmark festgesetzt worden.

**Rundfunk in Pommern.** Der Reichspostminister gibt bekannt, daß zur Besserung der Empfangsverhältnisse für den Rundfunk in Pommern und den östlichen Grenzgebieten zunächst ein Rundfunksender in Stettin mit möglichst großer Reichweite aufgestellt wird, der mit dem Berliner Sender eine Sendegemeinschaft bilden soll. Außerdem wird die Sendeenergie des Berliner Senders ganz wesentlich verstärkt werden. Ob unter Umständen später noch weitere Maßnahmen erforderlich sein werden, wird sich nach Angabe des Reichspostministeriums erst nach Durchführung der genannten Pläne beurteilen lassen.

## Außenhandel.

**Zollbehandlung deutscher Waren in Französisch-Marokko.** Die 26proz. Reparationsabgabe für deutsche Waren gelangt in Marokko (französische Zone) nicht zur Erhebung. Für deutsche Waren werden gegenwärtig folgende Zölle erhoben. 10 v. H. des Wertes allgemeiner Zoll, sowie 2½ v. H. des Wertes Sonderabgabe auf Grund von Kap. IV Art. 66 der Algecirasakte. Dazu tritt lediglich für deutsche Waren ein Sonderzoll auf Grund des Dahir vom 9. Januar 1920, abgeändert durch Dahir vom 8. Aug. 1922. Dieser Sonderzoll beträgt 25 v. H. des Wertes für die Einfuhr, die unmittelbar (en droiture) aus Deutschland nach einem Hafen der französischen Zone oder im internationalen Transit nach dem Bahnhof Oudja erfolgt. Er wird auf 30 v. H. des Werts erhöht für die Einfuhr, die anders als unmittelbar aus Deutschland nach einem Hafen der französischen Zone oder im internationalen Transit nach dem Bahnhof Oudja erfolgt. Zollpflichtiger Wert ist der Großhandelswert.

Außerdem bedürfen Waren deutschen Ursprungs oder deutscher Herkunft bei der Einfuhr in die französische Zone von Marokko einer besonderen Einfuhrbewilligung, die von dem Generaldirektor der Finanzen auf übereinstimmende Vorschläge des Direktors der Direktoren für Landwirtschaft, Handel und Kolonisation ausgestellt wird.

**Erhöhung des rumänischen Zollaufgeldes.** Nach einer Verfügung der Regierung wird der Berechnungskoeffizient für Einfuhrzölle auf Goldbasis von 30 auf 40 Prozent erhöht werden. Durch diese am 4. April in Kraft tretende Verfügung erhöhen sich die Kosten einheimischer Waren um 25 Prozent. Diese Maßregel wird zum Schutze der einheimischen Industrie getroffen und ist durch den Fall des Lei bedingt.

**Der deutsch-spanische Handelsvertrag in Gefahr.** Der deutsch-spanische Handelsvertrag ist in der vergangenen Woche im Reichstagsausschuß mit 17 gegen 5 Stimmen bei 6 Stimmenthalten abgelehnt worden. Eine Entschließung auf Einleitung neuer Verhandlungen wurde angenommen. Wenn damit der Vertrag endgültig auch noch nicht hinfällig geworden ist, so ist die Entschließung doch kein gutes Zeichen für die Aufnahme, die der Vertrag im Reichsplenum finden wird. Ohne Zweifel würde die Ablehnung des Vertrages für die weiteren Handelsvertragsverhandlungen insofern sehr störend sein, als sie den Vertragsgegnern Deutschlands Grund geben würde, noch mehr als bisher auf die Unsicherheit aller politischen Verhandlungen mit Deutschland hinzuweisen, ehe nicht der neue deutsche Zolltarif als Verhandlungsbasis festgelegt ist.

**Abschuß des deutsch-belgischen Handelsabkommen.** Das deutsch-belgische Handelsabkommen über das Handelsprovisorium ist am 4. April unterzeichnet worden. Das Abkommen ist auf der Einräumung der beiderseitigen unbedingten Meistbegünstigung aufgebaut. Das bis zum Abschuß des endgültigen Handelsvertrags vorgesehene Provisorium enthält noch einige gegenseitige Differenzierungen für die Zeit von 6 bzw. 12 Monaten, auf welche die Vertragsparteien im Hinblick auf ihre gegenwärtige Wirtschaftslage nicht verzichten zu können glaubten, im übrigen aber auch sonst schon die volle Meistbegünstigung.

