

Sc 576^a

Cognac ist eine Sache
für sich. Und Wein-
brand ist eine Sache
für sich — seit 185-
jährige Erfahrung in
Rückforth dem Älten
die satte Glut großer
französischer Weine
mit der bedächtigen
Reife deutscher Pflege
zu vereinigen wußte.



I. GOLLNOW

BAHNHOFSHALLEN
MONTAGEHALLEN
SPEICHERBAUTEN

& SOHN

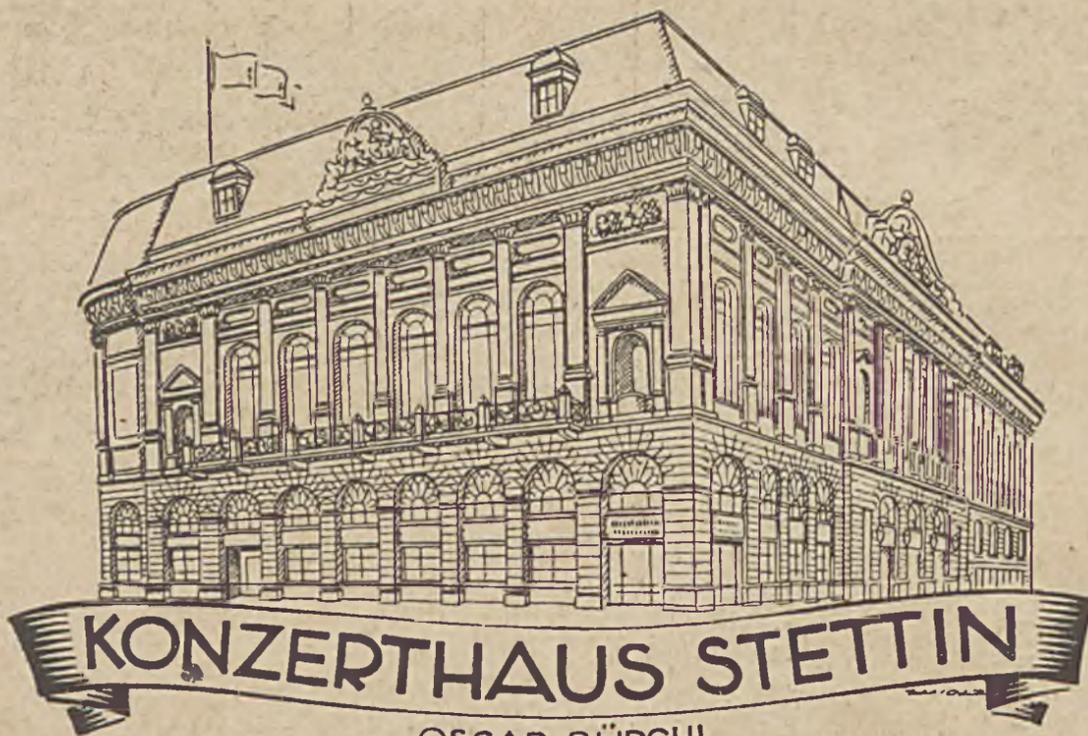


Montage der zweigleisigen Eisenbahnbrücke über die Ostoder bei Stettin.
Gesamtlänge der Brücke 225 m

FESTE BRÜCKEN
BEWEGLICHE BRÜCKEN

653495
STETTIN

Tel. 7780



Tel. 7922

OSCAR BÜRCHL



Große und kleine Säle für Konzerte, Hochzeiten, sowie Gesellschaften, Vereinszimmer

Bier- und Wein-Restaurant

Konzert-Kaffee — Eigene Konditorei

Spezial-Ausschank „Münchener Löwenbräu“ und „Elysium Doppel Pils“

ALTE RESERVE



Winkelhausen

die deutsche Weinbrandmarke

Pommersches Isolierwerk F. Schallehn · Steffin

Kaiser-Wilhelm-Straße Nr. 27

Ausführung jeder Art Isolierungen
von Wärme- und Kälteschutz mit
neuzeitlich. Wärmeschutzmitteln wie

„Glaswatte“
Toalit · Leichtkieselguhrmasse

Anlage von schlüsselfertigen Kühl-
anlagen einschl. erstklassiger Kühl-
maschinen u. Isolierung v. Eiskellern

Generalvertreter für Pommern der
Mannesmann Kälte-Industrie Akt.-Ges.
und der
Kühlmaschinenfabrik Rob. Wahl-Balingen

HUT-SCHEYE

Breite Straße 6
Ruf 6020

Erstes
Herrenhutspezialhaus
Pommerns.

Moderne Herrenhüte

beste deutsche Fabrikate

Weltmarken:

Borsalino
Christy
Habig
Hükel
Pichler
Stetson

Spezialitäten:

**Gut sitzende Seidenhüte
und Klapphüte.**

Jeder Hut wird der Kopfform genau angepaßt.

W. KUNSTMANN

Stettin und Swinemünde

Gegründet 1870

Telegr.-Adresse: Kunstmania — Fernsprecher: 6060, 6061, 6062, 6063, 6372

Codes: Scott's 1906, 1896 und 1885 / Watkins and Appendix 1881/84 / The Boe Code / Seedienschlüssel

Reederei

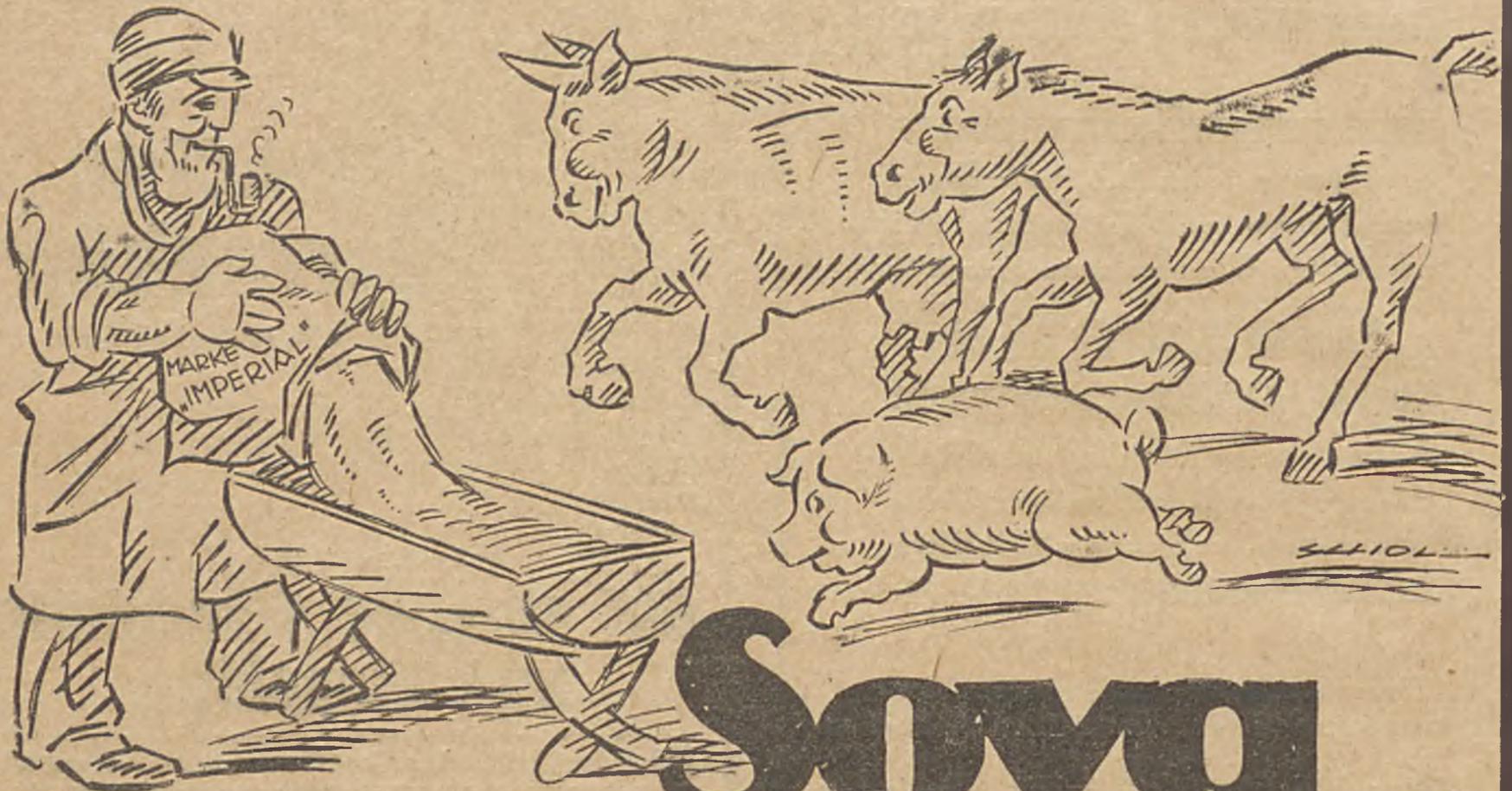
Schiffsgeschäfte · Bunkerkohlen

Schleppbetrieb · Massengut-Spedition

LLOYD'S AGENT — SWINEMÜNDE

Stettiner Oelwerke A.-G., Züllchow b. Stettin

Fabriken in Züllchow, Hamburg, Lübeck.



Soya Bohnenschrot

Marke „Imperial“

Dieser Sack

Die milchtreibenden Eigen-
unser Soyaschrot verwandt
zu ermöglichen, daß Sie
lassen wir jeden Sack mit der Marke:



mit unserer Marke enthält echtes **Imperial-Soyaschrot**.
schaften können nicht übertroffen werden. Wir wissen, daß alle, die
haben, damit zufrieden gewesen sind und, um selbst die Kontrolle
stets tatsächlich das richtige **Imperial-Schrot** erhalten.

Deutsches Soyaschrot
„Marke Imperial“
Stettiner Oelwerke A.-G.

versehen.

Bei einem Kauf von Soyaschrot verlangen Sie ausdrücklich „Marke **Imperial**“ der Stettiner Oelwerke A.-G., damit Sie wissen, was Sie bekommen.

