

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

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

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

Bezugspreis vierteljährlich 2 Goldmark. — Anzeigenpreise lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme:

Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Nr. 8220 bis 8224. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats.

Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 16

Stettin, 15. August 1926

6. Jahrg.

Inhaltsangabe: Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer. — Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel. —
Schiffsliste. Schiffsfrachtenmarkt. — Kurse.

Stettin, das Zentrum des deutschen Ostseehandels von Unterstaatssekretär a. D. Dr. Hellmut Toepffer. — Die Verkehrsstellung Stettins unter den deutschen Seehäfen von Konsul Julius Vollbrecht. — Der Hafen Stettin von Stadtbaurat a. D. Fabricius. — Stettins Seeschifffahrt und See-Reedereien von Konsul Eduard Gribel. — Stettins Binnenschifffahrt von Ernst Kühnke. — Stettin und der Ostseeflugverkehr von Stadtbaurat a. D. Fabricius. — Das Versicherungsgewerbe in Stettin von Konsul Th. Liekfeld. — Die Stettiner Werftindustrie von Carl Trappen. — Stettins Eisenindustrie von Dr. Ing. Johannes Gollnow. — Die Industrie der Steine und Erden in Pommern von Unterstaatssekretär a. D. Dr. H. Toepffer. — Die Stettiner Oelindustrie von Städtältester Eugen Zander. — Pommerns chemische Industrie von Johannes Hornemann. — Aus Pommerns Papierindustrie von Hans Gottstein. — Die Pommersche Mühlenindustrie von Städtältester Eugen Zander. — Stettiner Sprit-, Spirituosen-, Brau- und Hefe-Industrie von Günther Winkelhausen. — Stettins Zuckerindustrie von Ferdinand Blume. — Die Stettiner Bekleidungsindustrie von Albert Horst. — Der Stettiner Salzheringshandel von Ernst Ortmann. — Der Stettiner Kohlenhandel. — Vom Stettiner Weinhandel von Konsul Th. Liekfeld. — Der Stettiner Warengroßhandel von Carl Braun. — Der Drogen-, Chemikalien- und Farben-Export Stettins nach Nord-Osteuropa von Konsul Arthur Klaembt. — Stettin als Getreidehandelsplatz von Otto Klänhammer. — Der Stettiner Saatenhandel von Konsul Georg Manasse. —

Sonderausgabe Stettin — Finnland — Estland — Lettland.

Im Binnenlande ist Stettins überragende Stellung im Ostseeverkehr vielfach noch immer nicht genügend bekannt. Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat sich daher entschlossen, vorliegendes Heft des „Ostsee-Handel“ in der Form einer Sondernummer herauszugeben, betitelt: Stettin—Finnland—Estland—Lettland. Zweck der Sonderausgabe ist, weiteste Kreise im In- und Auslande auf Stettins überragende Stellung unter den Ostseehäfen als Durchgangs- und Umschlagsplatz des mitteleuropäischen Verkehrs mit den Ostseeländern aufmerksam zu machen.

Die Schriftleitung.

Allianz-Konzern



Prämieneinnahme . . 133 131 392 R.-M. Kapital und Reserven der vereinigten Gesellschaften im Jahre 1925 . . 128 000 000 R.-M.

Allianz Lebensversicherungsbank A.-G.

Versicherungsbestand Ende 1925 424 000 000 R.-M. 29 % Versichertendividende

Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin

Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.,
Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin,
Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg,

Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.
Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. i Berlin,
Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar,

Versicherungszweige:

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

Seeschifffahrt.

Eine Polizeiverordnung, betreffend Verbot des Passierens, Kreuzens, Ankerns, Netzlegens, Fischens usw. von Schiffen, Fahrzeugen und Booten jeglicher Art auf gesperrtem Schießgebiet in Swinemünde ist seitens des Stettiner Oberpräsidenten (Wasserbaudirektion) erlassen worden und legt dem Verkehr mit Schiffsfahrzeugen aller Art während der Zeit vom 30. August bis zum 18. September 1926 auf dem in der Verordnung näher bezeichneten Schießgebiet eine Reihe von Beschränkungen auf.

Innere Angelegenheiten.

Als Sachverständige sind von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin folgende Herren beeidigt und öffentlich angestellt worden:

1. Herr Direktor Werner Toepffer, Finkenwalde bei Stettin, für „Zement“;
2. Herr Siegfried Blumberg, Stettin, für den „Einzelhandel mit Drogen und Parfümerien“.

Außenhandel.

2756. Budapest sucht Abnehmer für größere Mengen Schweinefett, Speck, lebende und geschlachtete Schweine usw.
2788. Berlin (chemische Fabrik) sucht Exporteure für den Absatz eines neuartigen Zusatzes zum Betriebsstoff für Motorfahrzeuge (Betriebsstoffsparmittel) und eines präparierten Glasscheiben- und Brillenputztuches, das jegliches Beschlagen von Gläsern und Scheiben verhindert.
2793. Berlin sucht Generalvertreter für Vierrad-Kleinlastwagen.
2799. Neustadt a. Aisch sucht Mal- und Zeichenbedarfsartikelgeschäfte (Ladengeschäfte) für die Uebertragung des Alleinverkaufs von Künstlerfarben für Stettin.
2802. Maribor sucht Abnehmer für erstklassiges Tafelobst und Preßobst.
2826. Olmütz (Malzfabrik) sucht Vertreter, die bei Brauereien gut eingeführt sind.

2828. Hochstein, Rheinpfalz, (Eisenhüttwerke) sucht Vertreter für gußeiserne Zimmerheizöfen, Kochherde usw.
2865. Göteborg (Agentur- und Kommissionsgeschäft) wünscht die Vertretung hiesiger Zwiebel-Exporteure zu übernehmen.
2888. Waldbröl (Rhld.), Lederwaren- und Reiseartikel-Fabrik, sucht Geschäftsverbindung mit Spezialgeschäften, die Lederkoffer führen.
2889. Annweiler (Rheinpfalz) sucht Lieferanten von altem Teakholz aus abgewrackten Schiffen.
2916. Lettland sucht Abnehmer für Wein-, Bier-, Mineral-, Apotheker- und andere Korken.
2953. Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit 1) Fischmehlfabriken, 2) chemischen Fabriken, die sich mit der Weiterverarbeitung von Fischrohstoffen befassen, 3) Großhandlungen in Fischmehlen, Fleischmehlen usw.
2981. Lichtenstein-Callenberg i. Sa. (Strumpfwarenfabrik) sucht Vertreter.
2995. Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die mit Gießereibedarfsartikeln handeln und für den Bezug von Formpuder (Lycopodiumersatz) in Frage kommen.
2999. Finsterwalde N/L. sucht Lieferanten von größeren Posten lebender Gänse.
3004. Wien sucht Vertretungen deutscher Firmen zu übernehmen, und zwar für folgende Artikel: technische Bedarfsartikel, technische Neuheiten, evtl. Radioneuheiten, Maschinen (Transportanlagen etc.), elektrische Artikel usw.
3049. Berlin sucht Geschäftsverbindung mit Abnehmern bzw. Vertretern für Radiomaterial in Finnland.
3050. Malaga sucht Agenten für getrocknete Muskateller Trauben.
3061. Helsingfors (Agenturfirma) sucht Vertretungen erstklassiger deutscher Knochenmehl-Fabriken.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse II, für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktätlich in der Zeit von 8—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags (außer Sonnabend nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin sind u. a. die nachfolgend aufgeführten amtlichen Nachrichten eingegangen. Diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse II, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden. Die Reichsnachrichtenstelle weist im übrigen darauf hin, daß sie zur Erteilung von Auskünften über alle den Außenhandel betreffenden Fragen stets bereit ist.

Ungarn: Ständige internationale Ausstellung von industriellen Neuigkeiten in Budapest.

Norwegen: Absatzmöglichkeiten für Hebezeuge, Waagen, usw.

Niederländisch Indien: Unzuverlässige Firmen.

Holland: Havarieversteigerungen in Baumwolle und Jute.

Türkei: Glaswarenhandel.

Polen: Absatzmöglichkeiten für deutsche Motorräder.

Menielgebiet: Absatz von Naturell- und Druckgrundtapeten.

Lettland: Bedingungen über die Aufnahme in die Lieferantenlisten der lettlandischen Staatseisenbahnen.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Baufirmen in Mukden. — Importeure und Exporteure in Paraguay. — Deutsche Handelsfirmen in Shanghai. — Abnehmer für Lichtmasten, Gas- und Siederohre, Rohrleitungen, Flanschen, Fittinge, Schrauben usw. in Guatemala. — Importeure von Motorrädern in Holland. — Importeure für photographische Aufnahmelampen, Filmaufnahmelampen, Film- und Photoatelierbedarf, medizinische Bestrahlungslampen usw. in Chile. — Importeure

für Tapeten in Uruguay. — Größere Vertreterfirmen in Südafrika. — Kakao- und Schokoladenfabriken in Kanada. —

Merkblätter für den Außenhandel.

Der Reichsnachrichtenstelle ging ein Merkblatt für den Geschäftsverkehr mit Rußland, sowie ein Merkblatt für den deutschen Handel mit Niederländisch-Indien zu, die auf dem Büro der Stelle eingesehen werden können. Das letztere kann außerdem vom Deutschen Wirtschaftsdienst, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, gegen Erstattung der Unkosten bezogen werden.

Anschriften ausländischer Firmen.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel, Stettin, Börse II, liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse für folgende Warengattungen haben:

Belgien: Textilkurzwaren, Knöpfe, Taschen und Reisenecessaires und ähnlicher Erzeugnisse. — Möbelstoffe, Möbelleder, Lederfarben, Material für Innenausstattung. — Holzwolle, Schmittholz, speziell Kistenholz. — Leder aller Art für Lampenfabrikation, Lederwaren, Möbel. — England: Gipswaren. — Waschseide. — Geschweißte Stahlrohre. — Eiserne Holzschrauben. — Arbeitsparende Neuheiten und Hauseinrichtungen. — Weißflockiges Naphtalin. — Ankerketten für Trawlers. — Granit für Wegebau. — Billige Holzmöbel. — Dachfilz. — Schwefelsaures Ammonium. — Zinkbleche. — Stahlrohre für Bettgestelle. —

Die Berichterstattung über den Stettiner Flugverkehr erfolgt im „Ostsee-Handel“ fortlaufend und zuverlässig durch die kurzen Notizen in den „Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer“ und durch größere Abhandlungen im Leitartikelteil (vergleiche Nummer 13). **Abonniert den Ostsee-Handel!** Wer sich also in Bezug auf den Flugverkehr auf dem Laufenden halten will

Linien-Dampferdienst ab Stettin

* bedeutet: Passagierdampfer oder Passagiergelegenheit.

N a c h	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bzw. Reeder
Stettin—deutsche Ostseehäfen			
Swde.-Rügen Swde.-Neufahrw., Zoppot, Pillau	tägl. 11 vorm. Mw. u. Sbd. ab Swde. 7 ³⁰	*D. Herta und *D. Odin M.-Sch. Hansestadt Danzig	J. F. Braeunlich, Stettin Nordd. Lloyd, Bremen
Stettin-Swinemünde Danzig, Memel	Tägl. mitt. 14 täg.ig	*D. Deutschl. u. *D. Berlin D. Arcona 28. Aug.	Swinem. Dampfsch.-Ges. Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Königsberg	7 täg.ig	D. Claus 18. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Elbing	7 täg.ig	D. Elbing III 26. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Flensburg	14 täg.ig	D. Saturn Ende Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Kiel, Bremen	10 täg.ig	D. Otto 18. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rostock, Wismer, Lübeck, Kiel	7 täg.ig	D. Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Margarete und MS. Cecilie	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Pommern	A. Hofffeld, Stettin
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Sonnab.	D. Stolp	H. O. Ippen, Stettin
Kolberg	jed. Sonnab.	MS. Kolberg	A. Hofffeld, Stettin

Stettin—Finnland und Randstaaten			
Libau	7 täg.ig	D. Rudolf Ende Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	7 täg.ig	*D. Regina 21. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Riga	abwechsel. jed. Dienstg.	D. Nordland 14. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Reval	jed. Freitag	*D. Ostsee	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Helsingfors, Reval	jed. Mittw.	*D. Nürnberg 20. Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Helsingfors, Reval	jed. Sonnab.	*D. Straßburg 27. Aug.	Gustav Metzler, Stettin
Abo, Wiborg, Mäntyluoto, Wasa	7 täg.ig	*D. Ariadne	Finska Angfart A., Helsingfors
Leningrad	7 täg.ig	*D. Rügen	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Helsingfors	7 täg.ig	D. Alexandra End. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Ruth 18. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		D. Greif 21. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
		*D. Ob. Haken 28. Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
		*D. Wartburg 21. Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
		*D. Preußen 14. Aug.	Stettin

Stettin—Skandinavien			
Kopenhagen, Gotenburg	jed. Dienstg.	*D. Odin	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Oslo (Skien)	abwechsel. j. Donnerst.	D. Stadion II 26. Aug.	Forenade, Kopenhagen
Kopenhagen, Oslo	jed. Freitag	D. Jolantha 19. Aug.	Gustav Metzler, Stettin
Kopenhagen, Arendal, Christian- sand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christian- sund, Drontheim	14 täg.ig	*D. Dronning Maud	Gustav Metzler, Stettin
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	12 täg.ig abwechsel.	*D. Trondhjem 25. Aug.	Forenade, Kopenhagen
		*D. Bergenhus 4. Sept.	Forenade, Kopenhagen
		D. Jaederen ca. 24. 8.	Wiking Schifffahrtsges., m. b. H., Stettin
		D. Ulsnes ca. 18. 8.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Stockholm (Norrköping)	5 täg.ig	*D. Viktoria 25. Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Malmö, Helsingborg, Gotenburg,	abwechsel.	*D. Elsa 15. u. 30. Aug.	Mundt & Schütt, Stettin
		*D. Svea 20. Aug.	William Schröder, Stettin
Christiansand, Stavanger, Bergen	7 täg.ig	D. Verdandi 19. Aug.	Svea-Linie, Stockholm
Helsingborg und andere süd- schwedische Häfen	7 täg.ig	D. Skulda ca. 26. Aug.	Nornan-Linie, Gotenburg
Oxelösund	7 täg.ig	D. Svenska 14. Aug.	W. Kunstmann, Stettin
Aarhus, Aalborg	14 täg.ig	D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin
		MS. Elsa 7. Aug.	Steenbjerge, Stettin
			Kpt. Nygaard

Stettin—Nordsee			
Hamburg	10 täg.ig	D. Helene 16. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Bremen, Kiel	7 täg.ig	D. Otto 18. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Hamburg	2 m. wöchtl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	7 täg.ig	D. Pallas 18. Aug.	Gustav Metzler, Stettin
Hull	14 täg.ig	D. Planet 18. Aug.	Joh. Reimer, Stettin
Amsterdam und Rheinhäfen	7 täg.ig	D. Nero 20. Aug.	Joh. Reimer, Stettin
Rotterdam	7 täg.ig	D. Falk 18. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Antwerpen	7 täg.ig	D. Kriemhild End. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
Rheinhäfen, bis Köln	14 täg.ig	D. Bavaria 26. Aug.	Rud. Christ. Gribel, Stettin
London	14 täg.ig	D. — Ende Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 täg.ig	D. Hjortholm 19. Aug.	Gustav Metzler, Stettin
Leith	14 täg.ig	D. — nach Bedarf	Johann Reimer, Stettin
			Forenade, Kopenhagen
			James Currie & Co., Leith

Nach	Zeitfolge	und Abgangstag Dampfer	Makler, bzw. Reeder
------	-----------	---------------------------	---------------------

Stettin-Mittelmeer

Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Patras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum (Oran, Algier, Tunis u. weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 tägig	D. Haimon ca. 20. Aug.	Deutsche Orient-Linie, Stettin	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo	n. Bedarf	D. Genua 25. Aug.	W. Kunstmann, Stettin	Sloman jr., Hamburg

Stettin-Uebersee

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

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

Schiffsfrachtenmarkt.

Seefrachtenmarkt. Stettin, 17. August. Am Frachtenmarkt ist infolge der Fortdauer des englischen Kohlenstreiks eine zunehmende Festigung zu beobachten. Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt notierten alles für Eisenerz je t: Lulea-Stettin 4,50 schw. Kr. Löschen Schiffs Rechnung, dgl. —Nordsee 4,50 schw. Kr. fio und Narwik-Nordsee 4,50 schw. Kr. fio. Die Kohlenfrachten stehen zur Zeit in der Route Stettin-Ostküste Englands auf 10/— bis 11/— fio für kleine und 8/6 für große Schiffe (2—3000 t-Dampfer). Die Route Stettin-Kopenhagen steht auf 8/6 L. Sch. R.

Im übrigen sind zu nennen: Dampfer: Stettin—Memel 350 t Phosphat 7/—, Stettin—Memel 1300 t Phosphat 7/—, Lebbin—Königsberg 300 t Cement R.-M. 5 1/2, Stettin—Boston 1600 t Kohlen 9/6. Segler: Stettin—Naestred 100 t Kohlen Kr. 7,—, Stettin—Stege 115 t Kohlen Kr. 5 3/4, Stettin—Schleswig 100 t Gerste R.-M. 7,—.

Oderschiffsfrachten. (Verkehrsbericht des Schiffahrtsvereins zu Breslau für die Woche vom 7.—13. August, die Frachten der vorhergehenden Woche in Klammern) in R.-M. je t ausschl. aller Nebenkosten insbes. Umschlagskosten, Kohlen: von Breslau nach Berlin 5,50—5,80 (6,30),

nach Stettin 5,50—5,80 (6,30), nach Hamburg 7,80 (8,80—9,00); von Oppeln nach Berlin 6,80—7,00 (6,80—7,20), nach Stettin 6,80—7,00 (7,30), nach Hamburg 10,30 (10,30—10,50); von Cosel nach Berlin 7,30—7,50 (7,30—7,70), nach Stettin 7,30—7,50 (7,80), nach Hamburg 10,80 (10,80—11,00).

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	4. Aug.	5. Aug.	6. Aug.	7. Aug.
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,20	193,20	193,20	193,20
Stockholm	1064,00	1064,00	1063,50	1063,50
Berlin	948,00	948,00	948,00	948,00
Paris	111,00	117,50	116,00	121,00
Brüssel	112,00	115,50	114,00	113,00
Amsterdam	1598,00	1598,00	1597,00	1597,00
Basel	770,00	770,00	770,00	770,00
Oslo	873,00	873,00	873,00	873,00
Kopenhagen	1056,00	1056,00	1056,00	1056,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	136,00	137,00	137,00	137,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	620,00	615,00	615,00	615,00

Kurse

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	5. August		6. August		7. August	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.183	5.193	5.183	5.193	5.183	5.193
1 Pfund Sterling	25.20	25.28	25.20	25.28	25.20	25.27
100 franz. Francs	14.90	15.20	14.65	14.95	15.50	15.85
100 belg. Francs	14.75	15.05	14.30	14.60	14.75	15.05
100 schweizer Francs	99.90	100.80	99.85	100.75	99.80	100.70
100 italienische Lire	17.20	17.55	17.10	17.45	17.25	17.60
100 schwed. Kronen	138.40	139.45	138.40	139.45	138.40	139.45
100 norweg. Kronen	112.90	114.55	112.80	114.45	112.85	114.50
100 dänische Kronen	136.55	138.60	136.55	138.60	136.55	138.60
100 tschecho-slowac. Kr.	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden	207.60	209.20	207.60	209.20	207.50	209.10
100 deutsche Mark	122.80	124.10	122.80	124.10	122.80	124.10
100 finnland. Mark	12.97	13.17	12.97	13.17	12.97	13.17
100 estländ. Mark	1.37	1.395	1.37	1.395	1.37	1.395
100 poln. Zloty	55.00	65.00	55.00	65.00	55.00	65.00
100 litauische Lits	50.55	51.60	50.55	51.60	50.55	51.60
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	98.00	106.00	98.00	106.00	98.00	106.00

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	2. August		6. August		11. August	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372.00	375.00	372.00	375.00	372.00	375.00
1 Pfund Sterling	1809.00	1824.00	1809.00	1824.00	1809.00	1824.00
100 dtsh. Reichsmark	8850.00	8975.00	8850.00	8975.00	8850.00	8975.00
100 Finmark	937.00	947.00	937.00	947.00	937.00	947.00
100 schwed. Kronen	9975.00	10075.00	9975.00	10075.00	9975.00	10075.00
100 dänische Kronen	9925.00	10025.00	9925.00	10025.00	9925.00	10025.00
100 norweg. Kronen	8200.00	8300.00	8200.00	8300.00	8200.00	8300.00
100 franz. Francs	895.00	970.00	1045.00	1120.00	1005.00	1080.00
100 belg. Francs	945.00	1020.00	1025.00	1100.00	985.00	1060.00
100 holländ. Gulden	14975.00	15200.00	14975.00	15200.00	14975.00	15200.00
100 Lat	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00
100 ital. Lire	1280.00	1280.00	1240.00	1390.00	1225.00	1300.00
100 schweiz. Franken	7190.00	7290.00	7190.00	7290.00	7190.00	7290.00
1 österr. Schilling	52.50	54.00	52.50	54.00	52.50	54.00
1000 ungar. Kronen	5.15	5.40	5.15	5.40	5.15	5.40
100 tschech.-slow.Kronen	1105.00	1130.00	1105.00	1130.00	1105.00	1130.00
1 estl.Krone	—	—	—	—	—	—
1 Tscherwonez	1895.00	1925.00	1895.00	1925.00	1895.00	1925.00
1 poln. Zloty	37.00	42.00	37.00	42.00	37.00	42.00

Bestellt den „OSTSEE-HANDEL“

Stettin, das Zentrum des deutschen Ostseehandels.

Von Unterstaatssekretär a. D. Dr. Hellmut Toepffer,
Präsident der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

Stettin, mitten im Ostseebecken gelegen, ist der natürliche Ein- und Ausfuhrhafen Deutschlands für den deutschen Ostseeverkehr, und zwar nicht nur von und nach Schlesien und Brandenburg mit dem mächtigen Industriezentrum Berlin, sondern auch für große Teile Mittel- und Süddeutschlands, die Tschechoslowakei und den überwiegenden Teil der österreichischen Nachfolgestaaten. Durch die räumliche Ausdehnung und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit seines Hinterlandes, durch ein weit verzweigtes Netz natürlicher Wasserstraßen und günstiger Eisenbahnlinien, die es mit seinem Hinterlande verbinden, steht es **unter allen deutschen Ostseehäfen** mit Einschluß Danzigs an **weitaus erster Stelle**.

Die weitverzweigte Küste des Ostseebeckens und die schon im Mittelalter vorhandene Intensität des Ostverkehrs hatten es mit sich gebracht, daß sich an der deutschen Ostseeküste eine große Anzahl von Hafenzentren bildete, deren allgemeine Verkehrslage früher im großen und ganzen die gleiche war. Lange Jahre konnten sich alle diese Hafenplätze nebeneinander behaupten und die alten Speicherbauten in Rostock, Wismar, Barth, Stralsund, Greifswald, Wolgast, Wollin, Kolberg, Rügenwalde reden noch von jener Zeit eine deutliche Sprache. Alle jene mit der Geschichte des deutschen Seeverkehrs eng verknüpften Hafenplätze haben dann allmählich ihre frühere Bedeutung eingebüßt. Gegenüber glücklicher gelegenen Nachbarplätzen sind sie ins Hintertreffen geraten, weil diese Nachbarplätze meist an der Mündung natürlicher großer Wasserläufe lagen oder durch den direkten Schienenstrang bald Anschluß an das gewerblich stark emporstrebende Hinterland bekamen. Königsberg, Danzig, Stettin und Lübeck sind auf diese Weise zu den Hauptvermittlern des Ostseehandels geworden und selbst unter diesen großen deutschen Ostseehäfen hat **Stettin** dank seiner Lage allmählich eine **Vormachstellung** gewonnen. Es ist eine im Binnenlande vielfach nicht bekannte Tatsache, daß Stettin bis zum Ausbruch des Krieges bei einem jährlichen Schiffsverkehr von ca. 5,4 Mill. Netto-Reg.-T., wenn man den Ein- und Ausgang zusammennimmt, gegen rund 2 Mill. Netto-Reg.-T. für Danzig und Lübeck und 1,2 Mill. Netto-Reg.-T. für Königsberg bei weitem Deutschlands größter Ostseehafen war und mit seiner Ein- und Ausfuhr nahezu die aller übrigen deutschen Ostseehäfen zusammen genommen erreichte. Dieses Verhältnis ist nach dem Kriege trotz schwierigster und teilweise von Grund auf veränderter wirtschaftlicher Verhältnisse das gleiche geblieben, wie die Verkehrszahlen, namentlich der letzten zwei Jahre, beweisen. Der **Stettiner Seeverkehr** hat betragen:

Eingang.

Im Jahre	Zahl der Schiffe	cbm Nettoraumgehalt
1895	3 727	3 949 000
1900	4 582	4 393 000
1905	4 934	5 248 000
1910	5 177	5 747 000
1913	5 926	7 553 000
1925	3 915	5 699 000

Ausgang.

Im Jahre	Zahl der Schiffe	cbm Nettoraumgehalt
1895	3 947	3 912 000
1900	4 693	4 462 000
1905	5 160	5 210 000
1910	5 560	5 897 000
1913	6 200	7 650 000
1925	3 914	5 770 000

Der seewärtige Warenverkehr hat sich wie folgt entwickelt:

im Jahre	Eingang t	Ausgang t	zusammen t
1895	1 820 677	610 350	2 431 027
1900	2 463 876	817 013	3 280 889
1905	3 006 788	833 275	3 840 063
1910	3 365 504	1 438 410	4 803 914
1913	4 254 563	1 990 975	6 245 538
1925	3 154 000	1 011 000	4 165 000

Wenn dieser Verkehr natürlich nicht an den Verkehr der großen deutschen Handelsemporien an der Nordsee heranreicht, so zeigt er doch, daß Stettin als Seehafen eine **außerordentlich große Entwicklungsfähigkeit** besitzt. Die gesamten Seeverbindungen Stettins nach den Ostseeländern sind bei der zentralen Lage Stettins erheblich kürzer als die von allen übrigen deutschen Ostseehäfen, und wenn auch im überseeischen Verkehr z. B. Hamburg infolge seiner besonderen Lage an der Elbemündung und wegen seiner gewaltigen Anziehungskraft immer einen erheblichen Vorsprung vor den übrigen deutschen Häfen und Stettin haben wird, so sind doch die Vorzüge der geographischen Lage Stettins derart große, daß die weitere erfolgreiche Entwicklung des Stettiner Seeverkehrs gewährleistet ist.

Mit dem Binnenlande steht Stettin durch den Oderstrom mit einer **schiffbaren Strecke von fast 700 km**, ferner durch die märkischen Wasserstraßen mit der Elbe und ihren Nebenflüssen in der denkbar günstigsten Weise in Verbindung, so daß von Stettin aus nicht nur Schlesien und der gesamte Osten, Brandenburg und Sachsen, sowie auch sehr große Teile Mittel- und Süddeutschlands sowie die Tschecho-Slowakei auf dem Wasserwege mit überseeischen Gütern versorgt werden können oder Stettin als Ausgangshafen für Transporte aus diesen Wirtschaftsgebieten und Ländern benutzt werden kann. Selbst nach dem Elbegebiet sind die Entfernungen auf dem Flußwege nicht erheblich größere als nach Hamburg und Lübeck, wie die nachstehende Entfernungstabelle zeigt:

	von Stettin km	von Hamburg km	von Lübeck km
nach Berlin	186,2	380,5	393,6
nach Breslau	489,3	793,1	806,2
nach Kosel	643,0	947,7	960,8
nach Magdeburg	323,4	297,1	311,8
nach Dresden	596,3	570,0	584,7
nach Außig	689,8	663,5	678,2

Auch die **eisenbahntarifliche Lage Stettins** ist eine glänzende. Dies beweisen am besten die **Entfernungszahlen nach Eisenbahnkilometern**, die im nachfolgenden Artikel „Die Verkehrsstellung Stettins“ zusammengestellt sind.

Aus diesen Zahlen, die eine westliche Einflußlinie für Stettin nach reinen Tarifkilometern von Rostock über Magdeburg, südlich über Nürnberg und München zeigen, geht hervor, daß Stettin nicht allein für den Ostseeverkehr, sondern auch für den Nord- und Ueberseeverkehr ein selbständiger Hafen ist. Dementsprechend ist Stettin auch **niemals lediglich ein Ostseehafen** gewesen. Selbstverständlich ist immer ein großer Teil unseres Verkehrs reiner Ostseeverkehr gewesen. Daneben hat aber Stettin auch immer einen **bedeutenden Nordsee- und Ueberseeverkehr** schon lange vor dem Kriege gehabt. So war namentlich der Verkehr nach den deutschen Rheinhäfen, nach Belgien, den Niederlanden und nach England verhältnismäßig sehr

bedeutend, wie die nachstehenden Zahlen aus dem letzten Jahre vor dem Weltkriege zeigen:

Seewärtiger Wareneingang:

	1913
Deutsche Zollvereinshäfen, namentlich Rheinhäfen . . .	301 445 t
Belgien	57 782 t
Niederlande	33 694 t
England	1 037 338 t

Seewärtiger Warenausgang:

	1913
Deutsche Zollvereinshäfen, namentlich Rheinhäfen . . .	626 899 t
Belgien	28 772 t
Niederlande	203 333 t
England	339 113 t

Auch der Verkehr Stettins nach anderen überseeischen Ländern, namentlich nach den Mittelmeerlandern, ist bedeutend gewesen. So betrug allein der Verkehr von Spanien und Portugal im letzten Jahre vor dem Kriege rund 185 000 t, von den nordafrikanischen Ländern rund 244 000 t, wie die nachstehende Tabelle zeigt:

Seewärtiger Wareneingang:

	1913
Frankreich	64 594 t
Spanien und Portugal	185 558 t
Italien	16 970 t
Afrika	244 151 t

Der Umfang unseres früheren transatlantischen und pacifischen Verkehrs sei an der nachstehenden Tabelle veranschaulicht, an der besonders die Zahlen über den Warenverkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika und Australien beachtenswert sind:

Seewärtiger Wareneingang:

	1913
Vereinigte Staaten von Amerika	134 998 t
Brasilien	15 552 t
Argentinien	12 566 t
Britisch-Indien und Malacca	23 183 t
Britisch-Australien	89 711 t
Deutsch-Australien	26 890 t

Wenn die ständig aufsteigende Entwicklung Stettins auch durch den Weltkrieg und die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegszeit gehemmt und teilweise unterbrochen wurde, so können doch diese in den Zeitumständen und nicht in den natürlichen Gegebenheiten wurzelnden Erscheinungen nicht die Tatsache verwischen, daß der Hafen Stettin heute schon seiner wirtschaftsgeographischen Lage nach als **das eigentliche Herz der deutschen Ostseehandelsbeziehungen** anzusprechen ist.

Durch den **Krieg und seine Folgeerscheinungen** ist diese Entwicklung unterbrochen worden. Zunächst wurde durch die Blockademaßnahmen der Entente die Ostsee wieder ein „mare clausum“. Es gelang aber der Entente niemals, den Schiffsverkehr von den deutschen Ostseehäfen mit den neutral gebliebenen Ostseeanliegern zu unterbinden. Während des Krieges hatten vielmehr im Gegensatz zu den deutschen Nordseehäfen die deutschen Ostseehäfen und allen voran Stettin, einen sehr lebhaften, für viele Güter über den Friedensumfang hinausgehenden Verkehr mit den neutral gebliebenen nordischen Staaten. Nach Beendigung des Krieges, als wieder in einem geordneten Warenaustausch die Vorkriegsentwicklung sich hätte fortsetzen können, waren die wirtschaftlichen und politischen Grundlagen der Ostseeländer so stark geändert oder teils so erschüttert, daß für die meisten Staaten eine Neuorientierung, und für die zahlreichen neu entstandenen ein völliger Neuaufbau erfolgen mußte.

Die **Lage der deutschen Ostseehäfen** war in dieser Zeit eine **besonders schwierige**. Im Osten und Südosten war Deutschland von Nachbarn umgeben, die zum Teil durch deutsches Gebiet entstanden. Der Zusammenhang des Deutschen Reiches ist außerdem

durch den polnischen Korridor zerrissen. **Zwei wichtige deutsche Häfen, Danzig und Memel**, sind aus dem Verbandes des Reiches **herausgetrennt** worden. Dazu kamen die allgemeinen wirtschaftlichen Belastungen des verlorenen Krieges, die Abgabe des größten Teiles der Handelsflotte, die Einziehung des deutschen Eigentums im feindlichen Ausland, die finanzielle Ueberlastung durch Reparationen und Besatzungen und die Schwierigkeiten der inneren Lage. Deutschland war durch alle diese Umstände in seiner freien Betätigung auf der Ostsee sowohl wie bei dem Wiederaufbau der Schifffahrt wie bei der Wiederherstellung der alten Handels- und Verkehrsbeziehungen stark behindert. Dabei fällt besonders ins Gewicht, daß kein Anlieger der Ostsee die Hoffnungen und Erwartungen der Wirtschaftspolitik der ganzen Welt und damit auch die Deutschlands so lebhaft angespannt, aber auch so stark enttäuscht hat wie **Rußland**, das Land, das zusammen mit seinem unberührten asiatischen Hinterland für die nächsten Menschenalter **das Land der unbegrenzten Möglichkeiten** werden sollte, wie man allgemein angenommen hatte. Bis zur Stunde, und so lange immer noch kein nennenswerter Güterverkehr mit Rußland zustande gekommen ist, bleibt der deutsche Ostseeverkehr gewissermaßen ein Torso, und die Wirtschaften aller Staaten, die sich für die Wiederaufnahme gerade dieses Verkehrs eingestellt halten müssen, sind genötigt, mit verhaltenem Atem und doch zum sofortigen Eingreifen bereit, die weitere Entwicklung abzuwarten. Es ist dies eine ungeheure volkswirtschaftliche Kraft- und Zeitvergeudung, deren Kosten gerade die besten wirtschaftlichen Kräfte Rußlands mit ihrer Existenz und ihrem Leben bezahlen, der aber auch die übrigen Länder in gewissem Umfange ihren Tribut durch Absatzschwierigkeiten entrichten müssen. Gerade für Mitteleuropa ist die Aufgabe des **wirtschaftlichen Wiederaufbaus Rußlands die Hauptaufgabe der nächsten Jahrzehnte**, nachdem die zahlreichen **Kriegs- und Zivilgefangenen dieser Staaten**, im besonderen Deutschlands, eine jahrelange wertvolle Vorarbeit geleistet und sich selbst zu zukünftigen Wirtschaftspionieren herangebildet haben. Sie alle hat **bei ihrer Heimreise** der Weg **fast ausnahmslos über Stettin**, den natürlichen Ostseehafen Mitteleuropas, geführt und ihnen anschaulicher als es sonst möglich wäre, die zukünftige Weltwirtschaft und Verkehrslinie nach dem Osten gewiesen. Von dieser großen wirtschaftlichen Aufgabe, der Wiederaufbau und der weiteren Erschließung des europäischen Ostens und seines asiatischen Hinterlandes, muß gerade Stettin auf Grund seiner Verkehrslage ein gutgemessener Teil zufallen.