Während Deutschland damit verhältnismäßig schnell zu einem Abschuß mit Belgien gekommen ist, ziehen sich die Verhandlungen mit Frankreich immer noch in die Länge. Nachdem der Austausch der deutschen und französischen Listen stattgefunden hat, welche die für die Zeit des Ueberganges zu differenzierenden Waren enthalten, hat es sich herausgestellt, daß Frankreich auf seine Liste viel mehr Waren gesetzt hat, als man vorher annahm. Infolgedessen ist Deutschland mit seinen auf Grund der bisherigen Besprechungen aufgestellten Listen ins Hintertreffen geraten. Gegenstand der weiteren Verhandlungen wird es sein, hier eine Ausbalanzierung vorzunehmen, und Frankreich dürfte genötigt sein, noch bedeutende Abstriche vorzunehmen, wenn es mit Deutschland zu einer Vereinbarung gelangen würde.

**Ursprungszeugnisse bei der Ausfuhr nach der Türkei.** Ueber die Notwendigkeit der Beibringung von Ursprungszeugnissen bei Sendungen nach der Türkei herrschte bisher starke Unklarheit, vor allen Dingen wurden auch in der Presse die widersprechendsten Nachrichten verbreitet (es sei hier nur auf die irreführende Notiz „Keine Anwendung der Ursprungszeugnisse nach der Türkei auf deutsche Waren“ in Nr. 28 der Industrie- und Handelszeitung vom 3. Februar d. Js. verwiesen).

Durch Rückfrage beim Türkischen Generalkonsulat in Berlin hat der Deutsche Industrie- und Handelstag nunmehr festgestellt, daß die Instruktionen dieser Stelle nach wie vor dahin gehen, daß Ursprungszeugnisse nötig seien, daß also die in Nr. 14 der Industrie- und Handelszeitung vom 17. Januar d. Js. enthaltene Notiz den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Diese Auffassung wird auch vom Auswärtigen Amt bestätigt, so daß es nunmehr als feststehend anzusehen ist, daß Ursprungszeugnisse nach der Türkei erforderlich sind.

Bezüglich der großen Höhe der für die Attestierung jeweils in Rechnung gestellten Gebühren ist der Deutsche Industrie- und Handelstag bei den maßgebenden Stellen vorstellig geworden.

**Merkblätter über den Außenhandel.** Der deutsche Wirtschaftsdienst, Berlin W. 35, Schöneberger-Ufer 21, hat Merkblätter für den deutschen Außenhandel mit Aegypten sowie für den deutschen Außenhandel mit Abessinien herausgegeben, die bei Zuschreibung der vertraulichen Behandlung von ihm bezogen werden können.

Außerdem ist eine Sondernummer der Zeitschrift „Auslandsnachrichten“ über „Das Wirtschaftsleben Bulgariens“, ferner über „Das Wirtschaftsleben Kolumbiens“, „Venezuelas“ und „Mexikos“ zu je 2,50 M erschienen. Diese Sondernummern enthalten die Beschreibungen aller Industrie- und Handelszweige der betreffenden Länder.

**Inanspruchnahme ausländischer Vertretungen.** In letzter Zeit ist es mehrfach vorgekommen, daß deutsche Firmen zur Erreichung von Sonderwünschen, z. B. nach Ablehnung eines Antrages auf Erteilung einer Einfuhrbewilligung, die Unterstützung

von Vertretungen ausländischer Staaten in Anspruch genommen haben, ohne sich zuvor an die für einen etwaigen Einspruch zuständigen Behörden — bei Einfuhranträgen z. B. an den Herrn Reichswirtschaftsminister — zu wenden. Wir weisen darauf hin, daß ein derartiges Vorgehen weder gebilligt werden kann, noch auch nur im Interesse der Antragsteller selbst liegt, da diesen Bemühungen im allgemeinen schon deshalb ein Erfolg versagt werden muß, weil die Firmen durch eine nachträgliche Genehmigung ihrer Anträge in der Inanspruchnahme ausländischer Vertretungen nur bestärkt würden. Andrerseits ist es auch im Interesse der Beziehungen zu den ausländischen Vertretungen durchaus unerwünscht, wenn von diesen auf Veranlassung deutscher Firmen Wünsche vorgebracht werden, denen deutscherseits nicht entsprochen werden kann.