Soya-Schrot, Marke Imperial

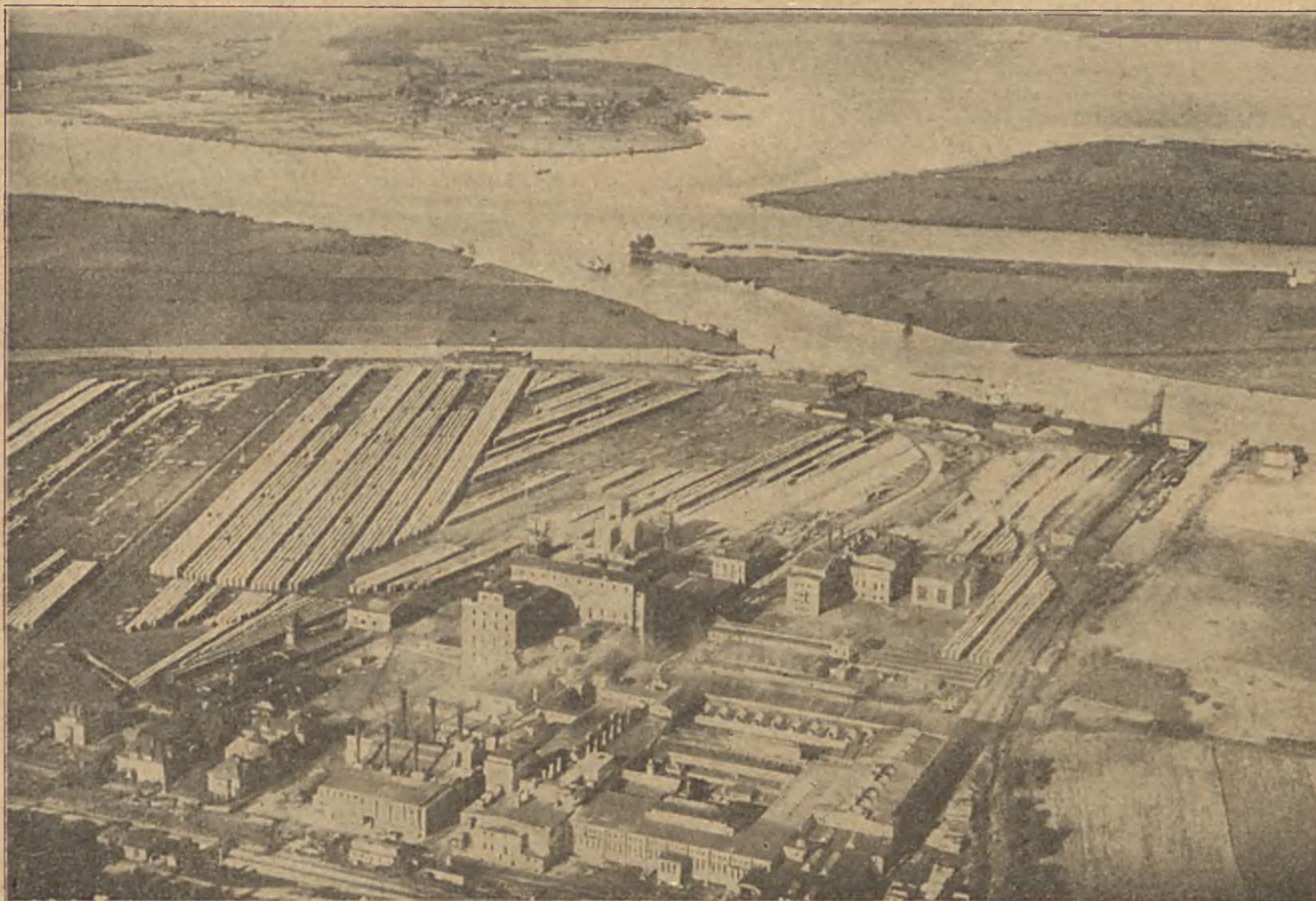
der Stettiner Oelwerke A.-G., unentbehrlich für moderne Viehzucht, das Beste und nicht teurer als ein anderes.

Verkauf durch alle Großhändler.

Stettiner Oelwerke Aktien-Gesellschaft, Züllchow bei Stettin.

Feldmühle

Papier- und Zellstoffwerke / Aktiengesellschaft



Gesamtansicht des Werkes Odermünde b. Stettin

Hauptverwaltung: **STETTIN** Königstor Nr. 11

Werk Liebau in Schlesien • Werk Odermünde bei Stettin
Werk Hohenkrug (Pommern)



(Insgesamt rd. 2700 Angestellte und Arbeiter)

Lohff & Siedler

Schiffsmakler

Stettin und Swinemünde

Bollwerk 21

Bollwerk 15



16758

P. II 04893

Schiffsklarier. / Schiffsagenturen

Befrachtungen

An- und Verkauf von Dampfern

Bunkerkohlen

Spedition von Massenladungen

Książnica Pomorska



Agentur der Reedereien:

**Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni,
Kopenhagen
Glen Line Limited, London**

Telegramme:

Lofsiedel Stettin — Lofsiedel Swinemünde

Fernsprecher:

Stettin Nr. 4605 und 4606. Nach der Geschäftszeit 4079 — Swinemünde Nr. 34

Telegramm-Schlüssel:

Boe Code — Scotts Code 9 u. 10 Edition — Watkins 4 Edition — A. B. C. 4 Edition —
Baltic Code — Rudolf Mosse Code — Seedienschlüssel — Marconi Code

Bankverbindungen:

Wm. Schlułow — Reichsbank — Deutsche Bank, Filiale Stettin — Postscheckkonto Nr. 15107

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

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

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

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

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

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

Nr. 1

Stettin, 1. Januar 1927

663

7. Jahrg.

Dem 7. Jahrgang des „Ostsee-Handel“ zum Geleit.

Mit dem 1. Januar 1927 erscheint der „Ostsee-Handel“, das amtliche Organ der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, in einem neuen Gewande. Aber nicht nur äußerlich wird die Zeitschrift eine grundlegende Umstellung erfahren, auch der textliche Teil wird durch Heranziehung namhafter Autoren hiesiger und auswärtiger Wirtschaftskreise und durch regelmäßige und eingehende Behandlung der für Stettin und sein ausgedehntes Hinterland aktuellen wirtschaftlichen Tagesfragen ständig ergänzt und erweitert werden. Daneben widmet die Schriftleitung der Wirtschaftsentwicklung in den Ostseeländern, mit denen Stettin als größter Ostseehafen die engsten Beziehungen unterhält, nach wie vor die größte Aufmerksamkeit. Es ist wünschenswert und die Schriftleitung gibt sich der Hoffnung hin, daß in Zukunft nicht nur die Firmen im Groß-Stettiner Wirtschaftsgebiet, sondern überhaupt im ganzen Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin die Zeitschrift unterstützen und sich ihrer zur Geltendmachung ihrer berechtigten wirtschaftlichen Interessen in vermehrtem Maße bedienen werden. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, daß der Ostsee-Handel infolge seiner starken Auslandsauflage unter den deutschen Handelskammerzeitschriften als bekanntes Exportblatt eine besondere Stellung einnimmt. Möchte es dem Ostsee-Handel in steigendem Maße gelingen, die Kenntnis von Stettins Verkehr, Handel und Industrie im In- und Auslande zu verbreiten.

Inhaltsverzeichnis siehe Seite 399.

Allianz-Konzern



Prämieinnahme . . 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

65

**Der nordosteuropäische tarifarisch
begünstigte Seehafen**

STETTIN

Freihafen

Kaiverwaltung:

Stettiner Hafenbetriebsges. m. b. H.
Stettiner Freihafen, Hauptverwaltungsgebäude.

Die Notwendigkeit der weiteren Vertiefung der Seeschiffsstraße Stettin—Swinemünde.

Von P. Boltze, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Mit dem fortschreitenden Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt ist die weitere Vertiefung der Schiffsstraße Stettin—Swinemünde auf mindestens 9 Meter zu einer der dringenden Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der Stettiner Seeschiffahrt und des Stettiner Handels geworden. Es handelt sich um eine Frage, die jetzt unbedingt einer befriedigenden Lösung zugeführt werden muß, wenn nicht wieder dem drittgrößten deutschen Hafen und den von seinem Ausbau abhängigen wirtschaftlichen Interessen seines Hinterlandes ein unendlicher Schaden zugefügt werden soll.

Die historische Entwicklung des Stettiner Hafens seit vielen Jahrzehnten hat bewiesen, daß Stettin ein entwicklungsfähiger Seehafenplatz ist. Entsprechend seinen besonderen Aufgaben, seiner Lage und seinem Hinterlande hat sich diese Entwicklung anders gestaltet als die der großen Nordseehäfen Hamburg und Bremen.

Mitten im Ostseebecken gelegen, ist **Stettin in erster Linie der natürliche Ein- und Ausfahrhafen Deutschlands für den gesamten Ostseeverkehr**, und zwar nicht nur für Pommern und die Grenzmark sowie die beiden schlesischen Provinzen, sondern auch für Brandenburg sowie für große Teile Mittel- und Süddeutschlands.

Deswegen ist **aber Stettin nicht lediglich als Ostseehafen anzusehen**. Infolge der Lage unseres Hafens ist selbstverständlich immer ein großer Teil unseres Gesamtverkehrs reiner Ostseeverkehr gewesen, nichtsdestoweniger hat aber Stettin auch einen bedeutenden Nordsee- und Ueberseeverkehr schon lange vor dem Kriege gehabt. So war namentlich der **Verkehr nach den Rheinhäfen, nach Belgien, den Niederlanden und England** schon vor dem Kriege verhältnismäßig sehr bedeutend, wie die nachstehenden Zahlen über den seewärtigen Wareneingang und Warenausgang in Stettin zeigen:

Seewärtiger Wareneingang:

aus Deutsch. Zollvereinshäfen, namentlich Rheinhäfen	1910	1911	1912	1913	1925
	t	t	t	t	t
Belgien	95 861	96 050	104 675	57 782	57 209
Niederlande	31 446	28 240	28 531	33 694	13 214
England	989 324	1 523 138	925 058	1 037 338	208 124

Seewärtiger Warenausgang:

nach Deutschen Zollvereinshäfen namentlich Rheinhäfen	1910	1911	1912	1913	1925
	t	t	t	t	t
Belgien	8 260	9 423	7 641	28 772	35 693
Niederlande	108 050	116 001	142 782	203 333	77 025
England	218 742	266 796	189 972	339 113	136 604

Nach dem Kriege ist dieser Verkehr naturgemäß geringer geworden. Jedoch ist auch hierin schon wieder ein erheblicher Aufstieg eingetreten und die Zahlen aus dem Jahre 1926 werden zeigen, daß dieser Aufstieg weitere erhebliche Fortschritte gemacht hat.

Auch der Verkehr Stettins nach anderen überseeischen Ländern, namentlich nach den **Mittelmeerländern**, 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:

aus	1910	1911	1912	1913
	t	t	t	t
Frankreich	53 634	46 319	58 526	64 594
Spanien und Portugal	163 521	208 971	202 250	185 558
Italien	8 648	25 060	10 577	16 970
Afrika	126 240	167 873	211 730	244 151

Der **Umfang des Stettiner transatlantischen und pacifischen Verkehrs** vor dem Kriege 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:

Vereinigte Staaten von Amerika	1910	1911	1912	1913
	t	t	t	t
Brasilien	13 879	19 006	17 807	15 552
Argentinien	5 876	10 265	16 503	12 566
Britisch-Indien u. Malacca	19 720	25 807	5 260	23 183
Britisch-Australien	65 930	78 392	97 560	89 711
Deutsch-Australien	42 464	14 734	24 452	26 890

Wenn Stettin sich nicht so wie Hamburg am transatlantischen Verkehr beteiligen können, so ist die Ursache hierfür in den **außerordentlichen Hemmnissen** zu erblicken, **unter denen der Stettiner Seeverkehr viele Jahre hat leiden müssen und noch heute leiden muß**. Leider ist die **preußische Regierung** Stettin in früheren Jahren im Wettbewerb gegenüber den großen Nordseehäfen, Hamburg und Bremen, nicht immer so beigesprungen, wie man es von der Landesregierung hätte erwarten können. Es hat in Stettin nicht an Versuchen gefehlt, sich an dem großen Transatlantischen Verkehr zu beteiligen, für den auch hier die natürlichen Voraussetzungen gegeben waren. In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts hat man zweimal versucht, **eine direkte Amerikalinie von Stettin aus** einzurichten. Leider sind diese Versuche nicht geglückt. Neben Unglücksfällen und Kapitalmangel war es vor allem die Unmöglichkeit, große Schiffsgefäße in der transatlantischen Fahrt von Stettin aus zu verwenden, so daß Stettin sich an diesem Verkehr auf die Dauer nicht beteiligen konnte. Das **Fahrwasser auf der Stettiner Seewasserstraße** betrug damals nur 6 Meter. Als dann endlich um die Wende des vorigen Jahrhunderts unsere Wasserstraße auf 7 Meter Tiefe unter Mittelwasser gebracht worden war, trat wieder, namentlich für die größeren Schiffe, ein so **hoher Tarif** in Kraft, daß ein rentabler Verkehr, namentlich mit größeren Schiffen nach Uebersee, sich nicht entwickeln konnte. Hierzu kamen **noch viele andere Nachteile und Hemmnisse**, so wurde z. B. **Stettin von vornherein** ohne irgendwelchen zwingenden Grund **vom Auswandererverkehr**, der mit das Fun-

dament transatlantischer Linien hätte bilden können, **ausgeschlossen**, trotzdem gerade Stettin für die Auswanderung aus dem russischen Reiche, aus Galizien und den Balkanstaaten der gegebene Auswandererhafen gewesen wäre.