Wenn man nun von diesen allgemeinen Gesichtspunkten absieht und im einzelnen den oben bereits erwähnten von Stettin ihren Ausgang nehmenden bzw. **in Stettin einmündenden Ostseehandelsbeziehungen** nachgeht, so wird man zunächst bei **Schweden** verweilen müssen, das schon seit dem frühen Mittelalter in enger wirtschaftlicher Wechselbeziehung zu Stettin stehend, sich auch heute noch **an der Spitze aller Länder befindet, auch der außerhalb der Ostsee gelegenen, mit denen Stettin Handels- und Schifffahrtsverbindungen unterhält**, sowohl hinsichtlich des Schiffsverkehrs als auch des mengenmäßigen Güteraustausches. Besonders groß ist der Anteil Schwedens, mit dem Stettin durch zahlreiche regelmäßige Dampferlinien in ständiger engster Beziehung steht, am eingehenden Verkehr des Stettiner Hafens beteiligt. So wies Stettin im Jahre 1925 von 3 154 000 t eingehenden Gütern Schweden allein 1 000 777 t als Herkunftsland auf. Von dem Gesamteingang aus Schweden im Jahre 1925 ist in erster Linie die Erzeinfuhr zu nennen, durch die der schwedische Handelsverkehr mit Deutschland über

Stettin sein eigentümliches Gepräge erhält. Was auf der anderen Seite die Stettiner Ausfuhr nach Schweden betrifft, so werden im Gegensatz zu den fast ausschließlich eingehenden schwedischen Massengutsendungen von Stettin aus in der Hauptsache Stückgüter, besonders deutsche Fertigfabrikate, nach schwedischen Häfen ausgeführt.

Im Anschluß an Schweden seien an dieser Stelle noch die beiden anderen skandinavischen Länder, **Dänemark** und **Norwegen**, genannt, die mit einem Gesamtgüterverkehr von 126 264 t und 222 838 t im Jahre 1925 an zweiter und vierter Stelle des Stettiner Ostseeverkehrs standen. Diese Länder, die ebenso wie Schweden mit Stettin durch eine Reihe regelmäßiger Dampferlinien verbunden sind, können aber doch bis zu einem gewissen Grade für die Ziele, die sich diese Betrachtung gestellt hat, ausscheiden, da sie westlicher gelegen, am Verkehr anderer Meere in höherem Maße interessiert sind und von diesem Gesichtspunkte aus für den reinen Ostseeverkehr nicht die Bedeutung haben, wie sie Stettin und den anderen in enger Wechselverbindung stehenden größeren Ostseeländern, vor allem **Finnland**, **Estland** und **Lettland** zukommt.

Mit der zunehmenden Konsolidierung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse ist der **Anteil dieser Staaten am internationalen Warenaustausch immer mehr gewachsen**. Stettin ist an dieser Entwicklung besonders interessiert. Die drei Staaten Estland, Finnland und Lettland importierten aus Deutschland bzw. exportierten nach Deutschland:

Einfuhr.				
	1924		1925	
	Wert in % ihrer Gesamteinfuhr		Wert in % ihrer Gesamteinfuhr	
Finnland (in Mill. Finnmark)	1 410,9	29,9	1 762,1	31,0
Lettland (in Mill. Lat.)	73,9	39,9	116,3	42,0
Estland (in Mill. Estmark)	3 000,3	36,6	2 848,2	29,5

Ausfuhr.				
	1924		1925	
	Wert in % ihrer Gesamtausfuhr		Wert in % ihrer Gesamtausfuhr	
Finnland (in Mill. Finnmark)	453,9	9,1	746,8	13,4
Lettland (in Mill. Lat.)	14,6	13,2	40,5	22,6
Estland (in Mill. Estmark)	1 769,8	22,5	2 996,1	31,0

Wie schon aus der vorstehenden Tabelle hervorgeht, ist **Finnland** sowohl für den Schiffsverkehr wie den Gütertausch für Deutschland gegenwärtig **das wichtigste Land**, da es zahlenmäßig an der Spitze marschiert. Der Außenhandel Finnlands mit den einzelnen Hauptländern weist folgende Zahlen (in Fmk.) auf:

	Import	Export	- Importüberschuß + Exportüberschuß
	1925	1925	1925
Deutschland	1 762,1	746,8	- 1 015,3
Groß-Britannien	928,7	2 060,9	+ 1 132,2
Vereinigte Staaten	811,4	295,6	- 515,8
Schweden	358,1	237,7	- 120,4
Dänemark	345,1	177,9	- 167,2
Holland	306,6	513,5	+ 206,9
Frankreich	167,3	275,6	+ 108,3
Belgien	150,9	364,3	+ 213,4
Rußland	74,4	430,4	+ 356,0
Polen	49,1	3,7	- 15,4
Norwegen	46,6	20,9	- 25,7
Estland	39,9	29,8	- 10,1
Italien	30,2	24,0	- 6,2

	Import	Export	- Importüberschuß + Exportüberschuß
	1925	1925	1925
Schweiz	28,7	1,5	- 27,2
Brasilien	28,4	55,4	+ 26,6
Argentinien	28,4	55,0	+ 26,6
Lettland	17,5	34,1	+ 16,6
Spanien	17,2	12,4	- 4,8
Japan	0,3	6,2	+ 5,9
Ägypten	0,1	85,9	+ 85,8
	5 191,0		

Hiernach steht **England im Außenhandel Finnlands** zwar **an erster Stelle**, da es der größte Abnehmer finnländischer Exportwaren ist, ein ganz natürlicher Vorgang, wenn ein industriell hochentwickeltes Land der beste Kunde für die Erzeugnisse eines Landes mit Land- und Forstwirtschaft ist. **Deutschland** kommt **an zweiter Stelle**. Es hat bei weitem die größte Einfuhrziffer und ist der **zweitbeste Kunde finnländischer Landeserzeugnisse**. Unsere **Ausfuhr in den wichtigsten Waren nach Finnland** stellte sich nach der deutschen Statistik im Jahre 1924 wie folgt (Werte in 1000 R.M.):

Rohstoffe und halbfertige Waren.

Ölkuchen, Kleie und ähnliche Futtermittel	6 388
Wolle und Tierhaare	940
Chem. Rohstoffe und Halbzeuge außer den besonders genannten	912
Kalisalze	457
Steinkohlenteer, Öle und Derivate	374
Baumwolle, gekämmt usw.	335
Koks	327
Steine und Erden außer den besonders genannten	317
Eisen	312
Därme, Magen, usw.	240
Mineralöle	165
Blei, roh, Bruch	111
Zement	109
Hopfen	102
Bau- und Nutzholz	101
Kalbfelle und Rindhäute	98
Harz, Kopale, Schellack, Gummi	90
Steinkohlen	80
Nichtöhlhaltige Sämereien	60
Zinn	60
Kautschuk, Guttapercha, Balata	47
Federn und Borsten	41
Flachs, Hanf, Jute und dergl.	37
Kupfer	21
Zink, Legierungen	17
Tierfett und Tran für gewerbliche Zwecke	11
Eisenhalbzeug, Rohluppen	9
Eisenerze	5
Ölfrüchte und Ölsaaten	4
Holzschliff, Zellstoff usw.	4
Felle und Häute außer den besonders genannten	3
Unedle Metalle	3
Aluminium	2
Gerbbölzer, — Riuder — und Auszüge	1
Sonstige Erze und Metallsachen	1
Schwefelsaures Ammoniak	1
	11 785

Lebensmittel und Getränke.

Zucker	12 201
Reis	2 377
Mehl, Graupen und Müllereierzeugnisse	1 007
Fische und Fischzubereitungen	197
Branntwein und Sprit	151
Pflanzliche Öle und Fette	116
Obst	87
Speisebohnen, Erbsen und Linsen	61
Weizen	36
Küchengewächse, Gemüse usw.	29
Roggen	17
Wein und Most	17
Süßfrüchte	16
Milch	6
Margarine und ähnliche Speisefette	6
Hafer	2
Kaffee	2
Gewürze	2
Malz	1
Bier	1
	16 332

Fertigwaren.

Textilwaren	16 024
Eisen und Eisenwaren	12 862
Maschinen	5 806
Elektrische Industrie-Erzeugnisse	7 246
Fahrzeuge	3 837
Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse (außer Farben Firnise, Lacke)	3 577
Leder	2 847
Waren aus Kupfer	2 829
Farben, Firnisse und Lacke	2 811
Pelze und Pelzwaren	1 670
Schuhwerk, Sattler- und Lederwaren	1 509
Glas- und Glaswaren	1 329
Papier und Papierwaren	1 219
Waren aus unechten Metallen, außer den besonders genannten	1 202
Kautschukwaren	1 008
Musikinstrumente, Phonographen	996
Ton- und Porzellanwaren	793
Möbel- und andere Holzwaren	760
Erzeugnisse der Feinmechanik, außer d. besonders genannten	670
Uhren	504
Bücher und Musiknoten	357
Celluloid, Galalith und Waren daraus (ohne Filme)	356
Waren aus Edelmetallen	270
Paraffin und Waren aus Wachs oder Fetten	223
Filme, belichtet und unbelichtet	206
Vergoldete und versilberte Waren	198
Kinderspielzeuge	111
	71 220

Wenn diese Zahlen auch das Jahr 1924 betreffen, so ist das Verhältnis der einzelnen Güter für das Jahr 1925, abgesehen von der Vermehrung des deutschen Exportes, ungefähr dasselbe geblieben. Die endgültigen Ergebnisse der deutschen Statistik über den deutschen Export nach Finnland für das Jahr 1925, die erst demnächst veröffentlicht werden, werden dies bestätigen. Aus der Statistik ist jedenfalls zu ersehen, daß der bei weitem größte Teil der deutschen Einfuhr auf Fertigwaren entfällt. Unter den **Rohstoffen** und **Halbfabrikaten** kommen auf Futtermittel, wie Oelkuchen, Kleie, allein die Hälfte. In Oelkuchen ist Deutschland fast Allein-Lieferant, nur ganz verschwindende Mengen kommen aus England, Ebenso kommen Kalisalze fast ausschließlich aus Deutschland. Chemische Grundstoffe und Verbindungen liefert ebenfalls zum weitaus größten Teil Deutschland. Italien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika führen etwas Schwefel, Spanien etwas Kochsalz, Großbritannien in größerem Umfange auch Glaubersalz ein.

Der weitaus wichtigste Einfuhrartikel aus der **Gruppe Lebensmittel und Getränke** ist Zucker. Er macht allein $\frac{2}{3}$ der hierher gehörenden Einfuhr aus. Deutschland hat hier zu kämpfen mit dem Wettbewerb aus England und den Niederlanden. In Kaffee nimmt die direkte Einfuhr aus Brasilien die erste Stelle ein. Ihr folgt Deutschland mit ebenfalls großem Anteil. In den übrigen Kolonialwaren ist Deutschland wieder führend. Erst in großem Abstände folgen Brasilien, Großbritannien und die Niederlande. Ferner hat Deutschland den größten Anteil an der Lieferung von Roggenmehl und liefert außerdem allen Reis. Bemerkenswert auch sein Anteil an der Einfuhr von Fischen, Fischkonserven, Obst und Gemüse.

Unter den **Fertigwaren** stehen an erster Stelle Textilwaren, Eisen und Eisenwaren, Maschinen, Erzeugnisse der elektrischen Industrie, Fahrzeuge und Erzeugnisse der chemischen und pharmazeutischen Industrie. In Textilwaren ist England der Hauptlieferant, doch überwiegt die deutsche Einfuhr bei Woll- und Baumwollgeweben sowie Wirkwaren. Ueberragend ist die Stellung Deutschlands in der Einfuhr von Eisen und Eisenwaren. Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse kommen fast ausschließlich aus Deutschland, das gleiche gilt von Farben und Farbwaren (Firnise und Lacke).

Im Warenein- und ausgang zwischen Finnland und Stettin spiegelt sich dasselbe Bild wieder. Der Wareneingang von Finnland nach Stettin betrug im Jahre 1925 240 000 t. Er besteht in erster Linie aus Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft (Papierholz, Bau- und Nutzholz, Zellulose, Papier und Pappe, Butter, Preiselbeeren, Leinsaat, Flachs, Schlacken usw.)

Der **Ausgang nach Finnland über Stettin**, der, wie schon erwähnt, zumeist aus hochwertigen Stückgütern besteht, betrug im Jahre 1925 insgesamt 84 000 t. Er besteht zumeist aus Roggen, Roggen- und Weizenmehl, Kartoffeln, Gemüse, Zucker, Chamottesteinen, Zement, Farberden, Mineralölen, Düngemitteln, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen usw.

Auch mit **Lettland** hat der Stettiner Verkehr wiederum einen ziemlich starken Umfang schon heute erreicht. Lettland und Estland werden als Besitzer der wichtigen ehemals russischen Winterhäfen Riga, Libau und Reval, und rückwärtigen Eisenbahnverbindungen eine besonders wichtige Rolle als Vermittler des Güterverkehrs zwischen dem Westen und Rußland spielen. An diesem Verkehr ist **Stettin in hervorragender Weise beteiligt**, und eine ganze Reihe von direkten Schiffsverbindungen sind in dieser Kenntnis schon seit Jahren von Stettin aus nach Riga, Libau und Reval eingerichtet. Auch hier seien zunächst die Zahlen von Lettlands Export und Import nach und aus Deutschland genannt, weil sie das wichtige Interesse, das Stettin an diesem Verkehr hat, am besten widerspiegeln.

Lettlands-Export nach Deutschland.

	1925 Wert in 1000 Lats	in Prozenten vom Gesamtimport Lettlands 1925
A. Rohstoffe u. Halbfabrikate.		
1. Textilindustrie (Flachs, Flachsgarn)	4032	10
2. Metallindustrie (vorwiegend Edelmetalle)	144	16
3. Holzmaterialien	4458	10
4. Polygraphie u. Papierindustrie	—	—
5. Minerale	18	7
6. Pflanzenprodukte (u. a. Lein- und Kleesaat)	2623	20
7. Tierische Produkte (Felle, Häute, Leder, Borsten)	1884	20
8. Chemikalien u. pharmazeutische Produkte	1	9
9. Andere Rohstoffe u. Halbfabrikate	6	20
Gesamtwert der Gruppe A.	13166	12
B. Fabrikate.		
1. Textilindustrie	1655	46
2. Metallindustrie	276	7
3. Holzwaren	6	0,6
4. Polygraphie u. Papierindustrie	1013	15
5. Mineralprodukte	5	1,3
6. Pflanzenprodukte	—	—
7. Tierische Produkte	9	7
8. Chemikalien	266	3
9. Andere Fabrikate	70	16
Gesamtwert der Gruppe B.	3300	13
C. Nahrungs- u. Genußmittel (u. a. Butter, Hafer, Gerste)		
Fischkonserven, Fische	23765	59
Gesamtwert der Gruppe C.	23765	59
D. Tiere		
Gesamtwert der Gruppe D.	9	18
Wert des Gesamtexports Lettlands nach Deutschland	40240	22,5

Lettlands Import aus Deutschland.

	1925	in Prozenten
	Wert in 1000 Lts.	vom Gesamtimport Lettlands 1925
A. Rohstoffe und Halbfabrikate.		
1. Textilindustrie	2431	26
2. Metallindustrie (Eisen, Draht, Bleche).....	5360	58
3. Holzmaterialien	376	28
4. Polygraphie und Papierindustrie	549	45
5. Minerale und Mineralschmieröle	1087	32
6. Pflanzenprodukte (aller Art Saaten, Kopra).....	2617	25
7. Tierische Produkte.....	8818	52
8. Chemikalien u. pharmazeutische Produkte	1610	60
9. Andere Rohstoffe und Halbfabrikate (darunter Steinkohlen und Steinkohlenteer).....	1866	17
Gesamtwert der Gruppe A	24714	38

B. Fabrikate.		
1. Textilindustrie	21520	39
2. Metallindustrie (u. a. landwirtschaftliche u. andere Maschinen und Werkzeuge).....	17711	60
3. Holzwaren	332	64
4. Polygraphie und Papierindustrie	2107	72
5. Mineralprodukte (Porzellan, Fayence- u. Glaswaren)	1773	61
6. Pflanzenprodukte.....	25	18
7. Tierische Produkte (u. a. Lederwaren).....	241	52
8. Erzeugnisse der chem. Industrie (u. a. Farben und Farbstoffe, Gummiwaren, Gerbstoffe, kosmet. Mittel, Benzin, Kalisalze usw.)	10570	42
9. Andere Fabrikate (Elektro-Bedarfsartik., Fahrzeuge, Galanterie- und Kurzwaren, optische, physikalische und medizinische Apparate und Instrumente usw.)	10382	63
Gesamtwert der Gruppe B	64711	49

C. Nahrungs- u. Genußmittel.		
(u. a. Zucker, Weizen, Roggen, Reis, Tabak, Tabakfabrikate, Salz usw.)	26481	34
Gesamtwert der Gruppe C	26481	34

D. Tiere.		
(Kühe, Pferde, Schweine, Geflügel).....	4	—
Gesamtwert der Gruppe D	4	—

E. Edelmetalle u. Edelsteine.		
Gesamtwert der Gruppe E	444	50
Wert des Gesamtimports Lettlands aus Deutschland.....	116354	41

Deutschland ist also Lettlands größter Lieferant. Es deckt im Durchschnitt fast die Hälfte des Bedarfs Lettlands an Einfuhrgütern, in einzelnen Warenkategorien, besonders der Gruppe B (Fabrikate) sogar den größten Teil dieses Bedarfes; das ist ein Beweis dafür, daß Deutschland Lettlands zugänglichste Bezugsquelle ist und auch bleiben wird.

Ueber die umgekehrte **Rolle Deutschlands als Abnehmer lettländischer Erzeugnisse** gibt uns die 2. Tabelle über den Export Lettlands nach Deutschland näheren Aufschluß. Wie man daraus ersieht, hat auch der **Export Lettlands nach Deutschland einen äußerst erfreulichen Aufschwung genommen.** Besonders auffällig ist die Steigerung in der Warengruppe C (Nahrungs- und Genußmittel), wo die Zahlen in den letzten 2 Jahren um das vielfache gestiegen sind. Die Ursache dieser Erscheinung ist die rapide Entwicklung der Butterausbeute Lettlands, welche den Beweis liefert, mit welcher Energie in Lettland die Intensivierung der Landwirtschaft, insbesondere des Molkereiwesens, durchgeführt wird. Die Zahlen über Lettlands Export

nach Deutschland zeigen am besten, wie groß die **Interessengemeinschaft zwischen beiden Ländern** ist.

Der **Stettiner Verkehr mit Lettland** hat sich im letzten Jahre 1925 gegenüber dem Vorjahre fast verdoppelt. Der Eingang betrug 43 734 t, der Ausgang 42 390 t. Wie schon erwähnt, besteht der Eingang namentlich in Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft (Leinsaat, Flachs, Holz, Zellulose, Butter, Eier usw.). Der Export über Stettin nach Lettland umfaßt hauptsächlich Roggen, Roggen- und Weizenmehl, Zucker, Zement, Oele, Düngemittel, Futtermittel, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen usw.

Den **dritten Platz** in der deutschen Ein- und Ausfuhr nach den Randstaaten nimmt **Estland** ein, das sich überraschend schnell von den Nachwirkungen der langen Kriegsjahre erholt hat. Die gesamte Ein- und Ausfuhr Estlands nach Mengen und Wert kennzeichnet folgende Tabelle:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	in Tonnen		in Mill. Emk.	
1925	366 000	375 000	9 655	9 665
1924	351 000	376 000	8 204	7 866

Die Zusammensetzung des estländischen Außenhandels kennzeichnet die nachstehende Tabelle über den Import und Export Estlands im Jahre 1925:

	Import	Export
	i. Emk.	i. Emk.
1. Getreide, Kartoffel-Futtermittel	1 946	179
2. Prod. der Viehzucht-Lebensmittel . . .	25	2 321
3. Fischwaren	328	42
4. Sonstige Lebensmittel, Getränke . . .	994	55
5. Lebende Tiere	1	163
6. Häute, Lederwaren, Animalien	367	167
7. Saaten und Pflanzen	57	36
8. Holz, Holzzeugnisse	40	1 687
9. Papierwaren, Drucksachen	231	1 135
10. Faserstoffe	1 642	1 346
11. Textilfabrikate	886	1 821
12. Metalle	359	42
13. Metallwaren	405	11
14. Landwirtschaftliche Maschinen, Geräte .	95	12
15. Sonstige Maschinen	587	45
16. Instrumente, Apparate	94	2
17. Steine und Erden	120	270
18. Kohle, Koks	238	—
19. Oele, Fette	532	9
20. Kunstdünger	241	1
21. Chemikalien	299	136
22. Diverses	98	5

Den größten Teil der Einfuhr nach Estland bilden Lebensmittel. Die große Einfuhr an Lebensmitteln ist dem Mangel an Getreide zuzuschreiben. Das Klima in Estland ist für den Getreidebau nicht besonders günstig. Jedoch sind in der Landwirtschaft die Viehzucht und der Flachsbau in schnellem Aufstieg begriffen. Ihrem Umfange nach folgen die Einfuhr von Baumwolle, Textilwaren, Arbeits- und Kraftmaschinen, Transportmittel und eine Anzahl von Oelen. Die **Entwicklung der gesamten estländischen Einfuhr** kennzeichnet die **Gesundung des dortigen Wirtschaftslebens**, denn die steigende Einfuhr bezieht sich hauptsächlich auf Rohmaterialien und halbfertige Produkte, wogegen die Einfuhr fertiger Produkte einen kleinen Rückgang zeigt.

Die **Beteiligung der verschiedenen Länder an der estländischen Einfuhr** zeigt die folgende Tabelle:

	Import	Export
	1925 %	1925 %
Deutschland	29,5	31,0
England	12,2	25,0
Amerika	36,6	1,2
Rußland	4,4	10,8
Schweden	4,0	5,9
Finnland	3,2	3,9
Lettland	4,1	6,6
Dänemark	1,4	4,7
Holland	3,6	2,0
Frankreich	1,4	3,6
Belgien	2,5	4,3

Aus dieser Tabelle ist zu ersehen, daß als **Hauptlieferanten Deutschland, Amerika und England** in Frage kommen. Von seiner Ausfuhr hat Estland in Deutschland 31% untergebracht. **Stettin** ist an diesem Anteil mit 15 000 to im Eingang und 13 000 to im Ausgang beteiligt. Die nach Estland exportierten Waren bestehen namentlich aus Roggen- und Weizenmehl, Zucker, Oelkuchen und sonstigen Futtermitteln, Düngemitteln, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen. Bei der **Einfuhr von estländischen Waren über Stettin** herrschen vor: Leinsaat, Flachs, Holz, Bau- und Nutzholz, Papierholz, Zellulose, Butter, Eier usw.

Diese Zahlen über die Außenhandelsbeziehungen und über den deutschen Außenhandel mit Finnland, Lettland und Estland beweisen am deutlichsten das große **Interesse an der gegenseitigen Pflege guter Handels- und Verkehrsbeziehungen**. Deutschland steht bei allen diesen Staaten sowohl als Lieferant wie als Kunde zumeist mit an erster Stelle. Erschwert hat bisher diese Handels- und Verkehrsbeziehungen, abgesehen von den allgemeinen wirtschaftlichen Erscheinungen der Nachkriegszeit (Inflation, Geldknappheit, Sinken der Kaufkraft, politische Einflüsse usw.) vor allem das **Fehlen fester Handelsverträge**. Mit **Finnland** ist jetzt am **16. Juni d. Js. eine Uebereinkunft unterzeichnet** worden, die für den deutschen Handelsverkehr und für Stettin als Vermittler dieses Verkehrs eine erhöhte Bedeutung haben wird. Bei der **Stellung Stettins als Hauptvermittler des deutsch-finnländischen Handels**, bei den regen Beziehungen, die unsere Stadt mit Finnland verbinden, hat man diesem neuen Vertrage ganz besondere Beachtung geschenkt. Das neue Uebereinkommen soll das Provisorium vom 21. April 1921 ergänzen und ersetzen. Finnland besitzt immer noch keinen endgültigen Zolltarif, sondern betrachtet seinen Zolltarif vom 30. November 1921 als Grundtarif, der in jedem Jahre durch den Finnländischen Staatsrat in den sogenannten Sternpositionen, d. h. besonders durch einen Stern gekennzeichneten Zollsätzen je nach den Bedürfnissen, abgeändert wird. Dieser variable Zustand ist naturgemäß für den Handelsverkehr nicht günstig, und wenn es auch bei dem jetzigen Abkommen mit Finnland gelungen ist, eine Anzahl von Positio-

nen zu binden, so genügt dies doch keineswegs, um die übrigen Nachteile des jetzigen Zustandes auszugleichen. Der Handelsvertrag gilt für unbestimmte Zeit, soll 30 Tage nach der Ratifikation, die in Deutschland erst im Herbst, nach Wiederezusammentritt des Reichstags, erfolgen kann, in Kraft treten und dann frühestens nach einem Jahre mit einer Frist von drei Monaten gekündigt werden. Er beruht zwar auf dem **Prinzip der Meistbegünstigung**. Auch haben beide Länder sich verpflichtet, keine Ein- und Ausfuhrverbote mehr zu erlassen. Finnland hat sich aber eine Anzahl von Ausnahmen für Alkohol und gewisse Sämereien vorbehalten, und außerdem sind von der Meistbegünstigung ausgenommen die von Finnland und Estland gewährten besonderen Zugeständnisse. Wenn wir daher heute sagen müssen, daß dieser neue Vertrag keineswegs alle Wünsche der deutschen Interessenten erfüllt hat, so kann er doch dazu dienen, die alten politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern zu befestigen und wird dem deutschen Außenhandel mehr von Nutzen sein, als der bisherige vollkommen vertraglose Zustand.

Der **lettländisch-deutsche Handelsvertrag**, der die **Meistbegünstigung** vorsieht, ist in Riga am **28. Juli d. Js. unterzeichnet** worden, desgleichen die Ausführungsvereinbarung zum vorläufigen Abkommen über die Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen Lettland und dem Deutschen Reiche vom 15. Juli 1920. Durch diese Vereinbarung werden alle Entschädigungsansprüche, die beide Staaten gegeneinander geltend machen, endgültig geregelt. Der Vertrag kann allerdings dem lettländischen Parlament erst im Herbst vorgelegt werden. Der Auswärtige Ausschuß hat ihn aber bereits angenommen. **In Stettin** hat man diese beiden Uebereinkommen ebenfalls **lebhaft begrüßt**, da es an der weiteren Entwicklung der bestehenden Handelsbeziehungen mit Lettland besonders interessiert war.

Mit **Estland** besteht **leider keine besondere Vereinbarung**. Hoffentlich gelingt es, auch hier nach dem Beispiel der beiden anderen Staaten endgültige Grundlagen für den beiderseitigen Handelsverkehr zu schaffen.

„Ostsee-Handel“

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer
Amfliches Organ der Industrie- und Handelskammer, der Reichsnachrichtens-
stelle für Außenhandel und des Deutsch-Finnländischen Vereins E.V. zu Stettin.

Regelmäßige Berichterstattung über die Wirtschaft der Ostseeländer und des
Stettiner Wirtschaftsbezirkes.

Baltischer Verlag G.m.b.H., Stettin, Börse. Tel. 8220-24.

Spiegelglas, Tafelglas, Hohlglaswaren usw. zur Ausfuhr A. T. 49.

Frachtsatz in Pfg. für 100 kg nach	von Stettin	von Lübeck	von Hamburg
Berlin	112	176	184
Bunzlau	195	282	288
Dresden A	194	243	249
Fürstenberg	116	230	237
Finsterwalde	169	230	237
Leipzig	206	227	228
Sebnitz	198	234	266

Rübenzucker jeder Art A. T. 119.

Frachtsatz in Pfg. für 100 kg von	nach Stettin	nach Lübeck	nach Hamburg
Anklam	44	104	122
Demmin	62	95	112
Dessau	100	115	115
Glatz	147	186	189
Ratibor	162	199	201
Prenzlau	37	106	121
Scheune	15	110	125

Kartoffeln, Kartoffelstärke usw. A. T. 106.

Frachtsatz in Pfg. für 100 kg von	nach Stettin	nach Lübeck	nach Hamburg
Altdamm	16	152	172
Brandenburg	111	130	132
Landsberg a. d. W.	80	184	189
Leipzig	153	173	173
Oderberg-Bralitz	47	158	167
Stargard	30	161	180
Stolp	123	245	238

Stettin bietet nicht nur den **frachtgünstigsten** und **billigsten Weg** für nach Norden und Nordosten bestimmte oder von dort kommende Warensendungen, die Beförderung über Stettin ist auch die **schnellste**. So beträgt die **Fahrtdauer** eines Frachtdampfers (nicht Passagierdampfers) in Stunden

von Helsingfors	
nach Stettin	561 Seemeilen = 66 Stunden
nach Lübeck	700 Seemeilen = 72 Stunden
nach Hamburg	790 Seemeilen = 96 Stunden

von Riga	
nach Stettin	473 Seemeilen = 50 Stunden
nach Lübeck	612 Seemeilen = 56 Stunden
nach Hamburg	702 Seemeilen = 80 Stunden

von Reval	
nach Stettin	518 Seemeilen = 58 Stunden
nach Lübeck	657 Seemeilen = 64 Stunden
nach Hamburg	747 Seemeilen = 88 Stunden

von Petersburg	
nach Stettin	694 Seemeilen = 90 Stunden
nach Lübeck	833 Seemeilen = 96 Stunden
nach Hamburg	924 Seemeilen = 120 Stunden

Ueber Stettin gelangen einfache Frachtgutsendungen mit der Reichsbahn

in 30 Stunden nach der Tschechoslowakei
in 32 Stunden nach Polnisch-Oberschlesien
in 64 Stunden nach der Schweiz
in 57 Stunden nach Oesterreich.

Die eilgutmäßige Beförderung beansprucht selbstverständlich nur einen Bruchteil der vorgenannten Reisezeiten.

Für den nach Nord und nach Nordost gerichteten Verkehr ist somit Stettin der in jeder Beziehung günstigste Einfuhr- und Ausfuhrhafen. Der **gewaltige Umschlag von Massengütern**, der sich über den Seehafen Stettin vollzieht, ermöglicht den **Hafengesellschaften** die Kosten für den Umschlag von Stückgütern niedrig zu halten. Ausgezeichnete Umschlagseinrichtungen, an deren Vervollkommnung und Ergänzung ständig intensiv gearbeitet wird, sowie ein dichter, regelmäßiger Schiffslinienverkehr nach litauischen, lettischen, est-

nischen, russischen, finnischen, schwedischen, dänischen, norwegischen, englischen, holländischen, belgischen sowie Mittel-Levante- und Schwarze Meerhäfen bieten ständige und prompte Verlademöglichkeiten. Abgesehen von dem **regelmäßigen Schiffslinienverkehr** wird auf und von Stettin **Trampschiffahrt** in ganz außergewöhnlichem Umfange betrieben. Durch diese Trampschiffahrt steht Stettin ständig mit allen Kontinenten in dauernder Verbindung. Einige Zahlen über den seewärtigen Verkehr in einigen Güterarten genügen um ihre Bedeutung erkennen zu lassen.

Es gingen seewärts ein in Tonnen zu 1000 kg:

1925	
Erze	1 190 000 t
Steinkohlen	624 000 t
Rohphosphat	174 800 t
Soyabohnen und Oelfrüchte	65 000 t
Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaren	115 210 t
Butter	16 800 t
Heringe	85 903 t

Es gingen seewärts aus in Tonnen zu 1000 kg:

Verbrauchszucker	114 962 t
Rohzucker	86 993 t
Zement	32 700 t
Eisen u. Stahl, Eisen- u. Stahlwaren	65 466 t
Papier und Pappe	56 800 t
Getreide	157 106 t
Mühlenfabrikate	51 731 t

Von Thüringischen, böhmischen und Nürnberger Waren des Ausnahmetarifs 33 wurden 1925 über Stettin rund 13 490 t gegenüber 12 500 t des Jahres 1913 ausgeführt.

