

# OSTSEE-HANDEL

## WIRTSCHAFTSZEITUNG FÜR DIE OSTSEELÄNDER

Amtliches Organ der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin.

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin.

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

BEZUGSPREISE	
Deutschland vierteljährlich . . .	3 Goldmark
Schweden . . . . .	3 Kr.
Norwegen . . . . .	6 Kr.
Finnland . . . . .	30 fm.
Estland . . . . .	300 em.
Litland . . . . .	240 l.rbl.
Litauen . . . . .	7,50 lit.
Einzel-Nr.: Deutschland 30 G., Pjennig.	
Ausland: $\frac{1}{10}$ des Bezugspreises.	

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

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

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

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

Nr. 29

Stettin, 19. Juli 1925

5. Jahrg.

Inhaltsangabe: Schädigung der deutschen Seehäfen, See- und Binnenschifffahrt durch die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft. — Die Konjunktur in der schwedischen Industrie. — Die estländischen Aktiengesellschaften von H. v. Schulmann. — Ueberblick über Danzigs Schifffahrt am 1. Juli 1925 von Kapit. z. S. a. D. Martini. — Der Stettiner Hafen im Juni 1925. — Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel zu 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. — Finnlanddampfer. — Berichtigung.

## Schädigung der deutschen Seehäfen, See- und Binnenschifffahrt durch die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft.

Die Reichsbahngesellschaft hat mit den litauisch-lettisch-russischen Eisenbahnbehörden über die Einführung eines direkten deutsch-russischen Durchgangstarifs mit ungewöhnlich niedrigen Einheitssätzen (die Ermäßigungen betragen bis 50%) verhandelt.

Nummehr liegt der Tarif im Druck vor und ist am 15. Juli 1925 in Kraft treten. Dieser Eisenbahngütertarif zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Reichsbahndirektion Königsberg i. Pr., und den Bahnen der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken über Litauen, Lettland und Estland ist von zahlreichen Seehandelskammern, Verkehrsfachverbänden und dem Reichsausschuß der deutschen Binnenschifffahrt aus folgenden Gründen als schiffahrtsfeindlich und volkswirtschaftlich schädlich bekämpft worden.

Der Tarif richtet sich, wie in der Presse eingestanden wird, unmittelbar gegen die von deutschen Reedereien un-

terhaltenen Schiffslinienverbindungen zwischen Leningrad—Stettin und anderen Ost- und Nordseehäfen. Der Tarif hat den ausgesprochenen Zweck, den seewärts bewirkten, keiner Kontrolle unterliegenden, für die Versender gefahrlosen und sicheren deutsch-russischen Güteraus-tausch künstlich auf einen unsicheren durch drei fremde Staaten gehenden Bahnweg abzulenken. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft macht es sich also zur Aufgabe, deutsche Seeschiffahrtslinien auszuschalten, die deutschen Seehäfen zu schädigen, die Arbeitsgelegenheit in denselben zu verringern, indem sie durch künstliche Mittel eine Eisenbahnverbindung ermöglicht, die nur einer einzigen Stadt, Königsberg, Nutzen verschaffen wird, die aber allen anderen deutschen Seehäfen empfindlichen Schaden bringen, die deutsche Reederei schwer benachteiligen, den deutsch-russischen Warenaustausch gefährden und der Reichsbahngesellschaft selbst nur finanzielle Verluste verur-

# Allianz-Konzern



Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <b>Allianz</b> Lebensversicherungs-Bank A.-G. in Berlin.             | Gesamt-Prämieinnah. 1924 Mk. 107 931 519.00.   | <b>Kölnische</b> Versicherungsbank Aktien.-Gesellsch. in Köln.      |
| <b>Badische</b> Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B. | Kapital u. Reserven der im Konzern vereinigten Gesellschaften insgesamt M. 102 277 832.00. | <b>Kraft</b> Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. in Berlin. |
| <b>Brandenburger</b> Spiegelglas-Versicherungs.-A.-G. in Berlin.     |  | <b>Die Pfalz</b> Versicherungs.-A.-G. in Neustadt a. d. Haardt.     |
| <b>Deutscher Phönix</b> Versicherungs.-A.-G. in Frankfurt am M.      |  | <b>Providentia</b> Frankfurt. Versich.-A.-G. in Frankfurt a. M.     |
| <b>Globus</b> Versicherungs.-Aktien.-Gesellschaft in Hamburg.        |  | <b>Union</b> Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar.        |
| <b>Hermes</b> Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.    |  | <b>Wilhelma</b> 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) / Lebensversicherung / Invalidität / Renten / Pension / Glas / Wasserleitungs-Schaden / Hagel / Pferde und Vieh

sachen kann. Die Provinz Ostpreußen und der Seehafen Königsberg sind bereits durch zahllose Ausnahmetarife begünstigt, die anderen Seehäfen und Landesteilen versagt geblieben sind, z. B. den A. T. 17 für Kleie, Oelkuchen usw. zu Futterzwecken, den A. T. 18 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren nach Ostpreußen, A. T. 73 für Holzschliff, Holzzellstoff, Papier von Ragnit und Tilsit nach Königsberg zur Ausfuhr, A. T. 76 für Schwefelkiesabbrände von Ragnit und Tilsit nach Königsberg zur Ausfuhr, ferner Seehafenausnahmetarife für folgende Waren von litauischen Grenzstationen zur Durchfuhr über Königsberg: Eier, Flachs und Hanf, Getreide und Hülsenfrüchte, Flachshede, Kleie, Petroleum, Samen und Sämereien, Oelsaaten, Mühlenerzeugnisse, Salz, Superphosphat, Thomasmehl, Zement, Zucker. Die Zahl der ostpreußischen besonderen Frachtvergünstigungen ist mit diesen Beispielen nicht erschöpft. Es gibt keine deutsche amtliche Handelsvertretung, die nicht anerkennt, daß Ostpreußens insulare Lage eine bevorzugte Tarifbehandlung rechtfertigt. Wenn aber wie es hier der Fall ist, mit Hilfe eines DurchfuhrAusnahmetarifs Königsberg auf Kosten der übrigen deutschen Seehäfen, sowie deutscher See- und Binnenschiffahrtsreedereien ein Umschlagsmonopol für den deutsch-russischen Güterverkehr verschafft wird, indem ihm für 142 Güterarten Tarifiermäßigungen bis zu 50% gewährt werden, während anderen Seehäfen, die unter der Aenderung der Grenzföhrung im Osten und dem Verlust großer Teile ihres natürlichen Hinterlandes ebenso schwer leiden, Anträge auf Einführung eines Seehafenausnahmetarifs für nur eine einzige dieser Güterarten ohne weiteres abgelehnt werden, wird es Zeit, öffentlich zu erörtern, ob eine derartig einseitige Eisenbahntarifpolitik den Interessen der deutschen Volkswirtschaft entspricht.

Der Tarif schädigt die Interessen der deutschen Seehäfen, deren Güterumschlag er verringert zu Gunsten eines künstlich ermöglichten direkten unsicheren, der Unterbrechung durch fremde Staaten jederzeit ausgesetzten Bahnweges. Er schwächt die Stellung der deutschen Seehäfen in ihrem Wettbewerbskampf gegen ausländische Häfen, indem er sie infolge Verringerung der Umschlagsmengen zur Hochhaltung der Umschlagsgebühren zwingt.

Der Tarif schädigt auf das empfindlichste die deutsche Binnenschiffahrt, vor allem die Elbe- und Oderschiffahrt, indem er ihr die für Rußland bestimmten nach Hamburg, Stettin und anderen Seehäfen flußwärts verschifften Gütermengen entzieht und dem direkten durch 3 fremde Staaten führenden Eisenbahnweg zu leitet.

Der Tarif schädigt die Finanzen der Reichsbahngesellschaft selbst dadurch, daß er die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen — dieser gewaltigsten Warenzubringer der Reichsbahn — herabsetzt. Ferner dadurch, daß er die Reichsbahn zwingt, an Polen die regulären Frachten, die für die Beförderungen der Waren durch den Korridor entstehen, zurückzuerlösen. Der Tarif wird, weil seine Sätze, um die Seeschiffahrtlinien konkurrenzieren zu können, bis zu 50% ermäßigt werden müssen, für die Reichsbahngesellschaft mutmaßlich große finanzielle Verluste bringen, auch schon deswegen, weil der Reichsbahngesellschaft alle bisher bahnwärts nach den Seehäfen bestimmten Transporte der für Rußland bestimmten Waren sowie bahnwärts von den Seehäfen nach deutschen Bestimmungsorten geleitete Transporte der aus Rußland kommenden Waren verloren gehen.

Der Tarif schädigt die deutsche Volkswirtschaft insgesamt aus folgenden Gründen:

Rußland ist von Deutschland durch Polen und die Randstaaten getrennt. Eine unmittelbare Grenze zwischen Deutschland und Rußland gibt es nicht mehr. Folglich handelt es sich nicht, wie die Reichsbahn ausgeführt hat, um die Wiederbelebung des früheren lebhaften deutsch-russischen Eisenbahnverkehrs, sondern es handelt sich um die künstliche Befruchtung eines verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich unmöglichen Verkehrsweges. Dieser Durchgangsverkehr erfordert je nach der Fahrtrichtung in Griwa bei Dwinsk oder auf der Station Riga infolge der größeren russischen Spurweite Achsenwechsel. Die Güter müssen, nachdem sie lettische und litauische Strecken durchlaufen haben, über Königsberg und den polnischen Korridor ihren Bestimmungsorten zugeführt werden. In derselben Weise soll sich der Rückverkehr abspielen. In Königsberg sollen die Waren aus den russischen Wagen in deutsche Reichsbahnwagen umgeladen werden. Dieser Verkehr geht durch drei fremde, Deutschland größtenteils feindliche Staaten, darunter Polen. Wie Polen seine Vertragsverpflichtungen aus dem Pariser Eisenbahnabkommen vom Jahre 1921, betreffend den Durchgangsverkehr durch den Korridor, erfüllt, beweist das furchtbare Unglück bei Dirschau

und die Weigerung der polnischen Eisenbahnverwaltung, den Schaden zu ersetzen, trotzdem sie auf Grund des Abkommens dazu verpflichtet ist. Es ist absolut zweifelhaft, ob Polen, das sich mit uns zurzeit im Wirtschaftskriege befindet, seine vertraglichen Verpflichtungen in bezug auf den „unkontrollierten“ Güterverkehr durch den Korridor erfüllen wird. Jedenfalls ist dieser Verkehr ganz vom guten Willen der polnischen Behörden abhängig. Deutschland setzt sich somit durch die künstliche Schaffung dieses Verkehrsweges, der die alte, in den Händen deutscher Reedereien liegende Linienschiffahrt zwischen deutschen, russischen und Randstaaten-Häfen totlegt, bei der geringsten politischen Komplikation der drohenden Gefahr einer völligen Unterbrechung des deutsch-russischen Güteraustausches aus. Bei der augenblicklichen außenpolitischen Lage ist es mehr als unbegreiflich, daß weder die Reichsbahngesellschaft noch der Reichsverkehrsminister den warnenden Vorstellungen der Seehandelskammern und Fachverbände der See- und Binnenschiffahrt sowie der Spedition die erforderliche Beachtung geschenkt haben. Die Handelskammern der deutschen Seehäfen können nicht schweigen, wenn die Reichsbahngesellschaft durch ihre Tarifgebung die Verödung der Häfen fördert und deutsche Reedereien zum Auflegen ihrer Schiffe zwingt. Sie müssen billigerweise verlangen, daß unverzüglich in Form von Seehafenausnahmetarifen für alle für den russischen Tarif in Frage kommenden 142 Güterarten Ausgleichsmaßnahmen geschaffen werden und zwar derart, daß im Verkehr von und nach den Seehäfen auf deutschen Bahnen dieselben Ermäßigungen gewährt werden, wie sie auf der Durchgangsstrecke für die Güter nach Rußland bzw. von Rußland gewährt sind.

Auf Grund dieses Sachverhalts haben sich die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin als Vertreter der Industrie, des Handels und des Verkehrs des größten Ostseehafens an den Verkehrsausschuß des Deutschen Reichstages mit der Bitte gewandt,

die Reichsregierung zu ersuchen, Auskunft darüber zu geben, ob ihr bekannt ist, daß die Deutsche Reichsbahngesellschaft nach Vereinbarung mit der russischen, litauischen und lettischen Regierung eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland über das abgetrennte Ostpreußen durch Litauen und Lettland nach Rußland und umgekehrt geschaffen hat, indem sie die Frachtsätze für die diesen Bahnweg benutzenden Sendungen bis zu 50% ermäßigt hat, um den bisher durch deutsche Seeschiffahrtslinien über deutsche Seehäfen bewirkten deutsch-russischen Güteraustausch auf den Bahnweg abzulenken.

Ferner wird an den Reichstag die Bitte gestellt,

die Reichsregierung zu ersuchen, Auskunft darüber zu erteilen, welche Maßnahmen sie getroffen hat oder zu treffen gedenkt, um den durch künstliche Mittel nach Ausschaltung der deutschen Seeschiffahrtslinien auf einen unsicheren durch drei fremde Staaten führenden Eisenbahnweg abgelenkten deutsch-russischen Güteraustausch bei politischen Komplikationen (z. B. Wirtschaftskrieg mit Polen) unter allen Umständen sicherzustellen.

Schließlich soll die Reichsregierung seitens des Reichstages aufgefordert werden,

in Wahrnehmung der Lebensinteressen der deutschen Seehäfen, der deutschen Seereedereien und der Binnenschiffahrt auf der Oder und Elbe von der Reichsbahngesellschaft zu verlangen, unverzüglich die schweren Schädigungen, die den deutschen Seehäfen, der deutschen Seeschiffahrt und der Binnenschiffahrt durch die Einrichtung des am 15. Juli 1925 in Kraft tretenden direkten, ungewöhnlich ermäßigten Eisenbahn-Gütertarifs zwischen Deutschland durch Litauen, Lettland und Estland nach Rußland erwachsen müssen, durch entsprechende Ermäßigungen vorsehende Seehafenausnahmetarife und Binnenumschlagstarife abzuwenden.

## Die Konjunktur in der schwedischen Industrie.

*Aus dem Junibericht des schwedischen Kommerzkollegiums.*

### Sägewerke

Ein Ueberblick über den Bauholzertrag während des Winters 1924—25 zeigt ein besseres Resultat, als man es in Anbetracht der im ganzen ungünstigen Witterungsverhältnisse hätte erwarten können. Nur in Südschweden und teilweise in Mittelschweden ist die Schneemenge so knapp gewesen, daß die Transportarbeit dadurch direkt erschwert oder unmöglich gemacht worden ist. Eine Einschränkung im Abtrieb des eigentlichen Schmittholzes hat indessen an den meisten Stellen in Uebereinstimmung mit bereits während des Herbstes getroffenen Dispositionen stattgefunden. Die Flößungen in diesem Frühling haben infolgedessen, was die meisten Flüsse betrifft, eine Abnahme der Menge gefloßten Holzes, verglichen mit der vorjährigen Saison, aufzuweisen. Die Arbeitsverhältnisse sind im ganzen ruhig gewesen, und die Löhne sowohl der Fahrer wie der Fäller haben sich auf derselben Höhe wie im Vorjahre gehalten, jedoch mit einer gewissen Tendenz nach unten hin.

Bei den Sägewerken ist die Erzeugung normal fortgegangen. Die kurzdauernde Aussperrung Ende März dürfte auf das Produktionsresultat in seiner Gesamtheit keinen bedeutenderen Einfluß ausüben. Die Verkäufe gingen während des April ziemlich träge, haben aber während des letzten Monats einige Zunahme gezeigt, wobei jedoch eine ausgesprochene Neigung hervorgetreten ist, in größerem Maßstabe als gewöhnlich nur zu prompter Verschiffung und zur Deckung unmittelbaren Bedarfs zu kaufen, eine Taktik, die darauf zurückzuführen ist, daß man in den Einfuhrländern offenbar die Marktlage für nicht genügend stabilisiert gehalten hat. Die Preise sind unter dem Druck der Konkurrenz von Rußland und dem Baltikum her noch etwas weiter — durchschnittlich wohl 15/- bis 20/- per Std. — im Verhältnis zu den in der vorigen Uebersicht als normal angegebenen Fobpreisen, 15 £ in Oevertotten und 16 £ in Nederbotten für unsortierte Kiefernabfälle und 1 £ mehr für Bohlen, herabgedrückt worden. Die fortgehende Steigerung des Sterlingkurses dürfte jedoch hierdurch entstandene Verluste bis zu einem gewissen Grade ausgeglichen haben. Da indessen schon die Anfangspreise sehr niedrig waren, rund etwa 2 £ per Std. niedriger als die Durchschnittspreise des Vorjahres, so ist es klar, daß das gegenwärtige Jahr sich für die Sägewerkindustrie sehr schwierig gestalten wird. Eine befriedigende Verzinsung zu erzielen, dürfte nur Unternehmungen möglich sein, die gleichzeitig Holzveredelung und Zelluloseherstellung betreiben.

Bis Ende Mai sind etwa 550 000 Stds. verkauft worden, ungefähr 50 000 mehr als zu dem entsprechenden Zeitpunkt des Vorjahres.