Trotz der vielen Hindernisse hat aber Stettin versucht, im Wettbewerb gegen die Nordseehäfen seinen Verkehr weiter zu entwickeln. Der **Stettiner Seeverkehr** hat betragen:

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
1926	4 530	7 057 263

(einschl. November)

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
1926	4 530	7 057 263

Ausgang:

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
1926	4 829	7 105 166

(einschl. November)

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
1926	1 903 574	3 332 298	5 235 872

(einschl. Novbr.)

Wenn dieser Verkehr natürlich auch nicht an den Verkehr Hamburgs heranreicht, so zeigt er doch, daß Stettin als Seehafen eine außerordentlich große Entwicklungsfähigkeit besitzt und daß es **eine verkehrte Wirtschaftspolitik** wäre, **lediglich die großen Häfen Hamburg und Bremen zu entwickeln und Stettin verkümmern zu lassen**. Die gesamten Seeverbindungen Stettins nach den Ostseeländern sind bei der zentralen Lage Stettins erheblich kürzer als die von allen übrigen Häfen aus, und wenn auch im überseeischen Verkehr Hamburg und Bremen infolge ihrer besonderen Lage an der Elbemündung stet. einen erheblichen Vorsprung vor Stettin haben werden, so sind doch die **Vorzüge der geographischen Lage Stettins** derart große, daß sie bei pfleglicher Behandlung und bei Beseitigung des Haupthemmnisses, nämlich der mangelnden Wassertiefe für große Schiffe, eine starke Hebung des selbständigen Stettiner Seeverkehrs ganz zweifellos mit sich bringen müssen.

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 die beiden Provinzen Schlesien einschließlich der angrenzenden Teile Polens, sondern auch Brandenburg und Sachsen einschließlich der Tschecho-Slowakei und endlich auch sehr große Teile Mitteldeutsch-

lands und Süddeutschlands auf dem Wasserwege mit überseeischen Gütern versorgt werden können und andererseits Stettin als Ausgangshafen für Transporte aus diesen Ländern benutzt werden kann. Selbst nach dem Elbegebiet sind die Entfernungen auf dem Flußwege nicht erheblich größere als nach Hamburg, 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** wäre **eine glänzende**, wenn nicht die Vorteile der natürlichen Lage Stettins im deutschen Eisenbahnnetz durch das Staffeltarifsystem zu einem erheblichen Teile künstlich verringert worden wären. Dies beweisen am besten die **Entfernungszahlen nach Eisenbahnkilometern**, die an sich für die Tarifbildung allein maßgebend sein sollten:

	Hamburg km	Stettin km
Berlin	280	135
Halle	338	310
Leipzig	369	311
Dresden	457	325
Chemnitz	456	364
Posen	541	211
Breslau	608	351
Regensburg	697	650
München	809	787
Nürnberg	634	627
Lodz	771	458
Warschau	911	561
Krakau	867	593
Prag	658	494
Wien	986	766
Budapest	1 236	979

Das gleiche Bild ergibt sich gegenüber Danzig:

	Danzig km	Stettin km
Gnesen	262	256
Posen	300	206
Breslau	449	351
Kattowitz	575	520
Krakau	647	593

Aus diesen Zahlen, die eine **westliche Einflußlinie für Stettin nach reinen Tarifkilometern von Rostock über Magdeburg südlich bis nach Nürnberg, München** usw. zeigen, geht hervor, daß Stettin nicht allein für den Ostseeverkehr, sondern auch für den Nordsee- und Ueberseeverkehr als **selbständiger Hafen ein eigenes Leben** führen kann und daß es **entwicklungsfähig** ist, wenn es nicht künstlich in seiner Entwicklung gehemmt wird.

Stettin würde sich zweifellos schon lange vor dem Kriege zu einem erheblich größeren Hafen entwickelt haben, als es tatsächlich der Fall gewesen ist, wenn nicht die **preußische Regierung** viele Jahrzehnte lang es versäumt hätte, bei dieser Entwicklung helfend mit einzugreifen. Wir wollen zwar nicht verkennen, daß die preußische Regierung manches für Stettin getan hat, aber alle Maßnahmen, die sie für ihren größten Hafen getroffen hat, haben der Entwicklung fast immer nachgehinkt und konnten nicht so, wie es umgekehrt in Hamburg und Bremen war, be-

fruchtend und fördernd auf den Verkehr einwirken. Leider besteht auch heute noch die Tatsache, daß sich bei der Förderung der deutschen Seeinteressen das Auge unserer Wirtschaftspolitiker mit einer gewissen Einseitigkeit fast immer nur auf die großen Handelsemporien an der Nordsee und namentlich auf Hamburg einzustellen pflegt. Sie erhielten daher, trotzdem sie ohnehin durch ihre Lage zum Meer und zu ihrem industriell am meisten entwickelten Hinterlande vor allen übrigen deutschen Häfen begünstigt waren, bis in die letzte Zeit hinein eine große Anzahl von Vergünstigungen jeder Art. Ihre Schiffsstraßen von und nach See wurden rechtzeitig und so vertieft, daß sie der Entwicklung des modernen See- und Schiffsverkehrs stets voranblieben. Sie sind seit langer Zeit von allen Schiffsabgaben gänzlich befreit, während der **Stettiner Verkehr** für die im Gange befindliche Vertiefung **mit einer hohen und drückenden Abgabe noch auf Jahre hinaus belastet** ist. Daneben erhielten sie eine Anzahl von Vergünstigungen auf tarifarischem Gebiete, Zollerleichterungen und auf vielen anderen Verwaltungsgebieten. Ihnen gegenüber mußten sich die anderen deutschen Häfen, insbesondere Stettin, ständig in scharfem Wettbewerb immer von neuem ihre Existenzmöglichkeit erkämpfen. Durch den **Bau des Oder-Spree-Kanals** verlor Stettin einen großen Teil seines Verkehrs mit Oberschlesien an Hamburg. Der **Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals** verkürzte zwar für die Ostseehäfen den Weg nach der Nordsee, gleichzeitig brachte er aber mit seiner tief in die Elbe hineinreichenden Mündung **Hamburg in die Ostsee**. Hamburg konnte so schnell und leicht in den Ostseeverkehr eindringen, daß es sich schon wenige Jahre nach der Fertigstellung dieses Kanals **zum ersten deutschen Hafen im Ostseeverkehr** emporschwingen konnte, dem Stettin und Lübeck erst in weitem Abstände folgen konnten. Durch die Seehafentarife sollte für Hamburg ein Ausgleich für die geographischen Vorzüge der Rhein-Seehäfen, namentlich von Rotterdam und Antwerpen geschaffen werden. Die tatsächliche Tarifpolitik ist in ihren Enderfolgen weit über dieses Ziel hinausgegangen und hat bewirkt, daß Hamburg sich nicht nur gegenüber seinen großen ausländischen Konkurrenzhäfen ständig weiter entwickeln konnte, sondern daß es auch den anderen deutschen Häfen, namentlich Stettin, trotz dessen überaus günstiger tarifarischer Lage zu Oberschlesien, dem Berliner Wirtschaftsgebiet und dem sächsischen Industriegebiet Verkehr abnehmen konnte. Diese etwas **einseitige Begünstigung** kann bis in die neueste Zeit weiter verfolgt werden. Wir erinnern aus letzter Zeit nur an die Bewilligung der Mittel für die Vorarbeiten für den Hansakanal, während für die dringendsten Regulierungsarbeiten auf der größten natürlichen Wasserstraße des Ostens, dem Oderstrom bis vor kurzem keine Mittel vorhanden waren.

Trotz der Ungunst der Verhältnisse hat Stettin in zäher Ausdauer aber immer wieder versucht, diese Nachteile auszugleichen. So hat man in Stettin schon sehr frühzeitig die **Bedeutung der Ansiede-**

lung von Industriezweigen in den Seehäfen erkannt und ist dazu geschritten, große Industriezweige, die durch ihre Massentransporte wiederum auf den See- und Binnenverkehr befruchtend einwirkten, hier anzusiedeln. Hierzu gehörten vor allem die **Stettiner Eisen- und Maschinenindustrie**, ferner die **Düngemittelindustrie**, welche in großem Umfange aus Uebersee Phosphate, Schwefelkiese usw. einführt und verarbeitet, die **Stettiner Oelindustrie**, welche Rohprodukte, wie Soyabohnen aus der Mandschurei bezieht, die **Zement- und Chamotteindustrie**, welche aus den benachbarten deutschen Landesteilen ihre Rohprodukte erhält, sowie eine umfangreiche **Zucker- und Papierindustrie**. Diese Politik ist zugleich ein Zeichen dafür, daß es in Stettin nicht an Unternehmungsgeist, Wagemut und an kaufmännischem Weitblick gefehlt hat.

Bei allen diesen Versuchen aber, unseren Seeverkehr vorwärts zu bringen, sind immer wieder die großen künstlichen Hemmnisse in Erscheinung getreten, die einer Weiterentwicklung hier in Stettin entgegenstehen, vor allem die **unzulängliche Wassertiefe der Seewasserstraße von Swinemünde nach Stettin**.

Die jetzt nutzbare Tiefe von 7 m bei Mittelwasser genügt nur für Seeschiffe bis 2500 Brutto-Reg.-Tons. Die zur Zeit auf Grund eines Entwurfes vom Jahre 1913 in Ausführung begriffene weitere Vertiefung auf 8 m nutzbare Tiefe, welche den Stettiner Hafen für Schiffe bis zu 5000 Brutto-Reg.-Tons zugänglich machen wird, bleibt wegen der inzwischen erheblich gewachsenen Schiffsgrößen ebenfalls noch weit hinter dem vorhandenen Bedürfnis zurück.

Nach einem Aufsatz, welchen der Regierungs- und Baurat Schmidt in Berlin in Nr. 6 des Jahrganges 1924 der Zeitschrift „Deutsche Wasserwirtschaft“ veröffentlicht hat, entfielen am 30. Juni 1922 von im ganzen rund 61,34 Millionen Brutto-Reg.-Tons der **Welthandelsflotte** — wobei Schiffe unter 100 Brutto-Reg.-Tons und Segelschiffe nicht mitgezählt sind — auf Schiffe von

100— 500 Br.-Reg.-To	rund	2,75	Millionen	Br.-Reg.-To.
500— 1000	„	2,32	„	„
1000— 2000	„	5,44	„	„
2000— 4000	„	14,00	„	„
4000— 6000	„	17,27	„	„
6000— 8000	„	11,33	„	„
8000—10000	„	3,59	„	„
10000—15000	„	3,03	„	„
15000—20000	„	0,85	„	„
über 20000	„	0,76	„	„
		<u>zusammen:</u>	61,34	„

Es entfielen also am genannten Tage von der gesamten Welthandelstonnage auf die Schiffe

von 2000—4000 Br.-Reg.-To.	22,8 %
von 4000—6000 Br.-Reg.-To.	28,1 %
von 6000—8000 Br.-Reg.-To.	18,4 %
<u>zusammen</u>	69,3 %

Am 30. Juni 1923 war nach Angabe des genannten Aufsatzes die Zusammensetzung der Dampfer- und Motorschiffsflotte annähernd die gleiche, und nach einer Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums an die hiesige Wasserbaudirektion darf angenommen werden, daß sich die Zusammensetzung der Welthandelsflotte hinsichtlich der Größenklassen in der Folge nicht wesentlich verschoben hat.