Die günstige Verkehrslage Stettins als Umschlagsplatz für den **Durchfuhrhandel** erhellt aus folgenden Zahlen:

Entfernung in km nach	von Stettin	von Lübeck	von Hamburg
Firchau Gr.	243	543	598
Schneidemühl	188	487	539
Kreuz Gr.	127	427	481
Stentsch	195	440	456
Hindenburg Gr.	512	761	777
Oderberg	537	782	798
Mittelwalde	478	689	705
Halbstadt	408	613	629
Reichenberg	390	608	624
Bodenbach	364	512	528
Eger	510	554	557
Passau	767	811	814
Salzburg	839	883	886
Kufstein	862	906	903

Nachstehende Frachtbeispiele beweisen, daß auch im **Durchfuhrverkehr** zwischen Finnland, den Randstaaten und der Tschechoslowakei, Oesterreich, Polen und selbst der Schweiz **die Verfrachtung über Stettin die günstigste ist:**

S. D. 2 Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt.

Frachtsatz in Pfg. für 100 kg	Nach Friedrichshafen			Nach Lindau-Reutin		
	Hamburg	Lübeck	Stettin	Hamburg	Lübeck	Stettin
Hanf, Honig, Milch, Preiselbeeren, Garne u. Gewebe aus						
Baumwolle usw.	221	223	224	223	224	225
Oelfrüchte und Oelsaaten	196	198	199	198	199	200
Zellulose	207	209	210	209	211	211
Butter		489	491		493	494

D. 4 Verkehr Deutsche Seehäfen—Oesterreich und umgekehrt.

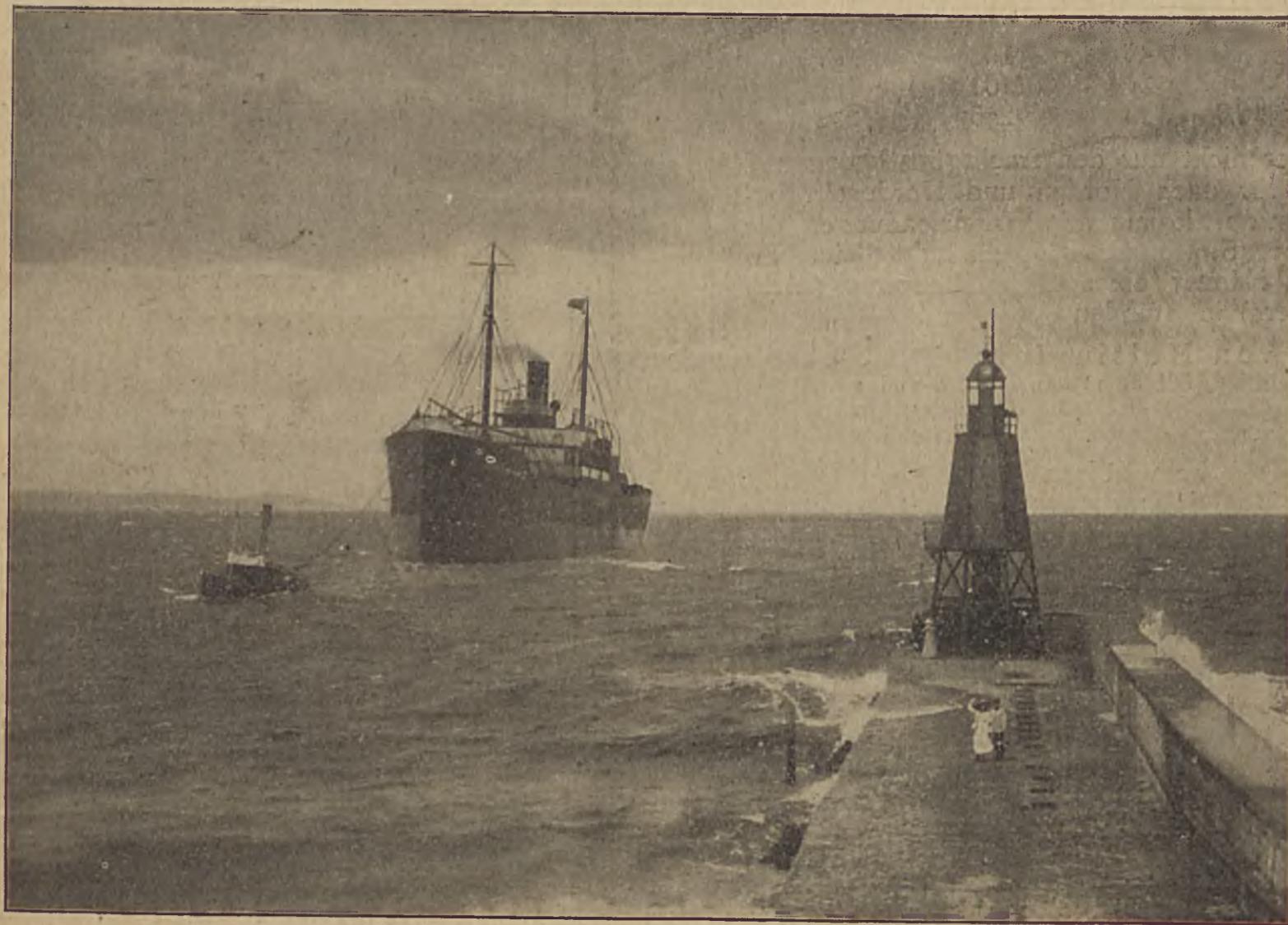
Frachtsatz in Pfg. für 100 kg	Nach Kufstein von			Nach Passau von		
	Hamburg	Lübeck	Stettin	Hamburg	Lübeck	Stettin
Butter, Käse, Glühlampen, Automobile usw.	332	333	327	370	370	362
Obst und Beeren aller Art, Flachs	181	181	178	201	201	196
Eier, Wild, Geflügel	296	297	292	330	330	323
Zellulose	163	167	165	172	184	180
Landw. Maschinen Molkereimasch.	186	186	183	190	190	186

S. D. 6 Verkehr Deutsche Seehäfen—Tschechoslowakei und umgekehrt.

Frachtsatz in Pfg. für 100 kg	Nach Tetschen-Bodenbach von		
	Hamburg	Lübeck	Stettin
Porzellanwaren	318	313	246
Möbel	344	338	266

Es zeigt sich somit, daß für den nach Norden und Nordosten gerichteten Ausfuhrhandel Oesterreichs, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Galiziens, eines Teiles Polens, Jugoslawiens und eines Teiles der Balkanländer sowie für einen erheblichen Teil des Einfuhrhandels dieser Länder **Stettin der natürliche Durchfuhr-**

hafen ist. Die wirtschaftliche Konsolidierung Rußlands muß diesen Verkehr in außerordentlicher Weise steigern. Der russische Außenhandel wird sich, wie vor dem Kriege, vornehmlich **über die Häfen der Randstaaten** abspielen müssen. Diese Häfen halten vermöge ihrer verkehrsgeographischen Lage den **Schlüssel des russischen Handels** in den Händen. Neben der Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte dieser Länder wird insbesondere die lettische Wirtschafts- und Verkehrspolitik sich in allererster Linie darauf konzentrieren müssen, die verkehrswirtschaftliche **Stellung Lettlands als Transitland für den russischen Außenhandel** zu festigen und in jeder Beziehung auszubauen. Daß diese Verkehrspolitik eine **Seehafenverkehrspolitik** sein muß, braucht nicht mehr unterstrichen zu werden. **Stettin** bildet somit nicht nur das **Ein- und Ausfalltor des finnischen, estnischen und lettischen, sondern auch den natürlichen Ein- und Ausfuhrhafen für den russischen Außenhandel**. Es bieten sich somit für die nordischen **Häfen Helsingfors, Riga, Reval**, sowie für den deutschen Seehafen Stettin verheißungsvolle Entwicklungsmöglichkeiten, die nicht nur die durch den Krieg geschlagenen Wunden heilen, sondern die Verkehrswirtschaft der beteiligten Länder erheblich über den Vorkriegsstand hinaus heben können.



Einfahrt von der See in die Schifffahrtstraße Swinemünde—Stettin.

Die Verladung der Export- und Import-Güter

erfolgt im

Stettiner Freibeizirk-Hafen direkt aus dem Eingangswaggon in das Seeschiff oder umgekehrt
— aus dem Seeschiff — in den Waggon.

Stettins Binnenschifffahrt.

Von Ernst Kühnke,

Mitglied der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

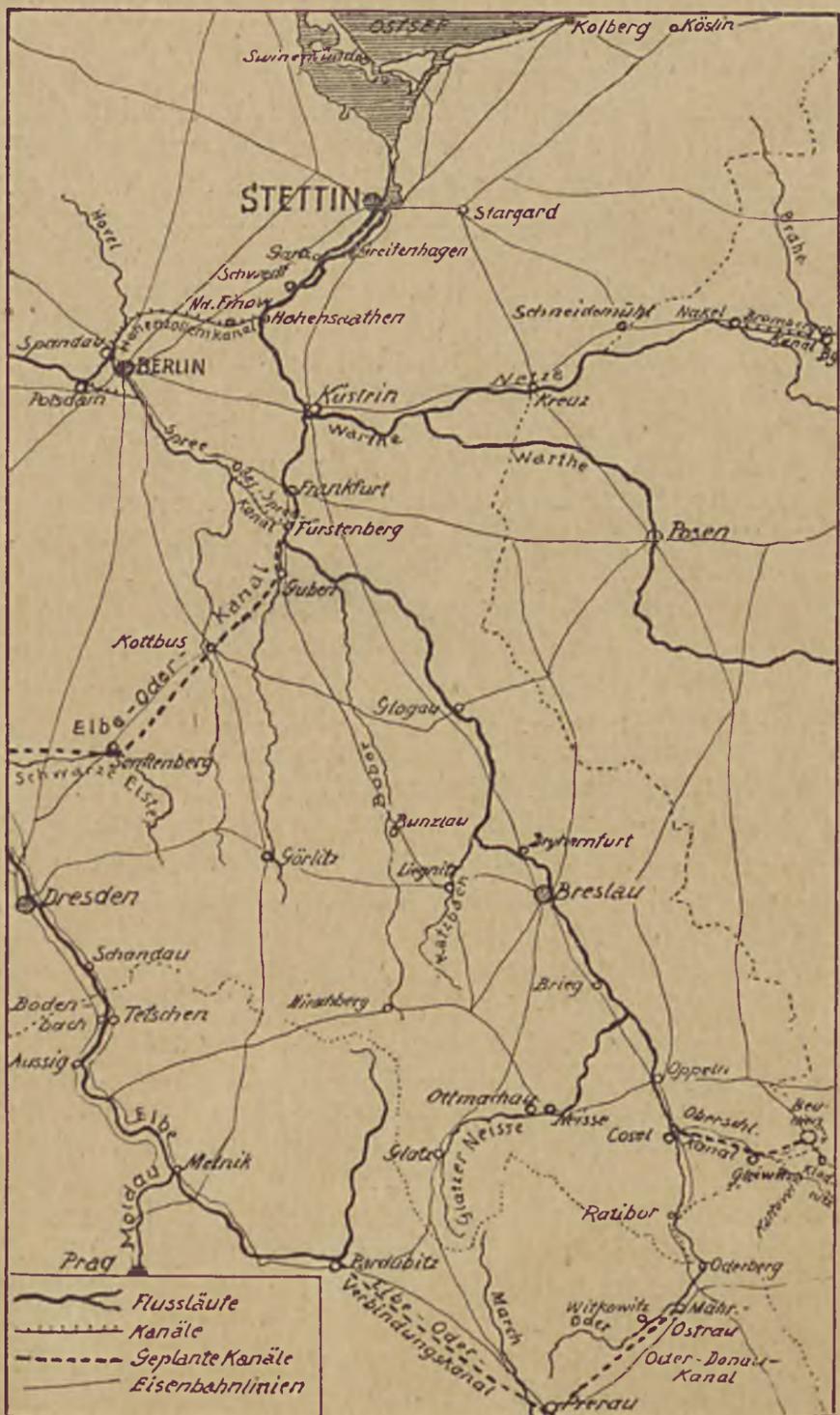
In den Kreisen der Verleger der Ostseeländer ist Stettins überragende Stellung als **Umschlagsplatz der See- und Binnenschifffahrt** im Durchgangsverkehr zwischen Mitteleuropa und den Ostseestaaten vielfach immer noch nicht genügend bekannt.

Es dürfte schwer zu entscheiden sein, ob Stettin, dem **größten Ostseehafen**, eine größere Bedeutung in der Seeschifffahrt oder der Binnenschifffahrt zukommt. Stettin liegt 66,6 km oberhalb der Odermündung in die Ostsee, **im Brennpunkt des ostdeutschen See-, Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehrs**, und die von allen Seiten in die Oder einlaufenden Seeverkehrslinien werden wiederum in der Form eines dichten Bündels von Schienensträngen und zahlreichen Wasserläufen nach allen Richtungen ausgestrahlt. Der Ablader hat also beim Gütertransport über Stettin die **Wahl zwischen Schiene und Wasserstraße** bzw. dem gebrochenen Verkehr über Umschlagshäfen des Stettiner Hinterlandes, der in vielen Fällen **billiger als der direkte Bahnweg** ist. Eine Tatsache, die nicht scharf genug hervorgehoben werden kann in einer Zeit der Geldknappheit wie der gegenwärtigen, in welcher Exporteur wie Importeur

nachfolgenden Ausführungen über die **Wasserverbindung Stettins mit seinem ausgedehnten Hinterlande** für



Neuer eiserner Oderkahn für den Erz- und Kohlentransport zwischen Stettin und Oberschlesien.



Stettins Fluß- und Kanalverbindungen mit dem Hinterlande.

noch mehr wie sonst bestrebt sein müssen, die Transportkosten aus Wettbewerbsgründen möglichst niedrig zu halten. Unter diesen Umständen dürften auch die

für die mit Stettin Handelsbeziehungen unterhaltenden Kreise der Ostseeländer von besonderer Wichtigkeit sein.

Die Hauptwasserstraße und **Lebensader der Stettiner Wirtschaft** ist die auf 700 km schiffbare **Oder**, die für Kähne bis zu 600 t eine ständige Wasserverbindung über Breslau mit **Oberschlesien** bis zum leistungsfähigen Umschlagshafen **Cosel** gewährleistet. Die Entfernungen nach Stettin betragen auf dem Wasserwege von Cosel 643 km gegen 948 km nach Hamburg und 961 km nach Lübeck. Für Breslau stellen sich die entsprechenden Entfernungen auf 489, 793 und 806 km.

An zweiter Stelle muß der 1914 in Betrieb genommene **Hohenzollernkanal** genannt werden, der für 600-t-Schiffe bei jedem Wasserstande zu befahren ist und Pommerns Hauptstadt zum eigentlichen **Seehafen Berlins und Brandenburgs** gemacht hat. Betragen doch nunmehr die Entfernungen auf dem Wasserwege von Berlin nach Stettin nur 187 km, dagegen nach Hamburg und Lübeck nicht weniger als 380 bzw. 394 km. Um den gesteigerten Verkehr auf dieser Kanalstrecke, die bekanntlich über die Eisenbahnstrecke Stettin—Berlin hinweggeführt ist, mit größeren Schiffen bewältigen zu können, wird in **Nieder-Finow** neben der vorhandenen Schleusentreppe ein **Schiffshebewerk** errichtet, welches 1000-t-Kähne 36 m senken und heben kann.

Ueber die **märkischen Wasserstraßen** (Hohenzollern- bzw. Finowkanal, Teltowkanal, Havel, Plauer Kanal bzw. Ihlekanal) unterhält Stettin des weiteren eine direkte Binnenschifffahrtsverbindung mit der **Elbe** und der Saale. Durch den seiner Vollendung entgegenstehenden **Mittellandkanal** — es fehlt nur noch die Strecke Magdeburg—Hannover — erhält Deutschlands größter Ostseehafen auch direkten **Anschluß an das westdeutsche Fluß- und Kanalsystem**. Im Osten schließen **Warthe, Netze und Bromberger Kanal** Posen und das Weichselgebiet an das Stettiner Wasserstraßensystem an, allerdings nur für Kähne bis zu 400 t.

Von besonderer Bedeutung ist für die Stettiner Binnenschifffahrt, daß Stettins Hinterland nicht nur reiche **landwirtschaftlich in höchster Blüte stehende Provinzen** enthält, die zum Abtransport ihrer Produkte auf den billigen Wasserweg angewiesen sind, sondern

auch die **großen Industriegebiete Oberschlesien, Sachsen und Brandenburg mit Groß-Berlin.**

Die **neuzeitliche Entwicklung der Stettiner Binnenschifffahrt**, die einen zuverlässigen Gradmesser der Gesamtlage der Stettiner Wirtschaft darstellt, deren Schwergewicht bekanntlich in Industrie, Handel und Spedition ruht, ist aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen (Güterverkehr auf Binnenfahrzeuge ausschließlich des reinen Durchgangsverkehrs in Tonnen):

1913	1 902 302	2 384 694	4 286 996
1923	783 403	988 938	1 772 341
1924	924 416	1 026 158	1 950 574
1925	1 128 684	1 409 627	2 538 311

Die **hauptsächlichen Verkehrsgüter** in der Stettiner Binnenschifffahrt sind talwärts ober-schlesische Kohlen, Zucker, Steine und Erden, Holz, Zement und Getreide, bergwärts dagegen in der Hauptsache Erze, es folgen Steine und Erden, Getreide, Heringe und Holz. Außerdem wird von Stettin aus nach allen Richtungen ein gut ausgebauter **Eildampferverkehr** für Stückgüter unterhalten, der sogar in der Lieferung die Schnelligkeit der Eisenbahn teilweise überholt.

Zu den **dringendsten Voraussetzungen einer weiteren aufsteigenden und reibungslosen Entwicklung** des Stettiner Binnenschiffsverkehrs gehört zunächst die von der deutschen Regierung geplante **Verbesserung der Oder** und der weitere **Ausbau des Kanalsystems**, ferner insbesondere der kurz vor seiner Inangriffnahme stehende **Bau der Talsperre bei Ottmachau** an der Glatzer Neiße zur Regulierung des Oderwasserstandes. Dieses große Staubecken, das über 2000 ha bedeckt und ca. 120 Mill. Kubikmeter Wasser aufnehmen wird, soll in wasserarmen Zeiten der Oder einen ausreichenden Wasserstand gewährleisten, während sich bei regenstarken Zeiten die Regulierung des Hochwassers teilweise ermöglichen lassen wird. Einmütigkeit besteht in den Kreisen der Oderinteressenten ferner darüber, daß nach Fertigstellung des Ottmachauer Staubeckens der veraltete Klodnitzkanal, der jetzt nur mit 130-t-Schiffen befahren werden kann, zum **oberschlesischen Groß-Schiffahrtswege** ausgebaut werden muß. Dieser stellt eine direkte Verbindung der Oder mit den ober-schlesischen Industriegebieten und dem ober-schlesischen Kohlenbecken her. Daran hat Stettin naturgemäß infolge seiner engen wirtschaftlichen Beziehungen zu Oberschlesien das größte Interesse.

Das Versicherungsgewerbe in Stettin.

Von Konsul Th. Lieckfeld,

Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Das Stettiner Versicherungsgewerbe hat die schweren Zeiten der Inflation gut überstanden. Die hier seit Jahrzehnten bestehende Assekuranz hatte sich in der Vorkriegszeit nicht nur in Stettin selbst neben den zahlreichen Stettiner Groß-Unternehmungen des Handels und der Industrie mitführende Bedeutung erworben, sondern diese vom lokalen Vergleichsstandpunkt aus hervorragende Stellung auch bei Vergleich mit dem gesamten Versicherungsgewerbe Deutschlands behaupten können, so daß der Ruf der Stettiner Versicherungen als besonders solider und von tüchtigen Fachleuten geleiteten Unternehmungen sich in ganz Deutschland und auch über die Grenzen des Reiches verbreitete. Nach der Stabilisierung der Währung hat das Gewerbe den alten ehrenvollen Platz im friedlichen Wettstreit mit den andern großen deutschen Versicherungsunternehmen bald wieder gewinnen können.

Bei Betrachtung der einzelnen in Stettin ansässigen Gesellschaften sei zunächst die „**National**“ Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft genannt, die eine der ältesten und größten deutschen Versicherungsgesellschaften überhaupt ist und von jeher ihren Platz in der Spitzengruppe insbesondere der deutschen Feuer-versicherungsgesellschaften eingenommen hat. Ihre Versicherungsschilder findet man heute in jedem deutschen Gau. Sie hat im Laufe ihrer Entwicklung sich alle anderen Hauptversicherungszweige angegliedert, zuletzt im Jahre 1924 die Lebensversicherung durch Gründung der „**National**“ Lebensversicherungs-Aktien-Gesellschaft. Zu ihrem Konzern gehört ferner die Stettiner Rückversicherungs-Aktien-Gesellschaft sowie die Stettiner Kredit-Anstalt A.-G. Die „**National**“ hat es, und zwar ohne buchmäßige Verwertung eines großen amerikanischen Dollarguthabens als Aktivum, vermocht, ihr Friedens-Aktien-Kapital von 9 000 000 Mark unverwässert in der Goldbilanz wieder auszuweisen, und ihre Aktien werden heute bereits wieder weit über Goldpari bewertet.

Die „**Germania**“ Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft, im Jahre 1857 gegründet, gehört zu den ältesten und erfolgreichsten deutschen Lebensversicherungsgesellschaften; sie hat in der Lebensversicherung stets in

der führenden Gruppe gestanden, wie die „**National**“ in der Feuerversicherung; ihr Name ist im ganzen Reiche bekannt und hochgeachtet. Als Germania von 1922, Versicherungs-Aktiengesellschaft zu Stettin, hat sie bereits ein Geschäft von imponierender Höhe wieder erlangt. Das Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Geschäft betreibt sie durch die „**Germania**“ Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft zu Stettin, und wie die „**National**“ ihr Geschäft durch die Einführung der Lebensversicherung, hat die „**Germania**“ im Jahre 1924 ihre Arbeit auf die Feuerversicherung, Transportversicherung und andere Versicherungszweige ausgedehnt durch Gründung der „**Germania-Union**“ Versicherungs-Aktien-Gesellschaft zu Stettin.

Das **Transportversicherungsgeschäft** wird betrieben außer von der „**National**“ und der „**Germania**“ durch die „**Union**“ Aktien-Gesellschaft für See- und Flußversicherungen, „**Atlantic**“, Transport-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft und **Norddeutsche See- und Fluß-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft**. Daß das Transport-Versicherungs-Geschäft in Stettin eine bedeutende Rolle spielt, versteht sich für den größten Seehandelsplatz Preußens mit seinen weitreichenden Schifffahrtsbeziehungen von selbst. Die „**National**“ betreibt das Transport-Versicherungs-Geschäft schon seit 1845 die „**Union**“ seit 1857, die „**Norddeutsche**“ seit 1870. Dieser jahrzehntelangen erfolgreichen Wirksamkeit entspricht die sehr angesehene Stellung, die das Stettiner Transport-Versicherungs-Gewerbe in der deutschen Transport-Versicherung und in der Öffentlichkeit einnimmt. Zurzeit berührt selbstverständlich das Darniederliegen der Wirtschaft den Güterumschlag und damit die Transportversicherung sehr. Aber auch die Stettiner Transport-Versicherungs-Gesellschaften haben sich in allen Stürmen ehrenvoll behauptet.

Der Stand des Versicherungswesens eines Volkes ist mit einer der Wertmesser seines Kulturstandes. So sind auch die Erfolge der Stettiner Versicherungs-Gesellschaften Kulturtaten und beweisen, daß auch im Versicherungsgewerbe Stettins ebenso wie in den bedeutendsten der anderen in ihm vertretenen Gewerbe-zweige starke wirtschaftliche Kräfte wirksam sind.

Stettin und der Ostseeflugverkehr.

Stettin der Wasserflughafen Berlins und Zentralflughafen der Ostsee.

Von Stadtbaurat a. D. G. Fabricius,

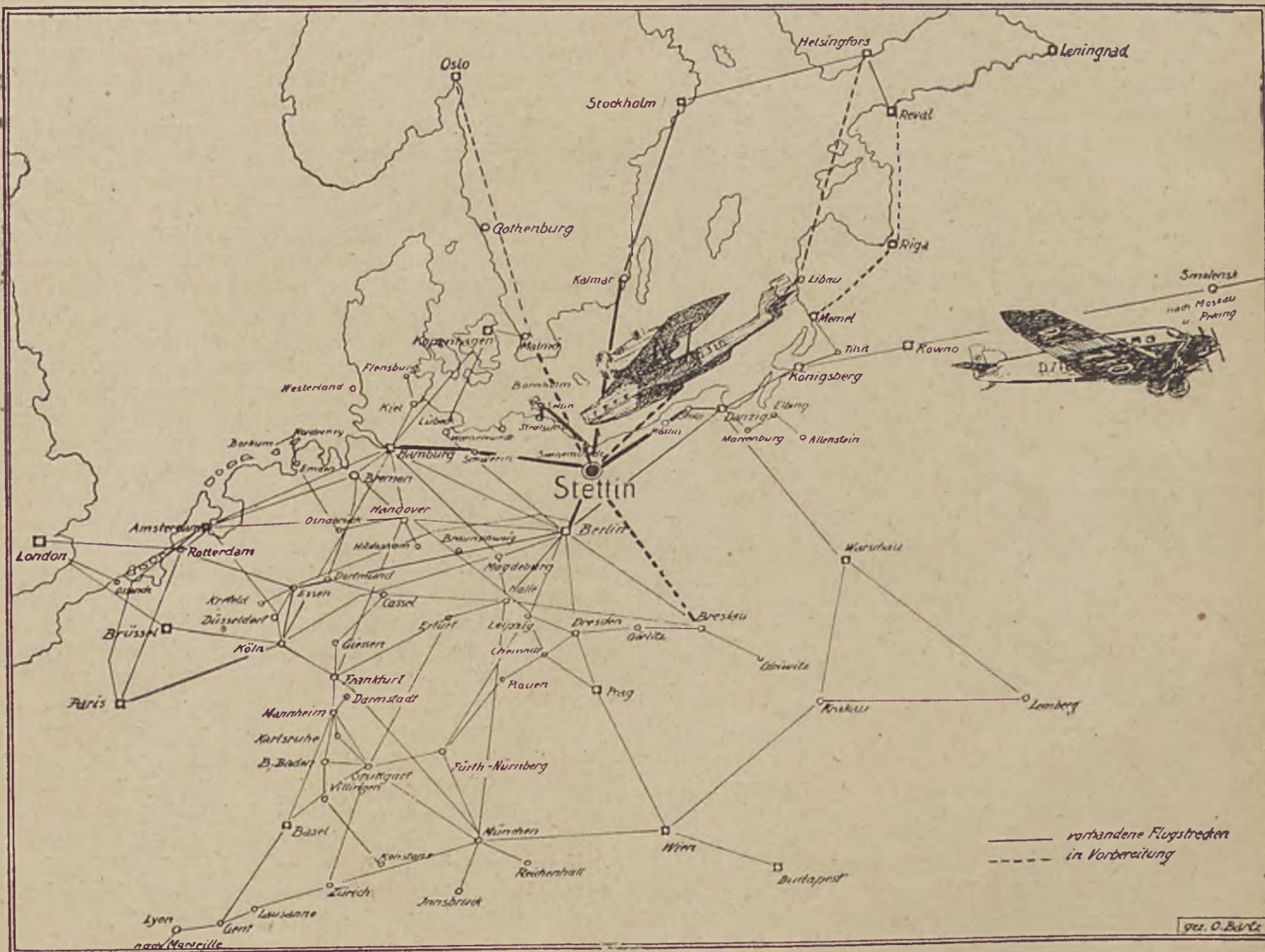
Vorstandsmitglied der Flughafen Stettin G. m. b. H.

Die in reißendem Tempo fortschreitende Entwicklung des Flugverkehrs konnte naturgemäß auch für den Ostseeverkehr nicht ohne tiefgreifenden Einfluß sein. Die vereinzelt ersten Probe-flüge über die Ostsee waren nach dem Kriege die Vorläufer der ersten regelmäßigen Fluglinien und gegenwärtig ist rund um die Küste und über die Ostsee ein ganzes Netz von Luftverkehrslinien gezogen, das für die Ostseestaaten angesichts ihrer engen wirtschaftlichen Verflechtung in die Weltwirtschaft von entscheidender Bedeutung ist.

Deutschland hat, gestützt auf sein ausgezeichnetes Flugmaterial und seine anerkanntermaßen in

meinsam von der Deutschen Luft Hansa, Berlin, und der A. B. Aerotransport, Stockholm), Kopenhagen—Hamburg—Köln—Paris (Det Danske Luftfart Selskab und Deutsche Luft Hansa) und Malmö—Kopenhagen Lübeck—Berlin—Dresden (A. B. Aerotransport und D. L. H.).

Schweden wird mit Deutschland, abgesehen von den obengenannten Strecken von Malmö zu denen die kürzlich neu eröffnete Fluglinie Malmö—Kopenhagen—Gotenburg (Aerotransport) hinzutritt, des weiteren durch die Linie Stockholm—Kalmar—Stettin (D. L. H.) verbunden, eine mit Wasserflugzeugen (Typ Dornier Wal Flugboot) beflogene deutsche



Flugverkehrskarte der Ostsee mit den mitteleuropäischen Anschlußstrecken.

der Welt einzig dastehenden Flugverkehrsorganisation unbestritten die Führung im nordischen und russischen Flugverkehr, wie im europäischen überhaupt. Die verschiedenen unten angeführten Luftreedereien der Ostseestaaten sind als Tochtergesellschaften der Deutschen Luft Hansa A.-G. gegründet worden und befliegen ihre Strecken mit deutschen Maschinen, meist in Betriebsgemeinschaft mit der Luft Hansa.

Von Dänemark ist der Flug über die Ostsee nach dem Festlande am frühesten aufgenommen worden. Gegenwärtig bestehen die drei großen Verbindungslinien Malmö—Kopenhagen—Amsterdam (beflogen ge-

Luftverkehrslinie, die noch im vergangenen Jahr wegen der Deutschland auferlegten Verkehrsflugbeschränkungen über die freie Stadt Danzig führte, nunmehr aber nach der endlich erkämpften Freiheit des Verkehrsflugzeugbaues nach dem für den Flugverkehr am günstigsten gelegenen Flughafen Stettin verlegt werden konnte.

Finnland ist mit Schweden durch die Linie Stockholm—Helsingfors (Aero O. Y., Helsingfors, und A. B. Aerotransport), mit Estland durch die Flugstrecke Helsingfors—Reval (Aeronaut A/S., Reval und Aero O. Y.) verbunden. Auf der im vergangenen Jahre beflogenen Reval—Riga—Memel—Königsberg ist je-

doch nach den gegenwärtigen Flugplänen der Verkehr niecht wieder aufgenommen worden, so daß also diese Strecke noch zu einem lückenlosen Rundfluge um den südlichen Teil der Ostsee fehlt.

Träger des russischen Flugverkehrs ist die Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft, Berlin (Deruluft), mit der Großverkehrslinie Berlin—Danzig—Königsberg—Kowno—Smolensk—Moskau, deren Verlängerung über Sibirien nach Peking und



Deutsches Großflugboot Dornier Wal im Fluge über die Ostsee auf der Strecke Stettin—Stockholm.

Tokio nur noch eine Frage der Zeit ist und Deutschland für alle Zeiten die Vorherrschaft im europäischen Flugverkehre mit Ostasien sichert, wie es schon jetzt unbestritten in Bezug auf Rußland der Fall ist.

Die deutsche Ostseeküste weist nun, wie ein Blick auf die obenstehende Flugverkehrskarte der Ostsee lehrt, im Vergleich zu den andern Anliegerstaaten bei weitem den stärksten Flugverkehr auf. Entlang der Küste besteht eine fortlaufende Flugverbindung von Flensburg

bis Memel über Hamburg, Stettin, Danzig und Königsberg mit bequemen Anschlüssen ins Hinterland. Außerdem wird die deutsche Küste, wie schon oben angeführt, von den drei Fluglinien von Kopenhagen und Stockholm geschnitten.

Unter den deutschen Ostseeflughäfen nimmt Stettin infolge seiner vorzüglichen Verkehrslage mitten im südlichen Ostseebecken mit kurzen und direkten seewärtigen Verbindungen nach allen Ostseestaaten sowie landeinwärts mit seinem ausgedehnten Hinterlande einen bevorzugten Platz ein. Dies erhellt ein Blick auf die Luftverkehrskarte der Ostsee. Man kann ohne Uebertreibung feststellen, daß kein anderer Flugplatz so wie Pommerns Hauptstadt geeignet ist, als Wasserflughafen Berlins der Ausgangspunkt des Großflugverkehrs mit den Ostseestaaten zu werden. Hier trifft sich nämlich die Küstenfluglinie Hamburg Stettin—Danzig mit der Strecke Berlin—Stettin, und über Stettin werden voraussichtlich in absehbarer Zeit neben der schon jetzt betriebenen Strecke nach Stockholm die großen Verbindungslinien nach den anderen Hauptstädten der nordischen Staaten verlaufen. So ist die Einrichtung regelmäßiger Fluglinien nach Kopenhagen und Oslo nur noch eine Frage der Zeit. Geplant ist ferner eine direkte Wasserflugverbindung Stettins mit Finnland und Lettland auf der Strecke Helsingfors—Libau—Stettin. Auch der in vollem Gange befindliche Stettiner Bäderflugdienst über Swinemünde und Sellin nach Stralsund ist angesichts des lebhaften Reise- und Bäderdurchgangsverkehrs durch Stettin von großer Bedeutung.

Erfreulicherweise macht man in Pommerns Hauptstadt gegenwärtig die größten Anstrengungen, um den Flughafen für einen erweiterten Luftverkehr in der nahen Zukunft zweckmäßig auszubauen. Neben dem alten gegenwärtig noch dem Landflugverkehr nach Hamburg, Danzig und Berlin dienenden Landflugplatz Kreckow ersteht am Südufer des Dammschen Sees ein geradezu ideal kombinierter Land- und Wasserflughafen größten Ausmaßes (Flughafen Stettin G. m. b. H.), wie er in keinem andern deutschen Küstenplatz zu finden ist und der in der Ausdehnung des Rollfeldes für Landflugzeuge einer der größten Europas ist.

Der Stettiner Flugbetrieb liegt nunmehr in den Händen der Deutschen Luft Hansa, die die Strecke Stettin—Kalmar—Stockholm unmittelbar und die übrigen Linien als Pächterin der Luftverkehr Pommern G. m. b. H. betreibt. Stettin ist außerdem der Sitz der Seeflugbezirksleitung der D. L. Hansa, der sämtliche deutsche Flughäfen an der Küste und das von diesen im Auslande stationierte Personal unterstehen.