### Holzstoffindustrie

Die Marktlage sowohl für Sulfite- wie für Sulfatzellulose wird als für die Fabrikanten im ganzen ziemlich befriedigend bezeichnet. Von Sulfite- wie von Sulfatmasse dürften Ende Mai ungefähr 85% der berechneten Jahreserzeugung verkauft worden sein. Die Herabsetzung des Erzeugungsquantums, die etwa durch die glücklicherweise bald begelegte Aussperrung verursacht worden ist, beträgt vermutlich nicht mehr als höchstens 50 000 Tonnen. Großbritannien und die Vereinigten Staaten sind wie gewöhnlich die größten Abnehmer gewesen, und auch im Verhältnis zu ihrem berechneten Einfuhrbedarf dürften sie bisher die umfangreichsten Einkäufe gemacht haben, während die kontinentalen Länder sich mehrenteils nur für die nächstkommenden Monate eingedeckt haben. Von gebleichter Sulfatmasse sind indessen nicht unbedeutende Mengen zur

Lieferung 1926 an Kunstseidefabriken in Frankreich und Italien verkauft worden. Die Preise für gebleichte Sulfatmasse zur Papierherstellung haben angezogen, zunächst infolge des Beschlusses der amerikanischen und kanadischen Fabriken, ihre Notierungen vom 1. April an zu erhöhen. Für leichtbleichende und starke Sulfatmasse haben die Preise gleichfalls sehr fest gelegen, und für starkes Sulfat (Kraftmasse), das seinen Hauptmarkt in den Vereinigten Staaten hat und dort stets gut gefragt ist, hat sich während der letzten Monate eine langsam steigende Preistendenz bemerkbar gemacht. Schwächer hat sich die Marktlage für Holzschliff gestaltet.

Die Preise stellen sich gegenwärtig auf englischen Hafen ungefähr wie folgt :

Sulfite, gebleicht	18,10,— bis 19,10,— £
„ „ stark	12,5,— „ 13,— £
Sulfat, Kraftmasse	13,10,— „ 13,15,— £
Holzschliff, naß	3,10,— „ 3,12,6 £

Diese Preise bedeuten, in Uebereinstimmung mit dem oben Angeführten, gegenüber der Preislage zu Beginn des Jahres eine Steigerung für Sulfat, ungefähr unverändertes Niveau für Sulfite und einen geringeren Rückgang für Holzschliff. Die Steigerung des Sterlingkurses hat natürlich, soweit Abschlüsse in Pfundwährung geschehen sind, die Lage für die Exporteure günstig beeinflußt.

Dank dem Umstande, daß die Schifffahrt verhältnismäßig früh hat in Gang kommen können, ist der Betrag der bereits verschifften Partien beträchtlich größer, als es zur entsprechenden Zeit im Vorjahre der Fall war, nämlich für die Monate Januar—Mai 301 200 Tonnen chemische Masse gegen 147 600 Tonnen 1923 und 207 500 Tonnen 1924 sowie 60 200 Tonnen Holzschliff gegen 28 900 bzw. 42 400 Tonnen in den Jahren 1923 und 1924, alles in Trockengewicht gerechnet.

### Papierindustrie

Der Eingang von Aufträgen ist für die wichtigeren Papiersorten während des Frühling verhältnismäßig gut gewesen, und die Marktlage kann von diesem Gesichtspunkt aus als einigermaßen günstig betrachtet werden. Am Packpapiermarkt hat jedoch während April und Mai eine für die Saison auffällige Stille geherrscht; dies gilt besonders für den englischen Markt, wohin bekanntlich normalerweise mehr als die Hälfte der Packpapierausfuhr zu gehen pflegt. Bis die Papiervorräte, die gegenwärtig in England vorhanden sind, auf die Neige gehen, wird dieser Markt wahrscheinlich still bleiben, für längere Zeit dürften aber die Lagerbestände wohl nicht ausreichen. Der Orderbestand der Fabriken variiert nicht unbedeutend, durchschnittlich dürften sie auf 2—3 Monate mit Aufträgen versehen sein. Was Zeitungspapier betrifft, so ist die berechnete Jahreserzeugung praktisch genommen verkauft, außerdem sind auch geringere Quantitäten zur Lieferung erstes Quartal 1926 verkauft worden. Bezüglich dieser Papiersorte treten die Vereinigten Staaten mehr und mehr als Hauptabnehmer auf. Die Statistik von 1924 zeigt, daß von der gesamten schwedischen Zeitungspapierausfuhr, 165 262 Tonnen, über 37% nach dem genannten Lande gingen, gegen nur 23% nach Großbritannien und 7% nach Frankreich. Im Jahre 1913 nahm Großbritannien 41% ab, während die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten kaum nennenswert war. Betreffs Maschinenpappe, die gleichfalls einen bedeutenden Ausfuhrartikel darstellt, sind die Fabriken für 4—6 Wochen mit Aufträgen versehen. Schwächer ist die Lage auf dem Feinpapiermarkt, obwohl infolge des Verkaufs verschiedener recht großer Posten nach Rußland eine gewisse Erleichterung eingetreten ist.

Die Ausführpreise für Papier und Pappe haben sich seit Beginn des Jahres wenig geändert. Bemerkenswert ist, daß der steigende Sterlingkurs und Englands Uebergang zur Goldwährung bisher keinen nennenswerten Rückgang der in Pfund notierten Preise mit sich gebracht haben.

### Eisenindustrie.

Die Anzahl in Betrieb befindlicher Hüttenwerke und Stahlöfen hat während des vergangenen Vierteljahres etwas zugenommen. So waren am 1. Mai 59 Hochöfen, 75 Lancashire-Frischherde und 66 Stahlöfen in Betrieb gegen bzw. 42, 66 und 60 am 1. Februar 1925. Von sämtlichen vorhandenen Oefen und Herden ist dies jedoch weniger als die Hälfte, woraus erhellt, wie stark eingeschränkt die schwedische Eisenerzeugung andauernd ist. Doch hat die Produktion während der letzten Monate etwas zugenommen, wie aus den nachstehenden Ziffern hervorgeht:

	Erzeugung pro Monat, Tonnen		
	Ganzes Jahr	Jan.	April
	1924	1925	1925
Roheisen	42 300	31 800	40 400
Schmiedbares Halbzeug	45 100	37 000	47 200
Walz- u. Schmiedeeisen	27 600	25 500	27 400

Die Ausfuhr von Roheisen u. dgl. sowie Schrott hat während der Monate Januar—Mai etwa 1400 Tonnen mehr betragen, als während der entsprechenden Zeit 1924. Die Ausfuhr von Ingots und Rohluppen hat etwas abgenommen, während dagegen die Ausfuhr von Walz- und Schmiedeeisen sich auf etwa unverändertem Niveau gehalten hat.

Ueberhaupt läßt sich sagen, daß die Lage des schwedischen Eisen- und Stahlmarktes andauernd gedrückt und daß das Geschäft im ganzen flauer gewesen ist als während des ersten Quartals 1925. Neue Bestellungen laufen

spärlich ein, desgleichen Spezifikation a conto getätigter Abschlüsse. Nicht zum wenigsten gilt dies für einheimische Bestellungen. Die Stockung, die auf dem englischen Markt eingetreten ist, hat lähmend auch auf den Eisen- und Stahlmarkt in Schweden gewirkt, und die in gewissen Fällen lebhaftere Nachfrage nach Roheisen, die sich vom Kontinent her geltend gemacht, hat den Rückgang der Aufträge von den erstgenannten, für die schwedische Stahlindustrie äußerst wichtigen Märkten her nicht kompensieren können.

Preisveränderungen von Bedeutung sind in keiner größeren Ausdehnung vorgekommen.

Die Ausfuhr von Eisenerz zeigt für den bisher verflossenen Teil des Jahres gute Ziffern. Die nachstehende Zusammenstellung ist in dieser Beziehung instruktiv.

#### Ausfuhr von Eisenerz

Januar—Mai 1913	1 953 000 Tonnen
„ „ 1924	1 503 000 „
„ „ 1925	2 871 000 „

Die ausgeführten Quantitäten dürften zurzeit die Förderung an den Exportgruben, deren wichtigste Kiruna, Gellivare und Grängesberg sind, übersteigen, obwohl dort seit Ende Mai 1924 in nahezu vollem Betrieb gearbeitet worden ist. Man dürfte daher mit einer Abnahme der jetzt sehr großen Erzlagerbestände rechnen können. Es ist hauptsächlich Deutschlands vermehrter Bedarf an ausländischem Eisenerz, der die Nachfrage nach dem schwedischen phosphorreichen Erz in die Höhe getrieben hat. Mehrjährige Lieferungsverträge sind in großer Ausdehnung mit den deutschen Eisenwerken abgeschlossen worden, die dem Vornehmen nach ihre Beschickung mit schwedischem Erz um bisweilen 60% und mehr gegen früher nur 40% erhöht haben.

## Die estländischen Aktiengesellschaften.

Von H. von Schulmann-Reval.

Die Mehrzahl der estländischen Aktien- und Anteilsgesellschaften hat nunmehr ihre ordentlichen Generalversammlungen abgehalten und ihre Abschlußbilanzen im Staatsanzeiger veröffentlicht, so daß man sich an der Hand der letzteren ein Bild ihrer Tätigkeit im Jahre 1924 machen kann.

In Estland pflegen die Industrie- und Handelsunternehmen nicht mit den Jahresberichten über ihre Tätigkeit an die Öffentlichkeit zu treten, — diese werden auf den Generalversammlungen zumeist nur mündlich den Aktionären zur Kenntnis gebracht. Die Firmen der Bank- und Versicherungsbranche dagegen veröffentlichen gedruckte Jahresberichte, die auch dem größeren Publikum zugänglich gemacht werden.

Aus diesen letztgenannten Berichten geht mit genügender Deutlichkeit hervor, daß das abgelauene Geschäftsjahr 1924 unter dem Zeichen einer allgemeinen wirtschaftlichen Depression — ja, eines gewissen Abbaues stand. Die wirtschaftliche Krise, deren Beginn schon im Jahre 1922 zu verspüren war, ist in diesem Jahre zur vollen Entfaltung gekommen. Zahlreiche Geschäfte sind im Berichtsjahr in Zahlungsschwierigkeiten geraten oder wegen der Einengung ihres Betätigungsfeldes in freiwillige Liquidation getreten. Der Umstand, daß Neugründungen nur in ganz geringem Maßstabe vorgenommen wurden, zeugt davon, daß das Gründungsfieber der Jahre 1921 und 1922 erloschen ist. Die Umwandlung offener Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften in Aktiengesellschaften zeugt von der starken Geldknappheit, die andererseits auch in der außerordentlich geringen Zahl der vorgenommenen Kapitalserhöhungen deutlich zum Ausdruck kommt.

Beim Studium der Tätigkeit der Aktiengesellschaften geben das beste Material die Bankbilanzen, die mehr oder weniger nach dem gleichen Schema aufgestellt worden sind, während das Lesen der Bilanzen anderer Unternehmungen (Handel, Industrie usw.) häufig nur genau eingeweihten Personen Aufschlüsse über deren tatsächliche Lage zu geben vermag.

In Estland gab es Ende 1923 23 Aktienbanken, von denen 3 in Liquidation getreten sind, so daß sich gegenwärtig 20 Aktienbanken in Tätigkeit befinden. Unter diesen Banken fungieren nicht die den Charakter einer Staatsbank tragende Eesti Bank und das Bankhaus G. Scheel & Co. (Kommanditgesellschaft), welches weitaus die größte private Bank Estlands darstellt. Das gesamte Aktienkapital der erwähnten 20 Banken beläuft sich laut Bilanz vom 31. Dezember 1924 auf 555 Mill. Emk., d. h. 12% der Gesamtbilanz, welche sich von 3637 auf 4633 Mill. Emk. vergrößert hat. Diese Vergrößerung der Bilanz ist nicht so sehr einer Erweiterung des Umsatzes zuzuschreiben, als dem Umstand, daß neuerdings auch die Garantien in die Bilanz aufgenommen werden; diese betragen zum 31. Dezember 1924 758 Mill. M und stellen nichts anderes dar, als von der Bank ausgestellte Wechsel. Die Barmittel der Banken schwanken zwischen 2 und 4% der Bilanz und betragen zum Abschluß 189 Mill. M, während der Effektenbesitz den Wert von 123 Millionen Mark aufweist. Die Gesamtsumme der gewährten Darlehen bezieht sich auf 2629 Mill. M, denen Einlagen im Betrage von 1446, Rediskont und Kreditoren im Betrage von 772 Mill. M gegenüberstehen.

Aus diesen Zahlen geht mit Deutlichkeit hervor, daß der Status der Banken ein sehr angespannter ist. Es ist hierbei zu berücksichtigen, daß ein großer Teil der gewährten Kredite mit der Zeit den Charakter der Bankkredite eingeübt und sich in langfristige Darlehen verwandelt hat, d. h. das Geld ist immobilisiert worden; die Zahlungsbereitschaft der Banken ist daher eine relativ geringe. So ist es auch zu erklären, daß die „Harju Bank“, deren Bilanz nahezu 500 Millionen Mark betrug, aus Mangel an wenigen Millionen Mark ihre Zahlungen einstellen mußte. Im übrigen ist es aber verständlich, daß die Zahlungsbereitschaft der estländischen Banken im Vergleich mit denen anderer Länder relativ gering ist, da die Geldknappheit eine sehr scharfe ist und die Stockung im Wirtschaftsleben den Geldumlauf wesentlich verlangsamt hat. In den Rechenschaftsberichten der meisten Banken wird auf das enorme Kreditbedürfnis der Wirtschaft hingewiesen, das nur zu einem geringen Teil befriedigt werden konnte.

Eigenartig berührt der Umstand, daß die Tätigkeit der Aktienbanken in mancher Hinsicht nicht im Einklang mit den bestehenden Gesetzen steht. In Estland gilt z. Z. noch das russische Kreditgesetz, laut welchem z. B. eine Aktienbank nicht mehr als 10% ihres Kapitals einem Klienten verleihen darf. Da das durchschnittliche Kapital einer Bank ca. 25 Mill. Mark beträgt, so könnte einer Firma ein Kredit von höchstens 2,5 Mill. Mark eingeräumt werden, welche Summe für Firmen mit Umsätzen von vielen 100 Millionen überhaupt nicht in Betracht kommt.

Von den Banken haben die meisten eine Dividende von 5 bis 25 Prozent ausgeschüttet, doch liegt der Grund zur Annahme vor, daß ein großer Teil der erlittenen Verluste nicht abgeschrieben worden ist. Eine allmähliche Herabminderung der Bankenanzahl, wie sie gegenwärtig vor sich geht, dürfte zu einer Festigung der Position der Banken führen.

Durchaus befriedigende Abschlüsse zeigen die Versicherungsgesellschaften, deren Zahl in Estland auch eine recht große ist. Die Gesellschaften sind durchweg stark rückversichert und haben im vergangenen Jahr verhältnismäßig wenig Auszahlungen für Schäden leisten müssen.

Die Abschlußbilanzen der Handelsgesellschaften zeigen, daß der Umsatz gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist. Deutlich tritt in den Bilanzen der schwere Kreditmangel zutage, unter dem die gesamte Handelswelt im Berichtsjahre zu leiden hatte. Die Detaillure waren wegen der schlechten Absatzlage außerstande, gegen bar einzukaufen, und so basierte das ganze Geschäft auf kurzfristigem (3 Monate) Wechselkredit. Dieses hatte zur Folge, daß die Liquidität der Engrosfirmen stark beeinträchtigt wurde, und daß die Summe der Debitoren in den Bilanzen fast durchweg eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre erfahren hat. Die empfangenen Wechsel konnten nur zu einem Teil in den Banken diskontiert werden. — häufig gelangten sie auch zum Protest, so daß manche Gesellschaft

mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, um ihren Verpflichtungen nachzukommen. Unter den Importfirmen gibt es nur vereinzelte, die ein freies Warenlager besitzen, — in den meisten Fällen sind die Gesellschaften durch Schulden stark belastet. Im allgemeinen haben die Exportfirmen bedeutend besser gearbeitet, als die Importfirmen, welche zeitweilig dank der seitens der Staatsbank erfolgten Einstellung des Devisenverkaufs nicht imstande waren, ihren ausländischen Verpflichtungen nachzukommen.

Die Industrie-Aktiengesellschaften haben unter den gleichen Schwierigkeiten zu leiden gehabt, wie die kaufmännischen Unternehmungen. Bei ihnen wirkte namentlich der Kreditmangel hemmend auf die Entwicklung der Tätigkeit. Wie aus den Bilanzen zu ersehen, sind die Fabriken stark verschuldet und müssen alle ihre Kräfte anspannen, um den hohen Zinsendienst zu leisten. Die Schuldenlast der Unternehmungen erscheint, umgerechnet in russische Rubel, gegenüber der Vorkriegszeit gering, doch ist sie bei weitem drückender, da die inländischen Kredite kurzterminisiert sind. Einige größere Fabriken, an denen ausländisches Kapital interessiert ist, stehen naturgemäß besser da. — Die besten Abschlüsse zeigen die Holz- und Papierindustrie, die fast ausschließlich auf den Export eingestellt sind.

Das ausländische Kapital zeigt nur ein sehr geringes Interesse für die Industrie, und freies inländisches Kapital ist so gut wie keines vorhanden.

Die Gesamtsumme der im Umlauf befindlichen Zahlungsmittel repräsentiert eben in Estland den Wert von ca. 35 Millionen Goldmark, die für die gesamte Landwirtschaft, den Handel und die Industrie genügen müssen. Vergewärtigt man sich allein, daß es in Estland nur in der Textilindustrie drei große Tuchfabriken, eine große Leinwandmanufaktur und zwei Baumwollspinnereien gibt, von denen eine die größte der Welt ist, so ist es klar, daß ohne Betriebsmittel aus dem Auslande eine gedeihliche Entwicklung und Modernisierung der Betriebe kaum möglich ist.