### Paßwesen.

**Einreisevisum für Schweden.** Die Vorsteher der Kaufmannschaft wiesen in einer Eingabe an die Kgl. schwedische Gesandtschaft in Berlin auf die für die Stettiner und pommersche Geschäftswelt überaus lästigen Folgen hin, die sich daraus ergeben, daß das Kgl. schwedische Konsulat in Stettin nicht die Befugnis hat, das Einreisevisum zu erteilen. Der Umstand, daß das schwedische Visum erst in Berlin eingeholt werden muß, bedeutet nicht nur für Stettin selbst, das lebhafte Beziehungen zu Schweden unterhält, eine sehr zeitraubende und kostspielige Verkehrsschwierigkeit, vielmehr wird auch das gesamte östliche Wirtschaftsgebiet, soweit es nach Stettin gravitiert, hierdurch getroffen. Da in den seltensten Fällen genügend Zeit vorhanden ist, das Visum auf schriftlichem Wege von der schwedischen Gesandtschaft in Berlin zu erlangen, ist der in Stettin oder dem bezeichneten Gebiet beheimatete Reisende in der Regel gezwungen, zur beschleunigten Erlangung des Visums persönlich nach Berlin zu fahren. Daraus ergibt sich ein Mehraufwand an Zeit und Kosten, der vermieden werden könnte, wenn das Visum von Seiten des hiesigen Kgl. schwedischen Konsulats direkt erteilt würde. Denn gegenüber den bestehenden Routen, die für den Verkehr zwischen Stettin und Schweden in Frage kommen, dem Eisenbahnweg über Pasewalk—Saßnitz—Trelleborg oder dem Wasserweg, auf dem durch vier regelmäßige Passagierlinien eine feste Verbindung zwischen Stettin und fast allen wichtigen schwedischen Häfen geschaffen ist, bedeutet die zur schleunigen Beschaffung des Visums erforderliche Reise über Berlin in jedem Falle einen Zeitverlust von ein bis zwei Tagen.

Man darf bei Beurteilung der Dichtigkeit des Personenverkehrs zwischen Stettin und Schweden sich nicht auf die verhältnismäßig geringe Zahl derjenigen Reisenden beschränken, die den Seeweg benutzen. Durch die Unmöglichkeit, in Stettin das schwedische Visum zu erhalten, wird der überwiegende Teil des hiesigen Verkehrs mit Schweden über Berlin, bzw. Saßnitz—Trelleborg abgelenkt, so daß die von hier ausgehenden Dampfer der deutschen und schwedischen Reedereien hinsichtlich der auf ihnen vorhandenen Passagiergelegenheit bei weitem nicht voll ausgenutzt sind. Eine Änderung in den zurzeit noch bestehenden Visumverhältnissen würde hier sicherlich ein ganz anderes Bild ergeben, und der Seeweg würde fortan in weit höherem Maße benutzt werden. Auch für die Finnlandreisenden, welche die von hier ausgehenden großen Passagierrouten nach Helsingfors nicht mehr erreichen und infolgedessen den Weg über Schweden benutzen wollen, entsteht dadurch, daß sie sich zwecks Erlangung eines Visums für die Durchreise durch Schweden erst nach Berlin wenden müssen, eine unnötige und unliebsame Verzögerung. Aus aliedem mag zur Genüge erhellten, daß die Erteilung der Befugnis zur Visumerteilung an das schwedische Konsulat in Stettin auf den Verkehr zwischen Stettin und Schweden überhaupt und im besonderen auf die ihn in der Hauptsache tragenden hiesigen und schwedischen Reedereien von äußerst günstigem Einfluß sein dürfte. Demgemäß haben die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin die Kgl. schwedische Gesandtschaft erneut gebeten, in eine Prüfung der Sachlage einzutreten und sich dafür einzusetzen, daß dem Kgl. schwedischen Konsulat in Stettin die Befugnis zur Erteilung des Einreisevisums nach Schweden eingeräumt wird.