Schles. Dampfer-Comp. Berliner Lloyd Aktiengesellschaft

HAMBURG - BILLHAFEN

Billh. Brückenstr., Tel. H. 1, Hansa 773-781

BRESLAU VI

Lange Gasse 11/23, Tel. Ring 4132/35

BERLIN NW 40

Kronprinzenufer 29, Tel. Moabit 7907/10 u. 560

STETTIN

Klosterstr. 4, T. 7540/43

MAGDEBURG

Zollstraße 2, Tel. 64, 121, 8385

FÜRSTENBERG a. O.

Telefon 256

COSEL Oderhafen

Telephon 4

TSCHICHERZIG a. O.

Telephon 1

Regelmäßiger Eildampfer- u. Schleppverkehr auf Elbe, Havel, Spree, Oder, sowie direkte Übernahmen nach Danzig, Elbing, Königsberg, Memel, Tilsit.

Tägliche Güterannahme an allen Stationen.

Die Steffiner Werffindustrie.

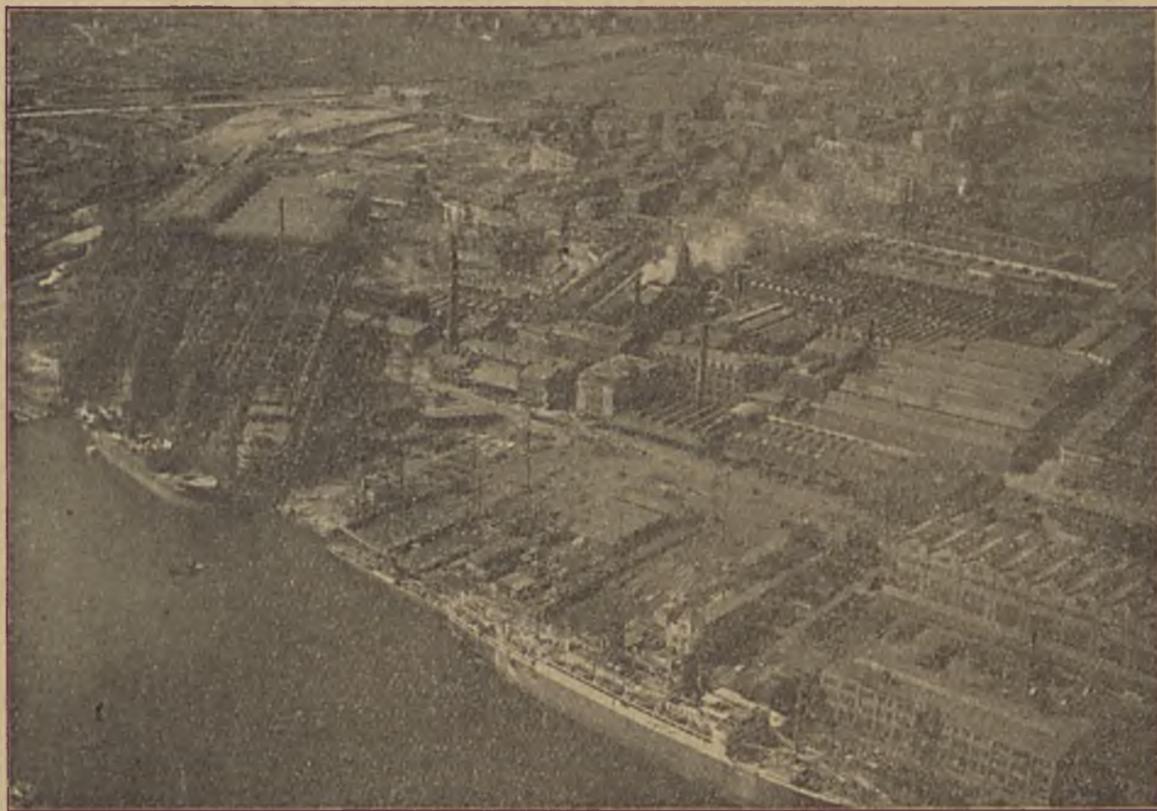
Von Carl Trappen, Direktor der Vulcan-Werke A. G. Hamburg-Stettin,
Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Schon früh, **vor Jahrhunderten**, konnte sich in Stettin das Schiffbaugewerbe entwickeln. Es gab zu jenen Zeiten an der Oder größere und kleinere Werkstätten, die den Bau **von Holzschiffen** von den kleinsten Booten bis zu den größten Segelschiffen ihrer Zeit betrieben. Begünstigt wurde die Blüte des Schiffbaugeswerbes besonders dadurch, daß sich in nicht allzu großer Entfernung von Stettin im Hinterlande weite Waldgebiete befanden, und daß das in diesen gewonnene Holz bequem auf der Oder und ihren Nebenflüssen nach Stettin geschafft werden konnte. Wenn es auch im Schiffbau Zeiten des Niederganges gab, so konnte man doch das Gewerbe im allgemeinen als ein recht blühendes bezeichnen, das eine ruhige Entwicklung nahm und vielen Familien ihr tägliches Brot einbrachte.

Schwierigere Forderungen wurden an die Werften gestellt, als man begann, zum **Eisenschiffbau** überzugehen. Nicht alle Unternehmungen konnten sich ohne

kungen in Kraft getreten. Man erhofft von ihnen, daß sie mit dazu beitragen werden, die gegenwärtige schwierige Lage der Werften zu bessern. Neben hohen Tarifen wirkte **die Tiefe des Fahrwassers** Stettin-Swinemünde für die Hereinnahme von Aufträgen oftmals hindernd, insbesondere konnte man früher Abschlüsse auf den **Bau der größten Ozeanpassagierdampfer** nur schwer nach Stettin bekommen, obwohl die Vulcan-Werke mehrfach bewiesen haben, daß der Bau und vor allem auch das Hinausbringen der größten Ozeandampfer zur Ostsee technisch wie praktisch durchaus möglich war. Wenn demnächst die Vertiefung der Fahrstraße auf 9 m durchgeführt sein wird, dann steht nichts mehr im Wege, daß auch die größten Ozeanriesen ohne irgendwelche Bedenken nach Stettin in Auftrag gegeben werden können.

Der Stettiner Schiffbau hat bisher allen Anforderungen, die an ihn gestellt waren, gerecht werden können, wurden doch schon vor dem Kriege **Fahr-**



Luftaufnahme der Vulcan-Werft in Stettin.

weiteres dazu entschließen und zögerten anfangs. Den notwendigen Erfordernissen der Zeit konnte sich aber auf die Dauer keine Werft verschließen. So sieht man denn auch, wie sich in Stettin seit Mitte des 19. Jahrhunderts alle großen Werftunternehmungen mehr und mehr ausschließlich dem Eisenschiffbau zuwenden.

Die Hindernisse, die sich dem Aufblühen der Stettiner Werften oft entgegengestellt haben und sich auch heute noch bisweilen entgegenstellen, sind nicht gering und mannigfacher Art. So spielte vor allen Dingen die **Frage der Transporte und Frachten der zum Schiffbau notwendigen Materialien** immer eine große Rolle. Die **Konkurrenz an Elbe und Weser** konnte Werftbaumaterial zu bedeutend niedrigeren Frachtsätzen aus dem Ruhrgebiet bekommen, als etwa die Stettiner Industrie aus Oberschlesien, geschweige denn aus Westfalen. **Schiffbauausnahmetarife** suchten hier helfend einzugreifen und haben auch, wenn man von den anderen Zwecken, die sie verfolgten, absieht, recht annehmbare Wirkungen erzielt. Nach dem Kriege fehlten sie indes vollständig und sind erst vor kurzem wieder in anderer Form und mit gewissen Einschränk-

zeuge aller Art einschließlich ihrer Maschinen und Hilfsmaschinen restlos in den Werkstätten der Werften gebaut und fertiggestellt. Es sei neben den **Frachtdampfern** normaler Bauart bis zu den größten Dimensionen nur erinnert an die **großen Passagierdampfer** wie „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kronprinzessin Cäcilie“, „Tirpitz“, **an Kriegsschiffe aller Art**, kleine und große Kreuzer, Schlachtschiffe, Torpedoboote der V-Klasse, an die Minensuch- und Patrouillenboote, wie sie von einer mittleren Werft während des Krieges erbaut wurden, ferner an die **Spezialbauten** einzelner Werften wie **Fährschiffe**, die zwischen Saßnitz und Trelleborg verkehren, an **Baggerbauten** aller Systeme und Ausmessungen, **Feuerschiffe**, **Schwimmkräne**, **Leichter**, **Spüler** usw.

Nach dem Kriege hatten die Werften recht **schwierige Verhältnisse** zu meistern. Durch den **Fortfall von Aufträgen für die Kriegsmarine** mußten Umstellungen größten Stils vorgenommen werden. Insbesondere waren es die Vulcan-Werke, die von den veränderten Verhältnissen schwer betroffen wurden. Sie wie auch die anderen Werften haben es aber verstanden,

sich vollkommen umzustellen, und konnten daher auch den Anforderungen, die nach **Auslieferung des größten Teiles der deutschen Handelsflotte** durch das Wiederaufbauprogramm an sie gestellt wurden, vollauf gerecht werden. Es ergab sich sogar unter der Aera des sogn. **Schiffbauerneuerungsfonds eine Zeit stärkster Beschäftigung** für die Stettiner Werften. Es wurden vornehmlich Frachtdampfer besten und modernsten Typs erbaut, daneben aber hatte der Vulcan auch in größerem Umfange Gelegenheit, sich auf seinem Spezialgebiet, dem Passagierschiffsbau für atlantische Fahrt zu betätigen.

Wenn die **augenblickliche Lage der Werften eine ungünstige** genannt werden muß, so liegt das in erster Linie an der Ungunst der gegenwärtigen wirtschaftlichen Verhältnisse überhaupt, dann aber im speziellen auch daran, daß bei größter ausländischer Konkurrenz und bei **schlechtem Frachtenmarkt** die Reedereien nicht derart gewinnbringend arbeiten können, daß ihre Ueberschüsse die Neubaukosten für Dampfer decken können.

Die Stettiner Werften sind, wie bereits erwähnt, nach dem Kriege in dem weiteren Ausbau ihrer Betriebsmittel nicht untätig gewesen. Das zeigt ein Be-

1905 wurde mit Rücksicht darauf, daß nur in Hamburg infolge des dort ausgehenden starken überseeischen Verkehrs die Grundlagen für ein umfangreicheres Reparaturgeschäft gegeben war, die dortige Niederlassung gegründet und wenige Zeit später auch die Hauptverwaltung aus Zweckmäßigkeitsgründen nach Hamburg verlegt. Eine 1913 angegliederte Turbinenfabrik, das Gothaer Werk von „Briegleb, Hansen & Co.“ ist inzwischen wieder aus dem Vulcan ausgeschieden. Zu Zeiten ihrer Höchstbeschäftigung beschäftigten die Stettiner Vulcan-Werke ca. 11000 Arbeiter und Angestellte.

Der Ruf der Vulcan-Werke ist weit über Deutschlands Grenzen hinaus so bekannt, daß nähere Einzelheiten wohl nicht angeführt zu werden brauchen. Es sei erwähnt, daß bisher ungefähr 700 Fahrzeuge aus der Vulcan-Werft hervorgegangen sind. Neben den großen Passagierdampfern, die den Ruf des Vulcan begründet haben, sind seit 1866 auch Kriegsschiffe gebaut worden, nicht nur für die deutsche Regierung, sondern auch für die japanische, die russische, griechische und chinesische Kregsmairine.

Die **Stettiner Oderwerke, Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau** in Stettin besitzen ein Ka-



Die neue Schiffswerft der A. G. Nüske & Co. nach dem erst vor kurzem vollendeten Umbau.

such auf den Werften allenthalben. Neue Hallen und Hellinge sind erbaut, neue und moderne Maschinen sind in Tätigkeit, Nebenzweige sind weiter ausgebaut, Gelände ist zugekauft und zu ganz bedeutenden Erweiterungen der ursprünglichen Anlagen benutzt. Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß einzelne Werften neben den eigentlichen für ihren Schiffs- und Maschinenbau notwendigen Arbeiten auch Lieferungen an andere Erwerbszweige als gerade nur an die Reedereien tätigen. So sei nur hingewiesen auf die großen **Lokomotiv- und Turbinenbauwerkstätten des Vulcan** — die aber an dieser Stelle nicht näher gewürdigt werden sollen —, ferner auf die für Firmen der elektrischen Industrie arbeitende **Gießereiwerkstatt der gleichen Werft** und schließlich auf die gut ausgebaute **Hammer- schmiede der Ostseewerft**, die mit ihren schweren Schmiedestücken deutsche und ausländische Unternehmungen und Werften versorgt.

Nachstehend sei eine kurze, Einzelheiten berührende **Uebersicht über die bedeutenderen Stettiner Werftunternehmen** gegeben:

Die **Vulcan-Werke A.-G. Hamburg und Stettin** sind das **größte Stettiner Werftunternehmen**. Das auf Goldmark umgestellte Aktienkapital beträgt 10 Millionen Mark.

Gegründet im Jahre 1851 als kleine Werft von den Herren Fürchtenicht und Brock, wurde das Unternehmen im Jahre 1857 in eine Aktiengesellschaft, die „Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Vulcan“, umgewandelt mit einem Kapital von 3 Millionen Mark.

Das Kapital von 2,56 Millionen Goldmark. Die Werft reicht in ihren Anfängen bis auf das Jahr 1837 zurück. 1854 vereinigte sich die Stettiner Eisengießerei, wie damals das Unternehmen firmierte, mit der Stettiner Maschinenbau-Anstalt und Schiffsbauwerft, Aktiengesellschaft vorm. Möller & Holberg. Seit dieser Zeit wird auch der Eisenschiffbau betrieben. 1894 übernahm die neugegründete „Oderwerke, Maschinenfabrik und Schiffbauwerft Aktiengesellschaft“ die bisherigen Anlagen, trat aber bereits 1901 in Liquidation; es wurde dann im Jahre 1903 die heute bestehende Aktiengesellschaft gegründet.

Die Werft besitzt sämtliche zum Betriebe einer Schiffswerft und Maschinenfabrik nötigen Baulichkeiten und Maschinenbauanlagen. Neben zwei Schwimmdocks von 40 bzw. 60 m Länge, in denen Schiffe bis zu 3200 Br.-Reg.-To. gedockt werden können, besitzt sie sechs teilweise mit Eisenbetonunterbau versehene Hellinge, auf denen Schiffe mit einer Tragfähigkeit bis zu 7500 t gebaut werden können. Zur Ausrüstung gehört ferner ein moderner 60 To.-Schwimmkran. Einen guten Ruf als Spezialfirma besitzen die Oder-Werke in dem Bau von mittelgroßen Passagier- und Frachtdampfern für den Ostseeverkehr, ferner von Eisbrechern und Baggern aller Art und Größen. Etwa 750 Fahrzeuge konnten bisher den Fluten übergeben werden.

Nüske & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede- und Maschinenbau A.-G., besitzt ein Aktienkapital von 2 420 000 Goldmark. Die Werft ist als das älteste Un-

ternehmen seiner Art in Stettin, kann doch ihre Gründung bis auf etwa 275 Jahre zurückverfolgt werden; auf dem jetzigen Gelände besteht die Werft ca. 110 Jahre. Die Werft war von jeher bekannt durch den Bau von Holzschiffen aller Art, Handels- und Kriegsfregatten, und erst spät hat sich die Werft entschlossen, zum Eisenschiffbau überzugehen.

Nach dem kürzlich **vollendeten umfassenden Umbau** kann die Nüske-Werft heute den Anspruch erheben, als **eine der modernsten deutschen Werften** zu gelten. Vier Kranbahnen umsäumen die drei Hellinge, auf denen Schiffe bis zu 8000 t Ladefähigkeit gebaut werden können. Für die Ausrüstung der Schiffe dient neben zwei großen Docks ein Schwimmkran von 60 t Hebekraft.

Die **Ostseewerft. Schiffbau- und Maschinenfabrik A.-G.**, die erst im Jahre 1917 gegründet wurde und mit deren Ausbau erst 1918 begonnen werden konnte, umfaßt heute bereits ein Aktienkapital von 2 400 000 Goldmark. Der Aufbau der Werft hat sich dank einer rührigen Geschäftsleitung sehr schnell vollzogen, und heute kann man die Ostseewerft in ihrem Umfange, ihren maschinellen Einrichtungen und in ihrer Leistungsfähigkeit getrost neben die übrigen Stettiner

Werften stellen. Neben den für Schiffs- und Maschinenbau nötigen Betriebsmitteln verfügt die Werft über 4 Beton-Hellinge, auf denen Schiffe bis zu 9000 t gebaut werden können, ein Schwimmdock von 11 000 t Tragfähigkeit und einen modernen 75 t Schwimmkran. Die gut ausgebaute Hammerschmiede der Werft wurde oben bereits erwähnt.

Zum Schluß sei unter den Seeschiffswerften noch die Stettiner Filiale der „**Cäsar Wollheim, Werft und Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- und Metallgießerei**“ erwähnt, die sich mit dem Bau von kleinen Seeschiffen bis zu 1500 t, Hochseefischdampfern und kleineren Flußpassagierdampfern befaßt. Die Stettiner Niederlassung beschäftigt ungefähr 175 Arbeiter und Angestellte.

Neben den oben erwähnten Werften, die natürlich auch Leichter usw. liefern, befinden sich auch einige Flußschiffwerften in Stettin; diese gehen jedoch mit Ausnahme eines Betriebes, der bekannten „**Gebrüder Sachsenberg A.-G. Schiffswerft, Maschinenbauanstalt und Kesselanlage**“ nicht über den Umfang des Handwerks hinaus. Der Sachsenberg-Betrieb ist ein ziemlich umfangreicher, es werden in ihm doch immerhin 150 Arbeiter beschäftigt.

Stettins Sprit-, Spirituosen, Brau- und Hefe-Industrie.

Von Günther Winkelhausen,
Direktor der H. A. Winkelhausen—Wernke, Stargard,
Mitglied der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

Von altersher hat in den Hafenplätzen an der Ostsee ein lebhafter Handel mit Branntweinerzeugnissen aller Art bestanden. Infolge seiner zentralen Lage am Ostseebecken erfreute sich Stettin unter dieser einer besonders bevorzugten Stellung. Im Laufe der Entwicklung ging man allmählich auch hier dazu über, einheimische Produkte der Branntweinproduktion nutzbar zu machen. Begünstigt durch die aus dem Inland, namentlich aus der Provinz Pommern selbst kommenden Rohstoffe wie Getreide, Kartoffeln und Obst aller Art wurde Stettin ein Hauptfabrikationsplatz der Sprit-, Spirituosen-, Brau- und Hefeindustrie. Die bekannten Stettiner Kornprodukte wie Richtenberger, Aquavit, Stettiner Getreidekorn und Oberwieker legen davon ein glänzendes Zeugnis ab. Auch spielte in Stettin selbst wie in dem benachbarten Stargard die Likör- und Weinbrandherstellung schon von jeher eine sehr große Rolle. Abgesehen davon, daß sich fast alle größeren Weingroßhandlungen in Stettin in mehr oder minder großem Umfang hiermit befassen und ihre Erzeugnisse eine teilweise große Verbreitung gefunden haben, müssen als führende Firmen in diesen Fabrikationszweigen vor allem auch zwei in Stargard ansässige Firmen, nämlich die Likörfabrik von F. I. Mampe und die Weinbrennerei der H. A. Winkelhausen-Werke Aktien-Gesellschaft zu Magdeburg, Zweigniederlassung Stargard i. Pom., genannt werden, deren Erzeugnisse sich einen großen Ruf im In- und auch im Auslande erworben haben. In Stettin selbst ist es insbesondere die Ferd. Rückforth Nachfolger A. G., deren Liköre in ganz Deutschland bekannt geworden sind. Die Ferd. Rückforth Nachfolger A. G. spielt, abge-

sehen von der bedeutenden Stellung, die sie innerhalb der deutschen Likörfabrikation einnimmt, überhaupt eine führende Rolle im Rahmen der deutschen Spritindustrie und der ihr verwandten Gewerbe. Diese führende Rolle beruht insbesondere auf der Zusammenfassung eines Teiles der Spritindustrie, der für die ganze Provinz bedeutsamen Stettiner Brauindustrie sowie der gleichfalls schon in allen Zeiten entwickelten Stettiner Hefeindustrie in dem Rückforth-Konzern.

Bei Ausbruch des Krieges bestanden in Stettin 9 Brauereien. In der Nachkriegszeit wurde die gesamte Produktion auf die drei größten Brauereien, die Bohrisch-Brauerei A.-A., die Stettiner Bergschloß-Brauerei A.-G. und die Stettiner Brauerei A.-G. Elysium zusammengelegt.

Die Stettiner Hefefabrikation nimmt sowohl in Bezug auf ihr Alter als auch auf die technischen Einrichtungen noch immer in Deutschland den ersten Platz ein mit ihren drei Betrieben C. Lefèvre, F. Crepin A.-G. und Ferd. Rückforth Nachfolger A. G., deren Anteil an der gesamten deutschen Hefeherzeugung zwischen 15 und 20% schwankt. Nach dem Kriege erfolgte auch hier ein Zusammenschluß der drei Stettiner Werke durch die Gründung der „Interessengemeinschaft Ostdeutscher Hefe-Fabriken G. m. b. H. Stettin“; diesem von Rückforth geführten Verbände schlossen sich weitere Unternehmungen der gleichen Branche an. Durch diese Zusammenfassung von nunmehr nicht weniger als 11 großen Fabriken wurde das Schwergewicht der gesamten deutschen Hefefabrikation nach Pommerns Hauptstadt verlegt unter der Führung der Ferd. Rückforth Nachfolger A. G.

Bestell den „Ostsee-Handel“

Steffins Eisenindustrie.

Von Dr. Ing. Johannes Gollnow,

Mitglied des Preußischen Staatsrates, Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Die ungewöhnlich rasche Entwicklung der Stettiner Industrie in den letzten 25 Jahren ist in erster Linie auf die fortschreitende Erkenntnis der bevorzugten Lage von Pommerns Hauptstadt zurückzuführen. Die Zufuhr der industriellen Rohstoffe und der Abtransporte kann stets auf dem Wasserwege am wirtschaftlichsten bewirkt werden. Deshalb hat in den letzten Jahrzehnten die Industrie sich mit Vorliebe die großen Hafenstädte als Standort ausersehen, während in früherer Zeit dort nur Handel und Schifffahrt heimisch waren. Daß die Lage an bequemen Wasserstraßen — sowohl zum offenen Meere, als zum Binnenlande — von ausschlaggebender Bedeutung für die Industrie ist, zeigt am treffendsten das bei Stettin gelegene Eisenwerk „Kraft“, das sich in erstaunlich kurzer Zeit zu einem sehr bedeutenden Unternehmen entwickelt hat, trotzdem Kohle und Eisen hier nicht als Bodenschätze vorkommen. Seine Erze bezieht das Werk aus Spanien und Schweden, den Brennstoff aus Oberschlesien und Mitteldeutschland. So treffen sich in Stettin die verschiedensten Rohstoffe aus dem In- und Auslande, vom entfernten Ueberseehafen und aus dem tiefsten Binnenlande. Den natürlichen Vorteil seiner Lage hat Stettin noch durch eine weitsichtige Wasserstraßenpolitik zu vergrößern verstanden, durch Ausbau der Oder und Anlegung großer Kanäle, so daß es selbst für Schiffslasten von allen Seiten zu erreichen ist. Hand in Hand mit dieser Entwicklung ging auch die Heranbildung eines großen Stammes hochqualifizierter Arbeiter für alle Industriezweige, wodurch die Stettiner Industrie in den Stand gesetzt ist, nicht nur die eingeführten Rohprodukte für den Inlandmarkt zu verarbeiten, sondern auch die Erzeugnisse deutscher Arbeit und deutschen Fleißes dem Weltmarkt zur Verfügung zu stellen.

Ein besonderes Merkmal der im folgenden zu behandelnden Stettiner Eisenindustrie ist es, daß sie für fast alle Zweige des Verkehrs arbeitet, ihre Produktion also der Förderung des gesamten Verkehrs dient. Das **Eisen-Rohmaterial** wird von dem bereits genannten, an der unteren Oder gelegenen **Hochofenwerk „Kraft“** hergestellt, das die ganze pommersche und ostdeutsche Eisenindustrie mit seinem ausgezeichneten Gießerei-Roheisen beliefert. Vor rund 30 Jahren wurde es auf Veranlassung des Fürsten Henckel von Donnersmarck errichtet und ist heute auf das modernste ausgebaut. Es besitzt 3 Hochöfen mit einer Jahresleistung von 2—3 Millionen Tonnen Gießerei-Roheisen. Im Laufe der Jahre wurden dem Werk verschiedene Nebenbetriebe angegliedert, darunter eine große Kupferhütte, eine Ziegelei und Schlackensteinfabrik sowie eine Zementfabrik, in welcher der „Eisen-Portland-Zement“, ein gesuchter Weltmarktartikel, hergestellt wird.

Als größtes Werk der Stettiner **Eisenbauindustrie** ist die **Brückenbauanstalt J. Gollnow & Sohn** zu nennen. Eiserne Brücken jeder Größe, sowohl für den Eisenbahn- wie für den Straßenverkehr, werden dort hergestellt. Ferner sind die großen Eisenbahn-Reparaturwerkstätten, die Luftschiff- und Flugzeughallen sowie die Schleusen- und Wehranlagen zu erwähnen, die von der Firma Gollnow in großer Anzahl erbaut wurden. In fast allen Ländern Europas, aber auch in Asien und Afrika sind die Bauwerke der Firma Gollnow zu finden. Im Jahre 1833 gegründet, kann sie auf ein über 90 jähriges Bestehen zurückblicken.

Die reichen Erfahrungen, welche sich die Firma während ihres Bestehens auf dem Gebiete des Brückenbaues erworben hat, machte sich im Kriege die deutsche Heeresverwaltung zunutze und übertrug ihr die Wiederherstellung zahlreicher gesprengter und den Bau neuer Brücken. In weiten Kreisen wurde die Firma besonders durch den Bau der Brücke über den Trollhättakanal in Schweden bekannt, der größten einarmigen Klappbrücke in Europa.

Wichtige Hilfsmittel zur Intensivierung der Landwirtschaft hat die Firma **Schütt & Ahrens** in ihren zahlreichen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten eingeführt, die seit Jahrzehnten vom pommerschen Landwirt sehr begehrt, in den letzten Jahren starke Verbreitung in ganz Ostdeutschland gefunden haben. In neuester Zeit ist seitens der Firma auch eine Straßenzugmaschine, der sogenannte „Verkehrsbulldog“, mit einer Zugkraft von 12 PS im Osten Deutschlands vertrieben worden, der dem Lastenverkehr hervorragende Dienste leistet. Als Bauanstalt und Reparaturwerkstätte für landwirtschaftliche Maschinen besteht die Firma Schütt & Ahrens schon seit über 60 Jahren.

Eine Firma gleicher Art ist die **Pommersche Eisengießerei**, deren Produkte, besonders die von ihr vertriebenen sogenannten „Trecker“ verschiedener Größe, einen vorzüglichen Ruf, auch über Pommerns Grenzen hinaus, genießen.

Zu erwähnen ist auch noch die **Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft**, die mit ihren hervorragenden Erzeugnissen ebenfalls dem Verkehr dient.

Auch in der Stettiner Feineisenindustrie begegnen wir Firmen von Weltruf, die sich vor allem den neuzeitlichen Erfindungen wie Fahrrad, Näh- und Schreibmaschine und Automobil zugewandt haben. Zu den ältesten und bedeutendsten Firmen dieser Art gehört die **Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoewer Aktiengesellschaft**. Im Jahre 1858 gegründet, nahm die Firma, die sich **ursprünglich lediglich mit Eisengießerei** befaßte, bald die Fabrikation von **Nähmaschinen** auf. Es gelang der Firma, den Kreis ihrer Abnehmer stetig zu vergrößern trotz der amerikanischen Konkurrenz, besonders der Singer Compagnie, die, auf riesiges Kapital gestützt, fast in allen bedeutenden Städten Deutschlands Filialen zu errichten begann. 1872 wurde, um der gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden, eine neue eigene Gießerei errichtet, und Ende der 70er Jahre stellte sich die Firma auf **Massenfabrikation** um, wodurch die Firma in die Lage kam, die ausländischen Märkte zu beliefern. So wurden auch die Ausstellungen von Sidney im Jahre 1879 und von Port Alegre im Jahre 1881 beschickt. Auf beiden Ausstellungen wurden die Stoewer-Maschinen prämiert. Der außerordentlich rührigen Tätigkeit der Leiter gelang es, die Fabrik wesentlich zu erweitern und die Produktion von Jahr zu Jahr zu steigern. 1883 kam noch eine eigene Tischlerei hinzu. Diese räumlichen Erweiterungen sowie die **Aufnahme der Fahrradfabrikation** im Jahre 1893 ließen es ratsam erscheinen, die ganze Organisation des Unternehmens umzuwandeln. So wurde aus ganz bescheidenen Anfängen heraus im Jahre 1895 die jetzige Firma Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoewer Aktiengesellschaft, Stettin-Grünhof, gegründet. Mit besonderem Eifer wandte man sich zunächst mehr der

Fahrradfabrikation zu, um die zur damaligen Zeit außerordentlich günstige Konjunktur der Fahrradindustrie auszunutzen. Trotz eines allgemeinen Rückschlages im Jahre 1898, der der deutschen Fahrradindustrie nach zunächst schnellem Aufblühen einen unermesslichen Schaden zufügte, gelang es der Firma, sich wiederum gegenüber der amerikanischen Konkurrenz, die Deutschland mit billigen Rädern überschwemmte, durchzuringen. Die Stoewer-Räder wurden bald in der ganzen Welt als Qualitätserzeugnisse bekannt und beliebt, und um der infolgedessen gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden, mußte auch bald der Fahrradbau erweitert werden. Der Bau bildet jetzt innerhalb des gesamten Werkes eine selbständige Fabrik, die sich wegen der durchgeführten Arbeitsteilung wiederum in mehrere Unterabteilungen gliedert. Materiallager, Maschinensaal, Rahmenbau, Lackiererei, Härterei, Schleiferei, Nickelei, Radspannerei, Teil- und Fertigmontage u. a. sind die einzelnen Abteilungen, in denen unter praktischer wie auch theoretischer Kontrolle die Stoewers Greif-Fahrräder entstehen, um alsdann vom Lager oder aber direkt aus den Versandräumen in alle Welt hinausgeschickt zu werden. Nicht nur das europäische und sonstige zivilisierte Ausland kommen als Absatzgebiet für die Firma Stoewer in Betracht, sondern man findet Stoewers Greif-Fahrräder auch in dem dunkelsten Afrika, in Südamerika, Feuerland, Indien und auch in China und Japan.

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

Dem unermüdlichen Schaffen seiner Leiter und nicht zuletzt auch der treuen Mitarbeit der Angestellten und Arbeiter hat das Unternehmen seine jetzige Bedeutung zu verdanken. Die schwierigen Jahre nach dem Kriege sind glücklich überstanden, so daß die Produktion fortlaufend erhöht werden mußte. Es machte sich auch die Errichtung von eigenen Niederlassungen notwendig, und solche werden in Paris, Düsseldorf, Stuttgart und Zürich unterhalten. So stellt die Fabrik, auch im Hinblick auf die für Arbeiter und Angestellte bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen, ein Unternehmen von weltumfassender Bedeutung dar, und ihre Erzeugnisse haben diejenige Anerkennung errungen, die ihnen nach ihrer Güte zukommt. Außer durch die ständige Zunahme des Kundenkreises wird diese Anerkennung durch die zahlreichen Auszeichnungen erwiesen, welche den Fabrikaten der Firma Stoewer auf den von ihr beschickten Ausstellungen zuteil geworden sind. Die Fabrik erhielt u. a. auf der letzten Weltausstellung eine hohe Anerkennung, auf der Schreibmaschinenausstellung in Venedig 1907 die höchste Auszeichnung, die Goldene Medaille, und verfügt über weitere erste Preise anderer Veranstaltungen des In- und Auslandes.

Einen nicht geringeren Ruf hat der Name Stoewer auf dem Gebiete der Automobil-Industrie durch die

Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vorm. Gebrüder Stoewer erlangt, die zu den führenden Firmen ihres Geschäftszweiges zählt. Im Jahre 1896 gegründet, betrieben die Stoewer-Werke, die sich anfangs „Stettiner Eisenwerk, Bernhard Stoewer sen.“ nannten, zunächst die Fabrikation von Werkzeugmaschinen und Fahrradbestandteilen. Im Jahre 1898 sah sich die Firma durch erfolgreiche Versuche mit Motoren veranlaßt, auch den Bau von Motorfahrzeugen aufzunehmen. Der Erfolg auf diesem Gebiete blieb den Gebr. Stoewer auch fernerhin treu, und unter den deutschen Firmen, die zuerst einen brauchbaren Vierzylinder-Motor auf den Markt brachten, stehen die Stoewer-Werke mit an vorderster Stelle.

An dem gewaltigen Aufschwunge, den die deutsche Automobilindustrie in den vergangenen drei Jahrzehnten genommen hat, haben die Stoewer-Werke ihren vollen Anteil gehabt, die aus ihren kleinen Anfängen heraus zu achtungsgebietender Größe heranwuchsen. Immer wieder wurden Neubauten notwendig, die Schaffung und Eingliederung neuer Betriebe, die Vergrößerung bestehender Abteilungen wurde erforderlich, so daß das Werk heute eine **Gesamtgrundfläche von über 60 000 qm.** einnimmt. Hand in Hand mit der räumlichen Erweiterung ging eine ständige Verbesserung und Verfeinerung der Fabrikationsmethoden. Die technische Vervollkommnung der Automobilindustrie zeigt sich recht deutlich auch in allen Abteilungen der Stoewer-Werke. Die modernsten Präzisions- und Bearbeitungsmaschinen, die vollkommensten Materialprüfungsmaschinen und alle anderen notwendigen technischen Hilfsmittel wurden angeschafft. Zugleich bildete sich im Laufe der Jahre ein Stamm vorzüglich geschulter Facharbeiter heran, der unter der Leitung erster Automobiltechniker dazu berufen war, einen technisch auf höchster Stufe stehenden Kraftwagen herzustellen und den Werken eine bedeutende Produktion zu gewährleisten. Die Belegschaft der **Stoewer-Werke**, welche **zu den führenden Großfirmen der Stadt** und zu den **allerersten Firmen der deutschen Automobilbranche** zählen, beträgt heute mehr als 2000 Arbeiter und Angestellte bei einer Jahresproduktion für 1925 von ca. 3000 Motorfahrzeugen. In der Hauptsache handelt es sich um **Personenwagen** der Type D 9, 9/38 PS, (Vierzylindermaschine) und D 12, 13/55 PS, (Sechszylindermaschine). Beide Typen erfreuen sich infolge ihrer hochleistenden, unverwüstlichen Motoren, ihrer besonders großen Haltbarkeit und der gefälligen und zweckmäßigen Art der im eigenen Karosseriewerk hergestellten Aufbauten großer Beliebtheit.