Danach spielen die Schiffe von 2000 bis 4000, 4000—6000 und 6000—8000 Br.-Reg.-To. im Welthandelsverkehr zur Zeit die Hauptrolle, und mit Schiffsgrößen bis 8000 Br.-Reg.-To. muß jeder Hafen rechnen, welcher am Welthandelsverkehr beteiligt sein will. Nach dem Aufsätze von Schmidt-Berlin beträgt der Tiefgang der Schiffe von 8000 Br.-Reg.-To. im Mittel 7,85 m. Da aber je nach der Bauart der Schiffe dieser Mittelwert häufig überschritten wird, muß für Schiffe von 8000 Br.-Reg.-To. mit einem Tiefgang bis zu 8,0 m gerechnet werden, so daß solche Schiffe einer Fahrwassertiefe von 8,5 m bedürfen. Selbst wenn Stettin darauf verzichten wollte, für Schiffe von mehr als 8000 Br.-Reg.-To. zugänglich zu sein, so müßte seine Seeschiffsstraße doch für Schiffe bis zu 8000 Br.-Reg.-To., also für Schiffe bis zu 8,0 m Tiefgang stets befahrbar sein und demnach eine Wassertiefe von 8,5 m auch bei niedrigen Wasserständen aufweisen weisen und deshalb eine Wassertiefe von mindestens **9,0 m unter Mittelwasser** gebracht werden. Stettin kann sich unter keinen Umständen auf die Dauer darauf beschränken, nur für Schiffe bis 8000 Br.-Reg.-To. zugänglich zu sein, zumal bekanntlich bereits seit der Vorkriegszeit Schiffe größeren Raumgehaltes unseren Seehafen regelmäßig aufzusuchen pflegen, nachdem sie in Swinemünde den größten Teil ihrer Ladung abgeleichtert haben.

Es muß daher im Anschluß an die im Jahre 1929 fertigzustellende Vertiefung **zunächst eine weitere Vertiefung auf rund 9 m nutzbare Wassertiefe** unbedingt folgen, wenn Stettin sich im Wettbewerb mit den anderen Häfen behaupten will. Dabei muß immer wieder auf die **Eigenart des Stettiner Hafens** hingewiesen werden. Stettin hat neben seinem lebhaften **Stückgutverkehr** einen außerordentlich großen **Massengutverkehr**, der **ungefähr drei Viertel des gesamten Verkehrs** beträgt. Die Beförderung von Massengut wird umso billiger, je größer die Menge des auf einmal beförderten Gutes ist. Die Ein- und Ausfuhr von Massengütern vollzieht sich daher da, wo in den Abgangs- und Empfangshäfen große Wassertiefen vorhanden sind, auf möglichst großen Schiffsgefäßen. Stettin steht fast ausnahmslos mit solchen Häfen in Verbindung. Es kann aber den **Vorteil der Verwendung großer Schiffsgefäße** im Verkehr mit diesen Häfen nicht ausnutzen, weil ihm selbst nur eine nutzbare Wassertiefe von 7 m und in einigen Jahren von 8 m zur Verfügung steht. **Die schwedischen und norwegischen Erzverladehäfen verfügen durchgängig über Wassertiefen, welche die Verwendung von Schiffsgefäßen von mindestens 8000 Br.-Reg.-To. zulassen.** Dasselbe ist der Fall bei den **Erzverladehäfen im Mittelmeer** und im **Schwarzen Meer**. **Soyabohnen** werden von **Ostasien** fast ausschließlich in Dampfern von 8—12000 Br.-Reg.-To. und mehr verfrachtet. Die Ladungen von **Phosphaten** aus **Spanien** und von der **nordafrikanischen Küste**, von den **australischen Inseln** und **Florida** können naturgemäß nur auf ganz großen Schiffsgefäßen erfolgen. Auch bei **Schwefelkiesen** ist dies der Fall. Stettin kann alle diese Massengüter entweder nur

auf kleineren Schiffsgefäßen oder in Teilladungen und daher zu teureren Frachtkosten beziehen. Selbst die **Häfen in der Ostsee**, z. B. **Kopenhagen, Stockholm, Helsingfors, Riga usw.**, mit denen Stettin neben Massengut- auch einen lebhaften Stückgutverkehr unterhält, weisen durchgängig eine nutzbare Wassertiefe von mindestens 9—10 m für die Schifffahrt auf.

Die **Verbilligung der Frachtkosten** nun, welche **bei Verwendung von großen Schiffsgefäßen** naturgemäß eintritt, läßt sich bei den schwankenden Frachten und den wechselnden Konjunkturen im Seefrachtengeschäft nicht generell berechnen. Aber auch hier gibt die bisherige Entwicklung unseres Hafenverkehrs am deutlichsten Aufschluß, wie mit größerer Wassertiefe und damit eintretender Verbilligung der Frachtkosten eine rasche und entschiedene Zunahme des See- und Warenverkehrs eintritt. Die letzte Vertiefung unserer Seewasserstraße von 6 auf 7 m war ungefähr im Jahre 1899 beendet. In der Zeit von 1895 bis 1900 ist im Schiffsverkehr nur eine Zunahme von 100,00 auf 109,36% eingetreten, während von 1900 bis zum Jahre 1913 dann der Verkehr in rascher Folge auf 191,25% gestiegen ist, sich also beinahe verdoppelt hat. Dies trifft sowohl für den Eingang wie für den Ausgang zu. Das Gleiche ist bei dem Warenverkehr der Fall. Dort ist die Steigerung vom Jahre 1900 ab sogar eine noch erheblichere, der beste Beweis dafür, daß die Folge jeder Verbesserung und Vertiefung der Schiffsstraße immer in einer Verbilligung der Frachtkosten und einer Steigerung des Verkehrs naturnotwendig besteht. Die Stettiner Kaufmannschaft hat schon lange vor dem Kriege die preußische Regierung, der damals die Oderwasserstraße noch unterstand, immer wieder auf diese Entwicklung hingewiesen und sie gebeten, im Interesse des größten preußischen Hafens die weitere Vertiefung auf 8 und 9 m so schnell als möglich vorzunehmen, und zwar ohne diese weitere Vertiefung von minuziösen Berechnungen der eintretenden Frachtverbilligung und der zu erwartenden Verkehrszunahme abhängig zu machen. Die preußische Regierung, welche sich der vollen Berechtigung dieser Forderung nicht verschließen konnte, hat aber zu lange gezögert, die weitere Vertiefung in Angriff zu nehmen, bis dann der Krieg und die wirtschaftlichen Erschwernisse in der Nachkriegszeit die Inangriffnahme der Vertiefungsarbeiten für lange Zeit überhaupt unmöglich machten.

Für den Fall, daß Bedenken dieser Art wieder auftauchen sollten, soll nachstehend an einigen wichtigen Massengütern gezeigt werden, wie sich voraussichtlich die Vertiefung der Wasserstraße auf 9 m bei den Frachtkosten auswirken wird.

Bei den **Erzverladungen** ist das **Bestreben**, die Ware **in möglichst großen Schiffsgefäßen zu befördern** am offenbarsten. Neben den durchschnittlich billigeren Frachtkosten ist die Be- und Entladung von Erzen aus großen Schiffsgefäßen am bequemsten. Es werden ungefähr durchschnittlich in Stettin 1500000 to. Erze und Schlacken aller Art eingeführt. Im letzten Jahre sind allein 70 bis 80 Dampfer mit einem Ladungsvermögen von 8000 bis 8500 to. hier eingegangen. Alle diese Dampfer konnten wegen des Tiefganges der Schiffe nur eine

Ladung von 6000 bis 6500 to., also ungefähr 25% weniger als ihr Ladungsvermögen, heranbringen. Bei einer durchschnittlichen Frachthöhe von 4,50 Kr. pro to. würde bei voller Ladung eine Frachtermäßigung auf mindestens 3,75 Kr. pro to. eingetreten sein, da die Dampfer bei voller und bei einer Dreiviertel-Ladung die gleichen Betriebskosten und fast die gleichen Hafenkosten haben. Die Ermäßigung der Bezugspreise für das wichtigste Rohmaterial der oberschlesischen Eisenindustrie ist eine der brennendsten Fragen der Gegenwart. Nur bei billigeren Produktionspreisen ist die oberschlesische Industrie auf die Dauer in der Lage, sowohl im Inlande wie im Auslande konkurrenzfähig zu bleiben. Bei einer solchen Verbilligung würde es auch möglich werden, die Erze, die in diesem Jahre **in vermehrtem Umfange über Danzig gegangen** sind, wieder über Stettin zu ziehen und die Bestrebungen der polnischen Regierung, die Erzeinfuhr nach Ostoberschlesien und der Tschecho-Slowakei über Danzig und Gdingen zu lenken, zunichte zu machen. Eine vermehrte Erzeinfuhr über Stettin würde gleichzeitig in Verbindung mit den beschlossenen **Verbesserungen des Oderwasserweges** der Oderschiffahrt reichlicheres Ladungsangebot zuführen.

Für **Kohlen** liegen die Verhältnisse ähnlich. Wir hatten im letzten Jahre vor dem Kriege eine Kohlenausfuhr von über 200 000 to. **Infolge des englischen Kohlenstreiks** ist die **Ausfuhr im Jahre 1926 auf 2 250 000 to. gestiegen**. Gleichzeitig hat eine Ausfuhr aus Polen über Danzig in Höhe von rund 3 Millionen to. stattgefunden. Die Ausfuhr über Stettin hätte bei Verwendung großer Schiffsgefäße und wenn die im Bau befindlichen modernen Umschlagseinrichtungen schon im Betriebe gewesen wären, erheblich größere Dimensionen angenommen, zumal auch die Oderschiffahrt bei dem diesjährigen günstigen Wasserstande sich an dem Kohlentransport von Oberschlesien nach hier wirksam beteiligen konnte. Zweifellos wäre ein sehr erheblicher Teil der Kohlen, die **über Danzig** ausgeführt worden sind, über Stettin ausgeführt worden. Der letzte englische Kohlenstreik wird die Folge haben, daß die deutsche Kohlenindustrie einen Teil der eroberten ausländischen Absatzgebiete behaupten wird. Wir werden daher auch in den nächsten Jahren mit einem größeren Kohlenexport rechnen können. Für den Kohlenexport nach den **größeren Ostseehäfen** und nach den **Mittelmeerhäfen** ist die Verwendung großer Schiffsgefäße bis zu 8000 to. Ladungsvermögen eine Notwendigkeit. Die Kohlendampfer, welche Kohlen von hier nach Italien verladen haben, hatten durchgängig ein Fassungsvermögen von 6—8000 to., sie konnten aber wegen des Tiefganges ihren Ladungsraum häufig nicht voll ausnutzen.