**Reiselegitimationskarten und Einreise in das besetzte Gebiet.** Nach Nachrichten, welche dem preußischen Ministerium des Äußern zugegangen sind, besteht in den Kreisen der reisenden Kaufleute 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 Minister des Äußern weist deshalb 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 ins besetzte Gebiet erforderlich ist.

### Verschiedenes.

**Internationaler Kongreß in Prag im Herbst 1925.** Der Internationale Kongreß in Prag im Herbst d. Js., zu dem der Zentralverband des Tschechoslowakischen Handels bereits Einladungen hatte ergehen lassen, findet nach Mitteilung der Zentrale der tschechoslowakischen Handels- und Gewerbe kammer in Prag nicht statt.

**Zementpolitik.** Vom Generaldirektor Richard Friedlaender ist der Kaufmannschaft eine Broschüre, „Deutsche Cement-Politik“ betitelt, zugegangen, die von Interessenten auf dem Büro der Kaufmannschaft eingesehen werden kann.

**Schließung des amerikanischen Konsulates in Stettin.** Das amerikanische Konsulat in Stettin wird am 30. April d. J. für dauernd geschlossen. Der Bezirk des Konsulates, der die Provinz Pommern umfaßt, wird dem Bezirk des amerikanischen Generalkonsulats in Berlin, Voßstr. 12, zugeteilt. Es wird gebeten, an das Stettiner Konsulat keine weiteren Anfragen mehr zu richten, sondern diese schon nach Berlin zu leiten.

Da Schiffe, die sich nach den Vereinigten Staaten begeben, von Häfen, in denen ein amerikanisches Konsulat nicht besteht und ein Vertreter des amerikanischen Gesundheitsamtes nicht anwesend ist, kein Gesundheitsattest benötigen, können alle Schiffe, die nach dem 30. April 1925 von Stettin nach den Vereinigten Staaten gehen, Stettin ohne ein solches Gesundheitsattest verlassen. Um Verschiffen von Waren aus Pommern nach Nordamerika den weiteren Versand zu ermöglichen, wird die Beglaubigung ihrer Fakturen ab 1. Mai d. Js. vom Generalkonsulat in Berlin übernommen. Ein freigemachter Umschlag mit Anschrift des Empfängers muß stets beigelegt sein, so daß das Duplikat vom Generalkonsulat nach der Beglaubigung umgehend seiner Bestimmung zugeführt werden kann.

### Innere Angelegenheiten.

Von den Vorstehern der Kaufmannschaft zu Stettin sind nachstehend folgende Herren als Sachverständige beeidigt und öffentlich angestellt worden:

Gustav Marquardt i. Fa. Gustav Perscke für „Bürsten-, Besen- und Pinselwaren, sowie Materialien zu deren Herstellung (Piassava, Reiswurzel usw.)“, „Tierhaare“, „Borsten“, „Rößhaare und Krollhaare“, Johannes Gebert i. Fa. Johannes Gebert, und Kurt Tänzer, Prokurist der Firma Ernst Piepkorn, für „Altpapier“.

### Angebote und Nachfragen.

1971. Frankfurt a. M. sucht Vertreter, die bei den maßgebenden Firmen der Manufakturwaren-, Baumwollwaren-, und Kleiderstoffbranche gut eingeführt sind.
1989. Creußen (Oberfranken) sucht Vertreter, der bei Baugeschäften, Siedlungen, Architekten und Eisenwarengeschäften gut eingeführt ist, für den Vertrieb von „Gardinenreisen“.
1991. Mittweida i. Sa. sucht Firmen, die Wollgarn in Deutschland veredeln lassen und dann nach Uebersee ausführen.
1993. Kobe (Japan) sucht Interessenten für den Import von Bambuswaren.
1994. Strasbourg (Gänseleberpasteten-Fabrik) sucht Vertreter.
2026. Königsberg i. Pr. sucht Geschäftsverbindung mit Agenturfirmen der Getreide- und Futtermittelbranche.
2106. Hamburg - Altona (Chemische Fabrik) sucht Provisionsvertreter, der die Großhandlungen und Fabriken der pharmazeutischen Branche, evtl. auch Apotheken und Drogerien regelmäßig besucht.
2113. Strasbourg sucht Geschäftsverbindung mit Dauerwurst- und Fleischwarenfabriken.
- O.H. 4. Skandinavien sucht Geschäftsverbindung mit Fabrikanten von Tuch für Herstellung von Balatarien.