Die im allgemeinen recht stark angespannte Lage der estländischen Aktiengesellschaften äußert sich u. a. auch in der dauernden Interesselosigkeit am Effektenmarkt. Heute denkt kaum jemand daran, mit inländischen Mitteln eine Neuemission von Aktien vorzunehmen, da die Aufnahmefähigkeit des Marktes längst erschöpft ist. Daher gibt es auch in Estland keine richtige Effektenbörse, nur selten gelangt an der Fondsbörse ein oder das andere Wertpapier zur Notiz, doch gehören Abschlüsse zu den Seltenheiten.

Vorausgesetzt, daß die diesjährige Ernte gut ausfällt, wozu Aussichten vorhanden sind, und daß sich die Kaufkraft der Bevölkerung dementsprechend hebt, so kann auch erwartet werden, daß eine Entspannung der Lage in den Aktiengesellschaften eintritt; sicher ist es jedoch, daß im laufenden Jahr noch so manche Gesellschaft ihre Tätigkeit verringern, oder den veränderten Verhältnissen Rechnung tragend, einstellen wird.

## Ueberblick über Danzigs Schifffahrt am 1. Juli 1925.

Von Kapitän z. S. a. D. Martini-Danzig-Langfuhr.

Das erste Halbjahr hat das gehalten, was man Ende 1924 von ihm erwartet hatte. Die Verhältnisse der Danziger Schifffahrt — See- und Binnenschifffahrt — haben sich in nichts gebessert, sondern, wo eine Verschlechterung nicht möglich war, ist auch diese meistens nicht ausgeblieben. Das schwere Daniederliegen des Weltfrachtenmarktes mußte sich selbstverständlich auch in Danzig auswirken; erschwerend kam noch hinzu, daß die Freie Stadt Danzig als zwar selbständiges, aber schwaches Staats-

wesen, über das eigentlich der Völkerbund seine schützende Hand halten soll; fortgesetzt unter polnischen Vergewaltigungen zu leiden hatte, die das Wirtschaftsleben nicht zur Ruhe kommen ließen. Wir erinnern nur an den Bau des polnischen Munitionshafens auf der Westerplatte, an die Briefkastenaffäre, an die starken Zollerhöhungen ohne vorherige Benachrichtigung Danzigs usw. Der Danziger Regierung fehlen außerdem die Mittel, um der Schifffahrt und dem Schiffbau durch staatliche Unterstützungen beizu-

springen; allerdings könnte man bei der Besteuerung mehr Rücksicht darauf nehmen, daß Schifffahrt und Schiffbau mit die stärksten Säulen sind, auf denen Danzig als Staat schon in früheren Jahrhunderten geruht hat.

Die Ziffern für das erste Halbjahr zeigen nach der folgenden kleinen Tabelle im Vergleich mit dem Vorjahre in der Tonnage einen wesentlichen Rückgang:

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	N.-R.-To.	Schiffe	N.-R.-To.
1925	1520	743 901	1526	763 899
1924	1427	803 250	1542	811 980
1923	1424	919 045	1448	856 070

Die Zunahme in der Zahl der Schiffe hat nichts zu bedeuten, da diese Erscheinung nur daher rührt, daß der täglich mehrmals nach Zoppot, Hela stattfindende Bäderverkehr mit registriert wird; er kommt für die Aus- und Einfuhr nicht in Frage. Leider liegen die Angaben über die aus- und eingeführten Warenmengen nur für das erste Vierteljahr vor:

	Einfuhr	Ausfuhr
1. Vierteljahr 1925 =	177 528 Tonnen	348 550 Tonnen
1. Vierteljahr 1924 =	185 242 Tonnen	280 183 Tonnen

Diese Ziffern sind noch verhältnismäßig günstig; es ist anzunehmen, daß sie im zweiten Vierteljahr nicht so geblieben sind, da allgemein bekannt ist, daß die passive Handelsbilanz in Polen schnelle Fortschritte macht.

Was die Aussichten für die nächsten sechs Monate anbelangt, so hat man Hoffnungen darauf gesetzt, daß sich der deutsch-polnische Zollkrieg für Danzig in gewisser Hinsicht günstig auswirken wird. Da mit Gdingen als leistungsfähigem Aus- und Einfuhrhafen in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, glaubt man, daß größere Transporte oberschlesischer Kohle über Danzig gehen werden. Tatsächlich ist auch vor einigen Tagen der Vertreter einer bedeutenden italienischen Kohlenimportfirma in Danzig gewesen, um die Möglichkeit der Ausfuhr oberschlesischer Kohlen nach Italien (Genua) zu prüfen. Ob

England sich bei den großen Schwierigkeiten seiner Kohlenausfuhr die Konkurrenz oberschlesisch-polnischer Kohle im Mittelmeer ohne Kampf gefallen lassen wird, scheint sehr unwahrscheinlich. Im Herbst sollen angeblich auch 200 000 Tonnen Getreide über Danzig exportiert werden. Wie die Ueberschweemmungen in Galizien, die einen Teil der Ernte in diesem Gebiet zerstört haben, diese Aussichten beeinflussen werden, muß man abwarten.

Jedenfalls hat sich der Hafenausschuß, der Verwalter des Danziger Hafens, in Erwartung der Steigerung des Verkehrs und, um den Verkehr anzuregen, dazu entschlossen, die Hafengebühren stark zu ermäßigen, z. B. für die Tonne Kohle von 35 auf 20 Pfennige (Guldenpfennige). Für die Tonne Holz beträgt jetzt die Gebühr nur 48 Guldenpfennige, auch für Thomasmehl, Phosphate, für Metalle und Erdöl sind die Abgaben ermäßigt. Im Interesse des Danziger Wirtschaftslebens ist es zu wünschen, daß sich die Hoffnungen erfüllen. Die Hafeneinrichtungen sind voll und ganz in der Lage, auch jeden gesteigerten Umschlag zu bewältigen.

Noch schlechter als in der Seeschifffahrt lagen die Verhältnisse in der Binnenschifffahrt. In einem Monat gingen die Weichsel stromauf und stromab so viele Schiffe wie früher an einem Tage. Der Floßverkehr ist beinahe ganz eingeschlafen. Man spricht davon, daß ein Teil der Binnenschifffahrt seinen Weg nach Stettin und Hamburg genommen hat. Tatsächlich gingen auch 50 000 Tonnen Zucker, die es nach Danzig näher hatten, nach Stettin. Der Grund für das Daniederliegen der Schifffahrt auf der Weichsel ist erstens in der schlechten Wirtschaftslage Polens, dann aber auch darin zu suchen, daß Polen nichts für den Ausbau und die Regulierung dieser wichtigen Wasserstraße tut. Deswegen ist die Frage wohl berechtigt, weswegen die Weichsel nicht internationalisiert wird, hat man doch Oder, Elbe, Rhein und Donau in gemeinsame Verwaltung genommen, obwohl Deutschland und die sonstigen Anliegerstaaten diese Ströme gut in Ordnung hielten.

## Der Stettiner Hafen im Juni 1925.

Der Verkehr erreichte denselben Umfang wie im Vormonat. Es gingen insgesamt 348 Schiffe mit 472 000 cbm Nettoraumgehalt ein, von denen 43 Schiffe mit 108 000 cbm auf das Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzweick entfallen. Die deutsche Flagge führten 249 Schiffe, 43 die schwedische, 12 die norwegische, 21 die dänische, 2 die estnische, 9 die finnische, 9 die holländische, 1 die englische, 1 die spanische und 1 die amerikanische Flagge.

Die Gütereinfuhr belief sich auf 255 000 t, wie im Mai. Der Erzeingang betrug auch dieses Mal 90 000 t. Dann folgen Kohlen mit 46 000 t, Koks mit 4000 t, Sojabohnen und Leinsaat mit 10 000 t, Papierholz mit 32 000 t, Heringe mit 3000 t, Bauholz mit 3000 t, Steine mit 5000 t, Erden und Farberden mit 2500 t, Thomasmehl und Phosphat mit 12 000 t, Alteisen mit 3500 t, Eisen und Schienen mit 12 000 t. Der Rest bestand aus Flachs, Kaffee, Mehl, Oel, Wein, Holzwaren, Maschinenteilen, Reis, Stück- und sonstigen Gütern.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 356 Schiffe mit 468 000 cbm Netto-Raumgehalt, von denen 48 Schiffe mit

104 000 cbm Netto-Raumgehalt auf das Zollgebiet Stolzenhagen-Kratzweick entfallen. Die deutsche Flagge führten 249 Schiffe, 60 die schwedische, 11 die norwegische, 17 die dänische, 7 die finnische, 2 die estnische, 1 die Danziger, 1 die englische, 7 die holländische und 1 die spanische Flagge.

Ausgeführt wurden 56 000 t, und zwar 9000 t Zucker, 6500 t Holz (Gruben- und Bauholz), 5000 t Kohlen und Briquettes, 3000 t Stärke und Kartoffelmehl, 3000 t Papier, außerdem verschiedene andere Güter, wie Zement, Mauersteine, Mehl, Maschinen, Zink, Blei, Stück- und sonstige Güter.

Der Binnenschiffsverkehr litt unter dem niedrigen Wasserstand der Oder. Insgesamt gingen 110 000 t ein, die sich in der Hauptsache auf Steinkohlen, Kies, Zucker, Ton und Steine verteilen. Der Ausgang betrug 120 000 t, wobei Erz mit 55 000 t an der Spitze steht. Dann folgen Kohlen mit 25 000 t. Der Rest verteilt sich auf Eisen, Phosphat, Zucker, Papier und andere Güter.

**Wendt & Koppe** Inhaber: Otto Voelker

**CHEMISCHE FABRIK**

Spezialität: Wagenfett, Lederfett, Staufferfett, techn. Öle

Tran-Import

**Stettin-Bredow** \* Fernsprecher 1606

**Otto Voelker**

**DACHPAPPEN-FABRIK**

**EXPORT**

**Stettin-Bredow** \* Fernsprecher 1606

# Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

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

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

Griechenland: Zollbehandlung der in Piräus oder Saloniki ausgeschifften Waren.

Litauen: Manufakturwarenmarkt.

Italien: Bericht über die Wollindustrie.

Türkei: Handel und Hafen von Smyrna.

**Umsatzsteuerliche Bestimmungen für den Ein- und Ausfuhrhandel.** In der Beilage zur Aprilnummer 1925 der „Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien“ ist ein Merkblatt über die umsatzsteuerlichen Bestimmungen für den Ein- und Ausfuhrhandel nach dem Stande vom 1. April d. J. abgedruckt, auf das hiermit ergebenst aufmerksam gemacht wird.

**Polnische Einfuhrverbote.** Das polnische Regierungsamtsblatt verbietet die Einfuhr folgender Waren:

Reis, geschält u. ungeschält,  
Hopfen,  
Speck,  
Fische (Rogen),  
Fische, mariniert,  
Fische, gesalzen,  
Heringe, Räucher- u. Bratheringe,  
Leim u. Gelatine,  
Olein u. Fettsäuren,  
Margarine, Kunstbutter,  
Leb. Pflanzl.,  
Gefäße und Töpferwaren,  
Küchengefäße aus feuerfestem Ton,  
Fayencewaren,  
Glaswaren,  
Spiegelglas u. Spiegel,  
Steinkohlen,  
Koks,  
Flüssig. u. pulverisierter Gummi,  
Weichgummi, Hartgummi u. -Schuhe,  
Alaun u. schwefels. Tonerde,  
Doppelkohls. Natrium Kalium,  
Salzsäure,  
Essig- u. Ameisensäure,  
Holzgeist,  
Arsenbenzolpräparate,  
gerein. Glycerin,  
Blau in jeder Gestalt,  
Tinten u. Schuhputzmittel,  
Küchengefäße aus Kupfer, Nickel, Aluminium,  
Lampfenbrenner, Kochapparate, Bestecke,  
Ornamente, Büsten, Statuetten,  
Medaillons aus Holz oder Metallen,  
Eisen- und Stahlerzeugnisse,  
Tür-, Fensterbeschläge,  
Nieten u. Bolzen, Muttern u. Unterlegeplättchen,  
Nadeln,  
Handwaffen,  
Dampflokomotiven, Tender,  
Näh-, Kurbelmaschinen,  
Transmissionen,  
Gußeis. Heizvorrichtungen,  
Wagen (zum Wiegen),  
Photogr. Klischees unbelichtet,  
Uhren,  
Musikinstrumente u. Zubehör,  
Knöpfe,  
Schreib-, Zeichen- und Malgeräte.

Für Spezialfälle sieht die Verordnung Einfuhrerlaubnis durch das Handelsministerium vor. Die Verordnung ist am 17. Juli in Kraft getreten. Einfuhrverbotene Waren können 10 Tage nach Inkrafttreten ohne Ursprungszeugnis und ohne Erlaubnis eingeführt werden, falls sie spätestens am 12. Juli zum Transport aufgegeben sind.

## Anschriften von Firmen.

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

England: Scharniermaschinen — Blumen aus Zucker usw. — Plüsch — Sanitäres Steinzeug und Wandplatten — Chemikalien — Billardbälle usw. — Holzbearbeitungsmaschinen — Seilerartikel — Emaillewaren — Aluminium und Stahlbleche und Rohre — Sanitäre Einrichtungen — Chrom-Leder — Fahrräder, Motorräder, Werkzeuge und Musikinstrumente (Vertreter) — Einrichtungen für Oel- und Mahlmühlen — Wool-Shoddy Manure — Klaviere, Radioapparate, Tonpfeifen, Brandungsboote und Haushaltensartikel — Hundekörbe — Wohnwagen — Emaillewaren (Vertreter) — Rasierklingen, Zigarettenetuis aus Metall — Kleineisenwaren, Stahlschneidwaren u. Seife (Vertreter) — Maschinen und Einrichtungen zur Kartoffelstärkefabrikation — Drahtnägeln, Stacheldraht, Zaundraht, Drahtgeflechte und Zink — Möbelbezüge Moquette und Velvet — Schul-Schiefertafeln — Apparate für metallographische Laboratorien — billige Spirituosen und Biere — Drahtgewebe — Schwefelsaures Kali — Permanentweiß, trocken — Rundholzstäbe — Methyl-Alkohol — Gips — Kompositions-Holzleisten — Zelluloid-Hosenträger und Strumpfbandhalterbeschläge — Kunstseide- und Baumwollsocken, Baumwoll-Unterhemden — Sohlenleder.

Californien: Wollene Damen- und Herrenkleidung (Vertretung) — Eisenwaren und Bedarfsartikel für Schiffsausrüstungsgeschäfte (Seile, Bindfäden usw.) — Bariumcarbonate — Porzellan, Emaillewaren, Ebbestecke (Stainless steel) — Flugzeuge — Reis-Schälmaschinen — Holzpuppen — Papierblumen, Stecknadeln mit Glasknopf.  
Indien: Eisen — Stahl, Streichhölzer, Chemikalien, Papier usw. Korrespondenz englisch.

Afrika: Onyx, Perlmutterknöpfe, Korrespondenz englisch.

Türkei: Haushalts-Emaillewaren, Pumpen (Saug-, Druck-, Flügelpumpen), Geldkassetten, Bengal, Streichhölzer, Spielwaren, Blechwaren, Korrespondenz französisch.

Vereinigte Staaten: Holzschrauben aus Messing, Korrespondenz englisch.

Es wird abzusetzen gewünscht:

Spanien: Orangen, Zwiebeln, Rosinen, Mandeln usw. Korrespondenz spanisch.

Frankreich: Die Uebernahme der Fabrikation und des Vertriebs von: Apparaten und Artikeln für die Busenpflege, Massageapparaten für Entfettungskuren, Mittel gegen Haarausfall, Kahlköpfigkeit und zur Behandlung erschlaffter Haut.

## Messen und Ausstellungen.

### Leipzig.

#### Keine offiziellen Einladungen zur Leipziger Herbstmesse 1925.

Der Arbeitsausschuß des Leipziger Meßamts hat beschlossen, zur diesjährigen Leipziger Herbstmesse vom 30. August bis 5. September (Technische Messe bis 9. September) von allen festlichen Veranstaltungen und Empfängen abzusehen. Angesichts der zahlreichen Festlichkeiten, an denen die deutsche Industrie in den letzten Monaten hat teilnehmen müssen, dürfte dieser Beschluß allgemein begrüßt werden.

### Nürnberg.

#### Ausstellung für chemisches Apparatewesen in Nürnberg vom 1. bis 7. September 1925.

Der Verein Deutscher Chemiker, Fachgruppe für chemisches Apparatewesen, mit dem Sitz in Hannover-Kleefeld, Schellingstr. 1, hält in Nürnberg vom 1. bis 7. September 1925 im Zusammenhang mit der gleichzeitig hier stattfindenden Hauptversammlung des Vereins Deutscher Chemiker eine Ausstellung für chemisches Apparatewesen ab, mit dem Zwecke, die deutsche chemische Maschinen-Großapparate- und Laboratoriums-Apparate-Industrie durch wissenschaftliche und praktische Mitarbeit zu fördern.

Als besondere Aufgabe der Achema wird es bezeichnet, einen Ueberblick über alle apparatuellen und maschinellen Hilfsmittel und Hilfsmaterialien zu geben, mit welchen chemische Reaktionen in der Wissenschaft und Technik durchgeführt werden können. Die Fortschritte auf diesem Gebiet sollen zur wirksamen Darstellung für den Verbraucher als auch für den Hersteller gebracht werden.

### Reval.

IV. Internationale Ausstellung/Messe Reval (Tallinn), Estland, vom 15.—24. August 1925. Büro der Messeleitung: Reval (Tallinn), V. Viru 12, Telegrammadresse: Näitus Tallinn. Wir verweisen im übrigen auf den ausführlichen Bericht in Nr. 25 des „O.-H.“ und auf die Anzeige in der vorliegenden Ausgabe.