Den Stoewer-Werken ist eine **umfangreiche Reparaturabteilung** angegliedert, ein in den Kriegsjahren sehr erweiterter und auf völlige Selbständigkeit umgestellter Betrieb.

Neben den Stoewer-Werken bestehen noch eine große **Reihe von Firmen** in Stettin, die sich mit **Reparatur- und Montagearbeiten** und dem Handel mit Ersatzteilen befassen. Stettin ist ferner der Sitz zahlreicher **Generalvertretungen der großen auswärtigen Automobilfirmen.**

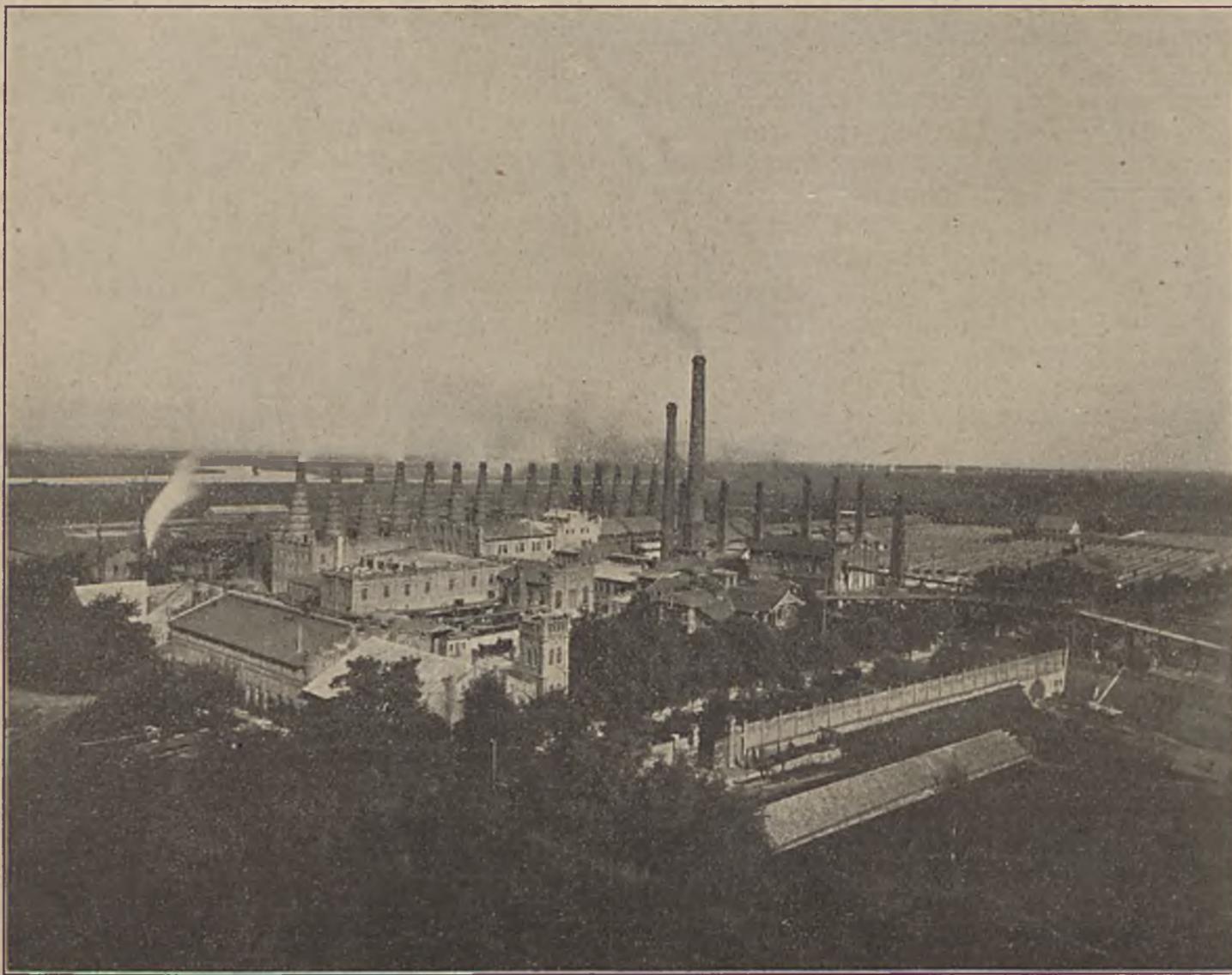
Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Leistungsfähigkeit der Stettiner Eisenindustrie technisch auf höchster Stufe steht und jeden Wettbewerb aushalten kann. Es ist daher zu erwarten, daß, sobald die inneren Verhältnisse Deutschlands sich wieder gefestigt und einem normalen Zustand erreicht haben, auch die Stettiner Eisenindustrie einen bedeutenden Aufschwung entgegengehen wird.

Die Industrie der Steine und Erden in Pommern.

Von Unterstaatssekretär a. D. Dr. H. Toepffer,
Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Die pommersche Zementindustrie ist die **älteste von Deutschland**, und Stettin recht eigentlich die Wiege dieses heute so wichtigen Industriezweiges. Dies mag Nichtfachleuten verwunderlich erscheinen, es erklärt sich aber leicht aus folgendem: Portlandzement ist ein Kunstprodukt, erzeugt aus etwa $\frac{3}{4}$ kohlen-saurem Kalk und $\frac{1}{4}$ Ton. Beide Komponenten müssen miteinander innig vermengt werden, werden dann geformt, das heißt in Steinform oder als Schlamm oder als Mehl in Oefen gebracht und dort bis ca. 1400 Grad gebrannt. Das Brenngut, die sogenannten Zementklinker, muß staubfein gemahlen werden und hat dann gegenüber gewöhnlichem Kalk die Eigenschaft, mit Wasser und Zuschlagstoffen vermischt sowohl an der Luft als auch

50er Jahren kurz nacheinander zwei große, noch heute bestehende Fabriken zur Erzeugung von Portlandzement entstehen. An der Odermündung war es, als Stettin zunächst liegend, die Wolliner Rohkreide und blauer Ton, welcher von dem Chemiker Dr. Bleibtreu verwandt wurde, um Portlandzement herzustellen. Im Jahre 1853 wurde unterhalb Stettins in Züllchow die Stettiner Portland-Zementfabrik gegründet, im Jahre 1855 in der Nähe der Fundstelle der Wolliner Kreide die Zementfabrik Lebbin, welche also die Rohkreidebrüche unmittelbar an der Fabrik hatte. Diese letztere gehört heute zum Pommerschen Industrie-Verein auf Aktien, welcher zudem in Wolgast an der Peene, günstig gelegen zu dem Rügener Kreidevorkommen,



Portland-Zementfabrik „Stern“, Toepffer, Grawitz & Co., Finkenwalde bei Stettin.

unter Wasser sehr schnell hart zu werden. Das künstliche Vermischen der beiden angeführten Rohmaterialien war den Engländern, den Erfindern des Portlandzements, sehr erleichtert, weil sie kohlen-sauren Kalk als weiches Material — Kreide und ähnliches — in ihrem Lande vielfach finden. Später hat man in allen Ländern das häufigere Kalkvorkommen, nämlich harten Kalkstein, hauptsächlich zur Portlandzementfabrikation herangezogen. Mit den Mitteln, welche den Engländern vor 100 Jahren zur Verfügung standen, wäre es ihnen kaum möglich gewesen, harten Kalkstein so fein zu mahlen, daß die erforderliche enge Mischung mit Ton hätte durchgeführt werden können; mit Kreide und Ton ließ sich unter Zusatz von Wasser diese innige Vermengung recht gut erreichen.

Ganz ähnliche Kreide wie in England befindet sich in Pommern, und deshalb sehen wir hier in den

zwei weitere Fabriken besitzt. Als drittes Unternehmen wurde in den 60er Jahren die Portlandzementfabrik „Stern“ in Finkenwalde erbaut; dann folgte 1871 die Stettiner Portlandzementfabrik Bredow und um dieselbe Zeit die Portlandzementfabrik Gristow, Kreis Cammin. Diese beiden letzten Fabriken sind seit dem Kriege eingegangen. Allen hier genannten Werken ist gemeinsam, daß sie an schiffbarem Wasser liegen und, fußend auf den in Pommern sich findenden weichen Kreiden und Septarienton, nach dem sogenannten Schlammverfahren das Zementrohmaterial aufbereiten. Es leuchtet ein, daß die Mischung zwischen Kreide und Ton mit Zusatz von wenig Wasser eine denkbar innige werden kann, was der Güte des zu erbrennenden Erzeugnisses von höchstem Nutzen ist. Die Stettiner Werke arbeiten also mit denkbar gutem Rohmaterial und stellen unter fachmännischer Aufsicht,

mit deutscher Gründlichkeit vorwärtsstrebend, einen ganz erstklassigen Portlandzement her. Immer weiter getriebene Sorgfalt in der Herstellung des Zements erlaubt es ihnen heute, hochwertigen Zement auf den Markt zu bringen. Infolge der günstigen Lage zu den Ostseeländern beliefert Stettin den größten Teil der dieses Meer begrenzenden Gebiete mit seinem Fabrikat.

Was die einzelnen Werke anbelangt, so beschäftigte die **Stettiner Portlandzementfabrik** vor dem Kriege ungefähr 400 Beamte und Arbeiter, die Betriebskraft liefern Dampfmaschinen von 1043 PS in Zülchow und 300 PS in den Gruben. Diese Gruben liegen in Kalkofen auf der Insel Wollin, in Finkenwalde, bei Arkona auf Rügen und auf dem Fabrikgrundstück in Zülchow. Der gesamte Grundbesitz der Gesellschaft umfaßt ungefähr 875 Morgen. Die Beförderung des Rohmaterials und der fertigen Waren wird von eigenen Dampfern besorgt, soweit der Zement nicht in Seedampfer oder Eisenbahnwagen verladen wird. Der Schiffspark der Fabrik besteht aus 3 Schleppern und 12 Kähnen und Leichtern.

Die **Portlandzementfabrik „Stern“** besitzt außer Dietzschen Etageöfen 8 Drehöfen mit den dazugehörigen Aufbereitungs- und Mahlapparaten, 4 elektrisch betriebene Kräne zum Löschen von Kreide, Ton, Kohlen usw., Transportbänder, Schüttelriemen und Schnecken-transporteure, 84 Motore verteilen die 2000 PS elektrische Kraft, die auf der Fabrik hergestellt wird, auf das ganze Werk, welches auch eine Gasanstalt besitzt. Während bis zum Jahre 1903 das gesamte Rohmaterial den Finkenwalder Fundstätten entnommen wurde, wird neuerdings ein Teil des Rohmaterials aus den eigenen Kreidebrüchen von der Insel Rügen herbeigeschafft. 3 Dampfer, 9 Leichter und Dampfkähne bewirken den Transport des Rohmaterials und des Zements. Die Portland-Zementfabrik „Stern“ hat ihre Produktion, die ursprünglich 236 000 Faß betrug, auf ungefähr eine halbe Million erhöht.

Der **Pommersche Industrie-Verein** besitzt außer 7 Kreideschlammereien, einem Dampfziegelwerk und einer Chamottefabrik, wie oben schon angeführt, die Zementfabrik Lebbin auf der Insel Wollin und die beiden Fabriken in Wolgast. Diese Fabriken werden beliefert vom Kreidebruch in Lebbin und von gewaltigen Kreidegruben auf Rügen, welche sich überwiegend im eigenen Besitz befinden. Hierzu verfügt die Firma unter anderem über die Tongrube am eigenen Betrieb in Scholwin. Die gewaltige Leistungsfähigkeit zur Herstellung von Fässern erlaubt es dem Pommerschen Industrie-Verein, einen großen Teil des ostpreußischen Exports — vor allem nach den Randstaaten — zu übernehmen. Für einen so umfangreichen Fabrikationsbetrieb bedarf es ganz erheblicher Kraftmengen. Die Werke Lebbin und Wolgast besitzen Dampfmaschinen zur Erzeugung von 7000 PS. Die Kraft wird teils elektrisch, teils durch Transmissionen an die Arbeitsmaschinen, Oefen usw. verteilt. Die eigenen Hilfsbetriebe der Firma erstrecken sich auch auf den Bau eigener Schiffe; zum Heranschaffen der Rohmaterialien sind nämlich ca 30 Dampfer, Leichterfahrzeuge und Segelkähne in Betrieb, deren größter Teil von der Firma selbst gebaut ist. Die beiden zum Betrieb gehörigen Seeschlepper gehören zu den stärksten im Stettiner Revier. Die Firma besorgte vor dem Kriege den Abtransport des Zements nach Königsberg mit 2 eigenen Seedampfern. Die Maschinenstärke der dem Pommerschen Industrie-Verein gehörenden Dampfer und Motorfahrzeuge beträgt annähernd 2000 PS. Die Ladefähigkeit der 14 großen

Leichter beträgt je etwa 850 tons. Die Zahl der Arbeiter ist annähernd 1000, die Produktion überschritt im Jahre 1913 erheblich 1 Million Faß. Die Neubauten der Zeit nach dem Kriege haben vor allen Dingen dazu gedient, den Betrieb immer intensiver zu gestalten, die Zahl der Arbeiter und den Kohlenverbrauch nach Möglichkeit zu vermindern.

Neben der Zementindustrie hat auch die Chamotteindustrie in Stettin eine hervorragende Bedeutung erlangt. Die Ziegelei und Kalkbrennerei F. Didier in Podejuch, aus der die **Stettiner Chamottefabrik A. G. vorm. Didier** hervorging, war eine der ersten deutschen Firmen, die die Herstellung feuerfester Materialien — allgemein unter dem Namen Chamotte bekannt — aufnahm. Der Inhaber dieser Firma, F. Didier, verband sich im Jahre 1864 mit dem Stettiner Gaswerksdirektor W. Kornhardt, und beide gründeten gemeinsam in Stettin, gestützt auf die Erfahrungen im Podejucher Betriebe, eine Fabrik zur Herstellung feuerfester Steine, die dann im Jahre 1872 nach dem Tode der beiden Gründer in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen Stettiner Chamottefabrik A. G. vormals Didier umgewandelt wurde.

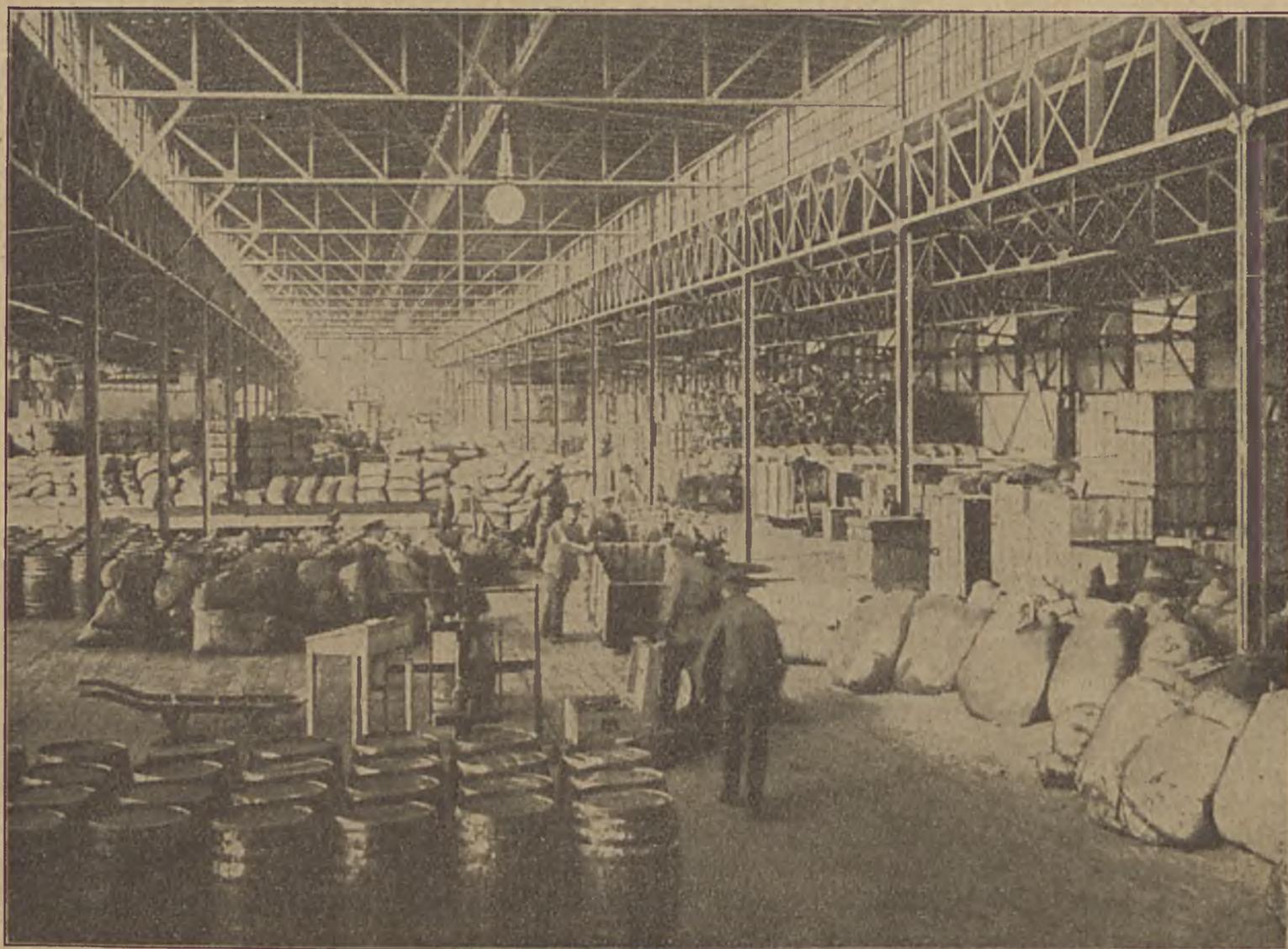
Das Arbeitsgebiet dieser Firma war von Anfang an die Erzeugung von Chamottesteinen und der Bau von Gaswerksöfen, zu denen kurze Zeit später auch der Bau von anderen industriellen Oefen und Feuerungsanlagen hinzukam. Eine glückliche Entwicklung im Laufe der Jahre brachte die Firma an die Spitze der Unternehmungen ihrer Art: ihr Name als Erzeugerin von Chamottesteinen und Erbauerin von Gaswerksanlagen ist in allen Erdteilen bekannt und hat dadurch mit dazu beigetragen, Deutschlands technisches Können der Welt zu beweisen. Ihre Werke in den verschiedensten Teilen Deutschlands liefern ca 60% der erzeugten feuerfesten Baustoffe des rechtsrheinischen Deutschlands, und ein großer Teil ihrer Erzeugnisse geht auch heute — nach der durch den Krieg bedingten Unterbrechung — wieder ins Ausland. Die von der Firma erbauten Gaswerksöfen im In- und Auslande haben zusammen eine Leistung von rd. 30 Millionen Kubikmeter Leuchtgas in 24 Stunden und erzeugen das Gas für Städte in allen Erdteilen.

Oefen für die Eisen- und Metallindustrie, für die Glaserzeugung, die keramische Industrie, die chemische Industrie usw. wurden von der Stettiner Chamottefabrik überall entweder selbst hergestellt oder aus dem in ihren Werken erzeugten Material erbaut. Ihre Müllverbrennungsanlagen und die im In- und Auslande als beste Ofenart anerkannten Einäscherungsöfen „Schneider-Didier“ beweisen, daß Didier auch auf dem Gebiete der allgemeinen Hygiene an erster Stelle steht. Die zentrale Verwaltung der Gesellschaft ist 1925 nach Berlin verlegt worden. Das Stettiner Werk mit 600 Arbeitern ist aber noch heute das größte unter den der Gesellschaft angeschlossenen Betrieben.

Schließlich muß noch auf die pommersche **Ziegel- und Hartsteinindustrie** hingewiesen werden, die innerhalb des gewerblichen Lebens der Provinz einen besonders breiten Raum einnimmt, was aus folgenden Zahlen aus dem Jahre 1923 hervorgeht: Hintermauerungssteine ca. 214 Millionen, Dachziegel 8 Millionen, Drainröhren ca. 18 Millionen und Kalksandstein ca. 50 Millionen. Dadurch, daß eine große Zahl der ihr zugehörigen Betriebe günstigen Wasseranschluß besitzt, kommt die pommersche Ziegel- und Hartsteinindustrie namentlich auch für die Ausfuhr innerhalb der Ostsee in Frage, die dann auch von ihr schon von jeher in beträchtlichem Umfang betrieben worden ist.



Großer Ueberseedampfer verholt im Hafen.



Güter-Lagerschuppen — Freibezirk

Die Steffiner Oelindustrie.

Von Stadtältesten Eugen Zander, Mitglied der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

Die Stettiner Oelindustrie läßt sich bis in das 18. Jahrhundert zurückverfolgen. Bereits damals bestanden in Stettin einige kleinere Oelschlägereien, die hauptsächlich Rüböl für Brennzwecke herstellten. Die nötigen Rohmaterialien, Rübsen und Raps, wurden aus dem Hinterlande bezogen, während Leinsaat über Holland eingeführt werden mußte. Aus den Handelsberichten jener Zeit ist zu entnehmen, daß Leinsaat einer der wichtigsten Handelsartikel Stettins war. Im Jahre 1780 wurden beispielsweise etwa 33 000 Tonnen zu je $2\frac{1}{2}$ Scheffel eingeführt. Von den damals bestehenden kleinen Werken hat sich jedoch keines bis auf den heutigen Tag erhalten.

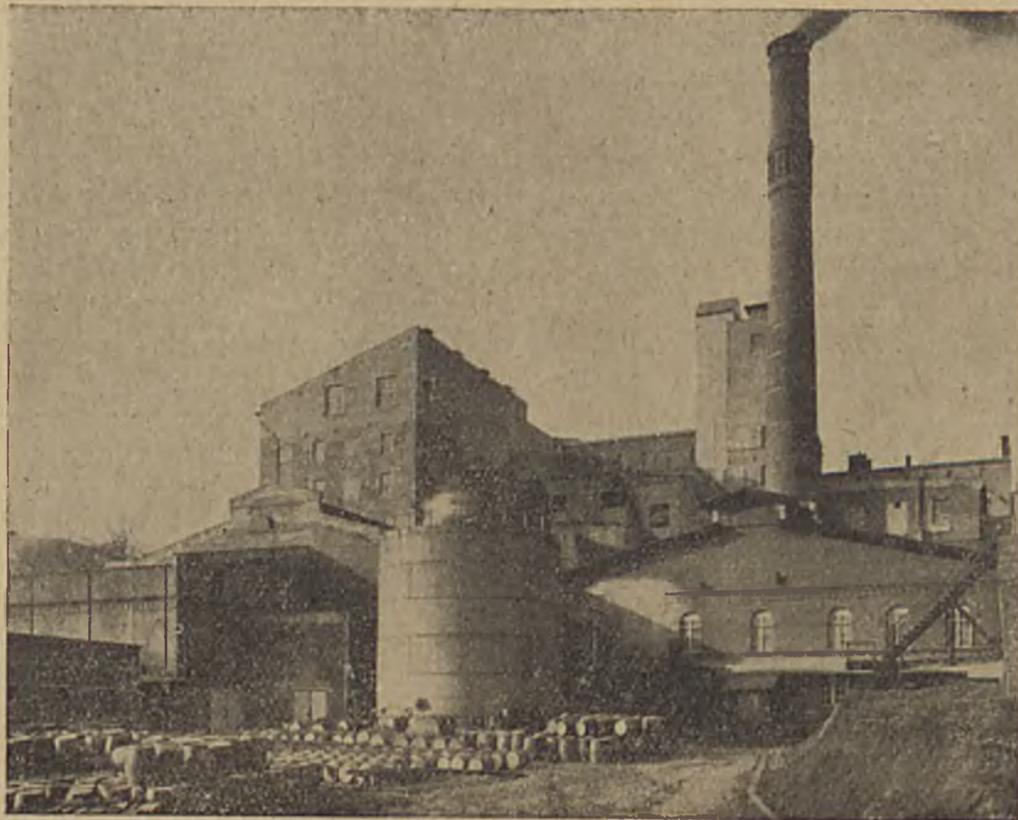
Die neue Entwicklung der Stettiner Oelindustrie setzt mit dem Jahre 1845 ein. In diesem Jahre wurde

Mark bei der Gründung. Die Arbeiterzahl ist von 150 auf etwa 600 gestiegen.

Das Werk liegt unterhalb Stettins. Die größten Seeschiffe können dort unmittelbar anlegen und entlösen.

Im Jahre 1914 wurden 80 000 To. **Sojabohnen** und andere Oelsaaten mit direkten Schiffen von Wladivostok für die Stettiner Oelwerke Aktiengesellschaft nach Züllchow verfrachtet. Mittels eines 350 m langen Transportbandes werden die Saaten zu den 6000 To. fassenden Silos gebracht. Von hier aus erfolgt die Zuführung zu den auf das modernste eingerichteten Pressen und Extraktionsanlagen.

In den **Pressenanlagen** (30 hydraulische Etagen- und 4 Seiherpressen) können täglich 150 To. Saat ver-



Oel- und Mahlmühle von A. H. Zander.

in Stettin eine Rübölfabrik gegründet, die auch heute noch besteht. Seitdem schritt die Entwicklung der Stettiner Oelmüllerei ständig vorwärts. Die Oelsaaten wurden in immer größeren Mengen aus dem Auslande bezogen. Während schon im Jahre 1893 etwa 40 000 Tons Oelsaaten in Stettin eingeführt wurden, stieg im Jahre 1913 die Einfuhr auf etwa 100 000 Tonnen, die von den Stettiner Oelmühlen zum allergrößten Teil selbst verarbeitet wurden. Dieser bedeutende Aufschwung, den die Stettiner Oelindustrie in den wenig mehr als 50 Jahren genommen hatte, wurde durch den Krieg unterbrochen, beginnt jedoch bereits heute wieder neue Zeichen der Weiterentwicklung zu zeigen.

Die Oelindustrie ist in Stettin durch 3 Betriebe vertreten, die zu den größten Werken Deutschlands zu rechnen sind: durch die Stettiner Oelwerke A. G. sowie durch die Firmen A. H. Zander und Paul Julius Stahlberg.

Die **Stettiner Oelwerke, Aktien-Gesellschaft in Züllchow bei Stettin**, gingen aus der früheren Stettiner Walzmühle, **der ersten in Deutschland überhaupt gebauten Walzenmühle**, hervor, die ihr Grundstück im Jahre 1910 verkaufte. Seit dieser Zeit hat sich das Werk ganz bedeutend entwickelt. Das Aktienkapital beträgt heute 5 400 000 Goldmark gegen 1 500 000

arbeitet werden, in den Extraktionsanlagen (16 Extrakteure) 250 To., insgesamt also 400 To. Saat pro Tag.

Außerdem steht noch eine **Darranlage** von 250 To. täglicher Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Das gewonnene Oel wird in der Raffinade und Speiseölfabrik, die eine Leistungsfähigkeit von 50 To. Rohöl pro Tag aufweist, zu dem feinsten Speiseöl veredelt.

Vor dem Kriege wurde das **Sojaspeiseöl** der Firma auch als Ersatz für Olivenöl in bedeutenden Mengen nach Italien ausgeführt. Der Export des Sojaspeiseöls nach Italien wurde im Jahre 1925 wieder aufgenommen.

Die **Oeltanks** fassen 2000 To. Oele, während für die Lagerung von Oelkuchen und Schrot Lagerräume von insgesamt 10 000 To. Fassungsvermögen zur Verfügung stehen. Vier Wasserrohrkessel, System Babcock Wilcoc, mit selbsttätiger Feuerung (1200 qm Heizfläche) geben den nötigen Dampf zum Betrieb der Hauptantriebsmaschinen, der Raffinerie, der Extrakteure, Destillatoren usw. Die Anlage, eine Zweizylindergleichstrommaschine, entwickelt 1200 PS, während drei gewaltige Dynamomaschinen den elektrischen Strom für 50 Antriebsmotore von insgesamt 800 PS

liefern. Zur Reservestrombelieferung ist das Werk außerdem noch an das Netz der Ueberlandzentrale zu Stettin für 800 PS Leistungsfähigkeit angeschlossen. Für den Feuerschutz ist in bester Weise gesorgt. Es besteht eine ständige Feuerwehr, aus den Arbeitern der Fabrik gebildet. Ferner ist jeder Raum des Werkes durch eine selbsttätige Feuerlöschbrauseneinrichtung, System Walther, mit etwa 6000 Brausen geschützt. Selbsttätige Alarmglocken melden den Wachhabenden sofort, sobald in irgendeinem Raum Feuer ausbricht.

Außer ihrem Stettiner Werk besitzt die Stettiner Oelwerke A. G. noch ein größeres Oelwerk in Hamburg-Veddel unter der Firma: **Toepffers Oelwerk G. m. b. H., Hamburg-Veddel.** Dieser Betrieb hat ebenfalls eine große Preßanlage (24 Pressen) und eine Extraktionsanlage (10 Extrakteure), ferner eine Müllereianrichtung und Raffinieranlage und kann täglich 200 000 kg Oelsaaten verarbeiten. Die erforderliche große Dampfmaschine, elektrische und anderen maschinellen Einrichtungen sind neu und zum Teil erst während des Krieges fertiggestellt.

Außerdem besitzt die Stettiner Oelwerke Aktiengesellschaft etwa $\frac{9}{10}$ des Aktienkapitals der **Lübecker Oelmühle A.-G. vorm. G. E. A. Asmus, Lübeck.**

Die Verarbeitungsmöglichkeit aller drei Fabriken beträgt z. Zt. ca. 700 To. täglich oder rund 200 000 To. im Jahre. Der Grundbesitz der drei Werke umfaßt etwa 90 000 qm Industriegelände an schiffbarem Wasser, wovon etwa 25 000 qm bebaut sind.

Von den Fabrikationszweigen der Stettiner Oelwerke interessiert vor allem **Finnland** besonders die Verarbeitung von Soyabohnen. In diesem Jahre dürften seitens der Stettiner Oelwerke voraussichtlich 120 000 To. Soyabohnen verarbeitet werden, woraus 100 000 To. Soyaschrot, Marke „**Deutsches Soyaschrot Imperial**, Fabrikat Stettiner Oelwerke A.-G., Zülchow i. Pom.,“ geliefert werden können. Die Marke „Deutsches Soyaschrot Imperial, Fabrikat Stettiner Oelwerke A.-G., Zülchow i. Pom.,“ ist **in Finnland außerordentlich gut eingeführt.** Im Jahre 1925 sind etwa 35 000 To. Soyaschrot Marke „Imperial“ **allein nach Finnland** eingeführt worden, was 85% der Gesamtfuttermittel-Belieferung Finnlands entspricht.

Die **Firma A. H. Zander**, die bereits im Jahre 1846 gegründet wurde, betreibt seit dem Jahre 1862 in Verbindung mit einer Mahlmühle die Oelmüllerei.

Die Geschichte der Entwicklung dieser Firma ist gleichzeitig die Geschichte der technischen Entwicklung der Oelmühlenindustrie. Mit den seinerzeit üblichen primitiven und zahlreiche Arbeitskräfte beanspruchenden Maschinen angefangen, haben die Fabrikanlagen im Laufe der Jahrzehnte die verschiedensten technischen Verbesserungen auf diesem Gebiete erfahren. Zurzeit arbeiten in der Fabrik 10 anglo-amerikanische Etagenpressen und eine automatische Doppelseihpresse (Bauart Schneider), die modernsten, bisher auf diesem Gebiete gebauten Einrichtungen. Die Firma verarbeitet vorzugsweise Rapssaaten, die früher in der hiesigen Gegend stark angebaut wurden. Zur Aufnahme dieser Saaten während der Ernte verfügt die Firma über große Speicheranlagen und neuerdings auch über eine Trocknungsanlage von 40 To. Leistung. Seit Mitte der 80er Jahre verarbeitet die Firma neben den deutschen auch indische und rumänische Saaten. Gegen die Verwendung von Futtermitteln aus indischen Saaten bestand zwar anfangs Abneigung, weil behauptet wurde, daß sie Senföl entwickelten. Die auf Veranlassung der Firma A. H. Zander Anfang der 90er Jahre vorgenommene erste Untersuchung durch die Stettiner Chemiker Dr. Mecke und Dr. Wimmer hat jedoch einwandfrei, wie später

immer wieder bestätigt worden ist, festgestellt, daß irgendeinem Grund, diese Kuchen geringer zu bewerten, nicht vorhanden ist. Vorübergehend sind auch andere Saaten, Kopra usw., verarbeitet worden. In Verbindung mit der Oelmühle besteht eine Raffinerie, in der die besten Schmier- und Brennöle hergestellt werden. Auf Eisenbahnen und Schiffen, in Bergwerken und in der gesamten Industrie finden sie Verwendung. Neuerdings wird Rüböl vorzugsweise zu Speisezwecken verwandt. Die Rückstände werden als Kuchen oder in Mehlform als Futtermittel gebraucht.

Persönliche und Geschäftsbeziehungen, die sich durch Generationen fortgepflanzt haben, verbinden die Firma mit den verschiedensten Häusern im In- und Auslande. Während der Jahrzehnte ist es ihr auch gelungen, sich einen alten Stamm von Arbeitern und Angestellten zu schaffen.