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

# Märkte und Preise

## Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	27. März	1. April	3. April		
	Käufer   Verk.	Käufer   Verk.	Käufer   Verk.		
1 Dollar	372,00	375,00	373,00	375,00	372,00
1 Pfund Sterling	1782,00	179,00	1778,00	179,00	1778,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,00	89,50	88,50	89,50	88,50
100 Finmark	987,00	946,00	937,00	946,00	937,00
100 schwed. Kronen	10000,00	10125,00	10000,00	10125,00	10000,00
100 dänische Kronen	6800,00	6900,00	6800,00	6900,00	6800,00
100 norweg. Kronen	580,00	595,00	580,00	595,00	590,00
100 franz. Francs	1960,00	2010,00	1950,00	2000,00	1925,00
100 belg. Fr.	1910,00	1956,00	1910,00	1950,00	188,00
100 holländ. Gulden	14900,00	15125,00	14900,00	15125,00	14800,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50
100 ital. Lire	1500,00	1550,00	1510,00	1560,00	1510,00
100 Schweiz. Fr.	7150,00	7250,00	7100,00	7200,00	7100,00
100 tsch.-slow. Kronen	1085,00	1125,00	1085,00	1125,00	1085,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—
1 Tscherwonez	1825,00	1940,00	1825,00	1940,00	1825,00

## Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	2. April	3. April	4. April		
	Käufer   Verk.	Käufer   Verk.	Käufer   Verk.		
100 lettländ. Rubel	—	2,00	—	2,00	—
1 amerik. Dollar	5,175	5,20	5,175	5,20	5,175
1 Pfund Sterling	24,72	24,84	24,72	24,84	24,74
100 franz. Francs	26,75	27,3	26,80	27,15	26,45
100 belg. Francs	26,10	26,65	26,10	26,65	26,60
100 schweizer Francs	99,45	100,45	99,40	100,40	99,45
100 italienische Lire	21,10	21,55	21,05	21,45	21,05
100 schwed. Kronen	139,00	140,35	139,00	140,40	139,00
100 norweg. Kronen	81,05	82,70	81,15	82,80	81,50
100 dänische Kronen	93,95	95,80	93,90	95,75	94,35
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,20
100 holl. Gulden	205,45	207,50	205,45	207,50	205,45
100 deutsche Mark	122,00	124,50	122,00	124,50	122,00
100 finnland. Mark	12,95	13,20	12,95	13,20	12,95
100 estländ. Mark	1,35	1,40	1,35	1,40	1,35
100 polnische Złoty	98,00	102,00	98,00	102,00	98,00
100 litauische Lits	50,50	52,00	50,50	52,00	50,50
1 SSS R-Tscherwonez	26,40	26,85	26,40	26,85	26,40
10-Rubel-Goldstück, russ.	—	—	—	—	—
1-Rubel-Silberstück	—	—	—	—	—
1-Silb.-Rbl. Scheidemünze	—	—	—	—	—

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	1. April	2. April	3. April	4. April	
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70	
London	189,75	189,75	189,75	189,85	
Stockholm	1070,00	1070,00	1070,00	1070,00	
Paris	210,00	207,00	20,00	205,00	
Brüssel	204,00	202,00	202,50	202,50	
Amsterdam	1583,00	1583,00	1583,00	1584,00	
Basel	766,50	766,50	766,50	766,50	
Kristiania	62,00	62,80	62,90	63,20	
Kopenhagen	728,00	728,00	728,00	731,00	
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00	
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00	
Rom	166,00	166,00	166,00	166,00	
Reval	10,70	10,70	10,70	10,70	
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00	

**Salzheringsbericht.** Jetzt vor Ostern ist die Nachfrage, wie nicht anders zu erwarten, gering, doch rechnet man für nach Ostern mit recht lebhaftem Geschäft.

Die Preise sind unverändert:

Gestempelte schottische Crownbrand Fulls 66/— bis 72/— sh, Matfulls 65/— bis 70/— sh, Norweger 1925er Sloeheringe 4/500er 33—36 n. Kr., 5/600er 33—36 n. Kr., 6/700er 36—39 n. Kr., 1924er Sloeheringe 4/500er, 5/600er 20—22 n. Kr., 6/700er 21—23 n. Kr., 1924er Vaarheringe 4/500, 5/600, 6/700er 20—23 n. Kr., Holländer Prima Voil 30—32 hfl, Kleine Voll 27—30 hfl, Deutsche Kleine 37 bis 39 M., Yarmouth Fulls 60/— bis 65/— sh, Matfulls 50/— bis 55/— sh, Matties 43/— bis 45/— sh.