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Der Södertälje-Kanal und der Schiffsverkehr auf dem Mälarsee.** Durch den zu Anfang des laufenden Jahres fertiggestellten Södertälje-Kanal bei Stockholm ist der Mälarsee, der bisher nur als Binnensee anzusprechen war, auch für Seeschiffe zugänglich gemacht worden. Der Verkehr auf dem inneren Fahrwasser des Mälarsees geht so gut wie ausschließlich nach Västerås. Die Küstendampfer der schwedischen Svea-Linie, die zwischen Göteborg und Stockholm verkehren, laufen gegenwärtig durch den Södertälje-Kanal in den Mälarsee ein und fahren des weiteren hauptsächlich von Stockholm nach Västerås als Endpunkt des Gütertransportes. Auch ein Dampfer von Rotterdam ist mit einer Kohlenladung für Rechnung der Wasserfallbehörde von der See aus bis nach Västerås gefahren.

**Schwedische Reedereien fordern Staatsunterstützung unter Hinweis auf die deutsche Konkurrenz.** Bei Ablauf der Anmeldefrist zur Erlangung von Reedereidarlehen waren bei der schwedischen Regierung, wie wir einem Bericht aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ entnehmen, insgesamt neun Gesuche um insgesamt 6 485 000 Kr. eingegangen. Es haben beantragt:

Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg . . .	3 275 000 Kr.
Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Stockholm . . .	1 300 000 Kr.
Angfartygsaktiebolaget Nornan, Göteborg . . .	600 000 Kr.
Norrköpings rederiaktiebolag, Norrköping . . .	350 000 Kr.
Förnyade angfartygsaktiebolag-Götha, Göteborg	300 000 Kr.
C. G. Ahlbom, Reeder, Stockholm . . .	300 000 Kr.
Ossian Olson, Stockholm . . .	200 000 Kr.
Rederiaktiebolaget Karl, Stockholm . . .	100 000 Kr.
Albert Seeman, Göteborg . . .	60 000 Kr.

In den meisten Gesuchen wird darauf hingewiesen, daß sich die Konkurrenz — besonders seitens der deutschen, englischen, dänischen und norwegischen Reedereien — ständig steigere und die betreffenden Unternehmungen daher zwänge, ihren Betrieb zu erweitern, um sich in dem scharfen Wettbewerb halten zu können. Aus diesem Grunde seien bereits verschiedene Neubauten in Auftrag gegeben.

**Schwedische Maschinenfabrik erhält große Auslandsbestellungen.** Wie Handelsstidningen aus Karlstad erfährt, hat die dortige Spezialfabrik für Maschinen für Papier-, Sulfit- und Sulfatfabrikation, Aktiebolaget Karlstads Mek. Verkstad, von Frankreich den Auftrag erhalten auf eine vollständige Maschinenanlage für eine Zellulose- und Papierfabrik. Die Zellulosefabrik soll nach Dr. Rimmans Methode arbeiten. Auch eine Papier- und Kartonfabrik in Griechenland hat eine Maschinenanlage bestellt. Aus dem Inlande liegen gleichfalls reichliche Aufträge vor.

## Norwegen.

**Engeres Zusammenarbeiten der nordischen Großhandelsverbände.** Auf der dieser Tage in Oslo stattgefundenen Sitzung des Zentralrats des nordischen Großhandelsverbandes wurde zufolge „G. H. & S. T.“ u. a. die Herausgabe einer eigenen Zeitung erteilt. Außerdem beschäftigte man sich mit dem Plane, ein gemeinsames Kontor, ähnlich dem der Schiffsreeder, zu errichten, das die Prozesse im Auslande mit ausländischen Lieferanten wahrzunehmen hätte. Ein weiterer Vorschlag, der ebenfalls besprochen wurde, betrifft die Zustandebringung einer interkandinavischen Arbitrage zwischen Käufern und Verkäufern an Schweden, Norwegen und Dänemark. Man beschloß, der Großhandelsverband jedes Landes soll sich an die einzelnen Exportvereine wenden, um, wenn möglich, eine interkandinavische Arbitrage zustande zu bringen. Die nächste Sitzung wird in Stockholm stattfinden.

**Vermittlungsvorschlag im norwegischen Seemannskonflikt.** Bei einer Zusammenkunft zwischen Vertretern der Reeder und dem norwegischen Seemanns- und Heizerverbande (Norges Matrosog Eldareunion) legte der Schiedsmann, Finanzbürgermeister Lie, einen Vorschlag zu einem Abkommen vor, zu dem die Parteien am 22. Juli Stellung zu nehmen haben.

**Norges Bank über die Steigerung der norwegischen Krone.** Wie „Börsen“ einer Äußerung von Direktor Rygg, Norges Bank, gegenüber Norsk Telegrambyrå entnehmen, scheint das Ausland in der letzten Zeit erhebliche Beträge an norwegischen Kronen aufgekauft und deren Kurs in einem Maße hochgedrückt zu haben, das zur eigentlichen Lage in gar keinem Verhältnis steht, so daß die Gefahr eines Rückschlages von Tag zu Tag größer wird. Dir. Rygg betonte u. a., daß seitens der Bank kein weiteres Interesse vorläge, den hohen und den Verhältnissen nicht entsprechenden Kurs zu halten. Er hofft, daß die Lage bald wieder ihr normales Aussehen zurückgewinnen möge.

**Die Erklärung des norwegischen Reichsbankdirektors drückt bereits auf den norwegischen und dänischen Kronenkurs.** Nach einer Meldung der International News Service an Handelsstidnin-

gen ist der Fall der norwegischen und dänischen Valuta an der Newyorker Börse um 17 bzw. 8 Punkte bereits auf die Mitteilungen aus Oslo zurückzuführen, nach denen der Direktor der norwegischen Reichsbank erklärt hat, daß die umfangreichen Käufe norwegischer Valuta im Auslande den Kurs höher gepreßt haben, als sich durch die wirtschaftlichen Verhältnisse erklären ließe.

**Rückgang der Lebenskosten.** Der Lebenskostenindex ist von 271 am 15. März auf 259 am 15. Juni heruntergegangen. Im Mai stellte sich die Ziffer auf 262. Besonders stark war die Senkung bei den Nahrungsmitteln, deren Teilindexziffer von 284 am 15. März auf 261 am 15. Juni fiel, also um 23 Punkte. Davon entfallen nur 4 auf den letzten Monat. Für Kohle und Koks ging der Index von 296 auf 277. Die Bekleidungskosten stellten sich ziemlich unverändert auf 257 gegen 259. Der Grund für diesen Preisrückgang in Norwegen liegt in der Steigerung des Kurses der norwegischen Krone, die bei einer Parität von 100 in Stockholm im Mai durchschnittlich mit 62,9 gegen 60 im April und 57,3 im März notiert wurde.

## Dänemark.

**Gründung eines Verbandes der dänischen Trikotage-Großhändler.** Die Fabrikanten und Großhändler der Trikotagebranche in Dänemark haben, wie „Berl. Tid.“ erfährt, einen Zusammenschluß unter dem Namen „Grossistforeningen af Trikotage-Importører“ gebildet, zu dessen Vorsitzenden sie den Großhändler P. N. Westergaard gewählt haben. Der neue Verband, dem bereits die bedeutendsten Firmen der Branche als Mitglieder beigetreten sind, soll die Fachinteressen des Standes wahrnehmen.

**Gründung neuer kleiner Genossenschaftsbanken in Dänemark.** Nachdem man sich davon überzeugt hat, daß an eine Rekonstruktion der zusammengebrochenen dänischen Andelsbank nicht zu denken ist, geht man mit dem Plane um, an deren Stelle neue kleine Banken zu gründen, die den Belangen der dänischen Genossenschaften dienen sollen. Nach einer Ritztaumeldung aus Strur (Nordjütland) an „Börsen“ ist dort bereits ein Ausschub zur Bildung neuer Banken gegründet. Die Kaufleute Dr. Petersen und M. Jensen aus Strur wurden bereits beauftragt, die Zeichnung des Aktienkapitals, das wenigstens 200 000 Kr. betragen soll, zu veranlassen.

**Stapellauf eines großen Dieselmotorschiffs in Kopenhagen.** Auf der Werft von Burmeister & Wain ist zufolge „Berl. Tidende“ am 1. Juli ein für die Osloer Reederei Ivaran bestimmtes Dieselmotorschiff vom Stapel gelaufen. Das Fahrzeug — ein Schwesterschiff des für dieselbe Reederei bestimmten Motorschiffs „Primer“ — ist für Frachtfahrt bestimmt. Seine Hauptabmessungen sind: 367' — 0" × 53' — 6" × 27' — 6" und seine Tragfähigkeit ist 7800 Tonnen. Es wird mit zwei Hauptdieselmotoren vom neuesten Typ ausgestattet sein, welche 2300 ind. PS entwickeln. Das Schiff wird nach der Frau des Reeders „Segundo“ getauft werden.

**Zusammenbruch eines Kopenhagener Bankhauses.** Die alte angesehene Kopenhagener Bankfirma Aug. Lunn & Co., über die schon seit einiger Zeit ungünstige Gerüchte im Umlauf waren, hat nunmehr, wie aus Kopenhagen gemeldet wird, ihre Zahlungen einstellen müssen.

**Geplante Wiederrichtung der dänischen Andelsbanken.** Wie „Sydsv. Dagbl.“ aus Kopenhagen erfährt, hat der Verband der Depotgläubiger der vor einiger Zeit zusammengebrochenen dänischen Andelsbank nunmehr einen Plan aufgestellt, nach dem sich eine Rekonstruktion dieses Unternehmens ermöglichen ließe, dessen Verluste nach einer neueren Meldung sogar 50 Mill. Kr. erreichen sollen. Soweit bis jetzt bekannt geworden ist, wird man zur Durchführung dieses Projektes, das übrigens schon jetzt eine recht große Anzahl Anhänger besitzt, den Einlegern nahelegen, 20 Prozent ihrer Guthaben gegen Aushändigung von Anteilbriefen stehen zu lassen. Die Bankleitung, die den Plan befürwortet, soll sich nunmehr an den Staatsminister wenden, damit er das provisorische Bankgesetz in der Weise ändert, daß die Durchführung des Planes möglich wird. Man rechnet damit, 20 Millionen Kr. neues Kapital für die Bank beschaffen zu können.

**Erschwerende Zollbestimmungen bei der Mitnahme von Pelzwerk nach Dänemark.** Die dänischen Zollbehörden haben in bezug auf Pelzwerk, also Pelzmäntel, Kragen, Muffe, Boas usw., das von Reisenden bei der Ankunft in Dänemark bzw. bei der Reise von dort mitgeführt wird, besondere Bestimmungen erlassen, die am 15. Juli in Kraft treten. Bei Personen, die nicht in Dänemark ansässig sind, können die Zollbehörden gegebenenfalls verlangen, daß der Einreisende eine der Zollabgabe für die mitgeführten Pelzwerke entsprechende Summe hinterlegt, die ihm bei der Wiederausfuhr zurückerstattet wird. Personen, welche in Dänemark ansässig sind, müssen sich bei der Ausreise eine Bescheinigung über die mitgeführten Pelzwaren beschaffen, um bei der Rückkehr Schwierigkeiten zu vermeiden.



## Letland.

**Der Abschluß der lettländischen Reederei „Austria“**, die mit einem Grundkapital von 300 000 Lat arbeitet, ergibt für 1924 einen Reingewinn von 17 428 Lat. Es wird eine Dividende von 5% zur Ausschüttung gelangen. Die Reederei hat beschlossen, sämtliche in ihrem Besitz befindlichen Segelschiffe zu verkaufen und ausschließlich Dampfschiffe zu verwenden.

**Amerikanische Anleihe für Riga.** Nach der „Rig. Rundschau“ unterhandelt die Stadt Riga mit dem Bankhause Kuhn, Loeb & Co. in Newyork über die Aufnahme einer Anleihe von 2,5 Mill. Dollar für die Errichtung eines neuen städtischen Wasser- und Elektrizitätswerkes und anderer Anlagen. Die Anleihe soll zu 92,5% ausgegeben und mit 7% verrentet werden. Die Vergebung der Arbeiten soll öffentlich ausgeschrieben werden.

**Zum Zusammenbruch des „Rußtorg“.** Aus gut informierter Quelle verlautet, daß die Aktiven der Firma nur einen kleinen Bruchteil der Passiva decken. Die Firma exportierte aus Rußland Rohstoffe und Nahrungsmittel verschiedener Art. Die Schwierigkeiten sollen insbesondere infolge der schlechten Qualität des Kaviars entstanden sein, von welchem der „Rußtorg“ große Posten übernommen und dabei 14 000 Pfund Sterling eingebüßt haben soll. Am stärksten soll der „Wneschtorg“ in Mitteleuropa gezogen worden sein.

**Ein Gesetz zur Bekämpfung böswilliger Bankrotte** ist vom lettländischen Parlament angenommen worden. Dieses Gesetz gibt unter anderem dem Gericht die Möglichkeit, den zahlungsunfähigen Schuldner unter gewissen Umständen zu verhaften, bevor noch die Zahlungsunfähigkeit vom Gericht erklärt ist. Ist die Zahlungsunfähigkeit gerichtlich festgestellt, so hat das Gericht den Schuldner zu verhaften, sofern Grund zur Annahme vorliegt, daß er flüchten oder sein Eigentum zum Schaden der Gläubiger verschleppen oder überhaupt den Gläubigern entziehen will. Auch die strafrechtlichen Bestimmungen sind erheblich verschärft worden. Hoffentlich wird das Gesetz mit aller Schärfe gehandhabt werden, um die ständig wachsende Zahl böswilliger Bankrotte einzuschränken.

## Estland.

**Diskonterhöhung.** Die Bank von Estland hat mit Wirkung vom 1. Juli den Diskontsatz um 1% erhöht. Nunmehr beträgt der Zinssatz für Dreimonatswechsel 10%, für Drei- bis Sechsmonatswechsel 10½% und für Kontokorrentschulden und terminierte Darlehen gleichfalls 10½% im Jahre.

**Der Geldumlauf** betrug am 31. Mai d. Js. 3240 Mill. Emk.; er war zu 30,57 Prozent durch Gold und Devisen gedeckt. Bekanntlich ist die niedrigste Deckungsgrenze auf 30 Prozent für das im Umlauf befindliche Papiergeld festgesetzt.

**Zum Konkurs der Harju-Bank** wird berichtet, daß etwa 75,85 Prozent der Forderungen an die Bank gedeckt werden dürften. Die Liquidationskommission zieht die ausstehenden Forderungen scharf ein, während sie zunächst keine Einlagen zurückzahlt. Infolgedessen macht sich die Erscheinung geltend, daß die täglich kündbaren Einlagen bei den Banken zurückgehen, worunter der Handel zu leiden hat, da sich eine gewisse Geldknappheit fühlbar macht.

**Geschäftsergebnisse.** Die „Rotermaische Werke A.-G.“ hat für 1924 einen Reingewinn von 26,2 Mill. Emk. zu verzeichnen (auf ein Aktienkapital von 25 Mill. Emk.); sie verteilt eine Dividende von 25 Prozent. Zum Reservekapital gingen 1,3 Mill. Emk. Der große Gewinn ist auf die günstige Konjunktur zu Beginn des Jahres und auf das fortgesetzte Steigen der Getreidepreise zurückzuführen. Die „Revaler Nagelfabrik K. Menning & Co.“ hat 1924 mit einem Verlust von 2,5 Mill. Emk. gearbeitet. Das Aktienkapital beträgt 2,5 Mill. Emk. Die „A.-G. Astoria“ hat 1924 nach Abschreibungen einen Gewinn von 2,1 Mill. Emk. zu verzeichnen. Es wird eine Dividende von 10 Prozent verteilt. Dem Reservekapital wurden 3,3 Mill. Emk. zugezählt.

## Freie Stadt Danzig.

**Ermäßigung der Danziger Hafengebühren.** Mit Wirkung vom 22. Juni hat der Danziger Hafenausschuß eine Herabsetzung verschiedener wichtiger Hafengebühren eingeführt. Die Wettbewerbsfähigkeit des Danziger Hafens war nach Einführung einer festen Währung durch die ungewöhnlich hohen Hafengebühren erheblich beeinträchtigt, waren doch diese Hafengebühren für einzelne Massengüter doppelt so hoch als in manchen Konkurrenzhäfen. Ganz besonders machte sich die hohe Hafengebühr bei der Ausfuhr von Holz bemerkbar, und der Holzhandel in Danzig ist zum Teil wegen der hohen Hafengebühren seit 1924 zurückgegangen. In erster Linie sind daher auch die Abgaben für Holz jetzt herabgesetzt worden. Man erhebt aber immer noch so-

genannte Kaigebühren vom Holzumschlag, obgleich das Holz, sofern es in Flößen ankommt, zum größten Teil den Hafen gar nicht benutzt. Die Kaigebühr für Holz ist um 33% herabgesetzt worden, so daß sie jetzt 48 Pf. für die Tonne ebenso wie bei anderen Massengütern beträgt. Bei einer Dampferladung von 1000 To. Holz würde sich beispielsweise die Ermäßigung schon auf ca. 200 RM stellen. Ferner ist die Hafengebühr für Holz, die für das auf der Weichsel stromab kommende Holz an der Einlager Schleuse erhoben wird, um ein Drittel ermäßigt worden. Ferner ist eine Ermäßigung für die gesackten Massengüter, wie hauptsächlich Vorratmehl, Phosphat usw. erfolgt. Während diese Waren bisher nur nach den Sätzen für Massengüter abgefertigt wurden, wenn sie in losem Zustande gelöscht wurden, gilt jetzt der Massengütersatz auch in gesacktem Zustande. Weiter ist auf den Wunsch Polens zur Hebung der polnischen Kohlenausfuhr das Hafengeld für ausgeführte Kohle von 35 auf 20 Pf. für die Tonne ermäßigt worden. Man rechnet dabei mit einer starken Zunahme der seewärtigen Kohlenausfuhr, die bisher jedoch ganz unbedeutend war. Bunkerkohle und Heizöl für den eigenen Bedarf der Schiffe sind von einer Hafengebühr bei der Ausfuhr vollständig befreit worden. Ferner sind noch die Abgaben für Melasse und Erdölzeugnisse dadurch um ein Drittel ermäßigt worden, daß diese Güter in Zukunft zu den Massengütern gerechnet werden. Wenn auch nach dieser Ermäßigung die Danziger Hafengebühren immer noch recht teuer sein werden, so hat die Ermäßigung namentlich für die Holzausfuhr doch schon eine erhebliche Bedeutung.