Der Bezug von **Soyabohnen** aus der Mandschurei ist bei dem langen Seewege naturgemäß nur auf ganz großen Schiffsgefäßen mit einer Lade-fähigkeit von 8—12 000 to. möglich. Erst in den letzten Wochen haben **zwei derartige Ostasiendampfer** von 15—18 000 Br.-Reg.-To. hier Soya-

bohnen gelöscht und **zwei weitere** Dampfer von ähnlichen Dimensionen werden in diesen Tagen hier erwartet. Diese Schiffe konnten wegen ihres Tiefganges aber nur Teilladungen von 3—4000 to. heranbringen. Schiffe, die mehr als 6000 to. Soya-bohnen nach Stettin bringen, **müssen in Swinemünde ableichtern. Die Leichterungskosten in Swinemünde verteuern nun die Frachtkosten in ganz außerordentlichem Maße.** Man rechnet ungefähr mit einem Unkostensatz von 5.— M. pro Tonne. Aus allen diesen Umständen resultiert die Tatsache, daß der Preis für Soyabohnen hier in Stettin sich um ungefähr 6—10 sh pro to. je nach der Marktlage und dem Frachtenmarkt höher stellt als in Hamburg. Daß diese Verteuerung für die Stettiner Oelindustrie, die eine führende Rolle mit in Deutschland spielt, ein ungeheurer Nachteil ist, bedarf keiner weiteren Darlegung. Die Stettiner Oelindustrie wird in diesem Jahre zusammen ungefähr ein Quantum von 180 000 bis 200 000 to. Soya-bohnen verarbeiten, und an diesen Einfuhrzahlen kann das **Interesse der Stettiner Oelindustrie an der Verwendung möglichst großer Schiffsgefäße bei ihrer Rohstoffzufuhr** ohne weiteres ermessen werden. Die Produktionskosten der Stettiner Oelindustrie würden bei Verwendung von großen Schiffsgefäßen und beim Bezuge ganzer Dampferladungen ganz erheblich herabsinken. Dadurch würde wiederum die **Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie im Auslande erheblich gestärkt** werden und gleichzeitig die Produktion vermehrt werden können. An einer solchen Produktionsvermehrung hat die **deutsche Landwirtschaft**, welche Soyabohnenmehl als ein besonderes Eiweiß- und proteinhaltiges Futtermittel zu verhältnismäßig billigen Preisen gern aufnimmt, ein besonders lebhaftes Interesse. Bei der Verarbeitung von Soyabohnen werden nur ungefähr 15% Oel und 85% Soyabohnenmehl gewonnen. Daraus ist ersichtlich, daß es sich hier um große Transportmengen handelt, die in steigendem Maße auch Eingang im Auslande, namentlich in den **baltischen Randstaaten** und **Finnland**, zum Vorteile der deutschen Handelsbilanz gefunden haben. Die **Einfuhr von Phosphaten von Spanien**, von der **nordafrikanischen Küste**, den **australischen Inseln** und von **Florida** schwankte in der Vorkriegszeit zwischen 230—250 000 to., die zum größten Teil hier **in Stettin in den beiden ansässigen großen Düngemittelfabriken verarbeitet** wurden, der Rest ging weiter nach Posen und nach Schlesien. Die Einfuhr von Rohphosphaten ist infolge der geringeren Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft naturgemäß zurückgegangen. Sie kann aber bei einer Verbilligung der Preise wieder auf den alten Stand gebracht werden, zumal, wenn die deutsche Landwirtschaft wieder kaufkräftiger geworden ist. Auch die Einfuhr dieses Rohproduktes kann bei den langen Seewegen nur auf großen Seeschiffen und in vollen Dampferladungen erfolgen. Hier liegen die Verhältnisse genau so wie bei der Einfuhr von Soyabohnen.

Auch die **Verfrachtung von anderen Massengütern, Holz, Erden, Zucker** usw. von und nach Stettin würde ebenfalls bei einer größeren nutzbaren

Wassertiefe einen ganz anderen Aufschwung nehmen, als es bisher der Fall gewesen ist. Wir sind überzeugt, daß bei Durchführung der von uns gewünschten Vertiefung sich genau, wie es nach dem Jahre 1900 der Fall gewesen ist, in den Verkehrszahlen der nächsten Jahre dieser Aufschwung schon deutlich zeigen würde.

Die **Leichterungskosten**, die jetzt die Stettiner Schifffahrt bei Verwendung großer Schiffsgefäße in Swinemünde zahlen muß, **verteuern**, wie schon wiederholt erwähnt ist, **in ganz ungeheuerlichem Maße die Fracht von und nach Stettin**. Jedes Werk, das solche Leichterungen vornehmen muß, wird diese Tatsache bestätigen. Die Einrichtung eines regelmäßigen Leichterungsverkehrs in Swinemünde, durch den gegebenenfalls die Unkosten verbilligt werden könnten, kommt nicht in Frage. Es ist ein alter Erfahrungsgrundsatz, daß die **Seeschifffahrt so tief als möglich in das Binnenland hineingeht**, und daß nur diejenigen Häfen eine dauernde Entwicklung erwarten können, welche am äußersten Endpunkte dieses Weges liegen. Hierzu kommt noch die **Verbindung mit der Binnenschifffahrt** und mit dem Eisenbahnnetz. Diese beiden wichtigen Momente **fehlen in Swinemünde vollkommen**, ganz abgesehen davon, daß **in Swinemünde moderne Umschlagseinrichtungen überhaupt nicht vorhanden** sind und für einen Massengutverkehr, wie er hier in Frage kommt, erst neu eingerichtet werden müßten. Es würden dafür ganz **ungeheuerliche Summen** verausgabt werden müssen, welche die Kosten für die weitere Vertiefung um das vielfache überschreiten würden. Die Binnenschifffahrt endet im Odermündungsgebiet etwa 20 km unterhalb von Stettin. Wenn auch im Sommer und bei gutem Wetter einzelne Kähne über das Haff nach Swinemünde fahren, so ist doch dieser Verkehr nur ein sporadischer, der zu einem regelmäßigen nicht gemacht werden kann. Die Haffschifffahrt mit ihren kleinen Schiffsgefäßen vollzieht sich fast ausschließlich zwischen den kleinen Hafforten und wird selbst dort durch Wind und Eis so häufig gestört, daß sich ein regelmäßiger Verkehr nicht aufbauen läßt. Für den Massengutverkehr ist aber die dauernde Einschaltung der Binnenschifffahrt sowohl nach Oberschlesien wie nach Mitteldeutschland ein unumgänglich notwendiges Glied in der Güterbewegung.

Auch die **eisenbahntarifarisches Lage von Swinemünde** ist keine solche, die einen Massengutverkehr zuläßt. Die Entfernung beträgt über 100 km mehr nach allen großen Verbrauchsplätzen als von Stettin. Auch hierdurch würde eine so große **Verteuerung der Frachten eintreten**, daß eine etwaige **Verlegung des Massengutverkehrs nach Swinemünde gar nicht in Frage kommt**.

Vielfach wird hierbei auf das **Beispiel von Bremen und Bremerhaven** hingewiesen. Ein solcher beispielsweiser **Vergleich** ist aber **gar nicht möglich**. Bremerhaven ist der Vorhafen von Bremen, wo die große transatlantische Schifffahrt Bremens ihren Ausgang nimmt und endet. Es ist ein Stück Bremens selbst, mit dem es durch die Wasserstraße des

Weserstroms verbunden ist. Bremerhaven ist mit allen Umschlagseinrichtungen eines modernen Seehafens weit mehr als Bremen selbst eingerichtet, und der gesamte Bremer Umschlags- und Lagereiverkehr ist mit auf Bremerhaven eingestellt. Im letzten Jahre vor dem Kriege betrug der Schiffsverkehr in Bremerhaven 2 171 693 Br.-Reg.-To., während er in Bremen selbst sich nur auf 2 032 455 Br.-Reg.-To. belief. Der Handel Bremens sitzt in Bremerhaven genau so wie in Bremen selbst. **Swinemünde dagegen ist für Stettin lediglich Durchgangshafen** und wird es auch bleiben. Es ist mit ihm durch keine Binnenwasserstraße verbunden wie Bremerhaven mit Bremen. Der Weserschiffahrtsverkehr kann seinen Ausgang ebensogut von Bremerhaven wie von Bremen nehmen, während **die große Oderschifffahrt nur im Stettiner Wirtschaftsgebiet ihren Ausgang nehmen kann und dort auch endet**. Ein **Vergleich** ist also technisch wie kommerziell völlig **unmöglich**, und es kann mit solchen Hinweisen das berechtigte Verlangen Stettins auf weiteren Ausbau seiner Seewasserstraße nicht länger mehr hinausgeschoben werden. Die jetzt **in Ausführung begriffene Vertiefung auf 8,0 m nutzbare Tiefe genügt keinesfalls den Bedürfnissen des modernen Seeverkehrs**. Das Handelsschiff von 8 000 Br.-Reg.-To. hat einen Tiefgang von 8,0 m. Es braucht also eine Wassertiefe von 8,5 m auch bei Niedrigwasser, also eine **dauernde Tiefe von mindestens 9,0 m**. **Auf diese Tiefe muß die seewärtige Zufahrtsstraße Stettins unbedingt gebracht werden**, damit es sich im Wettbewerb mit anderen Häfen, namentlich mit Hamburg und Danzig behaupten kann.

 **BRUNO STILLERT** 

Kohlengrosshandlung

Import **STETTIN** Export

Bunkerkohlen

Fernruf Nr. 6252, 5680, 5682

Drahtanschrift: Stillertkohle

Niederlassungen: Danzig, Königsberg i. Pr.



Industrie-Kohlen-Gesellschaft

m. b. H.

STETTIN

Fernruf 5683

Königsberg i. Pr.

Fernruf 2956

Drahtanschrift: Industriekohle

Kohlen / Koks / Briketts

Kalk / Zement

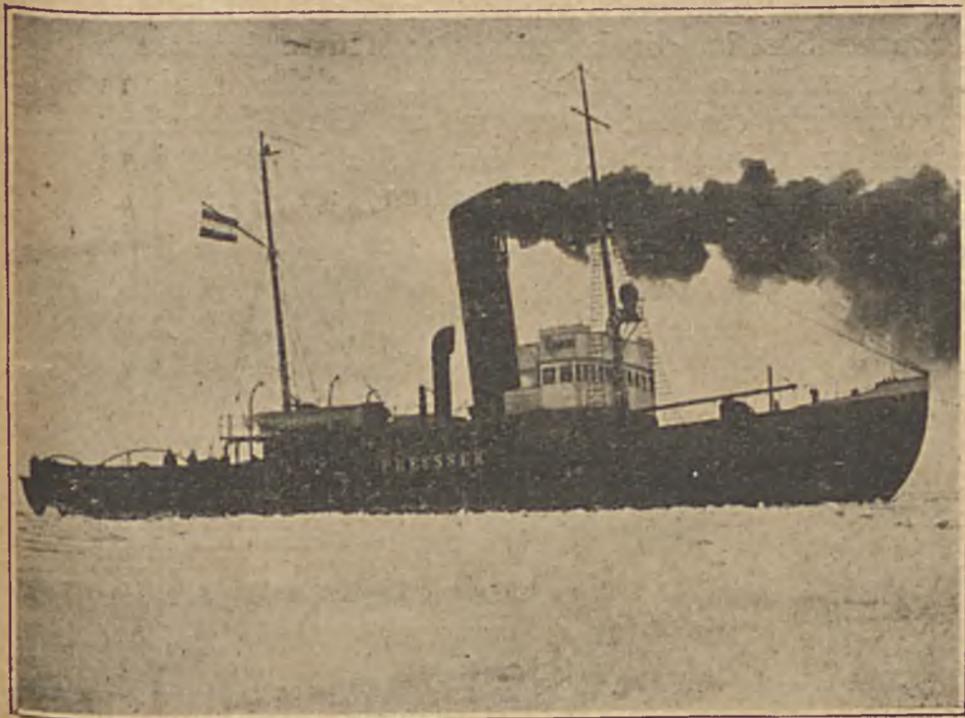
Der Eisbrecherdienst der Industrie- und Handelskammer zu Stettin. Die Bedeutung und Entwicklung des Eisbrecherdienstes — Die Tätigkeit der Eisbrecher — Die Nachrichtenübermittlung — Die Tarifffrage.