O.

**Getreidenotierung an der Stettiner Produktenbörse v. 7. April.** Roggen inländ. 227, Weizen inländ. 260, Hafer 190, Gerste inländ. 240—245, Futtergerste 205—215 M. für 100 kg ab nahegelegenen Stationen.

**Kartoffelnotierungen an der Stettiner Produktenbörse vom 7. April.** Es wurden notiert für 50 kg frei Waggon Reichsbahnstation: Kartoffeln, weiße 1,70, rote 1,90, gelbfleischige 2,40, gelbfleischige Industriekartoffeln 2,70 M.

**Druckfehler-Berichtigung:** In der Ueberschrift des ersten Berichtes der Nr. 14 muß es heißen: Schleusen und Schiffshubwerke.

## Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Wochenbericht vom 30. März bis 5. April 1925.

Der Verkehr hielt sich in der Berichtswoche in demselben Umfang wie in der Vorwoche. Es gingen insgesamt 90 Schiffe (80) mit 70 000 t Ladung (67 000) ein. Davon führten 68 Schiffe die deutsche Flagge, 9 die dänische, 4 die schwedische, 2 die Danziger, 3 die holländische, 1 die polnische, 2 die finnländische, und 1 die norwegische Flagge. Eingeführt wurden 70 000 t Güter, unter denen Erz und Phosphat an erster Stelle standen und zwar Erz mit 13 500 t und Phosphat mit 12 500 to. Dann folgen Kohlen mit 90000 t, Eis mit 5500 t und Abbrände mit 6500 t. Der Rest bestand aus Holz, Hoizmasse, Zellulose, Eisen, Heringen, Raps und anderen Gütern.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 80 Schiffe (75) mit 17 500 t Ladung (20 000). Die deutsche Flagge führten 65 Schiffe, 4 die dänische, 4 die schwedische, 4 die norwegische, 2 die polnische und 1 die amerikanische Flagge. Ausgeführt wurden einige tausend Tonnen Zucker, Kartoffeln, Holz, Briketts, Kohlen und Koks, außerdem gingen in gemischter Ladung noch Pappe, Papier, Zement, Öl und Säuren aus, die zusammen mit den sonstigen und Stückgütern rd. 11 000 t betragen.

Der Binnenschiffahrtsverkehr ist unverändert geblieben.

## Verkehrsbericht des Schifffahrts-Vereins zu Breslau e. V.

**Breslau, 4. April.** Der Strom ist weiter vollschiffig. Störungen sind an keiner Stelle zu verzeichnen. Die in Cösel-Hafen vom Waggon zum Schiff umgeschlagenen Mengen sind etwas, auf ca. 60 000 t, zurückgegangen, die Anmeldungen für die neue Woche lassen aber wieder eine Erhöhung erwarten. 178 voll beladene Kähne sind von Cösel-Hafen abgeschwommen, der Kahnbestand ist auf 320 zurückgegangen, da der Zugang nur 94 betrug. Breslau passierten zu Tal 239 Kähne, die Bergbewegung durch Ransern war auch sehr stark, 84 beladene und 126 leere Kähne, die Folge der in dieser Woche nur sehr spärlich in Stettin eingekommenen Seedampfer mit Erzen. Zum Teil sind sogar Züge mit leeren Kähnen aus Stettin herausgedampft.

Hamburg war in der abgelaufenen Woche sehr umfangreich beschäftigt, so daß der Kahnraum knapp wird. Kohlen- und Getreideverladungen nach Berlin, Erz- und Getreideverladungen nach der Oder waren lebhaft.

Schiffsschäften für die Oder je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) für Steinkohle: Von Breslau nach Berlin 3,70—3,60 M., nach Stettin 3,20, nach Hamburg 5,90 M. Von Oppeln wurden keine Geschäfte getätigt. Von Cösel-Oderhafen nach Berlin 6,00—5,70 M., nach Stettin 5,50—5,20 M., nach Hamburg 8 M.