**Depression in der Wertindustrie.** Wie fast überall im Weltschiffbau, so herrscht auch in der Danziger Schiffbauindustrie, dem größten Industriezweig im Gebiete der Freien Stadt Danzig, gegenwärtig eine drückende Geschäftsstille. Die meisten Hellinge der Schichauwerft sind leer, und die Werft ist kaum in der Lage, auch nur den zehnten Teil ihrer Arbeiter, gemessen am Vorkriegsstand zu beschäftigen. Ein für eine englische Firma bestimmter Dampfer ist fast fertig, ein anderer von 8000 To. hat anscheinend noch keinen Käufer gefunden, ein gleich großer dritter liegt auf Stapel. Fast ausschließlich mit Reparaturarbeiten ist die frühere Reichswerft, jetzt Danziger Werft, beschäftigt. Nur ein kleiner Dampfer nähert sich der Fertigstellung. Auch die Werft von Klawitter weist nur eine sehr geringe Bautätigkeit auf.

**Verschiebung des Termins der Danziger Messe.** Der Aufsichtsrat der Danziger Internationalen Messe A.-G. hat beschlossen, die IV. Danziger Internationale Messe auf die Tage vom 24. bis 27. September d. J. zu verlegen. Diese Verlegung ist notwendig geworden aus den gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen heraus, in der Hauptsache mit Rücksicht auf den deutsch-polnischen Zollkrieg, der augenblicklich den Warengroßhandel zwischen Deutschland und Polen gegenseitig fast vollkommen unterbindet. Bei Festlegung des neuen Termins mußte auf andere osteuropäische Messen, ferner auf die zahlreichen jüdischen Feiertage Ende September und Anfang Oktober Rücksicht genommen werden.

## Rußland.

**Aufnahme des direkten deutsch-russischen Eisenbahngüterverkehrs.** Die im Januar 1925 in Königsberg zwischen Vertretern der Eisenbahn der U. d. S. S. R., Estlands, Lettlands, Litauens und der Deutschen Reichsbahngesellschaft gefaßten Beschlüsse, die einen direkten Verkehr zwischen den Bahnen russischer Breitspur und westeuropäischer Vollspur ohne Umladung ermöglichen sollen, haben nunmehr die Zustimmung aller beteiligten Regierungen gefunden. Sie treten für die an den direkten Verkehr angeschlossenen Eisenbahnen am 15. Juli 1925, für die übrigen am 15. August in Kraft.

Wir wiederholen an dieser Stelle unsere in Nr. 10 des „O.-H.“ ausführlich entwickelten Bedenken gegen die Reichsbahntarifpolitik im deutsch-russischen Güterverkehr, die den direkten deutsch-russischen Dampferverkehr künstlich auf das schwerste bedroht und dem Güterstrom zwischen Deutschland und Rußland einen höchst unsicheren Weg durch eine Reihe von Staaten vorzeichnet, der jeden Tag durch Maßnahmen fremder Machthaber (man denke nur an die gegenwärtige deutsch-polnische Spannung und den Durchgangsverkehr durch den polnischen Korridor!) unterbrochen werden kann. Der deutschen Seehäfen und der von ihnen ausgehenden Binnenschiffahrt ist durch die Tarifpolitik der Reichsbahn ohne Zweifel ein schwerer Schlag versetzt worden.

**Ausfuhrverbot für Flachs.** Angesichts des wachsenden Rohstoffbedarfs der Leinwebereien ist laut „Konfektionär“ der Flachsexport aus Rußland bis auf weiteres eingestellt worden. Sämtliche in den Exporthäfen und im Handel vorhandenen Flachsvorräte werden der inländischen Industrie zur Verfügung gestellt. Das Außenhandelskommissariat veranlaßt die teilweise Rückbeförderung der nach ausländischen Plätzen ausgeführten und dort noch unverkauft gebliebenen Flachsmengen.

# Finland

**Deutschland, der wichtigste Handelskontrahent Finnlands.** Nachdem nunmehr die finnländischen Außenhandelsziffern für die ersten fünf Monate 1925 vorliegen (vergl. „O.-H.“ Nr. 26), ist festzustellen, daß Deutschland wie in den vorhergehenden Jahren im finnländischen Außenhandel bei weitem an erster Stelle steht. An der Gesamteinfuhr im Werte von 1847,4 Mill. Fmk. Januar—Mai war Deutschland mit nicht weniger als 593 Mill. Fmk. oder 32,1% beteiligt gegen 26,9% im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das deutsche Ausfuhrgeschäft nach Finnland hat sich somit im laufenden Jahre wieder belebt, wenn auch noch nicht der Jahresdurchschnitt des Inflationsjahres 1923 (34% Beteiligung an der Gesamteinfuhr) erreicht wurde. Nach Deutschland folgen Großbritannien (16%), die U. S. A. (15%), Dänemark (8%), Schweden (7%), Holland (6%), Frankreich (3,1%) und Belgien.

In der finnländischen Ausfuhr im Werte von 1192,2 Mill. Fmk. in den ersten fünf Monaten steht unbestritten Großbritannien mit 507,3 Mill. Fmk. oder 36% an erster Stelle vor Deutschland mit 219,2 Mill. (18,4%) und Rußland mit 147,5 Mill. (12,4%). Bemerkenswert ist der Rückgang des Anteils Großbritanniens gegenüber dem entsprechenden Zeitraum 1924 (41,8%) und die Zunahme der Ausfuhr nach Deutschland, die Januar—Mai 1924 nur 13,9% und im Jahresdurchschnitt 1923 gar nur 6,2% ausmachte. Deutschland tritt also in stark zunehmendem Maße als Käufer finnländischer Produkte auf. Trotzdem wird leider in Finnland unter Verkenning der gegenwärtig sichtbaren Entwicklungstendenzen, die auf einem Ausgleich des Warenverkehrs zwischen Finnland und Deutschland in beiden Richtungen abzielen, noch immer, zum Teil von ausländischer Seite inspiriert, die passive Handelsbilanz Finnlands im deutsch-finnländischen Handelsverkehr gegenüber Deutschland ausgespielt.

Bemerkenswert ist schließlich noch der Umstand, daß die finnländische Ausfuhr nach Rußland in diesem Jahre auf 147,4 Mill. Fmk. gegenüber 88,6 Mill. im Vorjahre gestiegen ist, also von 8,4% auf 10,5%. Damit steht Rußland im finnländischen Ausfuhrgeschäft an dritter Stelle vor den U. S. A. (9,7%), Schweden (5%), Holland (4,8%), Belgien (3,8%), Frankreich (3,2%) und Dänemark (2,6%).

**Neue Bestimmungen für Einfuhrzertifikate.** Die finnischen Zollbehörden erhielten eine Anweisung des Ministeriums des Innern, wonach für die Zertifikate für Einfuhrgüter neue Bestimmungen gelten. Die Zertifikate müssen künftig enthalten: Name des Schiffes, Datum und Menge jedes Teils der Ladung mit Angabe der Marke, Name und Adresse des Empfängers für jeden Teil der Ladung. Zertifikate für künstlichen Dünger in Säcken und anderen Verpackungen sind nicht erforderlich.

**Der Handelsvertrag mit Lettland,** abgeschlossen im August 1924, ist am 23. Juni ratifiziert worden und am 9. Juli in Kraft getreten. Er beruht auf dem Grundsatz der Meistbegünstigung, jedoch sichern sich die beiden vertragschließenden Staaten in bezug auf die Schifffahrt nationale Behandlung (die Inlandsparität) zu. Die Zollabgaben finnländischer Waren regeln sich in Lettland nach dem Minimumtarif, wogegen Finnland Lettland alle Vergünstigungen gewährt, die die anderen Vertragsstaaten, mit Ausnahme Estlands, erhalten haben.

**Deutschland stellt das Hauptkontingent der ausländischen Geschäftsreisenden in Finnland.** Im Mai 1925 wurden von ausländischen Geschäftsreisenden an Steuern insgesamt 105 000 Fmk. gezahlt. Es handelt sich bei den 105 besteuerten Reisenden um 46 Deutsche, 18 Dänen, 11 Schweden, 6 Polen, 5 Engländer, 4 Franzosen, 3 Schweizer, 3 Deutsch-Oesterreicher, 2 Niederländer, 2 Letten und je einem Norweger, Ungarn, Tschechoslowaken, Russen, und einem im Auslande wohnenden Finnländer.

**Eine Vereinigung der Automobilhändler,** der neun der bedeutendsten finnländischen Importeure von Automobilen angehören, wurde in Helsingfors gebildet. Der Verband hat seinen Mitgliedern strenge Verkaufsbedingungen vorgeschrieben, die vor allem darauf hinausgehen, den bisher den Käufern in zu großem Ausmaße gewährten Kredit einzuschränken. (V. M. d. F. D. H. V.)

**Finnland ratifiziert den Vierstaaten-Schiedsgerichtsvertrag.** Der finnländische Präsident Relander hat am 6. Juli den am 25. Januar abgeschlossenen finnländisch-estländisch-lettlandisch-polnischen Schiedsgerichtsvertrag ratifiziert.

**Langsame Sanierung des Geldmarktes.** Im laufenden Jahre ist auf dem finnländischen Geldmarkt nach der schwierigen Lage in den vorhergehenden Jahren eine, wenn auch langsame, so doch sichere Stabilisierung in Erscheinung getreten. Eine besonders unsichere Note erhielt der Geldmarkt bekanntlich durch die heftigen Schwankungen der Marktdespositen der Ausländer in den finnländischen Aktienbanken, die von ihrem Höhepunkt im Frühling 1923 von 1100 Mill. Fmk. bis zuletzt auf 375—400 Mill. Fmk. im Mai 1925 hinuntergingen. Es wurden damit also insgesamt seitens des Auslandes ungefähr 700 Mill. Fmk. aus Finnland gezogen, ein für Finnland recht bedeutender Betrag! In den letzten Monaten ist aber hier eine leichte Erholung eingetreten.

Als ein weiterer Faktor wirkten die hohen, von den finnländischen Exporteuren benötigten Vorschußzahlungen auf den Geldmarkt beruhigend. Man spricht in Finnland von nicht viel weniger als einer Milliarde Fmk.! Angesichts dieser Summe besteht für die nächste Zeit wenig Aussicht auf eine — gegenwärtig von weiten Kreisen geforderte — Ermäßigung der Zinssätze.

Immerhin ist hier eine Besserung festzustellen, denn die kurzfristigen Anleihen sind seit dem vergangenen Herbst in dem kapitalreichen Amerika aufgenommen worden und nicht mehr wie in früheren Jahren fast ausschließlich in Großbritannien und Schweden. Außerdem sind die Termine so gewählt worden, daß sich die Fälligkeitstermine auf das ganze Jahr verteilen.

Einen recht unsicheren Posten in den Bilanzen der Banken stellten und stellen auch jetzt noch die Depositen der Regierung dar. Sie betragen Januar—November durchschnittlich etwa 300 Mill. Oft kam es in den letzten Jahren vor, daß gerade zu Zeiten einer Versteifung des Geldmarktes die Regierung einen Teil ihrer Einlagen in Anspruch nahm. Das neue finnländische Goldmark-Komitee hat in seinem Bericht zugesichert, daß die Regierungsdepositen nur allmählich zurückgezogen werden.

Alles in allem scheint jedoch der finnländische Geldmarkt die Krisen hinter sich zu haben, wenn es auch gegenwärtig noch immer in Finnland keineswegs leicht ist, Geld zu mäßigen Zinssätzen zu erhalten. In gewisser Hinsicht bieten die hohen Zinssätze einen Anreiz für das ausländische Kapital, und diese Bewegung auf dem internationalen Geldmarkt trägt die Tendenz einer Ausgleichung der Zinsunterschiede im In- und Ausland in sich. Allerdings wird sich dieser Prozeß nicht von heute auf morgen, sondern erst im Laufe der Jahre abwickeln.

**Vollkommene Stabilität der finnländischen Valuta.** Auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres stand der Kurs der Fmk. gegenüber dem Dollar vollkommen unverändert auf 39,70. Damit ist die finnländische Währung zurzeit eine der stabilsten der Welt.

**Produktion und Export von finnländischem Teer.** Am finnländischen Teermarkt führen der billige Fabrikteer und der auf dem Lande hergestellte Teer einen schärferen Wettbewerbskampf. Trotz der gesteigerten Produktion der Industrie konnte sich jedoch das auf dem Lande angefertigte Erzeugnis infolge seiner guten Qualität erfolgreich auf dem Markte behaupten.

Die Teerproduktion auf dem flachen Lande ist in der Hauptsache um Kajana konzentriert und außerdem in einigem Umfange in Süd-Oesterbotten. Die Produktion wird für den laufenden Sommer auf etwa 5000 Barrels geschätzt. Das wäre der gleiche Umfang wie im Vorjahre. Die Teerproduktion beginnt auf dem Lande in der Mitte des Sommers und wird mit geringen Unterbrechungen bis zum Herbst fortgesetzt. Von der Produktion gehen 3000 Barrels als Landteer ins Ausland, 2000 Barrels werden zu Pech verarbeitet. Der Teer wird auf Spezialschiffe auf den Binnenwasserstraßen nach Uleaborg, dem wichtigsten Teerausfuhrhafen, verfrachtet.

Die Preise stellen sich zurzeit ziemlich unverändert auf 400 bis 500 Fmk. je Barrel. In den vorhergehenden Jahren waren, abgesehen von einigen Abschlüssen mit England und Frankreich, Deutschland und Holland die größten Käufer.

**Zur Lage auf dem nordischen Holzmarkt.** Auf der letzten Londoner Holzbörse wies das Geschäft in „landed goods“ einen stetigen Charakter auf, aber im übrigen war die Lage doch ziemlich ruhig. Die Nachfrage nach Baumaterial ist unverändert geblieben, und 2×4 wie auch 2×7 wird nach wie vor begehrt. In florings und matchings ist das Geschäft etwas lebhafter geworden. Auf dem Lokomarkte wurden Walkom 2×4, unsorted yellow zu 20 Ltrs., 2×4 zu 12 Ltrs., 10 sh, fünfzöllige zu 11 Ltrs., 10 sh. Die Geschäfte in Cif-Kontrakten sind schwächer geworden.

**Henry Ford in Helsingfors.** Die Bemühungen Fords, sich in Nordeuropa festzusetzen, dauern an. Wie uns der Deutsch-Finnische Verein, Berlin SW 11, mitteilt, führt der Direktor der Kopenhagener Fordfabrik, Georg Carlson, gegenwärtig Unterhandlungen zwecks Errichtung einer Automobilfabrik in Helsingfors. Ford strebt hierbei u. a. die Ermäßigung des finnländischen Einfuhrzollens für nicht zusammengestellte Automobilteile an ferner beansprucht er das Recht des Zollanschlusses bzw. Freihafenrechte für seine Werkanlagen u. a. mehr. Im laufenden Jahre sind nach Finnland über 2000 Fordautomobile zur Einfuhr gelangt. Wie aus Helsingfors berichtet wird, nehmen die Verhandlungen einen erfolgversprechenden Verlauf.

# Mitteilungen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin

## Seeschifffahrt.

**Peilungen im Hafengebiet.** Die Stettiner Hafengemeinschaft wird in den nächsten Monaten größere Peilungen im Stettiner Hafengebiet vornehmen. Mit denselben soll am 13. d. M. im Dunzig-Parnitzkanal begonnen werden. Die Arbeiten werden von 6-7 Mann ausgeführt, die auf zwei Ruderbooten (Peilbooten) untergebracht sind. Zeitweise muß quer über den Flußlauf eine Peilleine gespannt werden, um die vorhandene Wassertiefe feststellen zu können. Die Leine ist aus Stahldraht hergestellt und kann schnell in das Wasser gelassen werden, so daß im Notfalle Schiffe darüber hinwegfahren können. Die Ruderboote (Peilboote) werden durch rote Fähnen kenntlich gemacht werden. Die Schiffe haben mit mäßiger Geschwindigkeit an diesen Booten vorbeizufahren, damit Unglücksfälle vermieden werden.

## Eisenbahn.

**Aenderung der Bahnhofsbezeichnung Bredow.** Der an der Strecke nach Groß-Ziegenort gelegene Haltepunkt Bredow führt fortan die Bezeichnung „Stettin-Bredow“.

**Zur Entlastung des Güterbodens I auf dem hiesigen Hauptgüterbahnhof** sind die in der Richtung Cüstrin zum Versand kommenden Stückgüter nicht mehr am Güterboden I, sondern am Güterboden 5 anzuliefern.

## Post. Telegraphie.

**Portoersparnis bei Versendung von Postpaketen.** Bei Versendung von Postpaketen lassen sich erhebliche Ersparnisse erzielen, wenn man das Gewicht des Versendungsgutes in der richtigen Weise, nötigenfalls auf mehrere Pakete verteilt. Bekanntlich sind Pakete im Postverkehr bis zum Gewicht von 20 kg zugelassen.