Von Dr. iur. A. Klaembt, Wissenschaftl. Assistent der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Im Jahre 1927 sind 40 Jahre verflossen, seitdem die Rechtsvorgängerin der Industrie- und Handelskammer, die alte Korporation der Kaufmannschaft, einen Eisbrecherdienst auf der Schiffsstraße Stettin—Swinemünde einzurichten begann. Wenn man berücksichtigt, daß vor Bestehen des Eisbrecherdienstes in gar nicht allzu strengen Wintern die Schifffahrt im Stettiner Hafen und auf der

Betrieb halte, einen Beitrag zur Deckung der durch einen festzustellenden Gebührentarif nicht gedeckten Kosten bis zu einer Höhe von 20 000 M. jährlich zu bewilligen. Daraufhin wurden die Vorsteher der Kaufmannschaft im Jahre 1887 von der Korporation zur Ausführung des Unternehmens und zur Aufnahme der für den Bau der vorgesehenen drei Eisbrecher erforderlichen Anleihe ermächtigt und ihnen auch von der preußischen Staatsregierung die Genehmigung zur Erhebung von Eisbrechergebühren von allen die Fahrwasserstraße befahrenden Schiffen erteilt. Im Januar 1888 wurden zunächst zwei kleinere Eisbrecher „Stettin“ und „Swinemünde“ in Betrieb genommen, denen ein Jahr später der wesentlich größere Eisbrecher „Berlin“ folgte.

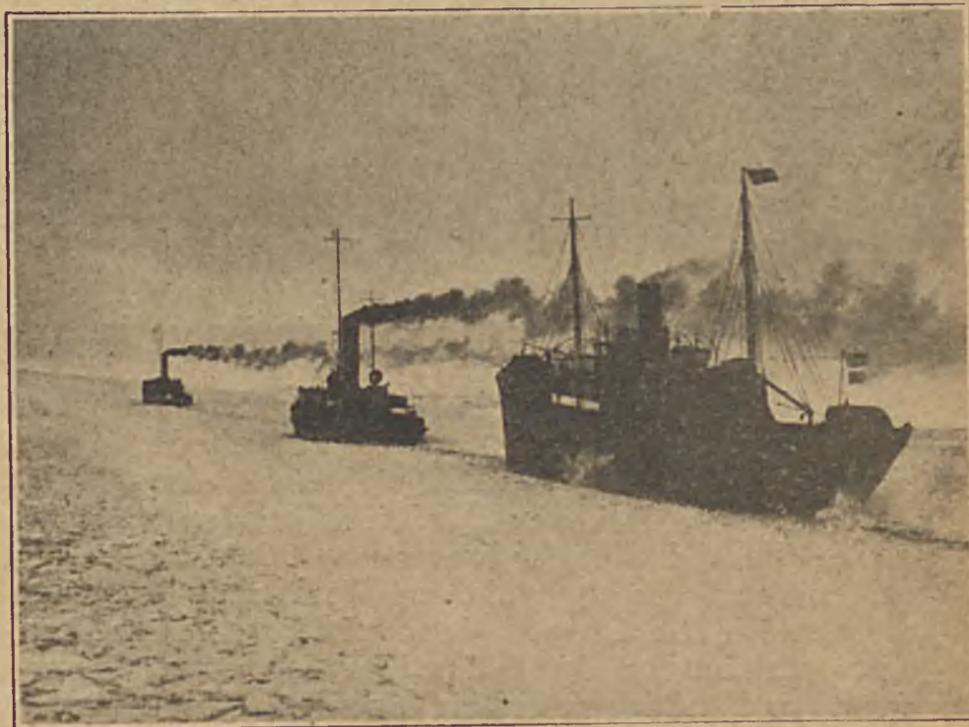
Mit dem zunehmenden Schiffsverkehr im Stettiner Hafen und mit der ständig wachsenden Größe der Schiffsgefäße stellte sich bald heraus, daß die vorhandenen drei Eisbrecher für den Schiffsverkehr während der Eiszeit nicht mehr ausreichten. Es wurde daher ein vierter Eisbrecher in Bau gegeben, der im Dezember 1905 vom Stapel lief und den Namen „Pommern“ erhielt. Bereits im Jahre 1913 wurde die Anschaffung eines fünften großen Eisbrechers notwendig. Er sollte im Spätherbst 1914 zur Ablieferung gelangen, wurde jedoch infolge des Krieges erst zu Anfang des Jahres 1916 fertiggestellt und erhielt den Namen „Hindenburg“. Bald nach seiner Inbetriebnahme belegte die Militärbehörde ihn mit Beschlagnahme und verwandte ihn ebenso wie den Eisbrecher „Berlin“ bei militärischen Operationen im Riga-



„Preußen“, größter Eisbrecher Deutschlands.

Seewasserstraße Stettin—Swinemünde vollständig ruhte, während heute durch das Eisbrecherunternehmen es den Reedereien ermöglicht ist, ihre Schiffe auch in den strengsten Wintern nach Stettin zu senden, und Handel und Industrie in die Lage versetzt sind, in jedem Winter ihre Betriebe ohne Einschränkung aufrecht zu erhalten, so wird man ermessen können, von welcher Wichtigkeit der Eisbrecherdienst der Industrie- und Handelskammer für Stettin und sein ganzes über seinen Hafen im- und exportierendes Hinterland ist und in welchem Ausmaße zur Zeit des Nichtbestehens des Eisbrecherdienstes das Fehlen desselben von den Interessenten empfunden wurde.

Die Bemühungen der Stettiner Kaufmannschaft, einen leistungsfähigen Eisbrecherdienst auf der Schiffsstraße Stettin—Swinemünde einzurichten, reichen bis zum Jahre 1852 zurück, als versucht wurde, die Schifffahrt zum Stettiner Hafen mit Hilfe des Postdampfschiffes „Nagler“ wenigstens eine zeitlang offenzuhalten; aber erst im Jahre 1887 waren die Bemühungen der Vorsteher der Kaufmannschaft von Erfolg gekrönt. Nach jahrelangen Verhandlungen mit dem preußischen Staat und der Stadt Stettin, die Kosten für die Einrichtung und Unterhaltung des Eisbrecherdienstes auf die Staatskasse bzw. für Rechnung der Stadtgemeinde zu übernehmen, erklärten sich die städtischen Behörden bereit, für den Fall, daß die Kaufmannschaft selbst drei Eisbrecher von zweckmäßiger Leistungsfähigkeit anschaffe und in



Zwei Eisbrecher bringen einen Frachtdampfer im „Schlepp“ durch das Eis.

ischen Meerbusen und vor Finnland. Im März 1918 lief er vor Eckeroe (Aalandsinseln) auf eine Mine und sank. Der noch im gleichen Jahre in Auftrag gegebene Ersatzbau wurde im Januar 1921 als Eisbrecher „Preußen“ in Dienst gestellt und ist der größte Eisbrecher, der auf den deutschen Wasserstraßen in Tätigkeit ist.

Mit diesen fünf Eisbrechern ist es möglich gewesen, in jedem Winter die Schifffahrt auf der Wasserstraße Stettin—Swinemünde aufrecht zu erhalten. Sobald das Zufrieren der Fahrrinne zu befürchten steht, werden ein oder zwei der größeren Eisbrecher in Betriebsbereitschaft gesetzt. Zeigt sich, daß infolge anhaltenden oder verstärkt einsetzenden Frostes die in Tätigkeit befindlichen Eisbrecher die Fahrrinne nicht mehr offen halten können, so werden auch die anderen Eisbrecher in Betrieb genommen. Nach dem Ermessen des leitenden Kapitäns machen die Eisbrecher in der Regel täglich zwei Fahrten, die eine morgens von Stettin nach Swinemünde bzw. nach der Kaiserfahrt, durch die die Fahrrinne aufgebrochen wird, und die zweite am Nachmittag nach Stettin zurück. Die Kaiserfahrt und die Swine frieren sehr schwer zu, so daß bei nicht zu starkem Frost die seewärts einkommenden Schiffe bis zum Ausgang

Um sich untereinander sowie mit den ihnen folgenden Dampfern verständigen und insbesondere auch mit der Industrie- und Handelskammer in Verbindung treten zu können, sind die drei großen Eisbrecher „Preußen“, „Pommern“ und „Berlin“ mit funkentelegraphischen Stationen ausgerüstet. In diesem Betriebsjahre 1926/27 ist man dazu übergegangen, eine besonders enge und schnelle Verbindung mit den Eisbrechern herzustellen, indem die Industrie- und Handelskammer mit der Oberpostdirektion in Stettin eine Vereinbarung dahingehend getroffen hat, daß die Kammer unter Benutzung des Kennwortes „Eisbrecherdienst“ sofort über das Fernamt Stettin direkt mit der Küstenfunkstelle in Swinemünde sprechen kann, welche alsdann unverzüglich die Mitteilungen an die Eisbrecher weitergibt. Dadurch ist für eine sofortige Uebermittlung der Nachrichten an die Eis-



Uebergangsstelle „Eissteg“ im Stettiner Haff an der Eisbrecher-Rinne.
Nach dem Passieren der Eisbrecher wird der „Eissteg“ aus Balken und Brettern über die Rinne geschoben und ermöglicht so einen Fußgänger- und Wagenverkehr über das Haff.

der Kaiserfahrt ohne Eisbrecherhilfe gelangen können und diese erst von hier aus bis Stettin in Anspruch nehmen müssen. Bei strengem Frost ist jedoch nicht allein die Kaiserfahrt, sondern auch das Papenwasser und die untere Oder auch für starke Dampfer ohne Eisbrecherhilfe nicht befahrbar. Als dann werden die über das Haff fahrenden Dampfer durch die kleineren Eisbrecher aus dem Hafen bis ungefähr zum Eingang in das Haff eskortiert. Dort werden die Schiffe von den größeren Eisbrechern übernommen und durch das Haffeis bis zur Kaiserfahrt und nötigenfalls bis zu den Swinemünder Molen begleitet.

Bei anhaltendem Frostwetter bleibt das Haffeis oft bis zu Ausgang Februar fest stehen, so daß die einmal gebrochene Rinne jeden Tag hin und zurück benutzt werden kann. Im März stellen sich aber gewöhnlich ernste Schwierigkeiten ein. Das Haffeis löst sich vom Lande und beginnt bei windigem Wetter zu schieben. An solchen Tagen werden dann die ein- und ausgehenden Schiffe von den Eisbrechern einzeln durch das Haffeis gebracht.

brecher und umgekehrt von den Eisbrechern an die Industrie- und Handelskammer Sorge getragen. Um mit den Eisbrechern auch dann in Verbindung treten zu können, wenn diese in Stettin oder Swinemünde liegen, sind ferner auf den Eisbrechern „Preußen“, „Pommern“ und „Berlin“ Telephonapparate angebracht und eine Leitung von den Fernsprechämtern in Stettin bzw. Swinemünde zu den Liegestellen der Eisbrecher im Stettiner oder Swinemünder Hafen angelegt worden. Der leitende Kapitän der Eisbrecher wird jeden Vormittag um 10 Uhr und jeden Nachmittag um 4 Uhr einen Bericht über Eis- und sonstige Witterungsverhältnisse an die Industrie- und Handelskammer Abt. Eisbrecher-Verwaltung geben, der dann sofort im Büro der Eisbrecher-Verwaltung zu erfahren ist. Auch ist seitens der Oberpostdirektion zugelassen worden, daß die Reedereien nach 9 Uhr abends, wenn das Büro der Eisbrecherverwaltung geschlossen ist, unter Benutzung des Kennwortes

„Eisbrecherdienst“ sich sofort direkt über die Fernämter in Stettin und Swinemünde mit der Küstenfunkstelle in Swinemünde in Verbindung setzen können, die die Telegramme der Reedereien aufnimmt und diese den Eisbrechern zuleitet. Durch diese neu getroffenen Einrichtungen wird der Nachrichtenverkehr mit den Eisbrechern sich schnell und reibungslos vollziehen und es den Reedereien möglich sein, zu jeder Zeit ihre Schiffe durch das Eis fahren bzw. bringen zu lassen.