## Eisbericht.

1. **Schweden:** Eisbericht unverändert.

2. **Finnland:** Björkösund, um Verkkomatala, See westlich von Björkö, Fahrwasser Viborg—Trangsund, Trangsund—Rödhall außerhalb von Rödhall, Vasklot Hafen und näheres Schärengebiet, zwischen Storhästen und Ensten, Rönnskär-Fahrwasser, Norrskär-Fahrwasser, Umgebung von Jakobstads Hafen, Adö-Reede, See außerhalb von Mäkkär, Umgebung von Ixpila-Hafen, innerhalb und in Sicht von Tankar, Brahestad-Reede, Außen bei Nahkiainen, See nördlich von Isokraaseli, Uleaborg Hafen und Außenhafen, See außerhalb von Marjaniemi Feuer, Kemi-Hafen, See außerhalb von Kemi, Schiffahrt hat aufgehört. Kotka Hafen und näheres Schärengebiet, zusammengepacktes Treibis, Schiffahrt wird mit Eisbrecher anrechterhalten.

Außerhalb von Rankö, dichter Eisbrei, Schiffahrt für schwache Dampfer erschwert, für Segler unsicher. Helsingfors Hafen und nächstes Schärengebiet, leichtes Eis, Schiffahrt unbehindert, für Segler erschwert. Umgebung von Abo Hafen bis Stora Bocken, leichtes Eis, Schiffahrt unbehindert. Schärengebiet außerhalb von Raumö, festes Eis, Schiffahrt wird mit Eisbrecherhilfe aufrech-

## Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin.

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

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bzw. Reeder
<b>Stettin—deutsche Ostseehäfen</b>			
Swinemünde-Neufahrwass. u. Pillau	Mon. u. Donnerst. tägl. 12,30	*D. Odin ab Swde. 7 abds. *D. Swde. u. D. Berlin abw. D. Siegfried 18. April D. Arcona 18. April D. Alexandra 16. April D. — Ende April D. Susanne 20. April D. Elbing IV 15. April D. W. C. Frohne 15. April D. Otto 16. April	J. F. Braeunlich, Stettin SwinemünderDampfsch.-Ges. Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Stett. Dampf.-Comp., Stettin Delphin G. m. b. H. Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin Rud. Christ. Gribel, Stettin
Stettin-Swinemünde		D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Danzig, Libau	7 tägig	D. Stralsund	
Danzig, Memel	14 tägig	D. Margarete u. MS. Peene	Stralsunder Dampfisch.-Ges.
Königsberg	7 tägig	D. Reihefahrer u.D.Pommern	Stralsunder Dampfisch.-Ges.
Königsberg	14 tägig	D. Ippen und D. Pomerania	H. O. Ippen, Stettin
Königsberg	7 tägig	MS. Kolberg	Westphal, Kolberg
Elbing	7 tägig		
Flensburg	14 tägig		
Kiel, Bremen	10 tägig		
Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel	7 tägig		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth (und Peene-Stationen)			
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth (u. Peene-Stat.)	7 tägig		
Rügenwalde, Stolpmünde	Jed. Mittw.		
Rügenwalde-Stolpmünde	Jd. Sonnab.		
Kolberg	Jd. Sonnab.		
<b>Stettin—Finnland und Randstaaten</b>			
Libau, Danzig	7 tägig	D. Siegfried 18. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 tägig	*D. Ostsee 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Leningrad (Petersburg)	7 tägig	*D. Regina 18. April	
Reval	14 tägig	*D. — ca. 20. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Abo	14 tägig	*D. Wartburg 18. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval, Helsingfors	7 tägig	D. — Mitte April	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Oihonna 18. April	Gustav Metzler, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg	7 tägig	*D. Nordland 25. April	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Viadra 19. 4. D. Greif 20.4.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
<b>Stettin—Skandinavien</b>			
Kopenhagen, Gotenburg	jd Dienstg.	*D. Odin	Forenede, Kopenhagen
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II	Forenede, Kopenhagen
Skien	Jed. Freitag	D. Jolantha	
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 tägig	*D. Trondhjem	
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 tägig	*D. Bergenhus	Forenede, Kopenhagen
Stockholm	7 tägig abwechsel.	D. — nach Bedarf	Forenede, Kopenhagen
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 tägig	*D. Ruth 18. April	Stavangerske, Stavanger
Helsingborg und andere südschwedische Häfen	7 tägig	*D. Straßburg 2. Mai	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Oxelösund	7 tägig	*D. Svea 25. April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
			Mundt & Schütt, Stettin
			Svea-Linie, Stockholm
			William Schröder, Stettin
			Nornan-Linie, Gotenburg
			W. Kunstmann, Stettin
			W. Kunstmann, Stettin
<b>Stettin—Nordsee</b>			
Hamburg	10 tägig	D. Hinrich	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	10 tägig	D. Otto	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2m-wöchl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	10 tägig	D. Phaedra	Gustav Metzler, Stettin
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 tägig	D. —	Halm & Co., Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 tägig	D. Nero	Joh. Reimer, Stettin
Rheinhäfen bis Köln und Rotterdam	14 tägig	D. Käte	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 tägig	D. — Ende April	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 tägig	D. Hindsholm	Gustav Metzler, Stettin
			Sartori & Berger, Kiel
			Sartori & Berger, Kiel
			H. O. Ippen, Stettin
			Neptun-Ges., Bremen
			Halm & Co., Köln
			Maatschappij, Amsterdam
			Rud. Christ. Gribel, Stettin
			Stett. Dampf.-Comp., Stettin
			Forenede, Kopenhagen
<b>Stettin—Mittelmeer</b>			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partrias, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf) ..	10 tägig	D. Pommern	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo .....		D. — nach Bedarf	Deutsche Orient-Linie, Stettin
			Sloman jr., Hamburg
<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.			
erhalten, Mäntyluoto Hafen und nächste Umgebung, außerhalb von Kallo und Räföö dichter Eisbrei, Schifffahrt für Segler er-		3. Rußland: Von Leningrad bis Tolpukin festliegendes Eis, von dort bis Säskär Treibeis, Schiffe müssen auf einer Strecke von 60 Sm. Eisbrecherhilfe nehmen.	