Im Inlandsverkehr beträgt z. B. die Freigebühr nach der 3. Zone bei Paketen von 9-10 kg = 2,80 M, bei Paketen von 14-15 kg = 4,80 M und bei Paketen von 19-20 kg = 6,80 M. Wenn man 10 kg Waren nach der 3. Zone zu verschicken hat, würde man, wenn man sie in ein Paket verpackt, 2,80 M zu bezahlen haben. Verpackt man sie in 2 Paketen zu 5 kg, so würde die Gebühr nur 2x80 Pf. = 1,60 M betragen. Noch größer ist der Unterschied bei Versendung von Waren im Gewicht von 14-15 kg. Wenn man diese in einem Paket verschickt, würde man 4,80 M zu bezahlen haben, während die Gebühr von 3 Postpaketen zu 5 kg nur 3x80 Pf. = 2,40 M beträgt. Die Ersparnis beträgt also hier schon 2,40 M. Am allergrößten ist der Unterschied, wenn man 19-20 kg in einem Paket anstatt in 4 Paketen verschickt. In diesem Falle würde man 3,60 M an Gebühren mehr zu bezahlen haben. Ein Blick auf die Paketgebühren-Uebersicht läßt die vorstehenden Beispiele in der mannigfaltigsten Weise vervielfältigen.

Da das deutsche Postgebiet bekanntlich in drei Entfernungs-zonen eingeteilt ist, muß man, um sich vor solchen unnötigen Ausgaben zu schützen, zunächst feststellen, ob der Ort, nach dem man Pakete zu verschicken hat, in der 1., 2. oder 3. Zone liegt. Dann muß man in der Paketgebühren-Uebersicht feststellen, ob man das Gewicht des Versandgutes auf ein oder mehrere Pakete zu verteilen hat, um die niedrigste Freigebühr zu erreichen.

Eine solche Zonentafel, aus der die Entfernungs-zonen ersichtlich sind, ist von dem Oberpostinspektor Pfuhl in Frankfurt (Oder) als Anhang zu seinem Post-Taschenatlas von Deutschland mit Ortsverzeichnis neu herausgegeben. In dem Atlas, der sowohl im Verzeichnis als auch in den Karten alle Postorte in Deutschland enthält, ist neben jedem Ortsnamen die Taxquadratnummer angegeben. Auf Grund dieser Taxquadratnummer läßt sich auf der Zonentafel, die natürlich für jeden Ort besonders von dem Verfasser aufgestellt werden muß, die Entfernungszone für jeden Ort ohne weiteres ablesen.

Der Preis für dieses sehr handliche und zweckmäßige Werk mit Ortsverzeichnis beträgt ohne Zonentafel 6 M, mit Zonentafel 8 M. Es ist im Selbstverlage des Verfassers Th. Pfuhl, Frankfurt (Oder), Sophienstr. 39, zu haben. Die Zonentafel allein kostet 2 M.

**Briefverkehr nach dem Saargebiet.** Trotz mehrfacher Bekanntmachungen werden die Bestimmungen über den Briefverkehr mit zollpflichtigen Gegenständen nach dem Saargebiet noch wenig beachtet. Täglich werden viele Päckchen und Warenproben beschlagnahmt, weil sie den französischen Zollbestimmungen nicht entsprechen. Wir möchten aber im besonderen darauf hinweisen, daß jede zollpflichtige Briefsendung einen grünen Zettel mit der Aufschrift „Dem Zoll vorzulegen“ und mit Angabe von Art, Ursprung, Gewicht und Wert der Ware tragen muß, und daß bei geschlossenen Briefsendungen (also auch Päckchen) hierzu noch die Einfuhrgenehmigungsverfügung

der Zolldirektion in Saarbrücken nach Nummer und Ausfertigungstag angegeben sein muß. Sendungen, die den Bedingungen nicht entsprechen, werden postseitig jetzt von der Beförderung ausgeschlossen, weil sie die ungehinderte Abwicklung des Postbetriebes wesentlich erschweren.

## Außenhandel.

**Ursprungszeugnisse bei der Ausfuhr nach Italien.** Von den italienischen Zollstellen wird für alle aus dem Deutschen Reich nach Italien eingeführten Waren, die nach dem Grundsatz der Meistbegünstigung behandelt werden sollen, die Vorlegung eines Ursprungszeugnisses verlangt. Außer den italienischen Konsulaten und Handelskammern in Deutschland sind zur Ausstellung der Zeugnisse auch deutsche städtische Behörden, deutsche Handelskammern und Zollstellen berechtigt. Im Ursprungszeugnis muß der deutsche Ursprung der Ware von der ausstellenden Behörde und nicht etwa vom Absender oder einem anderen Interessenten bestätigt werden. Ferner muß das Zeugnis enthalten: Vor- und Zunamen und Wohnsitz des Absenders und des Empfängers, Menge, Bezeichnung und Zahl der Kolli, handelsübliche Bezeichnung der Ware, Bruttogewicht der Kolli, oder andere für genaue Bezeichnung der Warenmenge hinreichende Angaben, Transportart und Datum, Angabe von Art und Menge der Waren kann durch entsprechende Beglaubigung einer beigefügten Faktura durch die ausstellende Behörde ersetzt werden, Zeugnis muß Unterschrift und Stempel der ausstellenden Behörde unmittelbar unter der Beschreibung der Waren tragen. Beglaubigung der von deutschen Stellen ausgestellten Zeugnisse durch italienische Konsuln ist nicht notwendig, aber zweckmäßig. Sie muß gebührenfrei erfolgen. Ursprungszeugnisse sind in deutsch und französisch oder in deutsch und italienisch auszustellen.

Nachträglich — aber nicht vor Uebergang der Ware in den freien Verkehr — eingereichte Ursprungszeugnisse müssen unbedingt das Datum der Absendung der betreffenden Ware enthalten.

Bei Ausstellung der Zeugnisse wird am meisten gegen die Bestimmung verstoßen, die besagt, daß „im Ursprungszeugnis der deutsche Ursprung der Ware von der ausstellenden Behörde und nicht etwa vom Absender oder einem anderen Interessenten bestätigt werden muß“. Anstatt daß die Behörde das Zeugnis ausstellt, beschränkt sie sich darauf, daß sie die Unterschrift des Interessenten, der die Erklärung abgegeben hat, beglaubigt. Derart ausgestellte Ursprungszeugnisse werden von den italienischen Zollämtern beanstandet, wodurch den Empfängern und Absendern häufig große Unannehmlichkeiten und Zeitverlust erwachsen.

**Nationalisierung von Waren im Zollverkehr.** Diese Angelegenheit ist nunmehr im Vorläufigen Reichswirtschaftsrat behandelt und dortselbst durch einen besonderen Arbeitsausschuß begutachtet worden. Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat sich vor dem Reichswirtschaftsrat als Sachverständiger bei seinem Gutachten in Uebereinstimmung mit der Mehrzahl der Mitglieder dahin ausgesprochen, daß bei Handhabung der Vorschriften über Nationalisierung deutsche Waren im Auslande keinesfalls schlechter gestellt werden dürfen, als ausländische Waren in Deutschland.

Die beiden Kernfragen, auf die es ankommt, sind nochmals kurz zusammengefaßt folgende:

1. Die Nationalisierung hatte in der Vorkriegszeit, als mit den hauptsächlichsten Weltverkehrsländern Meistbegünstigungsverträge bestanden und der Grundsatz der Meistbegünstigung auch die Handelspolitik der fremden Länder beherrschte, nur geringe Bedeutung. Sie wird aber nichtig jetzt, wo der Grundsatz der Meistbegünstigung vielfach durchbrochen ist und sich noch nicht übersehen läßt, ob der Warenaustausch zwischen Deutschland und den übrigen Weltverkehrsländern in der Zukunft völlig auf der Grundlage der Meistbegünstigung wieder aufgebaut werden kann.
2. Wenn wir auch aus Gründen, die hier nicht näher erörtert zu werden brauchen, grundsätzlich die Meistbegünstigung verlangen und gewähren, so müssen wir doch — und dahin ging auch das Gutachten des Unterzeichneten — in der Frage der Nationalisierung diesen Grundsatz verlassen und uns wenigstens vorläufig mit der Reziprozität abfinden: dies würde bedeuten, daß wir die einzelnen fremden Staaten in der Nationalisierungsfrage ebenso behandeln, wie sie uns. Man muß sich vor allem darüber klar sein, daß die bisherige liberale Verwaltungspraxis in Deutschland handelspolitische Unzuträglichkeiten mit sich bringen kann, wenn sie nicht durch einen Reziprozitätsvorbehalt beschränkt wird, wie folgendes Beispiel zeigt:

Mit Belgien, das keine Vorschriften über Nationalisierung hat, ist ein Handelsvertrag geschlossen und steht vor der Ratifikation. Angenommen nun, es werden belgische Wollstoffe nach Frankreich verbracht und dortselbst appetiert,

Die französische Gesetzgebung verlangt für eine Nationalisierung in Frankreich eine Wertverdoppelung durch den Nationalisierungsvorgang. Eine solche tritt aber durch Appretur noch nicht ein. Also würden die Stoffe nach französischem Recht ihren belgischen Ursprung behalten. In Deutschland dagegen würde die geringste Bearbeitung zur Aenderung der Nationalität genügen. Wir würden diese Waren also als in Frankreich nationalisiert ansehen und dementsprechend nicht zu den belgischen Vertragssätzen, sondern zu den autonomen Sätzen, die gegenüber Frankreich gelten, einlassen. Dann müßten wir aber einen Einspruch Belgiens wegen nicht meistbegünstigter Behandlung befürchten, wenn wir uns nicht vorbehalten, die Frage der Nationalisierung von der Meistbegünstigung auszunehmen.

Der Reichswirtschaftsrat hat sich diese übrigens von der hauptbeteiligten Textilindustrie grundsätzlich geteilten Wünsche nicht zu eigen gemacht und geglaubt, der Regierung empfehlen zu sollen, von der Aufstellung schärferer Nationalisierungsbestimmungen vorläufig Abstand zu nehmen. Die Reichsregierung hat die Bedenken, die in unserer an sich zu begrüßenden liberalen Zollpraxis liegen und die zurückzuführen sind auf die unvollkommene handelspolitische Lage der Welt, keineswegs verkannt. Sie glaubt aber, schon im Hinblick auf die technischen Schwierigkeiten, die mit einer Verschärfung der Vorschriften verknüpft sind, diese mehr theoretischen Erwägungen zunächst mehr zurückstellen zu können. Die Regierung ist entschlossen, sofort einzugreifen, sobald auf dem Gebiet der Nationalisierung tatsächlich Erschwerungen für den deutschen Außenhandel eintreten sollten.

**Wiederherstellung der Meistbegünstigung zwischen Deutschland und der Türkei.** Die Anfang dieses Monats in Angora eingeleiteten deutsch-türkischen Verhandlungen über die Wiederherstellung der gegenseitigen Meistbegünstigung haben zu einer Verständigung geführt. Die deutsche sowohl wie die türkische Regierung haben infolgedessen ihre Zollbehörden angewiesen, die Erzeugnisse des anderen Teiles bei der Einfuhr mit Wirkung vom 10. Juli 1925 ab wieder meistbegünstigt zu behandeln.

**Winke für die Ausfuhr nach England.** Seitens des Deutschen Industrie- und Handelstages ging uns ein Bericht des deutschen Konsulates in Liverpool über Winke für die Ausfuhr nach England zu, der für diejenigen unserer Mitglieder, die mit Großbritannien Geschäftsbeziehungen pflegen, von besonderem Interesse sein dürfte. Der Inhalt ist der folgende: Warenangebot — Beachtung der Zoll- usw. Vorschriften — Berechnung — Erachtung — Auskünfte — Vertreter — Muster — Nichtabgenommene Waren — Transportkosten und englische Frachtsätze. Im übrigen steht der Bericht den Interessenten im Büro der Kaufmannschaft zur vertraulichen Einsichtnahme zur Verfügung.

#### **Gerichtliche Gutachten der Vorsteher der Kaufmannschaft.**

Die Vorsteher der Kaufmannschaft haben auf Ersuchen des Landgerichts zu Stettin folgendes Gutachten betreffs Immobilienverkehr erstattet:

Ein Handelsgebrauch, wonach im Verkehr zwischen gewerbsmäßigen Immobilienvermittlern unter sich die übliche Provision halb und halb geteilt wird, wenn der eine Vermittler Kauflihaber ausfindig macht und dem anderen zuführt, der Kaufobjekte an der Hand hat, besteht hier nicht. Die Provision ist vielmehr immer an denjenigen Vermittler zu zahlen, der den Kauf bzw. Verkauf zustande gebracht hat. Wie sich dieser mit seinem Untervermittler abfindet, ist lediglich seine Sache.

#### **Innere Angelegenheiten.**

**Als Sachverständige** sind von den Vorstehern der Kaufmannschaft folgende Herren beeidigt und öffentlich angestellt worden: Richard Thürmann, Friedrich Wilhelm Baars und Werner Lieckfeld für „Spirituosen“, Direktor Walter von Niesewand, Paul Köbke und Johannes Holdorff für „Liköre“.

**Neue Mitglieder.** Von den Vorstehern der Kaufmannschaft sind als Mitglieder in die Korporation folgende Herren aufgenommen worden: Georg Rudolf Wilhelm Boettcher, Geschäftsführer der „Tellus“, Continentale Wand- und Fußboden-Platten-Vertriebsgesellschaft m. b. H.; Paul Alex Willi Nöring, Bevollmächtigter der Schlesischen Dampfer Compagnie-Berliner Lloyd Aktiengesellschaft, Rudolf Richard Otto Schnartendorff, Prokurist der Firma Franz Witte & Co. G. m. b. H.

#### **Buchbesprechung.**

**Reichs-Bäder-Adreßbuch.** Verlag des Reichs-Bäder-Adreßbuchs, nach amtlichen Quellen bearbeitet, G. m. b. H. Berlin 1925. Preis 9,50 RM.

Das Reichs-Bäder-Adreßbuch, das sich in seinen Angaben über die einzelnen Kurorte auf amtliches, durch die Regierungspräsidenten, die Kommunal- und Kurverwaltungen sowie die Verkehrsämter zur Verfügung gestelltes Material stützt, tritt nicht mit dem Anspruche, ein Buch für den Fachwissenschaftler, den Mediziner, zu bilden, hervor; es will vielmehr gerade dem Laien ein hilfreiches Handbuch sein. So soll es in erster Linie allen

denen, die infolge eines Leidens ein Heilbad aufzusuchen wünschen, in Verbindung mit ärztlicher Beratung ein zuverlässiger Führer in der Auswahl eines solchen Heilbades sein. Die Beschreibungen der einzelnen Kurorte sollen den Leser in knapper, übersichtlicher Form über alles Wesentliche unterrichten. Das Krankheitsverzeichnis am Anfange des Buches gibt eine Uebersicht über die Heilerfolge, die in den deutschen Bädern erzielt werden. Daß das Werk jedoch auch den Aerzten eine Hilfe zu sein vermag, bedarf wohl keiner weiteren Erwähnung. Dadurch, daß das Reichs-Bäder-Adreßbuch weiterhin nicht nur die deutschen Heilbäder, sondern auch die deutschen Seebäder, Luftkurorte und Sommerfrischen aufführt, dürfte es — nicht zuletzt wohl auch seiner übersichtlichen Anordnung wegen — ein allgemeines, populäres Nachschlagebuch der deutschen Kurorte darstellen. Eine willkommene Zugabe werden die jedem Orte beigefügten Reisetabellen sein, die beabsichtigen, dem Leser für jeden Ort die schnellste und bequemste Zugverbindung von den größten deutschen Städten aus anzugeben. Nicht minder erwünscht aber wird dem Leser sein, daß bei den einzelnen Kurorten die am Orte befindlichen Hotels, Pensionen, Sanatorien ebenso auch die Restaurants, Kaffeehäuser, Spezialgeschäfte usw. aufgeführt sind; es wird dem Leser auf Grund dieser Angaben über Hotels, Pensionen und Sanatorien ermöglicht, sich wegen einer geeigneten Wohngelegenheit mit den betreffenden Häusern in Verbindung zu setzen. Leider konnten diese Mitteilungen über Hotels, Pensionen usw. in dieser ersten Ausgabe erst bei verhältnismäßig wenigen Kurorten aufgenommen werden.

Hervorgehoben sei noch, daß nicht allein nur deutsche Kurorte aufgenommen werden, sondern daß auch keinerlei ausländische Reklame im Reichs-Bäder-Adreßbuch zur Aufnahme gelangt, da dieses nur der Hebung des deutschen Bäderverkehrs dienen soll.

**Adreßbuch für Estland.** Das Staatliche Adreßbuch für Estland ist in der Auflage für 1925 erschienen. Das Buch enthält im ersten Teil die Aufzählung aller Staatsinstitutionen, der Stadtverwaltungen, Kreisverwaltungen, Bezirksverwaltungen und besonders wichtiger Organisationen.

Teil 2 enthält ein Verzeichnis der Elementar-, Mittel- und anderen Schulen, Bibliotheken, Museen, Theater, Kinematographen, Kirchen und religiösen Organisationen, der Aerzte, Veterinär- und Zahnärzte, der Apotheken, Wohlfahrtsanstalten, Rechtsanwälte usw.

Preis des Adreßbuches 10 M. Es ist zu beziehen durch den estnischen Konsul Dr. Quandt, Berlin W 9, Schellingstr. 9.

**Die wirtschaftlichen Interessenvertretungen in Deutschland** von Dr. Kurt Apelt. G. A. Gloeckner Verlagsbuchhandlung in Leipzig. Preis gebunden 1,50 RM.

Die wirtschaftlichen Interessenvertretungen haben gegenwärtig im Wirtschaftsleben eine Bedeutung erlangt, an der auch die Allgemeinheit nicht mehr achtlos vorübergehen kann. Immer weitere Kreise sehen sich daher gezwungen, sich mit ihrem Wesen und ihrer Zielsetzung bekannt zu machen.