Als drittes großes Unternehmen ist die **Oelfabrik Paul Julius Stahlberg** zu nennen. Diese führt ihre Gründung auf eine bereits im Jahre 1845 errichtete Rübölfabrik zurück, die schon im Jahre 1855 in der Verarbeitung von Oelsaaten eine Tagesleistung von 40 To. erreichte. Um die Leistungsfähigkeit des Werkes nach Menge und Güte der Fabrikate zu steigern, wurden in den folgenden Jahrzehnten wesentliche neue Bauten und Verbesserungen der Fabrikanlagen vorgenommen. Während sich der Betrieb vorerst auf die Herstellung von Rüböl beschränkte, die als Spezialität immer mehr vervollkommnet wurde, wurde im Jahre 1903 die Herstellung von Leinöl und Leinölfirnis neu aufgenommen und zwar von vornherein für eine Tagesleistung von 120 To. Diese Erweiterung machte einen Ausbau der Transportanlagen notwendig. Es wurde ein Stichkanal von der Oder zum Fabrikgelände gebaut, um dadurch die großen Mengen Rohmaterialien auf dem Wasserwege heranschaffen und die Abfuhr eines großen Teiles der Fertigfabrikate auf demselben Wege bewirken zu können. Der Stichkanal gestattet den Dampfern, Seglern und Kähnen, unmittelbar an den Lagergebäuden der Fabrik anzulegen. Die dort eintreffenden Oelsaaten werden auf mechanischem Wege aus den Fahrzeugen gehoben und auf einem Transportband von über 200 m Länge den Verarbeitungsmaschinen zugeführt. Dasselbe Transportband trägt rücklaufend die in den Oelpressen erzeugten Oelkuchen in die am Fabrikhafen gelegenen Lagerräume, die ein Fassungsvermögen von 15 000 To. haben und von dort in die längsseit liegenden Schiffe, so daß dadurch in rationellster Weise gearbeitet wird. Die Leistungsfähigkeit dieser Transportbandanlage ist nahezu unbegrenzt. Das Transportband ist überall zugänglich. Es kann daher je nach Bedarf die Aufgabe der Materialien und deren Abnahme an den verschiedensten Stellen erfolgen. Sämtliche Maschinen und auch die Transportbandanlage werden durch eine eigene Kraftanlage betrieben, die durch Anschluß an das Großkraftwerk Stettin auf jede erforderliche Leistung verstärkt werden kann. Im Jahre 1911 wurde die Fabrikanlage von neuem bedeutend erweitert durch die Aufstellung einer Extraktionsanlage für die Verarbeitung von Palmkernen, Soyabohnen und anderen Oelsaaten mit einer Tagesleistung von ungefähr 50 To., welche neuerdings auf die doppelte Leistung gebracht wurde. Durch diese Erweiterungen ist die Gesamtleistung der Fabrik auf 75 000 To. jährlich erhöht worden.

In seinem heutigen Ausbau ist das Werk in der Lage, alle Arten von Oel, wie Leinöl, Leinölfirnis, Spezialleinöl für die Lackfabrikation, Rüböl, Sojaöl in garantiert reiner Qualität nach den neuesten erprobten Verfahren in jeder erforderlichen Menge herzustellen.

Pommerns chemische Industrie.

Von Johannes Hornemann, Direktor der Chemischen Produktenfabrik Pommerensdorf.
Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Die Agrarprovinz Pommern hat allgemein nicht die industrielle Bedeutung wie andere Provinzen, namentlich die der großen Industriezentren Deutschlands. Insbesondere sind die großen Konzerne in Pommern nicht vertreten. Außer **zwei großen Düngemittelfabriken**, die, dem Charakter der Provinz folgend, den Düngemittelbedarf der Landwirtschaft Pommerns und der angrenzenden Gebiete, Mecklenburg, Brandenburg, Ostmark, West- und Ostpreußen, decken, daneben aber auch starken Export treiben, gibt es in und um Stettin an größeren Werken der chemischen Industrie nur noch die **Stapelfaserfabrik Jordan & Co.** in Sydowsaue, welche Kunstseide herstellt, und nicht weit davon, in Wintersfelde bei Greifenhagen, das Werk „**Verein für chemische Industrie**“, das hauptsächlich die Herstellung von Holzessig, Holzkohle usw. bestrebt.

Ueber ganz Pommern verstreut liegen dann zahlreiche mehr oder weniger umfangreiche Betriebe zur Herstellung von Dachpappen und Teerprodukten, von Zündhölzern, Maschinenölen, technischen Fetten, Farbhölzern, Lackfarben, Imprägnierungsstoffen und anderen Waren, die wenigstens alle insoweit zur chemischen Industrie zählen, als sie im Arbeitgeberverband der chemischen Industrie Pommern vereinigt sind.

Die schon erwähnten bedeutenden Düngerfabriken liegen mit ihren Betrieben ober- und unterhalb der Oder unmittelbar vor den Toren der Stadt, während die Zentralverwaltungen in der Stadt in eigenen Gesellschaftshäusern ihren Sitz haben. Es sind dies, dem Entstehungsalter nach genannt:

1. **die Aktiengesellschaft der chemischen Produktenfabrik Pommerensdorf A.-G.,**
2. **die „Union“, Fabrik chemischer Produkte A.-G.**

Die erste Gesellschaft ist im Jahre 1857 gegründet worden. Hauptbetrieb ist nach und nach die Herstellung von künstlichen Düngemitteln, insbesondere von Superphosphat geworden. Daneben befaßt sich das Werk mit der Herstellung von Salpetersäure, Salzsäure, Glaubersalz, Chlorkalk, Blaukali, Salmiakgeist usw. in mehr oder minder größerem Umfange und je nach Bedarf. Die in eigenen Schwefelsäurefabriken erzeugte Schwefelsäure wird zur Herstellung des Superphosphats verbraucht, in konzentrierter Form auch verkauft. Außer Superphosphat, das aus ausländischen Rohphosphaten durch Aufschleißung mit Schwefelsäure gewonnen wird, stellt die Gesellschaft auch Ammoniak-Superphosphat, einen Mischungsdünger aus Stickstoff und Phosphorsäure her. Abgesehen von der Versorgung der heimischen Landwirtschaft unterhält die Firma von jeher rege Ausfuhrbeziehungen, insbesondere auch nach den Randstaaten und Finnland.

Das Werk liegt oberhalb Stettins an der Oder und ist durch mehrere Stichkanäle mit dem Strom verbunden. Eine ausgedehnte Gleisanlage dient dazu, die Güter zu Wasser und Bahn abzunehmen und anzuliefern. Die Gesellschaft besitzt außer den Chemischen Werken vorm. P. Römer & Co., Nienburg a. d. Saale, noch in Danzig eine im Jahre 1912 erbaute, mit modernen Einrichtungen versehene Superphosphatfabrik, der im Jahre 1920 eine Pappen- und Papierfabrik-Anlage angegliedert worden ist. Kürzlich hat die Gesellschaft einen Interessengemeinschaftsvertrag mit der Chemischen Fabrik Milch-A.-G. in Berlin zur Vereinheitlichung der Geschäftsführung, des Einkaufs und des Absatzes abgeschlossen.

Die „**Union**“, Fabrik chemischer Produkte ist mehr ein Spezialwerk und die größte Superphosphatfabrik Deutschlands. Dementsprechend stehen umfangreiche

Schwefelsäurefabriken zur Herstellung der bei der Superphosphatfabrikation benötigten großen Mengen Schwefelsäure zur Verfügung. Auch dieses im Jahre 1872 gegründete Werk hat sich aus kleinen Anfängen zur jetzigen Bedeutung entwickelt.

Das Hauptwerk liegt in Stolzenhagen-Kratzweick an der Oder und hat fast 550 m Wasserfront. Die Wassertiefe an dem eigenen, gut ausgebauten Bollwerk gestattet den größten Ozeandampfern, unmittelbar am Werke zu löschen. Elektrische Transportbahnen bringen die gelöschten Rohstoffe zu den ausgedehnten Lagerhallen, von da zu den Aufschießereien und danach das hergestellte Superphosphat wieder zu besonderen Lagerräumen, um es schließlich hauptsächlich mit der Bahn, auf einer ausgedehnten Anschlußanlage, teilweise aber auch den Schiffen zum Abtransport zu übergeben.

Das nächstgrößte der Gesellschaft gehörende Werk ist das in **Memel** gelegene, das modern und gut ausgebaut ist und etwa die Hälfte der Kapazität von Stolzenhagen-Kratzweick darstellt. Zwei kleinere Werke, eins am rechten Oderufer in Grabow „**Fetter Ort**“ gelegen, das andere in Heiligensee bei Berlin mit Wasseranschluß an die Havel und Eisenbahnanschluß an die Berlin-Tegel-Veltenstrecke gehören ebenfalls der Union. Die Lage der Werke Stolzenhagen-Kratzweick, Grabow und Memel an großen Wasserstraßen begünstigt die Einfuhr der überseeischen Rohstoffe und ebenso die Ausfuhr der hergestellten Düngemittel. Das vor dem Kriege sehr umfangreiche Exportgeschäft der Union erstreckte sich nicht nur auf die an der Ostsee gelegenen und andere europäische Länder, sondern auch auf andere Erdteile. Gegenüber den Hauptprodukten Schwefelsäure, Superphosphat und Ammoniak-Superphosphat sind einige andere meist damit im Zusammenhang stehende chemische Fabrikate der Union von geringerer Bedeutung.

Im Zusammenhange mit der chemischen Industrie sei auch die **Seifenherstellung** erwähnt, die in Stettin schon lange von zwei größeren Fabriken betrieben wird. Auf der Silberwiese gegenüber dem jetzigen Personenbahnhof ist bereits im Jahre 1843 die Seifenfabrik **Schindler & Muetzell Nachf.** errichtet worden. Der schnelle Aufschwung, den diese Firma gerade Mitte des vorigen Jahrhunderts genommen hatte, spornte zur Nacheiferung an und führte 1878 zur Gründung der **Stettiner Kerzen- und Seifenfabrik Aktiengesellschaft**. Während die Stettiner Kerzen- und Seifenfabrik selbst nach dem Auslande ihre Kerzen versandte, schuf die Firma Schindler & Muetzell Nachf. in ihrer Bienenseife „**Excellent**“ einen Markenartikel, für den sie sich ein ausgedehntes Absatzgebiet in den östlichen Provinzen erschließen konnte. Als die Lasten nach dem Kriege auch die alteingesessene Seifenindustrie Stettins schwer bedrückten, entschloß sich die Firma Schindler & Muetzell, noch eine vollständige Glycerinfabrik ihren bestehenden Anlagen anzugliedern, so daß Stettin seit dem Jahre 1925 unter 18 in Deutschland vorhandenen Glycerinfabriken die neuzeitlichste besitzt, die sowohl Dynamit-Glycerin als Arzneiware herstellt.

Stettin hat heute in seinen Kerzen, seiner Seife und seinem Glycerin drei Produkte aufzuweisen, die unter den Erzeugnissen der deutschen Verfeinerungsindustrie an erster Stelle stehen, und die dadurch, daß sie stets auch in erheblichem Umfange zur Ausfuhr zu gelangen pflegen, auch im Auslande, namentlich **in den ost-europäischen Ländern** ein rühmliches Zeugnis von der Leistungsfähigkeit der Industrie ablegen.

Aus Pommerns Papierindustrie.

Von Generaldirektor Hans Gottstein,

1. Vorstandsmitglied der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktien-Gesellschaft, Stettin
Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

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

Als ältester Betrieb ist das unweit Stettins idyllisch an der Plöne gelegene **Werk Hohenkrug** anzusehen, das sich seit Frühjahr dieses Jahres im Besitz der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, befindet. Das Werk ist aus einer im Jahre 1528 gegründeten Papiermühle hervorgegangen. Es werden dort auf zwei Papiermaschinen Feinpapiere hergestellt und zwar hauptsächlich Normalpapiere, bessere Schreib-, Post-, Bücher- und Schreibmaschinenpapiere. Beschäftigt werden ca. 250 Personen.

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

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

Druckpapiere, einseitig glatte, gebleichte Zellulosepapiere und Seidenpapiere. Der hierzu benötigte Halbstoff wird im eigenen Betriebe hergestellt. Die Zahl der Arbeitnehmer beträgt 1600 Personen.

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

In **Altdamm**, einer Gründung des Fürsten Guido von Donnersmarck aus dem Jahre 1873, werden Kraftpapiere aus selbst hergestellter reiner Natronzellulose gearbeitet. Dieses Papier findet Verwendung zu Papiersäcken für Zement, für Düngemittel und dergleichen und bietet einen billigen und dabei bewährten Ersatz für die sonst aus dem Ausland zu beziehende teure Jutte. Außerdem wird maschinenglatte Packzellulose und Seidenpapier, glatt und gerippt, angefertigt. Die Tageserzeugung der noch im Stettiner Wirtschaftsgebiet liegenden Anlage beträgt 40 000 kg Papier und Packzellulose. Beschäftigt werden 300 Personen.

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

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

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

Das Unternehmen ist vertikal-konzentrisch aufgebaut, d. h. es sind hier in technisch vorbildlicher Form alle mit der Massenherstellung von Papier irgendwie

in Zus. Zusammenhang stehende Produktionsstätten räumlich veremigt, nämlich: eine Sulfitzellstofffabrik nebst einer nach elektrochemischen Verfahren arbeitenden Bleicherei, eine Zellstoffpapierfabrik und eine Druckpapierfabrik mit angegliederter Dampfholzschleiferei, ferner Anlagen zur Verwertung der Nebenprodukte, u. a. eine Sulfitspiritusfabrik und eine Aetznatronanlage, während als eigene Hilfsbetriebe ein Wasserwerk, zwei Dampfzentralen mit einem Ruths-Wärmespeicher, eine elektrische Zentrale, Reparaturwerkstätten größeren Umfanges und eine Dampfziegelei zur Verfügung stehen.

Von der Größe der Anlage kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man hört, daß in der elektrischen Zentrale sieben Turboaggregate mit zusammen 37 000 PS aufgestellt sind, während mehr als 800 Motore zum Antrieb in den einzelnen Betrieben dienen.

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

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

Die Druckpapiermaschinen verdienen ein besonderes Wort der Erwähnung. Es sind riesige schnell-

laufende Papiermaschinen von 3,5—4 und 6 m Breite. Die letztere gehört zu den **größten Papiermaschinen der Welt** und hat in Europa nicht ihresgleichen. Auf einer der Druckpapiermaschinen kann nach Bedarf zellstoffhaltiges Papier, u. a. Pergament-Ersatzpapier, gearbeitet werden.

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

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

Der im Werk Odermünde hergestellte Zellstoff gelangt zum Verkauf, soweit er nicht im eigenen Betriebe Verwendung findet. Weitere Verkaufsprodukte sind Spiritus und Aetznatron.

Beschäftigt werden in Odermünde mehr als 2400 Personen. Die Gesellschaft, deren Hauptverwaltung sich in Stettin befindet, arbeitet mit einem Aktienkapital von 12 815 000 Reichsmark.

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

Stettins Zuckerindustrie.

Von Ferdinand Blume,

Direktor der Pommerschen Provinzialsiederei, Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Durch die Lage Stettins an der Mündung des Oderstromes, der es ermöglicht, bis tief nach Schlesien hinein, aber auch nach Sachsen, der Lausitz, Posen und Brandenburg Güter auf dem Wasserwege zu verfrachten, und der es auf der anderen Seite in den Stand setzt, Rohzucker aus den Kolonien direkt im Seeschiff zu beziehen, entwickelte sich hier **schon im Anfang des 19. Jahrhunderts eine Raffinationsindustrie**. Die Pommersche Provinzial Zuckersiederei in Stettin wurde im Jahre 1817 von weitblickenden Kaufleuten als Aktiengesellschaft gegründet. Sie beschäftigte sich damit, Kolonialzucker direkt aus dem Auslande zu beziehen, ihn auf Brotzucker, Melis, Candis, Farin und Syrup zu raffinieren und diese Produkte nach dem Inlande, aber auch nach dem Auslande abzusetzen. Aus kleinem Anfange heraus wurde die Fabrikation von Jahr zu Jahr vergrößert. Als im Jahre 1847 die Rübenzuckerfabrikation solche Fortschritte in Deutschland gemacht hatte, um genügend Rübenroh Zucker zur Beschäftigung der Raffinerien zu erhalten, ging die Siederei Stettin zur Verarbeitung von Rübenrohrzucker über und hat diese Fabrikation von Jahr zu Jahr bis heute mit immer größerem Erfolge fortgesetzt. Sie ist jetzt in der Lage, **täglich 5000 Sack** oder 500 000 kg Rohzucker verarbeiten zu können, woraus sie Würfel, Cubes, Brotzucker, Puder, Knoppeln, gemahlene Raffinaden, Kristallzucker, Granulated, Castor, gemahlene Melis, Farine, Melasse, alles in erstklassiger Ware, herstellt. Ihre Fabrikmarke P. P. Z. ist überall im Inlande und Auslande als Bezeichnung für ein erstklassiges Erzeugnis bekannt. Ihren Bedarf an Rohzucker bezieht sie aus Pommern, Brandenburg,

Mecklenburg und Schlesien. In allen diesen Provinzen befinden sich zahlreiche Rübenzuckerfabriken, die den Rohzucker aus den Zuckerrüben gewinnen.

Durch ihre Lage an der Mündung der Oder ist die Siederei in der Hauptsache bestimmt, das **Auslandsgeschäft** zu pflegen. Sie unterhält lebhaft Beziehungen zu allen Ländern der Welt, besonders nach den nordischen Staaten, und dürfte daher für diese als Hauptbezugsquelle in Frage kommen. In den 80er und 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts beherrschte sie das Zuckergeschäft nach Schweden, Rußland und Finnland, wurde dann aber durch Zolländerungen dieser Länder aus diesen Absatzgebieten verdrängt. Was **Finnland und die Randstaaten** anbetrifft, ist, seit diese selbständig geworden sind, hierin wieder eine Aenderung eingetreten; heute spielt die Belieferung dieser Länder mit Zucker innerhalb der Stettiner Zuckerausfuhr eine große Rolle, entfallen doch von einer Gesamtausfuhr von 227 987 bzw. 114 900 t in den Jahren 1924 und 1925 auf die Randstaaten und Finnland ca. 72 400 bzw. 22 900 t.

Auch für den Absatz nach dem Inlande liegt die Siederei durch ihre Lage an der Oder sehr günstig und kann auf dem Wasserweg einen großen Teil Deutschlands billig erreichen. Die Fabrik hat privaten Eisenbahnanschluß und eigene Bollwerke, an denen sowohl Fluß- wie Seeschiffe aller Abmessungen löschen und laden können. Sie verfügt über eine Lagerfähigkeit von 1 Million Zentnern Zucker. Bei vollem Betriebe werden ca. 1200 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt. Sie ist die einzige Zuckerraffinerie in Pommern.

Die Pommersche Mühlenindustrie.

Von Stadtältesten Eugen Zander,
Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Die Entwicklung und der Werdegang der pommerschen Müllerei im allgemeinen und einzelner bedeutender Mühlen im besonderen kann bis nahezu an den Anfang dieses Jahrtausends zurück verfolgt werden. Damals waren die Mühlen meist Eigentum der geistlichen oder weltlichen Machthaber, es sei denn, daß sie ausdrücklich einer Ortschaft überlassen waren. Eine Reihe derjenigen Mühlen aber, deren Entwicklung sich durch den Lauf der Jahrhunderte mit einiger Genauigkeit verfolgen läßt, wurde bereits in früher Zeit nicht von den Städten, Fürsten oder Herren, deren Eigentum sie waren, selbst betrieben, vielmehr in Pacht, meist in Erbpacht, gegeben. Insbesondere machte sich in dieser frühen Zeit auch die Tätigkeit des Johanniterordens in ihrer Einwirkung auf die pommersche Müllerei günstig bemerkbar. So ist beispielsweise nachgewiesen, daß die Greifenmühle in Klützw bei Stargard im Jahre 1229 dem Johanniterorden gehörte, bis sie dann später in den Besitz des Bistums Cammin überging. Auch kann als sicher angenommen werden, daß die Johanniter hier und da selbst Mühlenbetriebe ins Leben gerufen haben.

Im Laufe der Jahrhunderte machten viele der alten pommerschen Mühlen schwere Zeiten durch, die ihren Bestand vielfach bedrohten und stellenweise auch eine zeitliche Stilllegung der Betriebe bewirkten. Obwohl vielfach die umliegenden Dörfer gezwungen waren, in einer bestimmten Mühle mahlen zu lassen, so daß infolge dieser Zwangsmahlpflicht in der Regel wenigstens eine gewisse Beschäftigung gewährleistet war, hemmten doch die zahlreichen Krisen und kriegerischen Wechselfälle, an denen die pommersche Geschichte reich ist, wieder und wieder eine gedeihliche Entwicklung der heimischen Wirtschaft, die ihre Rückwirkung auch auf die pommersche Müllerei nicht verfehlten. Die Kämpfe der pommerschen Herzöge mit den Brandenburgern, die kriegerischen Verwicklungen mit den Polen und Schweden, die auf pommerschem Boden zum Austrag gebracht wurden, ließen Pommern erst später zur politischen und wirtschaftlichen Ruhe gelangen als die Mehrzahl der übrigen deutschen Lande. Ein dauerhafter Wohlstand konnte sich infolgedessen hier nur unter äußerst erschwerten Umständen entwickeln. So mußten auch viele gerade der ältesten und größten pommerschen Mühlen oftmals ihren Besitzer oder ihren Pächter wechseln. Die diesen Vorgängen zugrunde liegenden Verträge sind zum Teil heute noch erhalten und dürften mit ihren zahlreichen und oft fast allzu gewissenhaft anmutenden Einzelbestimmungen noch heute lebhaftem Interesse begegnen. So mußte z. B. auf Grund eines im Jahre 1784 abgeschlossenen Pachtvertrages die Gräfin von der Ostensche Herrschaft auf Schloß Plathe der Plather Wassermühle an der Rega vertragsgemäß das von der Mühle benötigte Brennholz liefern. Auch die Lieferung einer Buche zur Herstellung von Schaufeln war jährlich fällig. Auf der anderen Seite hatte der Pächter außer einer jährlichen Pacht in Höhe von 515 Talern jährlich ein fettes Schwein von mindestens 5 Talern Wert, das Futter für einen Jagdhund und ähnliches mehr zu liefern.

Trotz der oben erwähnten schwierigen Verhältnisse haben viele der heute noch bedeutendsten pommerschen Mühlen auch die ernstesten Zeitläufte im wesentlichen überdauert und konnten ihre Betriebe später bei zunehmender Beruhigung der ganzen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Pommern

mehr und mehr verbessern und mit den jeweiligen technischen Neuerungen versehen. Auch hier, in der Müllerei, läßt sich das für Pommern auch auf anderen Gebieten — beispielsweise der Tuchindustrie oder der Landesmelioration — so segensreiche Wirken Friedrichs des Großen feststellen. So ließ der König anlässlich der Melioration der oberen Ihnabrüche die damals in seinem Sitz befindliche „Große Mühle“ bei Stargard an die Stelle, wo sie sich, wenn auch in veränderter Form, heute noch befindet, verlegen, verkaufte die Mühle dann allerdings später bald, da sie baufällig war und ihre Instandsetzung ihm zu große Baukosten verursacht hätte.

Insbesondere aber im Laufe des 19. Jahrhunderts fanden, wie in allen anderen Gewerben, auch im Müllereibetriebe mit der Einführung der Dampfkraft, der Eisenbahn und der Gewerbefreiheit große Umwälzungen statt. So wurden — abgesehen von den zahlreich entstehenden neuen Mühlen — die meisten der alten Müllereibetriebe nach und nach mit allen technischen Neuerungen ausgestattet und konnten es demzufolge teilweise auf eine außerordentlich große Leistungsfähigkeit bringen. So brachte es beispielsweise die bereits erwähnte Stargarder „Große Mühle“ in Verbindung mit der ihr zugehörigen „Kleinen Mühle“, die heute zu den bedeutendsten pommerschen Betrieben zählen, im Laufe der Entwicklung auf eine tägliche Verarbeitungsfähigkeit von etwa 100 t Getreide.

Entsprechend der aufblühenden Entwicklung, die die Müllerei in der Provinz nahm und die sie heute auf eine so hohe Stufe der Leistungsfähigkeit führte, daß sie innerhalb der gesamten deutschen Müllerei mit an führender Stelle steht, entwickelte sich auch in der Hauptstadt Pommerns, in Stettin selbst, mit dem Aufblühen des Stettiner Getreidehandels gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts eine bedeutende Getreidemüllereiindustrie, begünstigt vor allem dadurch, daß es möglich war, die hier hergestellten Mehle unter gewinnbringenden Bedingungen zumal **nach dem Norden und Nordosten Europas zu exportieren**. Dank der intensiven Bewirtschaftung des Bodens durch die pommer-



sche Landwirtschaft stiegen dann die Getreidezufuhren dauernd, so daß immer größere Mengen verarbeitet und in Form von Mehl exportiert werden konnten. So wurden im letzten Jahre vor dem Kriege, in 1913, 203 029 t Roggenmehl und 16 209 t Weizenmehl aus Stettin ausgeführt, wovon **auf Finnland allein** 62 144,7 t Roggenmehl und 6542,9 t Weizenmehl entfielen. Diese Entwicklung wurde, wie es natürlich war, durch den Ausbruch des Krieges jäh abgebrochen. Auch nach dem Kriege hat sich die Ausfuhr bei weitem noch nicht wieder auf die im Frieden erreichte Stufe heben können. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die ohnehin nur teilweise beschäftigte Mühlenindustrie in erster Linie zur Deckung des Inlandskonsums beitragen muß. So wurden im Jahre 1924 beispielsweise nur 647 t Roggen- und Weizenmehl nach Finnland exportiert. Jedoch **steigerte** sich im Jahre 1925 die Ausfuhr von Roggen- und Weizenmehl nach **Finnland** wieder auf insgesamt 5797 t und auch Litauen, das in den Vorjahren keine oder nur geringe Mengen Mehl aus Deutschland eingeführt hatte, importierte im gleichen Jahre aus Deutschland 470 t Roggenmehl.

An diesem Export nach Finnland und den Randstaaten sind in erster Linie die **Aktien-Gesellschaft Stettiner Dampfmühlen**, die mit der Pommerschen landw. Hauptgenossenschaft verbunden ist und eine Jahresleistungsfähigkeit von 65 000 t besitzt, die **Steffen-Mahlmühle in Duchow** und die Firma **A. H. Zander, Stettin**, beteiligt; letztere unterhält neben ihrem Oelmühlen-Betrieb auch einen Mahlmühlen-Betrieb und ist in Finnland namentlich mit ihrer Roggenschrotmehl-Marke „Keltaristi“ außerordentlich gut eingeführt.

Die Stettiner Mühlen haben bisher als besondere Spezialität die Herstellung des **in Finnland beliebten Schrotmehls** gepflegt und sind in der Lage, Schrotmehl in jeder Menge und in bewährter Qualität zu liefern.

Die pommersche Müllerei hat naturgemäß erheblich unter der Zwangswirtschaft während des Krieges

und unter den Nachwirkungen des Krieges zu leiden gehabt. Auch die Krise der letzten Jahre hat das Geschäft bei den Mühlen erheblich erschwert. Immerhin erscheinen Anzeichen, daß es der deutschen und damit auch der pommerschen Müllerei gelingt, die schädlichen Nachwirkungen des verlorenen Krieges allmählich zu überwinden und wieder besseren Zeiten entgegen zu gehen und daß ihr durch befriedigende Arbeits- und Absatzverhältnisse die Möglichkeit vollster Ausnutzung ihrer in jahrzehnte- und jahrhundertlangem zielbewußtem Aufbau erreichten Leistungsfähigkeit gegeben wird.



Die Steffiner Bekleidungs-Industrie.

Von Albert Horst,
Mitglied der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

Die Stettiner Bekleidungs-Industrie zählt zu den größten Industrien des Platzes und beschränkt sich hauptsächlich auf die Herstellung von Männer- und Knabenkleidung, welche ausschließlich als Heimarbeit angefertigt werden.

Der Ursprung dieser Fabrikation ist auf das Jahr 1864 zurückzuführen. Nach dem Aufschwung der deutschen Wirtschaft, die 1871 begann, hatten sich 10 Firmen zur Herstellung fertiger Herren- und Knabenkleider hier niedergelassen, für welche sie hauptsächlich in den deutschen Industriegebieten, insbesondere in Rheinland und Westfalen, gute Abnehmer fanden. Durch die Heranbildung geschulter Arbeitskräfte entwickelte sich die Stettiner Großkonfektion stetig und nahm bald die Führung auf dem deutschen Markte in mittleren Preislagen ein. Schon 1890 wurden 26 Firmen gezählt, von denen einzelne ihre Waren nach den nordischen Ländern verkauften. Trotz der Konkurrenzunternehmungen, welche in Breslau, Elberfeld, Frankfurt a. M., Aschaffenburg, München und besonders in Berlin entstanden, behielt Stettin die Führung, weil es verstand, in allen Preislagen seine Leistungsfähigkeit zu entwickeln und tonangebend für den Markt zu

werden. Bis zum Jahre 1913 war die Zahl der Betriebe auf 65 gestiegen.

Der Krieg brachte eine vollständige Umstellung der Bekleidungs-Industrie. Die Betriebe fanden reichliche Beschäftigung durch die Kriegsbekleidungsämter, und erst im Jahre 1921 konnte wieder ein reguläres Geschäft einsetzen, nachdem die Lieferungen von Stoffen in den Friedensqualitäten wieder begonnen hatten. Gegenwärtig umfaßt der Platz über 120 Firmen, von denen die maßgebenden dem Arbeitgeber- und Zentralverband der Herren- und Knabenkleider-Fabrikanten Deutschlands e. V. angeschlossen sind. Etwa 40 sind als Großbetriebe anzusprechen, die übrigen sind Mittelfirmen und große Betriebswerkstätten. Die Zahl der direkt und indirekt beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen beträgt ca. 20 000. Durch große Aufträge im Lohnveredlungsverkehr für das Ausland ist es gelungen, die schweren Zeiten der Arbeitslosigkeit zu überwinden und mit der ausländischen Kundschaft stets in Fühlung zu bleiben. Das für die Herstellung erforderliche Material wird fast ausschließlich aus Deutschland bezogen.

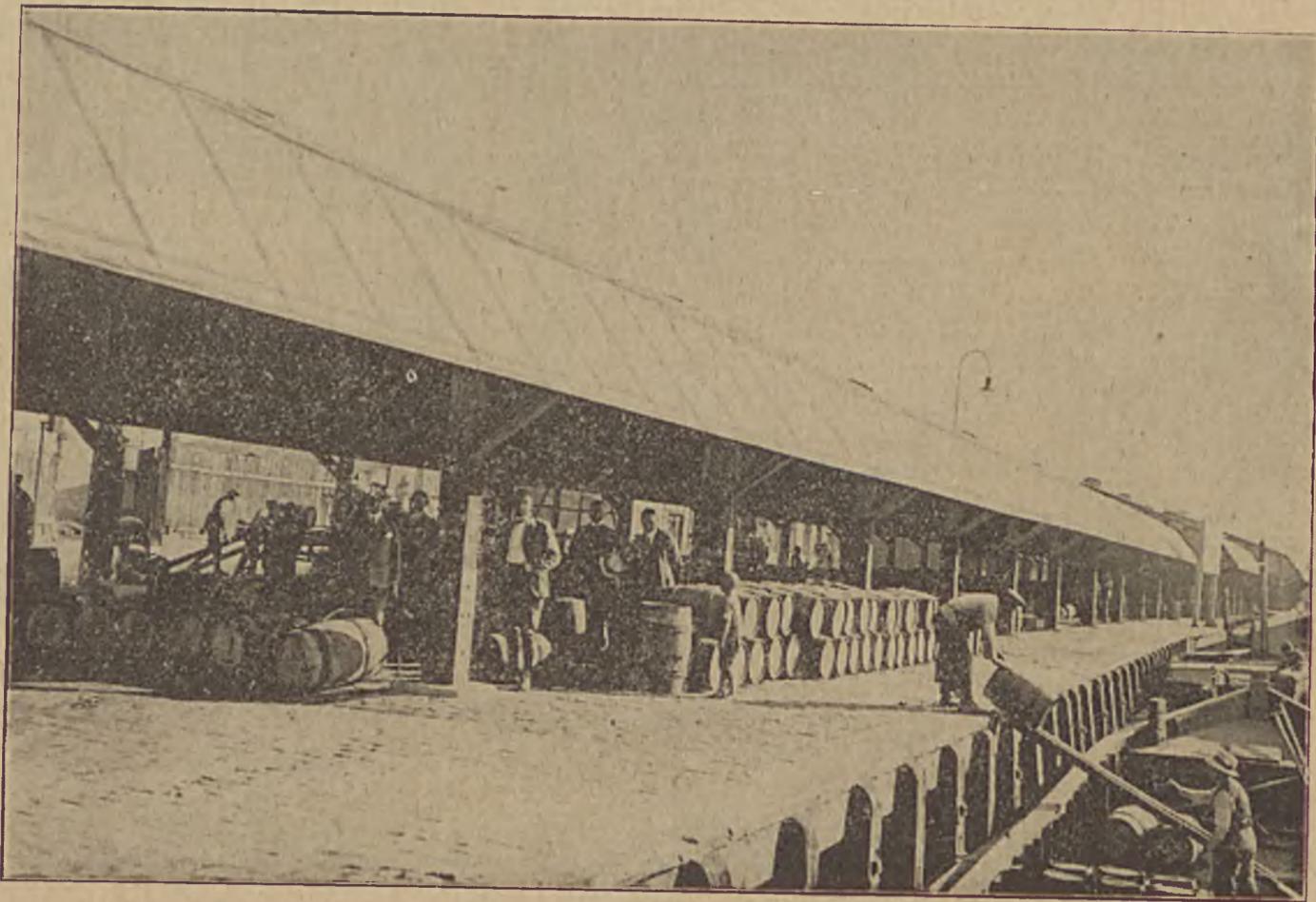
Der Stettiner Salzheringshandel.