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.

erhalten, Mäntyluoto Hafen und nächste Umgebung, außerhalb von Kallo und Räföö dichter Eisbrei, Schifffahrt für Segler er-

3. Rußland: Von Leningrad bis Tolpukin festliegendes Eis, von dort bis Säskär Treibeis, Schiffe müssen auf einer Strecke von 60 Sm. Eisbrecherhilfe nehmen.

# EUGEN RÜDENBURG

gegr. 1859      STETTIN      gegr. 1859  
Telegramme: „Konsulrüdenburg“

## SPEDITION

Spezial-Verkehr nach und von Skandinavien, Finnland und Randstaaten

## PUTZWOLLE PUTZLAPPEN

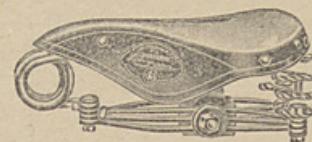
weiß und bunt aus eigener Fabrik  
liefern billigst

## GEBR. NICOLAI

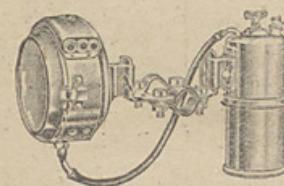
Putzwollfabrik, Stettin-Grabow  
— Vertreter gesucht —

# LOHmann

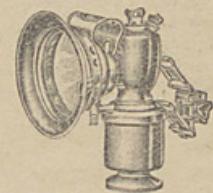
Abteilung:  
Fahrrad- und  
Motorrad-Sättel  
Taschen.



die führende Weltmarke



Abteilung:  
Fahrrad-  
u. Motorrad-  
Lampen



Abteilung:  
Signalinstrumente



Lohmann Werke A.  
G., Bielefeld

## Abonnements-Bestellschein.

An den

Ostsee-Handel  
(Baltische Verkehrs-Zeitung)

Stettin

Börse.

Ich bestelle hiermit den  
wir

Ostsee-Handel,  
die Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer,

zum Bezugspreis von Mk. 3.— für die Dauer eines Vierteljahres. Erfolgt vier Wochen vor Ablauf der Bezugszeit keine Kündigung, so verlängert sich das Abonnement immer um weitere drei Monate.

Firma: \_\_\_\_\_ Ort und Datum: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_