Angesichts dieser Tatsache trat der Mangel einer kurzgefaßten aber übersichtlichen Darstellung der wirtschaftlichen Interessenvertretungen immer deutlicher in die Erscheinung. Das vorliegende Buch, entstanden zunächst aus Vorlesungen des Verfassers an der Universität Köln, soll diese Lücke ausfüllen. Behandelt werden sowohl die öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen (Industrie- und Handels-, Handwerks- und Landwirtschaftskammern usw.) wie auch die wirtschaftlichen Verbände (Unternehmer- und Arbeitnehmerverbände), wobei sowohl auf die allgemeine Bedeutung und Entwicklung wie auch auf die einzelnen Arten der wirtschaftlichen Interessenvertretungen, bei diesen selbstverständlich mit den durch die Rücksicht auf die Uebersichtlichkeit gebotenen Beschränkungen, eingegangen ist.

**Die Exportorganisation und ihre Technik** von Wilhelm auf der Nöllenburg, kaufm. Direktor und Dozent an der Humboldt-Hochschule Berlin. Verlag G. A. Gloeckner, Leipzig 1925. 207 Seiten. Preis geheftet 7,80, gebunden 9,— RM.

Mit aller Schärfe ist der Kampf um den Weltmarkt entbrannt. Und besonders für Deutschland ist die Steigerung des Exports angesichts der Passivität der Handelsbilanz eine Lebensfrage. Unter diesen Umständen ist das vorliegende Werk, das Richtlinien einer systematischen Organisation des Ausfuhrgeschäftes aufzeigt, von höchst aktuellem Interesse.

Wie jedes Gewerbe seine besonderen Eigenheiten und Kunstgriffe besitzt, deren Beherrschung vom Gehilfen wie vom Meister verlangt wird, so auch das Ausfuhrgeschäft. Deshalb ist es die Aufgabe dieses Buches, Kaufleute und Studierende — im weitesten Sinne des Wortes — mit ihm bekannt zu machen. Die Besonderheiten dieses Geschäftszweiges sind ausführlich behandelt und die Tatsachen, durch die sie bedingt werden, besonders dargestellt. In den Anlagen finden sich wertvolle Zusammenstellungen und der Praxis entnommene Beispiele der vorkommenden Geschäftsvorfälle.

## Verschiedenes.

**Übersicht über die deutschen Zoll- und Außenhandelsvorschriften.** Seitens der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf ging uns eine Übersicht über die deutschen Zoll- und Außenhandelsvorschriften zu, die allen deutschen Exporteuren nur auf das angelegentlichste empfohlen werden kann. Die gedruckte Übersicht liegt im Büro der Kaufmannschaft, Börse, zur Einsicht aus und kann zum Preise von nur 0,20 RM zuzüglich Porto von der Geschäftsstelle der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf bezogen werden. Bei größeren Bezügen werden Vorzugspreise eingeräumt, welche bei einem Bezuge von mindestens

30 Stück	0,15 M
50 „	0,12 M
80 „	0,10 M

betragen.

**Jahresbericht der deutschen Handelskammer für Spanien.** Die deutsche Handelskammer für Spanien in Barcelona hat einen Jahresbericht für 1924 herausgegeben. Er enthält einen allgemeinen Ueberblick über die Entwicklung der wesentlichen Faktoren des spanischen Wirtschaftslebens, die deutsch-spanischen Wirtschaftsbeziehungen und den Gütertausch der beiden Länder. Das deutsch-spanische Handelsabkommen ist besonders besprochen. Der Jahresbericht kann von der deutschen Handelskammer für Spanien in Barcelona gegen Einsendung von 3 M für das Stück, Porto und Schreibgebühr einbezogen werden.

**Beglaubigung von Konsulatsfakturen und Konnossementen in Chile.** Seitens des Generalkonsulates von Chile für das Deutsche Reich ging uns eine gedruckte Zusammenstellung über die Beglaubigung von Konsulatsfakturen und von Konnossementen in der Republik Chile zu, die im Büro der Kaufmannschaft eingesehen werden kann. Dies gilt auch von einem Auszug aus dem Konsulararif bezüglich Beglaubigung von Handels-Dokumenten.

**Vorschriften und Bestimmungen für den reisenden Kaufmann.** Von der Verkehrsabteilung der Handelskammer in Hamburg sind „Vorschriften und Bestimmungen für den reisenden Kaufmann“ nach dem Stande vom 1. Juni d. J. herausgegeben worden, die beim Verlage von Ackermann & Wulff Nachflg., Hamburg 11, Deichstr. 48-50, zum Preise von 3 M zu beziehen sind. Das Buch behandelt folgende Gegenstände: Paßformalitäten, wo und wie ist das Visum zu erhalten, Musterpässe und Zollbehandlung der Warenmuster, Gewerbelegitimationskarten, Mitnahme von Zahlungsmitteln, Postausweise, Postkreditbriefe, Einkommensteuerpflicht bei Reisen nach und aus dem Ausland, postlagernde Sendungen, Meldung der Ausländer bei der Polizeibehörde, Konsulate im In- und Ausland, Auszüge aus der Gewerbeordnung usw. und den Handelsverträgen, Reichsgesetzen usw. usw.

**Konjunkturberichte, herausgegeben vom Osteuropa-Institut in Breslau.** Die soeben erschienene Nr. 8 vom 30. Juni 1925 hat folgenden Inhalt: Polen: Die Konjunktur auf dem polnischen Holzmarkt. Die Konjunkturbewegung auf den polnischen Warenmärkten. Rußland: Der russische Getreidemarkt. Der russische Textilmarkt im Juni. Die Situation auf dem russischen Chemikalienmarkt. Mangel an Verpackungsmaterial in Rußland. Tschechoslowakei: Die Lage der Spinnereien in der Tschechoslowakei. Bulgarien: Deutschland und der bulgarische Tabakmarkt. Die Viehzucht Bulgariens. Jugoslawien: Die jugoslawische Zuckerindustrie. Rumänien: Die Lage der rumänischen Erdölindustrie. Lettland: Die Verwendung von Traktoren in Lettland. Estland: Landwirtschaftliche Perspektiven.

**Erlangung der Sichtvermerke zur Reise nach Finnland.** Häufig beantragen deutsche Staatsangehörige, die sich auf der Durchreise in Reval (Estland) aufhalten, bei der dortigen finnischen Gesandtschaft die Erteilung eines Sichtvermerks nach Finnland. Diese Behörde kann aber Sichtvermerke grundsätzlich nur an Personen erteilen, die in ihrem Amtsbezirk, d. h. Estland, wohnen oder dort ihren dauernden Aufenthalt haben, und lehnt aus diesem Grunde die Anträge in der Regel ab. Es wird daher deutschen Geschäftsreisenden, die sich nach Finnland begeben wollen, empfohlen, die Erteilung des erforderlichen Sichtvermerks vor dem Antritt ihrer Reise rechtzeitig bei der finnischen Gesandtschaft in Berlin zu beantragen.

**Einreisebestimmungen für Lettland.** Um die Einreise- genehmigung nach Lettland zu erhalten, hat jeder Antragsteller unter Benutzung von zwei Fragebogen, die mit je einem Lichtbild zu versehen sind, ein Gesuch an ein lettändisches Konsulat unter Angabe von Referenzen zu richten. Das Visum kann nur Personen erteilt werden, welche im Besitze eines Nationalpasses sind. Wenn keine politischen oder sonstigen Bedenken im Wege stehen, kann die Einreiseerlaubnis sofort erteilt werden, und zwar mit einem Aufenthaltsrecht in Lettland von einem Monat.

In bedenklichen Fällen wird eine briefliche oder telegraphische Anfrage an das lettändische Innenministerium in Riga gerichtet. In beiden Fällen geht dem Antragsteller über den Stand seiner Angelegenheit eine diesbezügliche Mitteilung zu.

Die Gebühr für ein Ein- und Wiederausreisevisum beträgt 8,50 M. Ein Transitvisum durch Lettland wird deutschen Staatsangehörigen gegen eine Gebühr von 5,60 M erteilt, sobald das Visum des Einreiselandes vorliegt.

Personen, die keinen Nationalpaß besitzen, können nur mit Genehmigung des Innenministeriums in Riga durch das Generalkonsulat in Berlin das Einreisevisum erhalten.

Bei Reise per Bahn ist außer dem lettändischen Einreisevisum noch das litauische Durchreisevisum erforderlich. Bei Reise per Schiff fällt das litauische Durchreisevisum fort.

**Verzeichnis der lettändischen Konsulate und konsularischen Vertretungen in Deutschland.** Berlin W 62, Generalkonsulat, Burggrafenstr. 13, Fernsprecher Amt Lützow 8195; Generalkonsul: Edg. Kreewinsch. — Bremen, Schlachte 6, Fernspr. Roland 7901; Konsul: W. Hartmann. — Leobschütz O.-S., Konsul: Fabrikbes. J. Kalnin. — Dresden, Lukasstr. 2; Konsul: J. Heymann. — Duisburg, Friedenstr. 105, Fernspr. 4294; Konsul: R. Gottschalk. — Düsseldorf, Höherweg 278; Konsul: J. Wikschtröm. — Hamburg, Isestr. 79, Fernspr. Vulkan 4518; Konsul: F. Fridenbergs. — Königsberg i. Pr., Hansaring, Fernspr. 5448-49; Konsul: Dr. E. Wiegand. — Leipzig, Markt Nr. 11, Fernspr. 13000; Konsul: E. Nissen. — Lübeck, Beckergrube 38, Fernspr. 8168; Konsul: Johs. Schwabroch. — Stettin, Gr. Lastadie 56, Fernspr. 6008/11; Konsul: Ed. Griebel. — Wiesbaden, Adelheidstr. 10, Fernspr. 4919; Konsul: N. Schilling.

**Ausweise im Reiseverkehr nach Danzig.** Der bereits seit längerer Zeit begonnene Abbau der Paßvorschriften soll u. a. in der Weise fortgesetzt werden, daß der deutsche Sichtvermerkzwang im Verhältnis zu solchen Staaten aufgehoben wird, die ihrerseits für Reichsangehörige den Sichtvermerk nicht fordern. In erster Linie kommt hier der Freistaat Danzig in Betracht. Mit Wirkung vom 1. Juni an ist deshalb bestimmt worden, daß Danziger Staatsangehörige, die sich durch einen gültigen Heimatpaß über ihre Danziger Staatsangehörigkeit einwandfrei ausweisen, für den Grenzübertritt weder bei der Einreise nach Deutschland, noch bei der Ausreise aus Deutschland eines Sichtvermerks bedürfen.

**Für Reisen nach Polen.** Vom Polizeipräsidium wird mitgeteilt: Der Sichtvermerk zur Einreise nach Polen (also auch nach den entrisenen Gebieten) wird von der hiesigen Konsularvertretung nur erteilt, wenn die Einreiseerlaubnis des polnischen Landratsamtes (Staroste), in dessen Bezirk der Antragsteller zureisen will, vorhanden ist, und wenn der Reisende sich durch Vorlage des Heimatscheines als deutscher Reichsangehöriger ausweisen kann. Der Heimatschein wird vom Regierungspräsidenten erteilt; der Antrag auf Erteilung ist unter Beifügung der Geburtsurkunde des Antragstellers (für Frauen hat ihn der Ehemann, für Minderjährige der gesetzliche Vertreter zu stellen), der Optionsbescheinigung oder von Familienpapieren und Urkunden, die die deutsche Reichsangehörigkeit beweisen, beim Polizeipräsidenten recht frühzeitig zu stellen, da bis zur Ausfertigung einige Zeit vergeht. Wer eine Optionsurkunde besitzt, ist natürlich dadurch als Deutscher legitimiert und bedarf keines Heimatscheines.

## Angebote und Nachfragen.

- 4003. Nürnberg sucht Vertreter für Wollgarne, Baumwollgarne und Kunstseide.
- 4023. Chemnitz sucht Vertreter für Strümpfe und Handschuhe.
- 4025. Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Getreide- und Futtermittelagenten.
- 4032. Stuttgart sucht Vertreter für Automobilzubehör (Beleuchtung usw.), elektrische Heiz- und Kochapparate, Galanterie- und Luxuswaren, technische Artikel in Zieh-, Stanz- und Präparierarbeit jeder Art.
- 4064. Berlin sucht Vertreter für Cresol- und Phenol-Seifenlösungen, Spiritus-Präparate, Tinkturen, Fein-Chemikalien usw.
- 4067. Köln wünscht Vertretungen in Kartoffelmehl und Zucker zu übernehmen.
- 4068. Lauscha Thür. wünscht von hiesigen Lieferanten Ukleschuppen zu beziehen.
- 4072. Mannheim sucht Lieferanten von finnischen Ameiseneiern.
- 4120. Heidelberg (Vegetabilien-Großhandlung), Trockene-, Schneide- und Pulverisier-Anstalt und Gemüsemühle sucht Vertreter für ihre Erzeugnisse.

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

# Märkte und Preise

## Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	6. Juli		8. Juli		10. Juli	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372,00	375,00	372,00	375,00	372,00	375,00
1 Pfund Sterling	1810,00	1825,00	1810,00	1825,00	1810,00	1825,00
1 Billion dt. Reichsm.	88,50	89,75	88,50	89,75	88,50	89,75
100 Finnmark	937,00	947,00	937,00	947,00	937,00	947,00
100 schwed. Kronen	9950,00	10085,00	9950,00	10085,00	9950,00	10085,00
100 dänische Kronen	7600,00	7700,00	7650,00	7750,00	7625,00	7725,00
100 norweg. Kronen	6675,00	6775,00	6700,00	6800,00	6525,00	6625,00
100 franz. Francs	1775,00	1825,00	1750,00	1800,00	1750,00	1800,00
100 belg. Fr.	1750,00	1800,00	1725,00	1775,00	1725,00	1775,00
100 holländ. Gulden	14960,00	15185,00	14960,00	15185,00	14960,00	15185,00
1 Lat (50 lett. Rubel)	71,50	72,50	71,50	72,50	71,50	72,50
100 ital. Lire	1385,00	1425,00	1370,00	1410,00	1385,00	1425,00
100 Schweiz. Fr.	7200,00	7325,00	7200,00	7325,00	7200,00	7325,00
100 tsch.-slow. Kronen	1110,00	1135,00	1110,00	1135,00	1110,00	1135,00
1 Goldkrone	—	—	—	—	—	—
1 Tschernwonez	1875,00	1945,00	1875,00	1945,00	1875,00	1945,00

## Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	9. Juli		10. Juli		11. Juli	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
100 lettland. Rubel	—	—	—	—	—	—
1 amerik. Dollar	5,175	5,20	5,175	5,20	5,175	5,20
1 Pfund Sterling	25,19	25,31	25,19	25,31	25,19	25,31
100 franz. Francs	24,10	24,60	24,10	24,60	24,10	24,60
100 belg. Francs	23,70	24,20	23,65	24,15	23,80	24,30
100 schweizer Francs	100,15	101,15	100,15	101,15	100,15	101,15
100 italienische Lire	18,95	19,30	18,85	19,20	19,05	19,40
100 schwed. Kronen	138,45	139,85	138,50	139,90	138,50	139,90
100 norweg. Kronen	91,40	93,25	89,85	91,70	89,80	91,65
100 dänische Kronen	105,35	107,50	104,80	106,90	105,10	107,25
100 tschecho-slowak. Kr.	15,20	15,50	15,20	15,50	15,20	15,50
100 holl. Gulden	206,70	208,75	206,65	208,70	206,70	208,75
100 deutsche Mark	122,00	124,20	122,00	124,20	122,00	124,20
100 finnland. Mark	13,00	13,25	13,00	13,25	13,00	13,25
100 estland. Mark	1,35	1,40	1,35	1,40	1,35	1,40
100 polnische Zloty	98,00	102,00	98,00	102,00	98,00	102,00
100 litauische Lits	50,50	52,00	50,50	52,00	50,50	52,00
1 SSS R-Tschernwonez	26,40	26,85	26,40	26,85	26,40	26,85
10-Rubel-Goldstück, russ.	—	—	—	—	—	—
1-Rubel-Silberstück	—	—	—	—	—	—
1-Silb.-Rbl. Scheidemünze	—	—	—	—	—	—

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	8. Juli	9. Juli	10. Juli	11. Juli
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,00	193,10	193,10	193,10
Stockholm	1066,00	1066,00	1066,50	1066,50
Paris	187,50	187,00	187,50	187,00
Brüssel	185,50	184,00	184,50	184,50
Amsterdam	1594,00	1593,00	1593,00	1593,00
Basel	772,00	772,00	772,00	772,00
Kristiania	716,00	711,00	696,00	696,00
Kopenhagen	818,00	817,00	812,00	816,00
Berlin	955,00	955,00	955,00	955,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	150,00	149,00	149,00	150,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	772,00	772,00	772,00	772,00

**Stettiner Salzheringsbericht.** Der Absatz ist in schottischen und englischen Heringen sehr reger. Die Bestände in Yarmouth-Heringen sind ziemlich geräumt. Die Zufuhren in neuen Schotten-Heringen konnten den Bedarf nicht decken. Norweger Heringe sind bisher noch ziemlich vernachlässigt. Es ist bezahlt: Shetland Large Matjes 73/— bis 78/— sh pro 2/2 Tonnen, Shetland Selected Matjes 50/— bis 55/— sh pro 2/2 Tonnen, Shetland Medium Matjes 43/— bis 48/— sh pro 2/2 Tonnen, Shetland Largefulls 68/— bis 73/— sh. pro 2/2 Tonnen, Shetland Matfulls 47/— bis 50/— sh pro 1/1 Tonnen, Shetland Matfulls 43/— bis 45/— sh pro 1/1 Tonnen, Yarmouth Fulls 42/— bis 44/— pro 1/1 Tonnen, Yarmouth Matfulls 30/— bis 32/— sh pro 1/1 Tonnen, Yarmouth Matfulls 27/— bis 29/— pro 1/1 Tonnen. 1925er Sloehering 4/500er, 5/600er 29 bis 30 n. Kr. pro 1/1 To., 1924er Sloehering 5/600er 18 bis 20 n. Kr. pro 1/1 To., 1925er Hochseefulls 4/500er, 5/600er 23½ bis 24½ n. Kr. pro 1/1 To., 1925er Hochseefulls 6/700er 24 bis 25 n. Kr. pro 1/1 To., 7/800er 26 bis 27 n. Kr. pro 1/1 To., 1924er Hochseefulls 5/600er, 6/700er 18 bis 19 n. Kr. pro 1/1 To., 7/800er

20 bis 21 n. Kr. pro 1/1 To., Norweger Schneidehering je nach Größe 40 bis 50 n. Kr. pro 1/1 To.