Berücksichtigt man, daß ständig 3 große und 2 kleine Eisbrecher, auf denen während der Eiszeit 5 Kapitäne und mehr als 80 Mannschaften und auch außerhalb der Eiszeit während des ganzen Jahres 7 Mann mit der Bewachung der Schiffe beschäftigt sind, in Stand und in Betrieb gehalten

eines bestimmten Zeitraumes, der sogenannten bereits unter den Vorkriegstarif hinuntergegangen. Dennoch sind seitens der Interessenten im Laufe der Jahre zahlreiche Anträge bei der Kammer eingegangen, die auf eine weitere Herabsetzung der Eisbrechergebühren hinzielen. Diese Anträge, die ohne Berücksichtigung ihrer finanziellen Folgen für das Eisbrecherunternehmen gestellt worden sind, haben gezeigt, daß die Antragsteller mit den Grundsätzen, nach denen das Eisbrecherunternehmen geleitet werden muß, nicht vertraut sind und zum anderen, daß sie die Einwirkungen der Eisbrecherabgaben auf die Entwicklung des Stettiner Verkehrs erheblich überschätzen.

Beanstandet wird in diesen Anträgen einmal, daß die Erhebung der Eisbrechergebühren während



Eisbrecherflotte vor dem Auslaufen im Stettiner Hafen.

werden müssen, so wird man erkennen, daß die Ausgaben für die Eisbrecher ziemlich beträchtliche sein müssen. Dennoch ist in der Eisbrecherverwaltung der Industrie- und Handelskammer stets das Bestreben vorhanden gewesen, die Kosten für den Eisbrecherdienst und für die Verwaltung, die nicht bürokratisch, sondern nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet wird, möglichst niedrig zu halten, damit der Schifffahrt und den Ladungsempfängern und -Versendern eine nur geringe Belastung erwächst. Die Eisbrecherabgaben betragen in der Vorkriegszeit 4 Pfg. für 1 cbm des Nettoraumgehaltes der Schiffe und für je 100 kg der Ladung, in den Jahren nach der Inflationszeit 5 Pfg. Seit dem Betriebsjahre 1925 bis 1926 sind die Abgaben auf 3 Pfg. für 1 cbm des Nettoraumgehaltes der Fahrzeuge und für je 100 kg der Ladung herabgesetzt worden. Die Eisbrecherverwaltung der Industrie- und Handelskammer ist also mit ihrem Eisbrechergebührentarif

festen Eiszeit, erfolgt, ohne Rücksicht darauf, ob die Eisbrecher in Tätigkeit sind oder nicht. Für die Erhebung der Eisbrechergebühren mußte eine feste Zeit vorgesehen werden, um die Kosten für den Eisbrecherdienst auf möglichst breite Schultern zu legen. Würden die Eisbrechergebühren nur innerhalb der Zeit, in der die Eisbrecher tatsächlich in Tätigkeit sind, zur Erhebung gelangen, so müßten diese Gebühren erheblich heraufgesetzt werden. Dadurch jedoch, daß die Erhebung der Gebühren auf 3 Monate ausgedehnt worden ist, innerhalb derer erfahrungsgemäß immer mit Eisbildung auf der Schifffahrtsstraße Stettin—Swinemünde gerechnet werden muß, ist es möglich geworden, die Eisbrechergebühren trotz höherer Betriebskosten als in der Vorkriegszeit auf einen Einheitssatz von 3 Pfg. herabzusetzen. Auch der oft geforderte Einschluß der Eisbrecherabgaben in die allgemeinen Schifffahrtsabgaben ist nicht angängig, da alsdann die Schifffahrtsabgaben wäh-

rend des ganzen Jahres erhöht und damit die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Stettiner Hafens gegenüber anderer Häfen herabgedrückt werden würde. Nimmt man an, daß bei einem normalen Schiffsverkehr nach dem gegenwärtigen Schiffsabgabentarif rund 1 Million Mark an Abgaben erhoben werden und ein normales Eisjahr eine Betriebsausgabe von etwa 250 000 Mark für die Eisbrecher erfordert, so würde eine Verbindung der Eisbrecherabgaben mit den Schiffsabgaben eine Erhöhung der letzteren um rund $\frac{1}{4}$ Million bedingen. Der allgemeine Verkehr wird sich mit Recht weigern, eine solche Lösung der Eisbrechertarifffrage anzunehmen.

Beanstandet wird ferner die Höhe der Eisbrecherabgaben. Daß der Abgabentarif für den Eisbrecherdienst auf der Fahrwasserstraße Stettin—Swinemünde nicht zu hoch ist, beweist ein Vergleich mit denen anderer Ostseehäfen. Abgesehen davon, daß die Mehrzahl dieser Häfen, wie beispielsweise Königsberg und Stralsund längere feste Eiszeiten als Stettin

Staats werden keine Eisbrechergebühren erhoben, weil auf der Elbe die Schifffahrt nicht mit Eisschwierigkeiten zu kämpfen hat, sondern dort lediglich in kalten Wintern Eisverstopfungen auftreten, die dann durch besonders stark gebaute Schleppdampfer der Hamburger Hafenverwaltung beseitigt werden. Eine feste Eisdecke, die wie hier das ganze Schiffsrevier von See bis Stettin bedeckt und die an jedem Tage wieder aufgebrochen und auf einer Strecke von 70 km offen gehalten werden muß, entsteht auf der Elbe nicht. Würde sich dort eine solche Eisdecke bilden, so könnte der Hamburger Staat oder die Hafenverwaltung einen Eisbrecherdienst ohne Gebührenerhebung nicht durchführen, da die Unkosten für diesen Dienst, wie schon darauf hingewiesen wurde, erheblich sind. Diese trotz sparsamster Verwaltung nicht unwesentlichen Kosten für den Eisbrecherdienst machen es auch unmöglich, die oft geforderte Differenzierung der Massengüter und Stückgüter im Eisbrechergebührentarif vorzunehmen, da der Prozentsatz der Stückgüter im Verhältnis zu der gesamten Warenmenge, die in der Eiszeit befördert wird, eine so geringe ist, daß eine Differenzierung gar nicht möglich ist oder anderenfalls die Stückgüter so hoch belastet werden müßten, daß der gesamte Verkehr mit Stückgütern eingestellt werden müßte. Außerdem würden, wenn die Eisbrecherabgaben für die in großen Mengen in Stettin eingeführten Massengüter, wie Erze, Phosphate, Kohlen, Soyabohnen noch weiter ermäßigt werden, die Interessenten das gleiche Verlangen auf Ermäßigung der Eisbrecherabgaben für Getreide, Futtermittel, Holz, Zucker usw. stellen. Bei einer Ablehnung dieser Forderung würde die Unzufriedenheit über den Eisbrechergebührentarif alsdann auf dieser Seite zu finden sein. Bei der Aufstellung des Eisbrecherabgabentarifs ist immer der größte Wert darauf gelegt

worden, den Tarif so zu erstellen, daß er eine gesunde finanzielle Basis für das Eisbrecherunternehmen bildet, d. h., daß durch die Einnahmen aus den Eisbrecherabgaben die Betriebsausgaben und die erforderliche Rückstellung gedeckt werden. Wenn seitens der Interessenten infolge Unkenntnis der wahren Sachlage über die Höhe dieser Abgaben Klage geführt wird, so sei darauf hingewiesen, daß die finanziellen Nachteile, die sich aus den vermeintlich hohen Abgaben ergeben, völlig aufgehoben werden durch die bereits eingangs kurz angedeuteten Vorteile, die ihnen der Eisbrecherdienst der Industrie- und Handelskammer bringt, und die in erster Linie in der durch die Kammer übernommenen Garantie für die Offenhaltung der Seewasserstraße Stettin—Swinemünde auch in schweren Wintern liegen.



Regel Verkehr von Seedampfern in der „Rinne“ im Haft.

haben, innerhalb derer Schifffahrt, Ladungsempfänger und -versender mit Eisbrechergebühren rechnen müssen, enthalten die Eisbrecherabgabentarife dieser Häfen nicht niedrigere, sondern zum Teil sogar höhere Sätze als der für die Seewasserstraße Stettin—Swinemünde gültige Tarif, wie folgende Zahlen beweisen:

	Stettin	Lübeck	Königsberg	Stralsund
vom Nettoraumgehalt der Fahrzeuge sind zu zahlen für 1 cbm:	3 Pfg.	6 Pfg.	3 Pfg.	20 Pfg.
von der Ladung			4 bzw. 2,2 **	
für 100 kg	3 „	6 bzw. 4* „	bzw. 1,3 Pfg.	6 „

Das oft angeführte Beispiel, daß Hamburg keine Eisbrecherabgaben erhebt, kann für die Ostseehäfen nicht als stichhaltig bezeichnet werden. Seitens des Hamburgischen

* Für Massengüter.

** Je nach der Güterklasse, der die betreffenden Güter angehören.

Sowjetrussische Hafenprobleme.

Von Dr. rer. pol. P. H. Seraphim.

Die Forderungen, die ein Sowjetrußland an sein Hafensystem zu stellen hat, weichen wesentlich von denen ab, die das Vorkriegsrußland, um wirtschaftlich expansiv und in seinem Außenhandel lebenskräftig zu sein, erheben mußte. Es ist eine Streitfrage, ob das zaristische Rußland tatsächlich nicht mit seinem bisher erworbenen Hafensystem auskommen konnte, es dürfte aber über jeden Zweifel erhaben sein, daß die vorhandenen Häfen voll ausgenutzt und sich etwa neu bietende Möglichkeiten zu Hafenanlagen in ernsthafteste Erwägungen gezogen werden mußten. Das Beispiel des Hafens von Murmansk bestätigt dieses.

Anders scheint es in Sowjetrußland zu liegen. Die Veränderung der volkswirtschaftlichen Struktur des Staates durch Uebergang von der privatkapitalistischen zur staatskapitalistischen Wirtschaftsmethode hat einen Rückgang der Außenhandeltätigkeit der Sowjetunion zur Folge gehabt, der die vorhandenen Häfen als ausreichend erscheinen lassen mußte. Das würde allerdings nur unter der Voraussetzung gelten, daß die Aufnahme- und Verladefähigkeit der Häfen die gleiche wie vor dem Kriege wäre, eine Voraussetzung, die indessen nicht zutrifft. Vor allem die südrussischen Häfen sind auch heute noch, nachdem die schlimmste Phase im Niedergang der russischen Wirtschaft schon lange überwunden ist, bei weitem nicht in dem Stande wie vor dem Kriege. So wird man zum Schluß kommen, daß die Neuanschaffung von Hafenanlagen bei dem augenblicklichen Stande der russischen Volkswirtschaft und unter Zugrundelegung der augenblicklichen Ein- und Ausfuhrziffern in Rußland nicht ein unbedingtes Erfordernis ist, falls die bestehenden Hafenanlagen technisch verbessert und renoviert werden.