Von Ernst Ortman, Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Dem Reisenden, der während der Sommer- und Herbstmonate aus dem Bahnhof in Stettin tritt, bietet sich auf dem gegenüberliegenden Oderufer oftmals ein Bild regstens Handelsverkehrs dar. Hier ist das Feld des Heringsimports, eines der von altersher wichtigsten Handelszweige Stettins. Dem Bahnhof gegenüber und die Kais herunter bis zur Hansabrücke sieht man zu Zeiten einen Dampfer hinter dem andern liegen, der seine Heringsladung löscht und die bis vor kurzem durchweg offenen Bollwerke mit Tausenden von Fässern bedeckt. Heute konzentriert sich die Heringsentlöschung vor allem um den kürzlich erbauten Heringschuppen am Sellhausbollwerk und Grünem Graben. Um den Heringsumschlag jedoch in der Praxis noch weiter zu erleichtern und ihn modernen technischen Anforderungen anzupassen, ist geplant, hierfür sobald wie möglich an anderer Stelle eine beson-

Als nach dem Zusammenbruch des wirtschaftlichen Lebens Stettins infolge der **Napoleonischen Kriege** die Stettiner Kaufmannschaft daran ging, Handel und Verkehr neu aufzubauen, wandte sich das Interesse unternehmender Kaufleute erneut dem Heringsimport zu, und die 40er und 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts sind die Gründungsjahre mancher jetzt noch bestehenden Herings-Importhäuser. Damals wurde der Hering in der Hauptsache von Skandinavien bezogen und kam mit kleinen Segelfahrzeugen an den Stettiner Markt. Als Rückfracht nahmen die Schiffe Getreide mit, und so bestand bis in die 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein ein lebhafter Doppelhandel durch die hiesigen Firmen, die Heringe importierten und gleichzeitig Getreide exportierten.

Darin trat einige Jahre nach dem **deutsch-französischen Kriege**, als Deutschland aufhörte, ein Getreide



Verladung am neuerbauten Heringschuppen am Sellhausbollwerk.

dere Hafenanlage zu schaffen, die mit Schuppen, Gleisanlagen und einer Kühlanlage auszustatten ist. Der Mangel an geeigneten Kühlräumen machte sich von Jahr zu Jahr für den Heringshandel nachteiliger bemerkbar. Das Matjes-Herings-Geschäft schien ganz nach Hamburg abwandern zu wollen. Jetzt haben die bedeutendsten Heringsimportfirmen ein **Kühlhaus** gebaut. Dasselbe hat 2600 qm Kühlraumfläche und ist mit besten kältetechnischen Einrichtungen versehen. Die Hälfte der Räume ist mit Luftkühlung, die andere Hälfte mit Rippenrohr-Kühlung versehen. Außer gesalzenen Heringen wird auch Butter und andere leicht verderbliche Ware eingelagert. Luftkühlung ist besonders für Butter- und Fleischlagerung geeignet.

Schon im **Mittelalter** haben sich Stettiner Kaufleute an den Zügen der Hansa nach Schweden beteiligt, um dort Hering zu salzen. Mit dem Verfall der Hansa und mit dem Verschwinden der Heringszüge von den Küsten Schonens hörte diese Betätigung Stettiner Kaufmannsgeistes auf. Immer aber läßt sich durch die Jahrhunderte eine gewisse Einfuhr von Salzheringen, in der Hauptsache von Skandinavien, in Stettin nachweisen.

exportierendes Land zu sein, ein Umschwung ein, nicht zum Schaden des Heringshandels, da nun die Firmen mit doppelter Energie dazu übergangen, ihr Absatzfeld zu erweitern. So wuchs der Import Stettins in den Jahren von 1825 bis 1924 von ca. 30 000 auf ca. 700 000 Fässer pro Jahr, und Stettin wurde im ganzen Nord- und Ostseegebiet durch die Größe dieses Importes und die Kapitalkraft der Importeur-Firmen der **Hauptstapelplatz für Heringe**, die von Großbritannien, Norwegen, Schweden, Holland und später auch von den deutschen Fischereiplätzen bezogen wurden. Ueber ganz Mittel- und Süddeutschland und die Länder des östlichen und südöstlichen Europas erstreckten sich die Verbindungen Stettiner Häuser, und Käufer aus der verschiedensten Herren Länder belebten den Stettiner Markt. Wenn auch für den Stettiner Heringshandel in der Hauptsache das Inland als Absatzgebiet in Frage kommt, so ist doch stets auch die Wiederausfuhr der in Stettin eingeführten Heringe auf dem Seewege bedeutend gewesen. Vor dem Kriege waren die Handelsbeziehungen zwischen den Stettiner Salzheringsfirmen und den **Ostseeländern**, insbesondere **Finnland** und den heutigen **Randstaaten** recht lebhaft.

Was Finnland anbetrifft, so wurde der Hering von Stettin mit Frachtdampfern in erster Linie nach **Helsingfors, Wiborg und Abo** versandt. Infolge der Leistungsfähigkeit Stettins als Heringsimportplatz steht zu hoffen, daß diese Beziehungen zu Finnland und den Randstaaten im Laufe der nächsten Entwicklung sich weiter intensivieren werden.

Erst mit dem Ausbau der Bahnen in Rußland und mit dem Erschließen großer neuer Absatzgebiete im weiten russischen Reiche erwachsen Stettin Ende des vorigen Jahrhunderts mächtige Nebenbuhler in Königs-



Besichtigung der Heringe nach Entlöschung eines Dampfers.

berg und im weiteren Verlaufe in Libau und Petersburg, während Danzig damals eine verhältnismäßig bescheidene Rolle spielte. Der Import Stettins aber hielt sich trotz der **starken Konkurrenz anderer Häfen** viele Jahre auf derselben Höhe, und nach wie vor behauptete Stettin seinen Platz als **führender Stapelplatz im Heringshandel**.

Der **Weltkrieg** mit seinen für Deutschland unheilvollen Folgen hat leider auch unserem Hafen und sei-

nem Handel schweren Schaden zugefügt. Wichtige Absatzgebiete für Heringe in den an Polen abgetretenen preußischen Provinzen, in Polen selbst wie in Galizien gingen Stettin verloren. Im Verkehr mit anderen Staaten bildeten neu entstandene Grenzen, schwankende Währungs- und unsichere Geldverhältnisse fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Dafür ist es gelungen, das Absatzfeld Stettins nach dem Süden und Westen Deutschlands etwas zu erweitern. In zäher Arbeit sind manche der verlorengegangenen ausländischen Verbindungen wiedergewonnen. Täglich werden neue Fäden geknüpft, und wie im ganzen deutschen Volke, herrscht auch im Stettiner Heringshandel Kraft und Wille, sich den Platz an der Sonne wieder zu erobern.

Zahlenmäßig erhellt die **Bedeutung des Stettiner Heringshandels** aus folgenden Angaben über die **Heringszufuhren nach Stettin** in den letzten Jahren:

	1924	1925
Schottland	284 000	205 436
Yarmouth	177 000	171 636
Norwegen	155 000	173 807
Schweden	7 000	—
Holland	18 000	—
Deutschland	—	—
	<u>641 000</u>	<u>550 879 Faß</u>

gegen 724 000 im Jahre 1913 und 625 000 im Jahre 1912.

Die Einfuhr ist also der vor dem Kriege ziemlich nahe gerückt und hat 1924 die des Jahres 1912 sogar schon überholt. Der Rückgang im Jahre 1925 dürfte vorübergehend und unter anderem auch darauf zurückzuführen sein, daß der Gesamtheringsfang um ca. 800 000 Faß kleiner als im Vorjahre war.

Die schwierigen Geldverhältnisse, Arbeitslosigkeit usw. wirken immer noch lähmend auf eine schnellere Entwicklung; es ist aber zu hoffen, daß kommende bessere Zeiten es ermöglichen werden, die Einfuhr dieses billigen Volksnahrungsmittels über Stettin noch zu vergrößern.

Der Stettiner Saatenhandel.

Von Konsul Georg Manasse, Mitinhaber der Firma L. Manasse jun., Stettin.

Der Stettiner Saatenhandel verdankt seine Stellung als eines der bedeutendsten europäischen Saatenhandelszentren in erster Linie der hervorragenden geographischen Lage Stettins als Hauptausfallstor des Kontinents zur Ostsee. Von altersher sammelte sich sowohl der deutsche Saaten-Export nach den Ostseestaaten als auch der Transitverkehr aus Südosteuropa nach diesen Ländern in Stettin. In noch größerem Maße aber zog sich hierher der Import aus den Ostseeländern wie auch aus den Nordsee- und Ueberseestaaten, um von hier dem mittel- und osteuropäischen Bedarf zugeführt zu werden. So entstand in Stettin eine Anzahl der bedeutendsten deutschen Saatenfirmen, die von vornherein ihr Schwergewicht darauf legten, die aus Deutschland und aus fast allen saatbauenden Ländern der Welt bezogene Rohware durch Reinigungsmaschinen vielfacher Art zu veredeln. Diese Reinigungsanlagen sind dauernd nach den letzten Erfahrungen erweitert und verbessert worden und gehören heute zu den modernsten Anlagen des internationalen Saatenhandels.

Während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren beschränkte sich die Tätigkeit des Stettiner Saatenhandels hauptsächlich auf die Versorgung des innerdeutschen Hinterlandes, doch schon wenige

Jahre nach dem Kriege bahnte sich wieder der Verkehr mit den Ostseestaaten wie auch der Nordsee- und Ueberseehandel an, der heute annähernd wieder den Friedensumfang angenommen hat.

Was im einzelnen Estland und Lettland anbetrifft, so haben diese Länder in den letzten Jahren erhebliche Mengen von Leinsaat und Wicken über Stettin nach Deutschland eingeführt, während Finnland als Exporteur von hochwertiger Grassaat auftrat. Unter den Saaten, die aus Stettin in diese Länder exportiert werden, stehen an erster Stelle Rotklee und Tymothe. Ein vor dem Kriege blühender Handelszweig, nämlich die Einfuhr von Schwedenklee aus Estland und Lettland, hat nach dem Kriege größeren Umfang noch nicht wieder angenommen, doch steht zu hoffen, daß auch dieser Import sich wieder beleben wird.

Die glückliche Lage Stettins an der Mitte des Ostseebeckens, seine günstigen Schiffsverbindungen zu allen die Ostsee begrenzenden Staaten sowie seine vorzüglichen Binnenverbindungen mit dem kontinentalen Hinterland durch Eisenbahnwege und Wasserstraßen lassen erwarten, daß sich die Bedeutung des Stettiner Saatenhandels im Verkehr mit den Ostseestaaten auch in Zukunft dauernd vergrößern wird.

Der Stettiner Kohlenhandel.

Bei der Wichtigkeit, die die fossilen Brennstoffe für die Wirtschaft sowohl eines Volkes wie auch der kleineren und kleinsten Wirtschaftseinheiten haben, kann es nicht wundernehmen, daß Stettin der Sitz eines blühenden Kohlenhandels ist, und bei der soeben charakterisierten Bedeutung des Platzes Stettin für die die Länder des Ostseebeckens ergibt sich ohne weiteres, daß der Kohlenhandel in Stettin keine untergeordnete Rolle spielt, sondern in der Stettiner Handelswelt einen wesentlichen Faktor bildet. Der Vertrieb von Brennstoffen in großem Maßstabe hatte sich schon vor dem Kriege zu einem großen Handelszweige in Stettin entwickelt, der auch nach der Ueberwindung der Inflationsjahre der im Wiederaufbau befindlichen deutschen Wirtschaft in jeder Hinsicht gerecht zu werden sucht. Man kann vielleicht nicht sagen, daß der Kohlenhandel in dem Sinne für Stettin typisch zu nennen ist, wie z. B. der Samenhandel, die Konfektion oder die Zementindustrie, er hat indessen eine Bedeutung, die genau wie bei den oben bezeichneten Gewerbebezügen weit über die einer Organisation zur Lokalversorgung hinausgeht. Die Brennstoffe werden zwar in unmittelbarer Nähe Stettins nicht gefunden, aber die günstige Verkehrslage hat dazu beigetragen, daß der Platz ein bedeutsamer Mittelpunkt für den Durchgang und die Verteilung der Kohle geworden ist.

Es versteht sich von selbst, daß die großen Kohlenfirmen, die ihren Sitz in Stettin haben, dem **Platzgeschäft**, d. h. der Versorgung des Platzes Stettin mit Hausbrand- und Industriekohlen, ein besonderes Interesse gewidmet haben. Zahllose große Kohlenplätze, meist an der Peripherie der Stadt in der Nähe der Stationen der um die Stadt laufenden Eisenbahn oder im Hafengebiet gelegen, stellen den Bedarf der etwa $\frac{1}{4}$ Million zählenden Bevölkerung an Kohlen und Briketts für Koch- und Heizzwecke sowie an Zentralheizungskoks sicher, wobei auch der eigentliche Platz- und Kleinhandel als Verteilungsstelle für die kleinsten benötigten Mengen eine wichtige Rolle spielt. Das Platzgeschäft, speziell das eines kapitalkräftigen Kohlen-großhandels, gewinnt dadurch eine besondere Bedeutung für die bergbauliche Produktion, daß es dazu beiträgt, dem Bergbau eine gewisse Stetigkeit zu ermöglichen. Die Gruben können sich nur sehr wenig an den durch den Sommer- und Winterbedarf natürlich ungleichmäßigen Absatz anpassen, sie sind auf eine einigermaßen gleichbleibende Produktion angewiesen, ohne welche kein bergbaulicher Betrieb auf die Dauer gehalten werden kann. Hier springt der Platzhandel ein, indem er in der Zeit drohenden Absatzmangels die Brennstoffe auf Lager legt und sie in der Periode starken Geschäftsganges wieder abstößt. Der Platz Stettin bietet mit seinen Riesenanlagen für Lagerung und Umschlag, mit dem großen Park seiner Kohlenkräne und Prähme eine Möglichkeit, gewaltige Kohlenmengen aufzuspeichern und die Halden der Gruben zu entlasten; auch hier zeigt sich die volkswirtschaftliche Bedeutung Stettins als Kohlenhandelsplatz. — Die Versorgung der Provinz mit Kohlen, Koks und Briketts geschieht ebenfalls durch den Stettiner Kohlenhandel. Stettin beherrscht das **Streckengeschäft** — die Zuleitung der Kohle direkt zu den Verbrauchsstationen, meist per Bahn, für die Plätze am Haff und an der Küste auch auf dem Wasserwege — für einen großen Teil von Mecklenburg, für Pommern, für die Uckermark, die Neumark und die Grenzmark, früher weit nach Westpreußen und Posen hinein. Da auch Ostpreußen Absatzgebiet für die gleichen Montanreviere ist, der Markt indessen von Stettin aus schwer zu über-

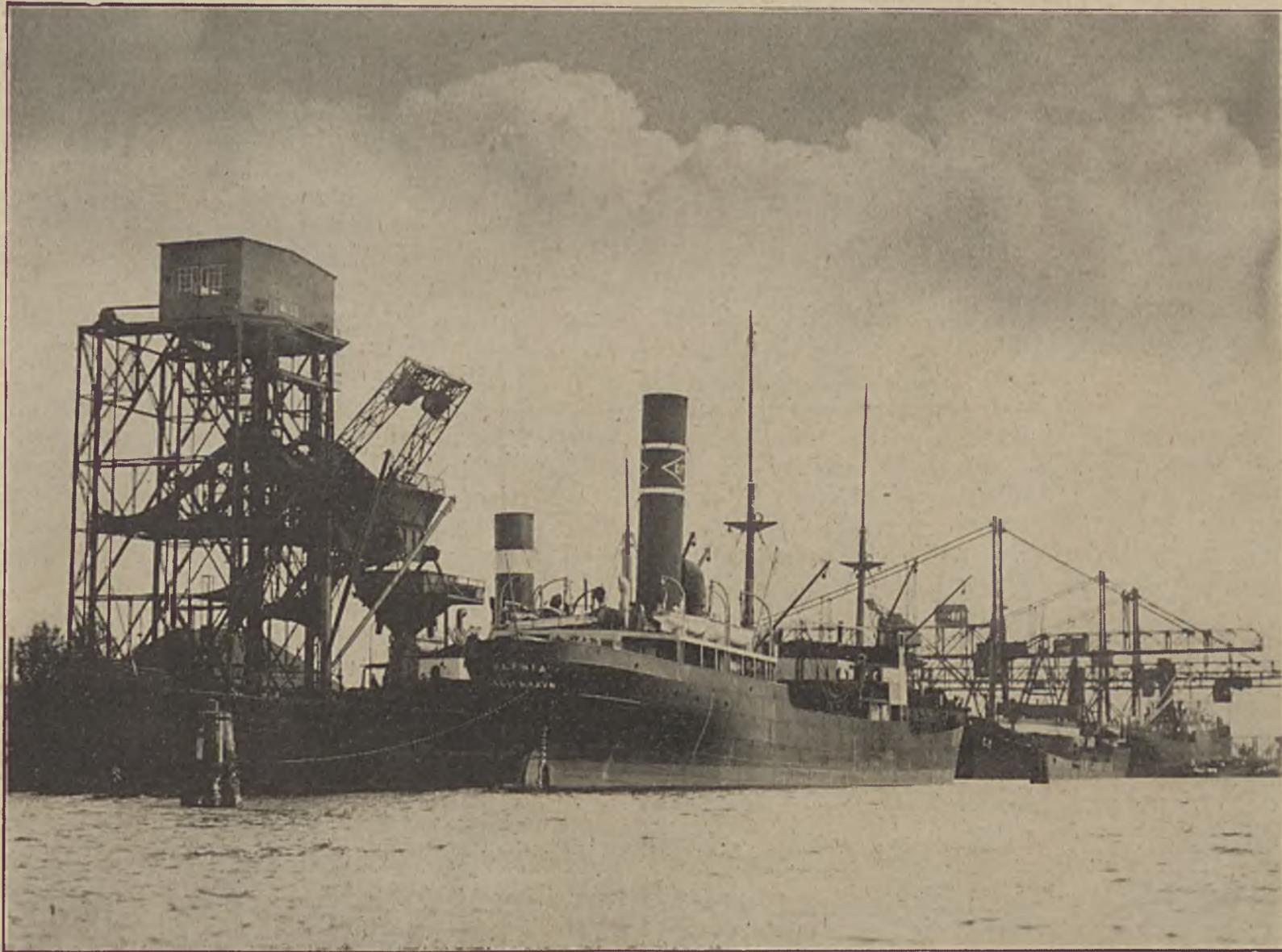
sehen und zu bearbeiten ist, haben Stettiner Großhandelsfirmen in Königsberg Filialen gegründet. Das flache Land, das noch vor wenigen Jahren in erster Linie den an Ort und Stelle gewonnenen Torf zur Feuerung benutzte, ist jetzt mehr und mehr zum Brikettverbrauch übergegangen, wodurch der von Stettin aus betriebene Streckenhandel eine beträchtliche Erweiterung erfahren hat. — Einen wesentlichen Faktor für den Kohlenhandel bedeutet die **Versorgung der Industrie** mit den für ihre Kraftmaschinen erforderlichen Brennstoffen. Wenngleich ein Teil der industriellen Werke, insbesondere die Großindustrie, Elektrizitätswerke, Gas- und Wasserwerke und dergl. bereits seit geraumer Zeit bei den Gruben direkt einkaufen, so hat sich der Stettiner Kohlenhandel doch dank seiner alten guten Beziehungen sehr viele industrielle Verbraucher erhalten können, die im Kohlenhändler den sachkundigen und erfahrenen Berater sehen, der das für ihre Zwecke in Frage kommende Material am besten beurteilen kann. Daß insbesondere die in Stettin und am linken Oderufer abwärts sitzende Industrie, Werften, Zementfabriken, chemische Fabriken, Oelwerke usw., dem ortsansässigen Kohlenhandel treu geblieben ist, kann mit Befriedigung festgestellt werden. Eine besondere Aufgabe für den Stettiner Großhandel bildet die Beschaffung von Gießereikoks niederschlesischen und auch westfälischen Ursprungs für die in ganz Nordostdeutschland verteilten und nur im Industrieort Torgelow in Vorpommern eigenartig zusammengedrängten Eisengießereien. — Es bedarf wohl eigentlich nicht der besonderen Hervorhebung, daß Stettin als Hafenplatz der **Bunkerkohlen** in erheblichen Mengen bedarf. Die großen Reedereien kaufen von den Gruben direkt und haben ihre eigenen Kähne, die ihnen das Material an Schiffskohle heranführen. Der übrige Teil der benötigten Bunkerkohle wird durch den Stettiner Kohlenhandel beschafft, der von seinen Lagerplätzen oder aus den Prähmen sowohl die seewärts gehenden Dampfer wie auch die für die Binnenschifffahrt bestimmten Dampfschiffe und Schlepper mit Kohlen beliefert. — Der **Export** deutscher Brennstoffe von dem Hafen Stettin aus, der sich naturgemäß nur auf die nordischen Länder erstrecken konnte, hatte bis zur Jahrhundertwende keine wesentliche Bedeutung. Die oberschlesische Kohle hatte im Ostseebecken mit starker Konkurrenz der englischen Kohle zu kämpfen. Dagegen hat ein weitschauender Stettiner Kaufmann die Ausfuhr von Briketts nach den skandinavischen Staaten und dem Baltikum in dem letzten Jahrzehnt vor dem Kriege mit allen Mitteln und mit gutem Erfolge zu fördern gesucht. Es gelang, besonders in Schweden und Dänemark in zähem Kampfe gegen die englische Konkurrenz, den deutschen Braunkohlenbriketts Eingang zu verschaffen. Krieg und Inflation haben diesen sehr lebhaft gewordenen Brikettexport, der, was die Gruben sehr gern sahen, gerade in den Sommermonaten blühte und kurz vor dem Kriege wöchentlich laufend 500—1000 To. erreichte, empfindlich gestört, wozu auch die große Brennstoffknappheit im Inlande beitrug. Erst im Herbst 1923 konnten die Verladungen nach den nordischen Ländern wieder aufgenommen werden.

Eine ganz neue ungeahnte Periode der Hochkonjunktur in den Kohlenverlagen von Stettin setzte im laufenden Jahr durch den **Ausbruch des englischen Bergarbeiterstreiks** am 1. Mai 1926 ein. In Nord-europa trat überall an die Stelle der englischen Kohle deutsche und polnische, und **Stettin** ist ein **Kohlenausfuhrhafen ersten Ranges** geworden, von wo nach den Ostseeländern und ins Nordseegebiet, insbesondere nach

England in größerem Umfange oberschlesische Kohle verschifft wird. Während im vorhergehenden Jahre zirka 40 000 t Kohle seewärts von Stettin verfrachtet wurden, stieg die Ausfuhrziffer allein für Juni 1926 auf 110 000 t, um dann auf 350 000 t im Juli emporzuschnellen. Die weitere Entwicklung ist vorläufig noch nicht abzusehen, jedoch ist **infolge der langfristigen Verträge der deutschen und polnischen Kohlenexporteure mit dem Auslande bis auf weiteres** auch nach Beilegung des englischen Streiks **mit einem bedeutenden Kohlenexportgeschäft über Stettin zu rechnen.**

Der Stettiner Kohलगroßhandel bezieht seine Steinkohlen und Koksmengen in erster Linie aus **Ober- und Niederschlesien**, wie auch wiederum das von Stettin aus beherrschte Gebiet das natürliche Absatzgebiet für die schlesische Montanindustrie ist. Ein großer Teil der schlesischen Brennstoffe rollt per Bahn her-

Brennstoffhandel Stettins ein besonderes Interesse entgegengebracht. Auch hier rollt das meiste Material auf dem Bahnwege heran, Wasserverladungen werden über die Umschlagsplätze Königswusterhausen, Müllrose und Fürstenberg durchgeführt, für die Haffplätze und seewärts, insbesondere für den Export dient als Umschlagsplatz selbstverständlich wieder Stettin. — Sächsische und böhmische Brennstoffe kommen für den Stettiner Handel gegenwärtig als Objekt nicht in Frage, doch nehmen einige Stettiner Handelshäuser neuerdings tätigen Anteil an dem Umsatz von Briketts aus dem mitteldeutschen Revier nach Mecklenburg und in die Prignitz. — Die Brennstoffe **Westfalens** haben in dem vom Stettiner Kohlenhandel versorgten Gebiet einen schweren Stand. Sie kommen frachtlich durch ihre Reise über Rotterdam ungünstiger aus als englische Kohle und behaupten sich infolgedessen nur



Kohlenkipper und Verladebrücken im Reiherwerderhafen während des englischen Kohlenstreiks in fieberhafter Tätigkeit.
Phot. Dreblow.

an, die für die Oderhäfen und die Küstenplätze bestimmten Mengen kommen per Wasser über die Umschlagplätze Cosel, Maltsch und Breslau, bis wohin ab Grube der Eisenbahntransport nicht zu umgehen ist. Sind die Brennstoffe für die Haffplätze oder darüber hinaus bis zu den Rügenhäfen beordert, so wird das schwarze Mineral im Stettiner Hafen aus den Oderkähnen oder aber aus den Waggons in die Haffkähne oder Segler umgeschlagen. — Seit dem Kriege hat die schlesische Steinkohle in Nordostdeutschland vielfach dem **Niederlausitzer Brikett** weichen müssen. Das Niederlausitzer Revier — die übrigen Braunkohlenvorkommen östlich der Elbe haben nicht viel mehr als lokale Bedeutung — sieht sein Hauptabsatzgebiet ebenfalls in Brandenburg, Pommern, Mecklenburg bis nach Holstein hinein, Grenzmark bis nach Ostpreußen hinauf, woraus sich ergibt, daß ihm im Stettiner Kohlenhandel ein wichtiger Mitarbeiter erwachsen ist. Gerade dem Vertrieb der Preßsteine und Braunkohlenbriketts hat der

für besondere Spezialzwecke. Ob die geplante Vollen- dung des Mittellandkanals, der Oder und Elbe mit Weser und Rhein verbinden soll, hinsichtlich der bisher recht hohen Frachtdifferenz Wandel schaffen wird, muß abgewartet werden. Der augenblickliche Zustand, gekennzeichnet einerseits durch außerordentlich großen Kohlenüberfluß in Westfalen, andererseits durch den Wunsch Deutschlands, nach Ablauf des Genfer Abkommens so wenig wie möglich polnisch-oberschlesische Kohle zu beziehen, mag vorübergehender Natur sein. Immerhin wird der Stettiner Kohlenhändler im gegebenen Zeitpunkt bereit sein, die Verteilung und den Absatz westdeutscher Kohle in dem von ihm belieferten Gebiet in geeigneter Weise zu organisieren. — Stettin war vor dem Kriege ein nicht unbedeutendes Eingangstor für **englische und schottische Kohle**. Stettiner Kohlenhandelsfirmen hatten eigene Kohlendampfer nach England laufen. Die Kohlen wurden für Bunkerzwecke benutzt oder aber in großen Brech- und Sepa-

rationsanlagen zerkleinert und sortiert, um per Bahn der Industrie in näherer und weiterer Umgebung zugeführt zu werden. Der Import ruhte während des Krieges völlig und konnte nach dem Kriege nicht ohne Schwierigkeiten wieder aufgenommen werden, zumal sehr wenig Schiffsraum zur Verfügung stand. Seit dem vorigen Jahre ist das englische Kohlegeschäft wieder gut in Gang gekommen, zumal England selbst große Absatzschwierigkeiten hat und mit Preisen und Frachten weitestgehend entgegenzukommen sucht. Es ist indessen nicht anzunehmen, daß der Umsatz der Vorkriegszeit wieder erreicht wird, weil wir im Inlande selbst Kohlen im Ueberfluß haben. Der Stettiner Kohlenhandel, in der Zeit der Brennstoffknappheit fieberhaft bemüht, englische Kohle als Ersatz heranzuziehen, wird seine Aufmerksamkeit jetzt in erster Linie dem Absatz des deutschen Materials zuzuwenden haben und die Einfuhr abdrosseln müssen.

Es bleibt nun noch einiges über die **Firmen** zu sagen übrig, die sich in Stettin mit dem Kohlen-großhandel beschäftigen.

Die **Hedwigshütte, Aktiengesellschaft**, eine der ältesten und größten deutschen Kohlenhandelsfirmen, ursprünglich zum Zwecke der Einführung englischer Kohle begründet, pflegt den Handel mit Brennstoffen aller Art. Von Stettin oderabwärts liegen ihre Umschlagplätze, ihr Anthrazit-Brechwerk, Kohlensiebereien, die Steinkohlenbrikett-Fabrik und die großen Lagerplätze mit eigenen Gleisanlagen und Kränen. Eigene Kohlenkähne führen das Material aus Oberschlesien heran, ein eigener Dampferpark sorgt für die Verbindung nach Westfalen und England. — Die **Bestwerke G. m. b. H.**, die früheren Stettiner Anthrazit- und Kohlenwerke, ebenfalls unmittelbar an der Oder gelegen, widmen sich neben dem Kohlenhandel besonders der Herannahme westfälischer Brennstoffe. Sie besitzen ein großes Brechwerk, eine Kohlenwäsche-

rei und Separationsanlagen. Kohlenstaubmühlen zerkleinern das Material, und eine Brikettfabrik dient dazu, den Staub zu Eiforbriketts zu pressen, die für den Hausbrand Verwendung finden. Die der Firma angegliederte **Gustav Sehl G. m. b. H.** betreibt den Streckenhandel und das Stettiner Platzgeschäft. — Die Firma **Hugo Stinnes G. m. b. H.** besitzt im Industriehafen ausgedehnte Lagerplätze für Kohlen, Koks und Briketts und besonders leistungsfähige Verladeeinrichtungen für Kohlen und Erze. Sie befaßt sich neben dem Handel mit oberschlesischer Kohle mit dem Import in erster Linie westfälischer Kohle. Ein großer Lagerplatz am Bahnhof Torney steht für den Platzhandel zur Verfügung. Die Firma beschäftigt sich auch mit der Schlepp- und Flußschiffahrt, sowie mit dem Großvertriebe von Heiz- und Treibölen. Einen großen Lagerplatz im Reiherwerderhafen hat die Kohlenfirma **Bruno Stillert**, die sich mit dem Umschlag und Handel westfälischer Brennstoffe als Spezialität befaßt, während die ihr angeschlossene **Industriekohlen-Gesellschaft m. b. H.** für den Streckenhandel bestimmt ist. — Den Streckenhandel in Verbindung mit dem Platzgeschäft betreiben die Firmen **Pommersches Kohlenkontor G. m. b. H.** und **G. Dantzers Nachf.**, während die **Brikettvertrieb Pommern G. m. b. H.**, eine Gründung des Ostelbischen Braunkohlensyndikats Berlin, in erster Linie den Absatz von Niederlausitzer Briketts zu fördern sucht. — Eine ganze Reihe mittlerer Firmen befassen sich mit dem Strecken- und Platzhandel, während sehr viele Stettiner Kleinfirmen ausschließlich der Kohlenversorgung des Stadtgebietes dienen. — Das Bunkerkohlegeschäft für die seewärts gehenden Schiffe (die großen Reedereien versorgen sich selbst) liegt in den Händen der Firmen Hedwigshütte Akt.-Ges., Hugo Stinnes G. m. b. H. und **Franz L. Nimitz**, während die Firma **Reinhold Kühnke G. m. b. H.** aus ihren Prähmen die Binnenschiffahrt, die sogenannten Oberländer, mit Kohle beliefert.

Vom Stettiner Weinhandel.

Von Konsul Th. Lieckfeld,

Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Zu den ältesten Handelszweigen Stettins gehört der Weinhandel. In einer Chronik wird bereits aus dem **frühen Mittelalter** berichtet, daß der Stettiner Handel am umfangreichsten mit Heringen, Fischen und **Wein** gewesen ist. Für den oderaufwärts nach Frankfurt versandten Hering handelten die Stettiner Kaufleute außer Kupfer und Eisen vor allem Wein ein, der über See weiter, insbesondere nach Dänemark, Schweden und Norwegen, geführt wurde. Im Laufe der Jahrhunderte — schon lange vor dem Bestehen regelmäßiger Verbindung mit den südlichen Weinproduktionsländern — entwickelte sich dann eine **lebhaft Weineinfuhr**, namentlich aus Bordeaux, wohin der Platz Stettin vielfach Holz ausführte, wogegen die Segler als Rückfracht Wein eintauschten. Der Weineinfuhrhandel unterhielt zu diesem Zwecke **eigene Schiffe**. So wurden, um nur eine Zahl anzugeben, im Jahre 1765 zur See mehr als 31 000 Oxhoft „Franzwein“ nach Stettin eingeführt, von denen über 10 000 Oxhoft nach Berlin weitergingen. Auch nach Schlesien und dem östlichen Hinterlande gingen große Transporte. Im Jahre 1794 waren am Stettiner Weinhandel bereits 34 Firmen beteiligt, deren Inhaber vielfach zu den ersten und angesehensten Kaufleuten Stettins gehörten, die ihrer Stel-

lung gemäß auch einen starken Gemeinsinn an den Tag legten. Darauf weisen beispielsweise auch zwei noch heute bestehende, bedeutende milde **Stiftungen**, das „Kuhbergstift“ und das „Salingrestift“ hin, die noch die Namen ihrer Begründer tragen.

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

Infolge der durch den **Weltkrieg** hervorgerufenen Abschneidung Deutschlands vom Auslande hatte der Weinhandel in den folgenden Jahren schwere Zeiten durchzumachen. Der Stettiner Weinhandel begrüßte daher mit großer Freude das Fallen der durch den

Krieg ^{erz}zogenen Einfuhrschranken und nahm ungesäumt seine altangestammten Beziehungen zu den südlichen Weinproduktionsländern wieder auf, um dem Markt die lang entbehrten Bordeauxweine sowie die als Kranken- und Stärkungsweine unersetzlichen Dessertweine in ursprünglicher Güte und Beschaffenheit wieder zuzuführen, deren Haupteinfuhr in den ersten Jahren nach dem Kriege nur durch die leider reichlich trübe Quelle des Loches im Westen unter Umgehung der deutschen Zollstellen möglich war.