**Getreidenotierung an der Stettiner Produktenbörse am 16. Juli:** Roggen inländ. 222—224, Weizen inländ. ohne Handel, Hafer 235—240, Gerste inländ. ohne Handel, alte Futtergerste 215 bis 230, neue Wintergerste 190—193 M für 1000 kg ab nahegelegenen Stationen.

**Frachtenmarkt.** Stettin, 16. Juli. Das Geschäft ist gegenwärtig in der Sommersaison bei geringen Abschlüssen lustlos. Ueberhaupt waren am Stettiner Seefrachtenmarkt in den letzten Monaten nur verhältnismäßig geringe Aenderungen in den Frachtsätzen zu beobachten. Es notierten am Erzfrachtenmarkt (Eisenerz je t) Lulea—Stettin 4,10—4,20 schw. Kr., Löschen Schiffs Rechnung, desgl.—Nordsee (Emden/Rotterdam) 4,25 schw. Kr. fio, Oxelösund—Stettin 3,20—3,25 schw. Kr. L. Sch. R., desgl.—Nordsee 3,25 schw. Kr. fio, Värtan—Stettin 3,25 schw. Kr. L. Sch. R., Narvik—Nordsee 3,75—3,80 schw. Kr. fio und Helsingborg—Stettin Abbrände 3,25 schw. Kr. L. Sch. R. In den beiden bedeutendsten Routen des Stettiner Kohlenfrachtenmarktes Tyne—Stettin und Rotterdam—Stettin stellen sich die Frachtraten gegenwärtig unverändert auf 4/6 bzw. 4,50 RM je t.

Im übrigen sind an neuen Abschlüssen zu melden: Stettin—Mullerup 430 t Kohlen 5/6, Stettin—Königsberg 450 t Zement 5 RM, Stettin—Memel 600 t Phosphat 6 RM, Oxelösund—Stettin 2000 t Erz 2,35 Kr., und Antwerpen—Stettin 1000 t Phosphat 6/3.

## Stettiner Hafenverkehrsbericht.

Woche vom 6. bis 12. Juli 1925.

Der seewärtige Eingang betrug 75 Schiffe mit 68 000 t Ladung. Die deutsche Flagge führten 44 Schiffe, 15 die schwedische, 3 die norwegische, 2 die dänische, 2 die finnische, 1 die russische, 1 die estnische, 3 die englische und 4 die holländische Flagge. Die Kohleneinfuhr überflügelte dieses Mal den Erzeingang. Es gingen 23 000 t Kohlen und 16 000 t Erz ein, ferner 10 000 t Papierholz, 4000 t Eisen, 4500 t Phosphat und Thomasmehl und 3000 t Steine und Feldspat. Der Rest bestand aus Leinsaat, Heringen, Zement, Bauholz, Oel und anderen Gütern.

Der seewärtige Ausgang umfaßte 75 Schiffe mit 11 000 t Ladung, die sich auf Grubenholz, Mauersteine, Zucker, Kohlen, Briquets, Eisenbahnschwellen, Telegraphenstangen und andere Güter verteilen. Von den ausgegangenen Schiffen führten 45 die deutsche Flagge, 10 die schwedische, 5 die norwegische, 6 die dänische, 1 die russische, 3 die finnische, 1 die estnische, 2 die englische, 1 die belgische und die italienische Flagge.

Im Binnenschiffsverkehr ist keine Aenderung eingetreten. Die Oder ist normalschiffig.

Auf der Ostseewerft ist in der Berichtswoche ein Frachtdampfer von 850 t Tragfähigkeit vom Stapel gelassen worden. Er ist für die Reederei Emil R. Retzlaff in Stettin bestimmt und wurde auf den Namen „Bragi“ getauft.

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

Breslau, 11. Juli 1925. Der Ablauf des Hochwassers ist ohne irgendwelche bemerkenswerte Störungen vor sich gegangen. Der Wasserstand ist weiter gut und vollschiffig, zumal auch die Neißer zu Anfang der Berichtswoche eine Aufbesserung von 55 cm brachte.

Das Ranserner Wehr ist am Montag, den 6. d. M. nachmittags wieder gestellt worden.

Die versommerte Talschiffahrt ist restlos von Breslau zum Abschwimmen gekommen, im ganzen in dieser Woche 291 Kähne.

Der Umschlag in Coselhafen mit ca. 21 000 t zu Berg und 30 000 t zu Tal hat sich wieder gehoben. Der Zugang von Breslau ist mit ca. 150 Fahrzeugen zu veranschlagen, davon über 2/3 beladene. In Stettin war der Eingang von Erzdampfern stark. Die Uebernahme in die Binnenfahrzeuge vollzog sich gemäß dem vorhandenen Kahnraum. In Hamburg ist ein gewisses Abflauen des Interesses für Verladungen nach der Oder zu beobachten, die Anteilfrachten lassen daher auch nach. Die Elbe hat noch keine Aufbesserung des Wasserstandes.

Schiffsfrachten für die Oder in Mark je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) Steinkohle: von Breslau nach Berlin 3,50 M, nach Stettin 3 M. Von Cosel-Oderhafen nach Berlin 6,10 bis 6,30 M, nach Stettin 5,60 bis 5,80 M, nach Hamburg 8,50 M. Von Oppeln wurden keine Geschäfte getätigt. Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein. Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstation maßgebende Fracht.

Wasserstände: Ratibor am 5. 7. 25 2,54 m, am 11. 7. 25 1,77 m; Dyhernfurth am 5. 7. 25 4,04 m, am 11. 7. 25 2,74 m; Neißer b. Wartha 4. 7. 25 —0,20 m, am 5. 7. 25 +0,35 m, am 10. 7. 25 —0,06 m.

## Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin.

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

\* bedeutet: Passagierdampfer oder Passagiergelegenheit.

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bezw. Reeder
<b>Stettin—deutsche Ostseehäfen</b>			
Swinemünde-Neufahrwass. u. Pillau	Mont. u. Donnerst.	*D. Freya ab Swde. 7 abds.	J. F. Braenlich, Stettin
Stettin-Swinemünde	tägl. mttgs.	*D. Swde., D. Berlin und D. Deutschland	SwinemünderDampfsch.-Ges.
Danzig	7 täg	D. Rudolf 30. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Danzig, Memel	14 täg	D. Arkona 25. Juli	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Königsberg	7 täg	D. Möwe 22. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Königsberg	14 täg	D. Elsa 29. Juli	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Elbing	7 täg	D. Elbing IV 25. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Flensburg	14 täg	D. — Ende Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 täg	D. Otto 21. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel	7 täg		
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth (und Peene-Stationen)	Mittw. und Sonnabend	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth (u. Peene-Stat.)	7 täg	D. Stralsund	A. Hoffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Margarete u. MS. Peene	A. Hoffeld, Stettin
Rügenwalde-Stolpmünde	jd. Sonnab.	D. Reihofahrer u. D. Pommern	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jd. Sonnab.	D. Ippen	H. O. Ippen, Stettin
		MS. Kolberg	A. Hoffeld, Stettin
			Westphal, Kolberg
<b>Stettin—Finnland und Randstaaten</b>			
Libau	7 täg	D. Henny 22. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 täg	*D. Regina 25. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Nordland 18. Juli	
Leningrad (Petersburg)	7 täg	*D. Preußen 25. Juli	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval	14 täg	*D. Ostsee 24. Juli	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Reval, Helsingfors	3 täg	*D. Ariadne jed. Mittwoch	Gustav Metzler, Stettin
Reval, Helsingfors	abwechsel.	*D. Rügen jed. Sonnab.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg, Wasa, Menty- luoto	7 täg	D. Renata 20. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg	7 täg	D. Ruth 25. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Helsingfors	7 täg	D. Marianne 21. Juli	Gustav Metzler, Stettin
Raumo, Mäntyluoto, Wasa	14 täg	D. Greif 25. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Njord Ende Juli	Gustav Metzler, Stettin
			Wasa-Nordsjö A.-G.
<b>Stettin—Skandinavien</b>			
Kopenhagen, Gotenburg	jd. Dienstg.	*D. Odin	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Christiania)	abwechsel.	D. Stadion II 31. Juli	Gustav Metzler, Stettin
Skien	jed. Freitag	D. Jolantha 24. Juli	
Kopenhagen, Arendal, Christians- sand, Stavanger, Haugesund, Bergen Aalesund, Christian- sund, Drontheim	14 täg	*D. Trondhjem 29. Juli	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	18 täg	*D. Bergenhus 8. August	Gustav Metzler, Stettin
		D. — nach Bedarf	Wiking Schifffahrtsgesellsch., m. b. H., Stettin
Stockholm	5 täg abwechsel.	*D. Viktoria 25. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Straßburg 20. Juli	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
		*D. Svea 30. Juli	Mundt & Schütt, Stettin
Malmö, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	7 täg	D. Themis 25. Juli	William Schröder, Stettin
Helsingborg und andere süd- schwedische Häfen	7 täg	D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
Oxelösund	7 täg		
<b>Stettin—Nordsee</b>			
Hamburg	10 täg	D. Helene 23. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	7 täg	D. Otto 21. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	10 täg	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	7 täg	D. Pallas 23. Juli	Gustav Metzler, Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	14 täg	D. Nero Ende Juli	Joh. Reimer, Stettin
Rheinhäfen, Rotterdam, Antwerpen	14 täg	D. Gudrun 25. Juli	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 täg	D. — Ende Juli	Stett. Dampf.-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 täg	D. Taarnholm ca. 28. Juli	Gustav Metzler, Stettin
			Sartori & Berger, Kiel
			Sartori & Berger, Kiel
			H. O. Ippen, Stettin
			Neptun-Ges., Bremen
			Nederland, Stoomboot My.
			Rud. Christ. Gribel, Stettin
			Stett. Dampf.-Comp., Stettin
			Forenade, Kopenhagen
<b>Stettin—Mittelmeer</b>			
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Partras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum, (Oran, Algier, Tunis und weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 täg	D. Volos 25. Juli	DeutscheOrient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Mes- sina, Catania, Palermo		D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, 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 Speditur-Firmen.

## Verkehr zwischen Stettin, Lübeck und Finnland.

Ab	nach	Dampfer	Abgangstag	Ab	nach	Dampfer	Abgangstag
Stettin .....	Helsingfors	Rügen	25. 7.*	Lübeck ....	Wasa, Raumo, Mäntyluoto	Njord	1. 8.
Stettin .....	Helsingfors	Greif	25. 7.*	Lübeck ....	Wasa, Raumo, Mäntyluoto	Jmatra	ca.18. 7.
Stettin .....	Helsingfors	Ariadne	18. 7.*	Lübeck ....	Wiborg, Kotka	Wiborg	25. 7.
Stettin .....	Helsingfors	Rügen	18. 7.				
Stettin .....	Abo, Kotka	Renata	23. 7.	Helsingfors	Stettin	Rügen	22. 7.*
Stettin .....	Abo, Kotka	Siegfried	2. 8.	Helsingfors	Stettin	Alexandra	25. 7.
Stettin .....	Kotka, Wiborg	Christian	25. 7.	Helsingfors	Stettin	Ariadne	25. 7.*
Stettin .....	Kotka, Wiborg	Ursula	2. 8.	Helsingfors	Stettin	Greif	31. 7.
Stettin .....	Abo, Kotka, Wiborg	Moskau	25. 7.	Kotka, Abo	Stettin	Renata	31. 7.
				Kotka, Abo	Stettin	Siegfried	12. 8.
Lübeck ....	Helsingfors	Mira	18. 7.**	Kotka, Wiborg..	Stettin	Ursula	22. 7.
Lübeck ....	Helsingfors	Aegir	25. 7.**	Kotka, Wiborg..	Stettin	Christian	2. 8.
Lübeck .....	Abo, Helsingfors	Marta	25. 7.				
Lübeck .....	Abo	Halland	18. 7.**	Helsingfors	Lübeck	Mira	25. 7.**
Lübeck .....	Abo	Finland	25. 7.	Helsingfors	Lübeck	Aegir	1. 8.**
Lübeck .....	Wasa, Raumo, Mäntyluoto	Iris	25. 7.	Abo .....	Lübeck	Finland	18. 7.
				Abo .....	Lübeck	Halland	25. 7.**

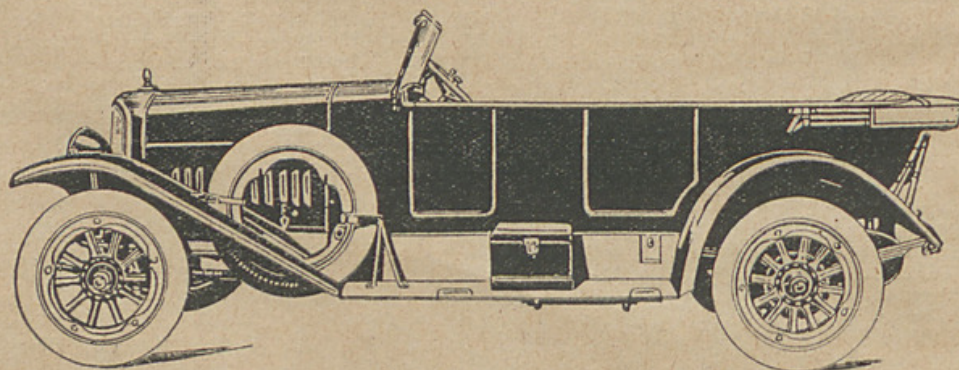
\* Passagiergelegenheit, Dampfer fährt alle 8 Tage. \*\* Passagiergelegenheit, Dampfer fährt alle 14 Tage. Aenderungen vorbehalten.

**Berichtigung.** Unter Bezugnahme auf den Artikel „Auslandsreisen, Paß und Visum“ in unserer letzten Ausgabe teilt uns das Konsulat der Republik Oesterreich in Stettin mit, daß die österreichischen Konsulate in Deutschland keine Sichtvermerksmarken ohne Vorlage eines Passes abgeben. Die Erteilung des Sichtvermerkes erfolgt durch Einkleben einer Marke in den Paß, der zu diesem Zweck dem Konsulat einzureichen ist.

Des weiteren werden wir in diesem Zusammenhang von dem lettlandischen Generalkonsulat in Deutschland (Berlin) um die Aufnahme nachfolgender Zeilen gebeten:

Die in dem oben genannten Artikel aufgestellte Behauptung, daß sich die Randstaaten auffallend handelsfeindlich erweisen, ist hinfällig. Der gesamte Warenaustausch zwischen Lettland und Deutschland betrug im Jahre 1924 etwa 100 Millionen Reichsmark, und Lettland nimmt unter den Randstaaten bezüglich des Handelsverkehrs mit Deutschland die erste Stelle ein. Der Warenaustausch zwischen Litauen und Deutschland betrug 92 Millionen RM und mit Estland 45 Millionen RM. Im übrigen dürfte es wohl genügsam bekannt sein, daß Osteuropa in seiner Gesamtheit der wichtigste Kunde Deutschlands ist. Ferner entspricht auch die Behauptung, daß Visa nur bei schwerwiegenden Fällen und nur an Vertreter bekannter Firmen erteilt werden,

nicht den Tatsachen. Hiervon legt schon der Umstand beredtes Zeugnis ab, daß das Generalkonsulat — von den neuen lettlandischen Honorarkonsulaten in Deutschland ganz abgesehen — täglich 50—60 Einreisevisa erteilt. . . Das Generalkonsulat ist der Ansicht, daß wohl niemand ohne schwerwiegende Gründe eine Reise nach Lettland unternommen wird. In der Auslegung des Herrn Verfassers klingt aber dieser Passus der lettlandischen Einreisebestimmungen ganz anders und könnte den Schein erwecken, daß Antragstellern beim Erlangen eines Visums seitens Lettlands Schwierigkeiten bereitet werden, was hier doch keineswegs der Fall ist. Es sei ausdrücklich betont, daß Antragstellern, die im Besitze eines Nationalpasses sind, das Einreisevisum ohne jede Schwierigkeit erteilt wird. Besonderes Wohlwollen erlahnen die Fälle, wo es sich um die Förderung der deutsch-lettlandischen Wirtschaftsbeziehungen handelt. Die vierwöchentliche Aufenthaltsdauer, zu der das Einreisevisum berechtigt, kann wahrlich nicht als zu kurz bemessen angesehen werden. Wenn der Herr Verfasser sich daran stößt, daß gegen die Einreisenden keine politischen Bedenken vorliegen dürfen, so zeugt das deutlich davon, daß er die Lage der Randstaaten verkennt. Schließlich sei noch hervorgehoben, daß Besucher des Rigaischen Strandes ebenso wie der Messe besondere Einreiseerleichterungen genießen.



STOEWER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT vormals GEBRÜDER STOEWER STETTIN