Die Deutschland zu Beginn des Jahres 1925 wieder-gegebene Freiheit seiner Handelspolitik und in ihrem Verfolg die Handelsverträge mit Italien und Spanien mit ihren wichtigen Tarifiermäßigungen bei der Einfuhr von Wein ins deutsche Zollgebiet erleichterten die **Wiedererstarkung der Leistungsfähigkeit des Stettiner Weinhandels** mit seinem ausgedehnten östlichen Absatzgebiet in hohem Maße. Das endgültige Zustandekommen dieser Verträge, insbesondere des spanischen, ist bekanntlich nur unter bedeutenden Schwierigkeiten möglich gewesen, da im Inland teilweise die Erkenntnis noch nicht vorhanden war, daß zahlreiche ausländische Weine, insbesondere die französischen Rotweine sowie die spanischen, portugiesischen und italienischen Dessertweine, die in unseren Klimaten nicht erzeugt werden können, für den deutschen Markt un-

entbehrlich sind, ohne andererseits dem deutschen Weinbau das Feld streitig zu machen. Der deutsche, blaßrote und alkoholarme Rotwein wird erst dadurch haltbar und in Nord- und Ostdeutschland marktfähig, daß er mit gehaltvollen Südweinen italienischer und spanischer Herkunft **verschnitten** wird. Indem sich nunmehr, nach Abschluß der erwähnten Verträge, die Einfuhr der für den deutschen Markt unentbehrlichen südlichen Weine ohne zu hohe Zollbelastung vollziehen kann, ist der Weinhandel wieder in die Lage versetzt, seiner Aufgabe zu genügen und dem Markt bei mäßigen Preisen gesunde und mundrechte Weine zuzuführen. Lediglich die endgültige vertragliche Regelung mit Frankreich, die auf Grund der in ihr neufestzusetzenden deutschen Tarifbindungen für die Einfuhr von Bordeauxweinen ebenfalls für den Stettiner Weinhandel von großer Bedeutung sein wird, steht noch aus. Wenn der endgültige deutsch-französische Handelsvertrag hinsichtlich der Weineinfuhr eine befriedigende Regelung enthalten wird, sind — zumal jetzt auch die lästige Weinsteuer in Fortfall gekommen ist — alle künstlichen Beeinträchtigungen wieder beseitigt, denen der deutsche und mit ihm auch der Stettiner Weinhandel seit Kriegsbeginn ausgesetzt war, so daß eine erfolgreiche Entwicklung des letzteren gewährleistet ist.

Der Stettiner Warengroßhandel.

Von Carl Braun,

Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Der Stettiner Warengroßhandel hat **schon im Mittelalter** große Bedeutung gehabt, wie dies bei der Stellung Stettins als eines Hafenplatzes nur natürlich war. Je mehr der Verkehr in modernere Bahnen einlenkte und damit auch Stettin befähigt wurde, die natürlichen Vorteile seiner geographischen Lage auszunützen, desto mehr wurden auch die großen Stettiner Warenhandelshäuser in die Lage versetzt, ihre geschäftlichen Beziehungen, namentlich auch die mit dem Auslande, mannigfaltiger und weitverzweigter zu gestalten. Durch den fortschreitenden Ausbau der Schifffahrtslinien nach dem Aus- und Inlande durch die Stettiner Reeder wurde naturgemäß das Streben der Warenhandelskreise nach eigener Einfuhr auch der Kolonialerzeugnisse auf das wirksamste unterstützt. Die immer größere Unabhängigkeit von Hamburg in dieser Hinsicht ist ein Erfolg, der ein ehrenvolles Zeugnis von der Tatkraft und dem Zielbewußtsein der Stettiner Kaufmannschaft ablegte.

Seinen hervorstechenden Charakterzug erhält der Stettiner Warenhandel durch die **Einfuhr** der von ihm benötigten Waren, die zu ihrem **größten Teil direkt** unter Umgehung anderer deutscher oder westeuropäischer Importhäfen erfolgt. In einzelnen Warenarten hat Stettin als Einfuhrplatz schon lange vor dem Kriege eine für ganz Deutschland **führende Stellung** erreichen können. Dies gilt namentlich für **amerikanisches Schmalz**, das vom Stettiner Eigenhandel in sehr bedeutenden Mengen eingeführt wurde, während die Hamburger Kaufleute nur geringe Partien als Eigenhändler bezogen, vielmehr das Schmalz in der Regel nur als Konsignationsware übernahmen. Sehr umfangreich hat sich das Geschäft neben Schmalz, Kaffee, Tee, Reis und anderen Waren, insbesondere in **Südfrüchten** und **Gewürzen** entwickelt, die von den Stettiner Importeuren unmittelbar auf dem Landweg aus den

auf dem Balkan und am Mittelmeer gelegenen Produktionsgebieten bezogen zu werden pflegen. So konnte die Leistungsfähigkeit des Stettiner Warenhandels auf einen hohen Stand beispielsweise hinsichtlich der Lieferung von rumänischen **Walnüssen**, vor allem aber von serbischen **Pflaumen** gebracht werden. Stettin muß als der gegebene Mittler für den Absatz dieser Artikel in den die Ostsee angrenzenden, mit ihm durch regelmäßige Schifffahrtslinien verbundenen Ländern angesprochen werden, und tatsächlich hat sich auch heute schon eine nicht unerhebliche Ausfuhr hierin entwickelt, die noch in hohem Maße ausbaufähig ist und deren Ausbau zweifelsohne **im eigensten Interesse der in Frage kommenden Ostseeländer** liegt.

Wenn der Stettiner Warenhandel ursprünglich vor allem Importeur war und seine Hauptaufgabe die Belieferung seiner ausgedehnten inländischen Absatzgebiete war, so ist doch auch schon immer Ausfuhr innerhalb der Ostsee von ihm betrieben worden. Neuerdings geht die natürliche Entwicklung im Warenhandel noch mehr in dieser Richtung, da ihm durch die auf Grund des Friedensvertrags erfolgten Gebietsabtretungen im Osten des Reichs ein großer Teil seiner angestammten Belieferungsgebiete geraubt wurde und da bis zum heutigen Tage sowohl die handelspolitischen Beziehungen Polens mit Deutschland wie auch die krisenhaften Verhältnisse in der polnischen Wirtschaft etwaige Neuanknüpfungen von Geschäftsverbindungen des Stettiner Warenhandels mit den ihm räumlich zunächstliegenden Landesteilen des neuen polnischen Staates wenig ratsam erscheinen ließen oder gar von vornherein unmöglich machten. Wenn es auch dem Warenhandel teilweise gelungen ist, zum Ersatz für die verloren gegangenen Absatzgebiete seinen geschäftlichen Einfluß auf gewisse andere, von ihm

früher nicht belieferte Gebiete des Reichs auszudehnen, so sind letztere doch weder so umfangreich noch so aufnahmefähig, daß nicht immer noch ein Teil der in den großen Warenhandelshäusern Stettins investierten Kapitalien brachgelegen hätte. Daher mußten neue, außerhalb Deutschlands liegende Betätigungsfelder vom Stettiner Warenhandel gesucht werden; dieser Weg ist inzwischen dann auch beschritten worden und hat schon zu mancherlei Erfolgen geführt.

Es wurde schon erwähnt, daß der Handel infolge der geographischen Lage Stettins für die Ausfuhr von Südfrüchten und Gewürzen innerhalb des Ostseegebiets besonders leistungsfähig ist. Daneben und in erster Linie kommt der Stettiner Warenhandel für die **Belieferung der Ostseeländer mit Kunstspeisefett** in Frage. Es sei darauf hingewiesen, daß drei der bedeutendsten Stettiner Warenhandelsfirmen, nämlich die Firmen **Tetzlaff & Wenzel, Sprenger & Warsow** und **Glander & Priebe**, in großem Umfang die Herstellung von Bratenschmalz und Kunstspeisefetten betreiben und sich hier-

mit auch bereits ausländische Absatzmärkte an der Ostsee erobert haben. In neuerer Zeit sind in dieser Beziehung namentlich auch **Verbindungen mit Lettland, Estland und Finnland** aufgenommen worden, deren weitere Entwicklung erfolgsversprechend für den Stettiner Warenhandel ist und die an ihrem Teil zur weiteren Verengung der vielseitigen Handelsbeziehungen Stettins mit diesen Ländern beitragen werden.

Der Stettiner Hafen hat stets zu denjenigen Häfen gehört, deren Einfuhr die Ausfuhr beträchtlich überwog. Es kann nur im Interesse aller Stettiner Wirtschaftskreise liegen, wenn zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Hafens und der Schifffahrt Stettins hierin im Laufe der nächsten Entwicklung ein gewisser Ausgleich geschaffen und eine gewisse Annäherung der Aus- an die Einfuhrzahlen erreicht werden kann. Daß daran neuerdings auch der Stettiner Warengroßhandel mitzuarbeiten begonnen hat, ist ein Beweis dafür, daß er als ein wichtiges und vollwertiges Glied der Stettiner Wirtschaft angesehen werden muß.

Der Drogen-, Chemikalien- und Farben-Export Stettins nach Nord-Osteuropa.

Von Konsul Arthur Klaembt, Swinemünde,
Mitglied der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

Nach Konsolidierung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Nordosten Europas ist der **Anteil der russischen Nachfolgestaaten am internationalen Warenaustausch erheblich gewachsen**. Diese Entwicklung ist insbesondere von Deutschland begrüßt worden, das bereits in den ersten Jahren nach dem Kriege steigende Warenmengen nach **Finnland, Estland und Lettland** eingeführt und sich eine beachtenswerte Stellung auf den Märkten der genannten Länder verschafft hat. Es geht über den Rahmen dieses Aufsatzes hinaus, durch statistisches Material diese **Stellung Deutschlands auf dem finnischen, estländischen und lettländischen Markt** zu belegen; darauf hingewiesen werden muß hier, soweit dies nach den vorhandenen Angaben möglich, kurz auf die **führende Rolle, die Deutschland in Nord-Osteuropa als Lieferant von Drogen, Chemikalien und Farben** spielt. Nach **Lettland** beispielsweise wurden im Jahre 1924 deutsche Erzeugnisse der chemischen Industrie (Farben und Farbstoffe, kosmetische Mittel u. a.) im Werte von 7,83 Mill. Lats und im Jahre 1925 im Werte von 10,57 Mill. Lats eingeführt, was 40 bzw. 42% des Gesamt-Imports Lettlands an Erzeugnissen der chemischen Industrie entspricht. Chemikalien und pharmazeutische Produkte (Rohstoffe und Halbfabrikate) exportierte Deutschland nach Lettland im Jahre 1924 für 1,006 Mill. Lats und im Jahre 1925 für 1,61 Mill. Lats, d. h. 48 bzw. 60% des Gesamt-Imports Lettlands an Chemikalien und pharmazeutischen Produkten. Auch der Import **Estlands** an deutschen Chemikalien ist außerordentlich bedeutend. Estland führte in den Jahren 1924 und 1925 ungefähr 49% seines Gesamt-Imports an Chemikalien aus Deutschland ein.

Es liegt auf der Hand, daß Stettin auf Grund seiner zentralen Lage in der Mitte des Ostseebeckens sowie dank seiner zahlreichen Schifffahrtslinien nach Finnland, Estland und Lettland an diesem bedeutenden deutschen Export von Drogen, Chemikalien und Farben nach den nordosteuropäischen Staaten nicht unerheblich beteiligt ist.

Was zunächst **Finnland** betrifft, so steht Stettin mit ihm in äußerst lebhaften Handelsbeziehungen, die naturgemäß auch auf den Handel mit Drogen, Chemikalien und Farben äußerst günstig eingewirkt haben. Finnland, das seine Eigenwirtschaft mit bewundernswerter Energie und erstaunlicher Schnelligkeit ins Gleichgewicht gebracht hat, hat von Jahr zu Jahr größere Bedeutung als Käufer von Chemikalien, Farben und pharm. Präparaten gewonnen und ist insbesondere ein guter Abnehmer der einschlägigen deutschen Erzeugnisse geworden, der sich der besonderen Aufmerksamkeit und Wertschätzung der Stettiner Handelskreise erfreut. Wenn auch der Wettbewerb insbesondere von England, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Schweden und Dänemark sich auf dem finnischen Drogen- und Chemikalienmarkt außerordentlich stark spürbar macht, so ist doch trotz dieses starken Wettbewerbs der Export Stettins in Drogen, Chemikalien, Farben usw. nach Finnland nicht zurückgegangen, sondern hat sich zum Teil bedeutend vergrößert, wie folgende Zahlen zeigen:

Ausgeführt wurden:	1924:	1925:
Drogen und Chemikalien	167 000 kg	380 000 kg
Farben	100 000 kg	855 000 kg
Salzsäure	250 000 kg	302 000 kg
Schwefelsäure	123 000 kg	103 000 kg

Auf dem **estländischen** Drogen-, Chemikalien- und Farbenmarkt ist der Vorsprung, den die deutsche Industrie vor der internationalen Konkurrenz inne hat, bedeutend. Alle Angriffe, vorwiegend des hier stark interessierten britischen Außenhandels auf die Hegemonie Deutschlands in der Einfuhr von Drogen, chemischen Produkten und Farben haben bisher negative Ergebnisse gezeitigt. Trotz der starken internationalen Konkurrenz konnte der Export von Stettin nach Estland wesentlich gesteigert werden, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht:

Ausgeführt wurden:	1924:	1925:
Drogen und Chemikalien	87 000 kg	258 000 kg
Farben	31 000 kg	185 000 kg
Salzsäure	—	120 000 kg
Schwefelsäure	25 000 kg	115 000 kg

Auch in **Lettland** stehen die deutschen Drogen, Chemikalien und Farben an erster Stelle im Handel. Die deutschen Produkte haben auf dem lettländischen Drogen-, Chemikalien- und Farbenmarkt eine Stellung inne, die die ausländische Konkurrenz, an deren Spitze hier ebenfalls wie in Estland und Finnland England, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, Schweden und Dänemark stehen, nicht zu erschüttern vermag. Trotz dieser gefestigten Grundlage sind die deutschen und nicht zuletzt die Stettiner Exporteure bestrebt, die vorhandenen Beziehungen auch in Lettland weiter auszubauen, was ihnen im Jahre 1925 auch gelungen sein dürfte, da der Export Stettins laut nachstehender Zahlen im Jahre 1925 gegenüber dem Jahre 1924 nicht unwesentlich zugenommen hat:

Ausgeführt wurden:	1924:	1925:
Drogen und Chemikalien	229 000 kg	513 000 kg
Farben	50 000 kg	264 000 kg
Salzsäure	—	57 000 kg
Schwefelsäure	139 000 kg	653 000 kg

Zu einem erheblichen Teil ist der Handel mit Finnland, Estland und Lettland in den angeführten Ausfuhrwaren Stettiner Eigenhandel. An der Spitze der exportierenden Firmen steht die **Aktiengesellschaft der Chemischen Produkten-Fabrik Pommerensdorf in Stettin**, die große Absatzgebiete ihrer Erzeugnisse in Nordosteuropa besitzt. Die Firma exportiert nach Finnland, Estland und Lettland in der Hauptsache **Salzsäure**, gereinigte und rohe Schwefelsäure, kalz. Glaubersalz für die Cellulose-Industrie, Salpetersäure, Schwefelnatrium für die Leder-Industrie, Salmiakgeist, Antichlor für photographische Zwecke, Salmiak und einige andere Produkte.

Als maßgebende Drogen-Export-Firmen sind in Stettin insbesondere zu nennen: die **Pharm. Handelsgesellschaft m. b. H.** sowie die Firma **Dr. Hugo Nadelmann**, die alle Arten von Drogen und Chemikalien exportieren, ferner die Firma **Heyl & Meske**, die in der Hauptsache pharm. Spezialitäten ausführt, und die Firma **Lebrecht Weigel & Entz**, die nach Finnland, Lettland und insbesondere nach Estland einen bedeutenden Export von kosmetischen Präparaten, Parfümieren und den verschiedensten kunstgewerblichen Erzeugnissen der deutschen Industrie in Toilette-Gegenständen unterhält.

Farben werden insbesondere von der Firma **Woelkert & Heinrich**, Stettin, dann aber auch von den Firmen **Hermann Oelkers**, **Pommersches Lack- und Farbenwerk m. b. H.** und **Paul Bernhardt** ausgeführt.

An dieser Stelle sind ferner noch diejenigen Firmen zu nennen, die Kartonnagen und Verpackungsmittel für Drogen, Chemikalien und pharm. Präparate herstellen und nach Nordosteuropa exportieren. An der Spitze dieser Firmen steht die Firma **F. M. Lenzner**, Werk für Papierverarbeitung, Stettin, die eine Buch- und Steindruckerei mit lithographischer Kunstanstalt und mit einem sehr großen Maschinenpark, eine Kartonnagenfabrik, in der nicht nur Kartonnagen und Verpackungsmittel für die chemische Industrie, sondern auch für alle anderen Industrien hergestellt werden, sowie eine Faltschachtel- und Papierbeutel-Fabrik umfaßt. Die Firma, die etwa 500 Arbeitskräfte beschäftigt, unterhält einen sehr vielseitigen Export nicht nur nach Finnland und den Randstaaten, sondern auch nach den überseeischen und Balkanstaaten. Als bedeutende Werke sind ferner die Firma **Wiese & Co.**, Stettin, die gleichfalls nach dem Auslande exportiert, sowie die Firma **Streblow & Vogel**, Swinemünde, zu nennen, die nach den Ostseestaaten die von ihr hergestellten Fässer und Fastagen einführt.

Im vorhergehenden war darauf hingewiesen worden, daß die Stettiner Firmen auf dem nordosteuropäischen Drogen- und Chemikalienmarkt erheblich im Wettbewerb mit der ausländischen Konkurrenz stehen. Aber nicht allein aus diesem Grunde, sondern auch durch das Fehlen eines Handelsvertrages zwischen Deutschland und den einzelnen Staaten ist der Absatz der deutschen Erzeugnisse ungünstig beeinflusst worden. Deutschland ist der einzige Staat von wirtschaftlicher Bedeutung, mit dem Finnland, Estland und Lettland bisher noch keine endgültigen Handelsverträge abgeschlossen hatten. Hierin ist vor kurzem eine Aenderung insofern eingetreten, als Finnland und Lettland mit Deutschland im allgemeinen befriedigende Handelsverträge geschlossen haben. Die Gefahr etwaiger Hemmungen und Stockungen des Handels mit diesen beiden Staaten kann daher als beseitigt gelten und sicherlich wird auch der Drogen-, Chemikalien- und Farbenhandel Stettins daraus Nutzen ziehen und noch besseren Absatz in seinen Waren auf den Märkten Finnlands und Lettlands finden. Nur für den Handel mit Estland ist das bislang geltende vorläufige Wirtschaftsabkommen noch maßgebend. Es muß als im beiderseitigen Interesse liegend bezeichnet werden, die Handelsbeziehungen zwischen Estland und Deutschland durch einen endgültigen Handelsvertrag auf eine feste rechtliche Grundlage zu stellen. Erst wenn diese Basis geschaffen ist, werden die wirtschaftlichen Beziehungen beider Länder jenen Grad von Intensivität und Fruchtbarkeit erreichen, der den natürlichen Verbindungselementen und tatsächlichen Bedürfnissen angemessen ist und der auch dem Stettiner Drogen-, Chemikalien- und Farben-Export zum weiteren Vorteil gereichen wird.

Stettin als Getreidehandelsplatz.

Von Otto Klänhammer,
Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Die günstige Verkehrslage Stettins zu den Produktions- und Absatzgebieten landwirtschaftlicher Erzeugnisse hat schon in den ältesten Zeiten des Stettiner Handels vorwiegend den Getreidehandel zu hoher Blüte gelangen lassen. Weit aus dem Herzen Europas wurden die Getreidemengen herangeführt und nach den Bedarfsländern versandt. Bis zum Ausbruch des Welt-

krieges war Stettin, abgesehen von einigen kurzen Perioden, in denen die Einfuhr die Ausfuhr überwog, ein in hervorragendem Maße Getreide exportierender Hafen, der die Erzeugnisse der Landwirtschaft den Bedarfsländern, hauptsächlich den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Großbritannien und Frankreich zuführte. Es hatte sich vor dem Kriege die eigentümliche

Erscheinung gezeigt, daß aus Getreide aus den Ueberschußgebieten Deutschlands nicht in die Bedarfsgebiete abfloß, sondern den Weg ins Ausland nahm. Der Getreideverkehr folgte den natürlichen Verkehrswegen, die eine den westlichen Konsumtionsgebieten abgekehrte Richtung haben.

Zu **Beginn des 20. Jahrhunderts** nahm der Stettiner Getreidehandel einen ungeahnten Aufschwung. Der Grund hierfür ist in der 1894 erfolgten Aufhebung des Identitätsnachweises zu suchen. Die Ausfuhrmengen stiegen von Jahr zu Jahr, so daß der Getreidehandel seine Bedeutung früherer Zeiten wiedererlangte. Diese sehr aussichtsreiche Entwicklung erlitt durch den Ausbruch des Weltkrieges einen jähen Abschluß.

Durch den **Frieden von Versailles** und die Nachkriegszeit wurden die Verhältnisse von Grund auf geändert. Die Veränderungen in den politischen und wirtschaftsgeographischen Grenzen Deutschlands haben Stettins Stellung als Getreidehandelsplatz erheblich verschoben.

Speziell für den Getreidehandel sind bedeutsam die Veränderungen, die den Gebietsumfang des alten Deutschen Reiches angehen. Es kommen vor allem die **Gebietsabtretungen im deutschen Osten** in Betracht, bei denen es sich vorwiegend um Gebiete mit landwirtschaftlichem Charakter handelt. Aus Posen und Westpreußen, den Kornkammern Deutschlands und seiner Großstädte hat Stettin vor dem Kriege große Getreidemengen bahnwärts zum Export bezogen. Dieses Getreide wird jetzt von den polnischen Händlern direkt über Danzig oder als Transitgut über Stettin nach anderen Ländern exportiert.

Dazu kommt weiter, daß **Rußland**, das vor dem Kriege allein $\frac{1}{3}$, mit Einschluß von Rumänien und Bulgarien, fast 40% des Getreides für den Weltmarkt lieferte, seine Bedeutung als Getreide exportierendes Land nahezu verloren hat. Durch den Ausfall des russischen Roggens ist der Veredelungsverkehr, der in den Ostseestädten, vor allem in Stettin, in den Vorkriegsjahren eine erhebliche Rolle spielte, in Fortfall gekommen. In neuester Zeit hat Rußland erhebliche Getreidemengen nach Lettland exportiert. Ein Teil hiervon, hauptsächlich Gerste, ist nach Deutschland verladen worden. Es steht daher zu erwarten, daß Rußland seine alte Stellung als Getreide exportierendes Land wieder einnehmen und auch der Stettiner Getreidehandel hieraus Nutzen ziehen wird.

Auch die **baltischen Staaten** kommen als Versandgebiete für Getreide wenig in Betracht, da sie keine überproduzierenden Länder, sondern zum Teil selbst auf Getreidezufuhr angewiesen sind. Lediglich für Litauen bildet Getreide ein Ausfuhrgut, das im litauischen Außenhandel neben Flachs, Leinsaat und landwirtschaftlichen Erzeugnissen die erste Stelle einnimmt. Die aus den baltischen Ländern nach Stettin eingeführten Getreidemengen sind daher im Verhältnis zu den aus anderen Ländern eingeführten Getreidemengen gering.

Die nachteiligen Wirkungen dieser veränderten Verhältnisse lassen die nachstehenden **Ausfuhrziffern** voll erkennen.

Es wurden seewärts ausgeführt:

	1912	1913	1924	1925
	t	t	t	t
Weizen	46 877	82 864	5 916	60 409
Roggen	108 335	187 307	24 224	67 142
Hafer	56 394	140 806	16 555	14 814
Gerste	8 329	30 413	10 345	14 192

Es geht aus dieser Gegenüberstellung hervor, daß im Vergleich zu 1924 allerdings wieder eine erfreuliche

Steigerung des Exports im Jahre 1925 zu verzeichnen ist. Während im Jahre 1924 der Getreideexport nur etwa $\frac{1}{8}$ der Ausfuhr des Jahres 1913 erreichte, hatte sich die Ausfuhr im Jahre 1925 bereits bis auf ca $\frac{1}{3}$ der von 1913 gehoben. Diese Wirkung ist in erster Linie der Einführung des Einfuhrscheinsystems zuzuschreiben, das eine bessere Verwertung des Getreides ermöglicht und sich bereits vor dem Kriege durchaus bewährt hat. Außerdem wurden erhebliche Mengen polnischen Getreides als Durchfuhrgut über Stettin in das Ausland befördert.

Der **Export** erstreckte sich im **Jahre 1925** hauptsächlich auf Roggen und Weizen. Was den Roggenexport angeht, so stehen die Niederlande mit 20 347 to, das sind ca $\frac{1}{3}$ des gesamten Roggenexports, an erster Stelle. Die Niederlande haben auch bereits vor dem Kriege in erheblichem Umfange Roggen von Stettin bezogen. Ein lebhafter Roggenexport fand auch nach Dänemark statt, das 14 950 to bezog. An dritter Stelle folgt dann Belgien mit 6 267 to. Mit dieser Menge hat der Roggenexport nach Belgien den Umfang von 1913 erreicht. Stark zurückgegangen ist dagegen der Export nach Schweden und Norwegen, die 1913 50 625 to bezogen, während 1925 nur 3 172 to dorthin ausgeführt wurden. Der Export nach **Finnland** ist ebenfalls hinter dem von 1913 zurückgeblieben. Finnland bezog 1913 5 303 to, im Jahre 1925 dagegen 3 940 to. Der Export nach den übrigen baltischen Ländern erreichte im Jahre 1925 die Höhe von 2 602 to. Unter den Weizenbezugsländern steht Großbritannien mit 37 810 to an erster Stelle. Es hat über 50% des gesamten exportierten Weizens aufgenommen. In größerem Abstände folgen dann die Niederlande mit 13 528 to und Belgien mit 1 476 to. Der Export nach den **baltischen Randstaaten** betrug nur 500 to.

Durch den Rückgang des Getreideexports ist die Bedeutung Stettins für den gesamten deutschen Getreidehandel verschoben worden. Die durch den Versailler Vertrag dem deutschen Volke in finanzieller Hinsicht aufgebürdeten Lasten, die Nachwirkungen der Inflationszeit haben das deutsche Nationalvermögen um ein bedeutendes verringert. Die Versorgung der Bevölkerung mit Brotgetreide ist daher in erster Linie auf die einheimische Produktion angewiesen, so daß eine umfangreiche Ausfuhr deutschen Getreides sich von selbst verbietet. Die **Aufgabe Stettins** besteht nunmehr in der **Ueberführung des Getreides der östlichen Ueberschußgebiete nach den westlichen und innerdeutschen Konsumgebieten**. Betrachtet man die Entwicklung Stettins als Getreidehandelsplatz, so ist festzustellen, daß ihm diese Aufgabe im Getreidehandel bisher noch nicht zugewiesen war. Es besteht kein Zweifel, daß Stettin diese Aufgabe restlos lösen wird. Denn in den letzten Jahren sind bereits umfangreiche Getreidemengen seewärts nach den Rheinhäfen von Stettin aus verschifft worden. Daneben wird sich aber auch eine **lebhaft Durchfuhr polnischen Getreides über Stettin** entwickeln, wie die Verhältnisse des Jahres 1925 gezeigt haben; denn **Stettin** ist infolge seiner geographisch günstigen Lage zu den polnischen Produktionsgebieten **der günstigste Ausfuhrhafen** für diese. Es steht zu erwarten, daß Stettin seine alte Stellung als Getreide exportierender Hafen im Laufe der nächsten Jahre wieder errungen haben wird.

**Inserate im „Ostsee-Handel“
haben den besten Erfolg!**

Gesundheitspflege, soziale
Fürsorge und Leibesübungen

„Gesolei“

verbunden mit der Düsseldorfer
Kunstaussstellung 1926.



Größte deutsche Ausstellung
im Jahre 1926

Mai — Oktober

Große Ausstellung Düsseldorf 1926

Regelmäßige Expeditionen:

Stettin — Reval — Helsingfors

Luxusdampfer „Ariadne“
jeden Mittwoch 4 Uhr nachmittags

Stettin — Kopenhagen — Gothenburg

D. „Odin“
jeden Dienstag nachmittags 6 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Westnorwegen

D. „Bergenus“ und D. „Trondhjem“
alle 10 Tage

Stettin - Kopenhagen - Oslo

Schnelldampfer „Dronning Maud“
jeden Freitag nachm. 6 Uhr; außerdem nur für Frachten
(nach Skien und andern Fjordhäfen je nach Bedarf)
D. „Jolantha“ und D. „Stadion II“
abwechselnd jeden Sonnabend nachmittags

**Stettin - Manchester -
Liverpool - Swansea**

ca. alle 10 Tage

Stettin - Rotterdam - Rheinhäfen

wöchentlich per Neptun-Linie direkt bis Köln

Stettin - Åbo - Kotka - Wiborg

ca. alle 14 Tage

D. „Ariadne“, „Dronning Maud“, „Odin“, „Jolantha“, „Bergenus“
und „Trondhjem“ befördern auch Passagiere. — Durchfrachten via
Kopenhagen nach dänischen Provinzhäfen, Island, New York, Boston,
Philadelphia, Baltimore, Le Havre, Dünkirchen, Bordeaux.

GUSTAV METZLER :: STETTIN

Telegramm-Adresse: Metzler, Stettin / Telefon 6004-6007

Stettin—Reval—Helsingfors

Regelmäß. Passagier - Dampferverbindung
für Passagiere und Güter mit den Schnelllampfern

„Rügen“ und „Ariadne“

Abfahrten von Stettin:

D. „Rügen“ jeden Sonnabend nachm 4 Uhr

D. „Ariadne“ jeden Mittwoch nachm. 4 Uhr

Nähere Auskunft und Platzbelegung durch die
Reederei des D. „RÜGEN“

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Telegramm-Adresse: Gribel Telefon Nr 6008/6011

Reederei des D. „ARIADNE“

FINSKA ANGFARTYGS AKTIEBOLAGET, HELSINGFORS

Agentur Gustav Metzler, Stettin

Telegramm-Adresse: Metzler Telefon Nr. 6004/6007

sowie durch alle Reisebüros.

FELDMÜHLE

Papier- und Zellstoffwerke

Aktiengesellschaft Hauptverwaltung Stettin

kauft laufend

PAPIERHOLZ.

VERTRETER:

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

Louis Lindenberg, Stettin

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Asphalt-, Dachpappen- u. Teerprodukte-Fabrik

Fernsprecher 7355—57 / Gegründet 1872

Telegr.-Adr.: Dachpappenfabrik Lindenberg

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

Eni olluin Oulupöytäsi bittin oül' sinu „Oulsee - Handel“ l'ozijoz zü un'funnu!

SPEDITIONSTAFEL

<p>STETTIN</p>	<p>STETTIN</p>	<p>STETTIN</p>	<p>HAMBURG</p>
<p>„ATLANTIC“ Speditions- und Lagerei- Aktien-Gesellschaft</p>	<p>Hautz & Schmidt gegründet 1872 auch in Hamburg</p>	<p>Eugen Rüdensburg Spezialverkehr nach dem Baltikum und Skandinavien. Telegr.: Konsulrüdensburg. Gegr. 1859.</p>	<p>Korth & Büttner gegr. 1870.</p>
<p>Otto Bartsch Gegründet 1894.</p>	<p>Hansa Transport-Aktiengesellschaft STETTIN Telegr.-Adr.: „Hansatransport“</p>	<p>Schreyer & Co. gegr. 1840 Telegr.-Adr.: Consul Schreyer</p>	<p>Carl Prior</p>
<p>Meyer H. Berliner Nachf. G. m. b. H. Spediteur des Haupt-Zollamtes</p>	<p>Korth & Büttner gegr. 1870</p>	<p>BREMEN</p>	<p>LÜBECK</p>
<p>F.H. Bertling</p>	<p>Lassen & Co.</p>	<p>Carl Prior</p>	<p>Buck & Willmann Gegründet 1873.</p>
<p>CARL BODEN G. m. b. H. gegr. 1860 Tel.-Adr.: Spediteur Boden.</p>	<p>Th. Lindenberg gegr. 1863, auch in Lübeck.</p>	<p>DANZIG</p>	<p>Carl Prior</p>
<p>ALFRED BRANDY</p>	<p>FRANZ MANDT Abt. Spedition.</p>	<p>Carl Prior</p>	<p>REVAL</p>
<p>Buck & Willmann Gegründet 1873.</p>	<p>Fr. Meyer's Sohn auch in Hamburg und Lübeck.</p>	<p>HAMBURG</p>	<p>Richard Jürgens Reval Inkassi und Speditionen für Reval, Dorpat Narwa, Walk, Pernau, Wesenberg, Fellin. Telegr.-Adr.: Jürgensco Reval.</p>
<p>Cohrs & Ammé Nachfolger</p>	<p>HUGO MINACK Nr. Speditionen aller Art Telegr.-Adr.: Consul Minack.</p>	<p>Buck & Willmann Gegründet 1873.</p>	<p>SASSNITZ-HAFEN</p>
<p>Leopold Ewald</p>	<p>Carl Prior</p>	<p>C. Faust jr. G. m. b. H.</p>	
		<p>Passagier- u. Frachtbeförderung nach Kalmar u. Stockholm übernimmt die Deutsche Luft Hansa A.-G. Gewünschte Auskünfte erhalten Sie unter: Stettin, Fernsprecher 9163 Stettin, Fernsprecher 6000 (Reisebüro) — Altdamm, Fernsprecher 76.</p>	

REEDEREIEN und SCHIFFSMAKLER

<p>LOHFF & SIEDLER Schiffsmakler — Bunkerkohlen Stettin und Swinemünde Telegr. Stettin Lofsiedel. Fernspr.: Stettin 4605 u. 4606. Swinemünde Lofsiedel. Swinemünde Nr 34.</p>	
--	--

Bei allen Aufträgen bitten wir auf den „Ostsee-Handel“ Bezug zu nehmen!