Trotzdem ist russischen Zeitungsmeldungen zufolge die Schaffung eines neuen russischen Ostseehafens geplant, der zur Entlastung des Petersburger Hafens dienen soll. Wie die vorliegenden Meldungen etwas rätselhaft sagen, handelt es sich um die Schaffung eines Seekanals, der in einer Länge von 5 km und in einer Tiefe von 16 $\frac{1}{2}$ englischen Fuß den Finnischen Meerbusen mit der Mündung des Lugaflusses verbinden soll. Auf den ersten Blick scheint die Sache in der Tat rätselhaft. Existiert doch 5 km landeinwärts von der Mündung des Lugaflusses in die Lugaucht des Finnischen Meerbusens nur ein ganz kleines Städtchen, das zu einem Hafenort ausgebaut werden könnte. Fehlt es doch sowohl an einer Eisenbahnverbindung wie auch an in der Nähe liegenden besonders reichen und ausbeutungswürdigen Naturschätzen. Der Lugafluß ist zudem bei seiner Mündung so flach, daß zu gewissen Zeiten sogar die Holzflößung — das Einzige, wozu dieser Fluß bisher benutzt wurde — unmöglich war. Immerhin wäre es vorstellbar, daß durch eine Vertiefung der Mündung des Lugaflusses, allerdings unter Aufwendung erheblicher Mittel, über die der Rätestaat gegenwärtig wohl schwerlich verfügt, ein Hafen entstehen könnte.

Einem solchen neuen Hafen käme in erster Reihe zunächst eine politische Bedeutung zu. Er wäre als warnende Drohung gegenüber dem estländischen Nachbar und dem finnländischen Gegen-

über zu deuten, könnte in den Folgejahren — allerdings bei Aufwendung neuer beträchtlicher Geldmittel — zu einer Flottenstation ausgebaut werden und dadurch für die Sowjetunion, die sich politisch in der Ostsee beengt fühlt, von Bedeutung sein. Alles das sind Zukunftspläne, die gegenwärtig noch so sehr in der Luft hängen, daß sie an dieser Stelle nicht ausgeführt zu werden brauchen.

Wirtschaftlich betrachtet kann der neue geplante Lughafen in absehbarer Zeit nur Bedeutung als Holzhafen haben. Bereits jetzt ist die Holzflößung auf dem Lugafluß, wenn auch nur im Frühjahr, möglich. Für den Export von Holz und Holzernzeugnissen kann tatsächlich bei Schaffung des projektierten Seekanals die Vorbedingung gegeben sein. Zunächst käme es darauf an, in der Stadt Luga eine Holzbearbeitungsindustrie ins Leben zu rufen und ausländisches Kapital an dieser zu interessieren. Da die russischen Holztruste zum Teil ausländisches Kapital in sich aufgenommen haben und das englische Interesse am russischen Holzexport bedeutend ist, braucht das nicht als ausgeschlossen zu gelten. Vor allem der Düna-Holztrust „Dwinoles“ ist an dem Lughafen interessiert. Wie velautet, soll bereits im kommenden Frühjahr mit dem Bau einer Sägerei in Luga begonnen werden, die im Besitz dieses Trusts steht. Ferner beabsichtigt man die Errichtung einer Sperrplattenfabrik und hofft damit die Grundlage einer Holzbearbeitungsindustrie geschaffen zu haben, auf der der neue Lughafen in der Hauptsache basieren wird. Die vorliegenden Pläne scheinen verhältnismäßig leicht durchführbar zu sein. Allerdings genügen sie nicht. Auf zwei Holzbearbeitungsfabriken mittleren Umfangs kann der gesamte Hafenverkehr schließlich nicht aufgebaut werden. Sehen wir uns aber nach anderen Erzeugnissen um, auf die der Hafenverkehr des neuen Lughafens fundiert werden kann, so finden wir, daß tatsächlich solche Erzeugnisse in volkswirtschaftlich nennenswerten Umfange nicht vorhanden sind.

Der Lughafen wird mithin, wenn er überhaupt entstehen wird, nur Holzhafen werden und in absehbarer Zeit auch mehr für die Verschiffung von Rohholz als für die Ausfuhr von bearbeiteten Holzernzeugnissen in Frage kommen. Für die wirtschaftliche Gegenwartsbetrachtung der nächstfolgenden drei, vier Jahre wird der Lughafen eine Bedeutung nicht haben. Nicht unmöglich ist es auf anderen Seite, daß in vielen Jahren hier eine Holzindustrie geschaffen wird, deren natürliche Standortbedingungen infolge des Holzreichtums dieser Gegenden gegeben sind, so daß allmählich und organisch eine Entwicklung des Lugaer Hafens erfolgt. Das wird aber nur möglich sein, wenn das Auslandskapital an diesem neuen Projekt interessiert wird. Es ist klar, daß das Auslandskapital mit der nötigen Vorsicht sich hier betätigen wird und daß sehr wohl vorher abgewogen werden wird, ob die sehr beträchtlichen Kosten für die Vertiefung der Fahrtrinne in der Mündung des Lugaflusses, für den Bau des Seekanals, für die Neugründung eines Industriezweiges und für die Schaffung neuer, sicherlich nicht ganz billiger Hafenanlagen, dem zu erwartenden Gewinnen entsprechen werden. Letzt-

lich werden natürlich diejenigen, die als Handels-treibende oder Industrielle ihr Kapital hier investieren, zur Abdeckung aller genannten Kosten beitragen müssen. Ob nicht doch vielleicht das Geschäft lohnend sein würde, läßt sich im Augenblick natürlich nicht beurteilen, da zu einem solchen Ur-

teil die Unterlagen fehlen. Der am Holzexport Rußlands Interessierte wird daher gut tun, die Entwicklung der Frage des Luga Hafens weiter zu verfolgen. Für den Augenblick aber und für die nächste Zukunft kann Positives von diesem Plane kaum erwartet werden.

Die Animalienkultur in Estland.

Von unserem Sonderberichterstatte.

Trotz der verhältnismäßig ansehnlichen Industrie, die zum Teil auch einzuführende Rohstoffe verarbeitet, ist Estland immer noch vorwiegend landwirtschaftlich entwickelt, und gerade die Landwirtschaft hat hier einen schweren Stand, der sich dem gesamten Wirtschaftsleben des Landes mitteilt. Die heurige Roggenernte ergab ein Viertel weniger als der Ertrag vom Herbst 1925, der lange nicht dem Bedarf des Landes entsprach. Der Anbau von Weizen ist in Estland ganz gering und steht in keinem Verhältnis zum zunehmenden Verbrauch. Es ist daher mit einer verstärkten Getreideeinfuhr zu rechnen, die übrigens schon begonnen hat und teils aus dem benachbarten Rätebunde, teils aus Amerika kommt. Mit der Kartoffelernte ist man in Estland zufrieden, aber diese im Lande so verbreitete Knollenfrucht, von der die Spritindustrie einen großen Teil verbraucht, steht gegenwärtig so niedrig im Preise, daß sogar der Export nach den Nachbarländern Finnland und Lettland sehr in Frage steht. Die Rauhfutterernte wird als reichlich über mittel bezeichnet, was für die verhältnismäßig entwickelte estländische Vieh- und Milchwirtschaft sehr von Bedeutung ist. Nachdem auch die Flachskultur durch den Rückgang der Weltmarktpreise stark bedroht ist, kann die Animalienkultur Estlands gegenwärtig hier als der lebensfähigste agrare Wirtschaftszweig angesprochen werden, der auch in den letzten Jahren den sichtbarsten Fortschritt genommen hat.

Die estländische Tierzucht hat es schon erreicht, den Viehstapel jedenfalls zahlenmäßig über die letzte Vorkriegshöhe zu bringen; artmäßig ist noch viel nachzuholen. Die Buttererzeugung hat einen sprunghaften Aufstieg zu verzeichnen. Hauptabnehmer sind Deutschland, England, Skandinavien. Allerdings ist der Wettbewerb aller Nachbarländer, so von Seiten Finnlands, Rußlands, Lettlands und neuerdings auch Litauens, stark und entwickelt sich noch fortgesetzt. Wie weit es noch für Estland bis zur Erreichung der Höchstgrenze ist, kann im Augenblick nicht genau gesagt werden, jedoch hat es den Anschein, als liege die Grenze nicht mehr fern. Von den anderen Animalienkulturen ist die Eierwirtschaft zu erwähnen. Mit mehr als 20 Millionen Stück im Jahre überragt der estländische Eierexport um ein Vielfaches den lettländischen, während er an den litauischen fast heranreicht und auch der russischen Ausfuhr von Eiern starke Konkurrenz bietet. Aber mit der eben erwähnten Zahl, die sich auf die beiden letzten Kalenderjahre bezieht, scheint in diesem Falle schon die zunächst höchstmögliche Kapazität erreicht worden zu sein, denn in den letzten Monaten dieses Jahres werden die Ausfuhrziffern von 1925 schon etwas unterschritten. Hauptabnehmer ist auch hier

Deutschland, an zweiter Stelle England. Erst in weitem Abstände folgt Schweden.

Viel Aufmerksamkeit wird der Erfassung von Exportfleisch zugewendet. Führend ist auf diesem Gebiet die Aktiengesellschaft „Külmetus“ in Reval, die in der letzten Saison — Herbst 1925 bis Frühjahr 1926 — annähernd 24 000 Schweine geschlachtet und den Speck ganz vorwiegend nach London exportiert hat. Freilich waren davon 18 000 Exemplare russische Transitware. Hinzu kommen 7 000 Schafe und 1 000 Rinder, die größtenteils nach Schweden gingen. Für estländischen Bacon bewilligt London um 10—15 Shilling höhere Preise als für russische Ware. Rauchware geht nach Finnland, Schweden, Frankreich, Belgien, während Deutschland so gut wie Monopolabnehmer für alle übrigen Tierprodukte ist, wie etwa Häute, Felle, soweit sie nicht im eigenen Lande verarbeitet werden, ferner Borsten, Haare, namentlich aber Därme, Mägen usw. Wiewohl Schweden und besonders England die Einfuhr von ausländischem Fleisch und anderen Tierprodukten sehr erschweren, hat die Fleischwirtschaft Estlands in der jetzigen Saison eine sichtbare weitere Entwicklung genommen. Die Zahl der verarbeiteten Tierprodukte einheimischer und russischer Provenienz geht nun schon in die Zehntausende, wobei allerdings der Absatz häufig auf große Schwierigkeiten stößt.

Die mehr und mehr für den Export arbeitende Tierwirtschaft, einer der positivsten Faktoren im Wirtschaftsleben des Landes, bringt wohl Devisen herein, jedoch ist der Abfluß durch den Import immer noch empfindlich stark, wenn auch die Handelsbilanz dieses Kalenderjahres voraussichtlich mit einer kleinen Aktivsumme abschließen wird, bei einem Gesamtumsatz von vielleicht 18—20 Milliarden Emk. Das wären im besten Falle etwas über 200 Mill. Reichsmark, Ein- und Ausfuhr eines ganzen Jahres umfassend. Um der estländischen Volkswirtschaft einen kraftvollen Antrieb zum Aufstieg zu geben und gleichzeitig auch die übrigen Wirtschaftszweige zu fördern, ist Estland schon seit längerem um den Abschluß einer Auslandsanleihe bemüht. Die persönlichen Verhandlungen des Finanzministers Sepp in London haben sich, wiewohl der englische Finanzexperte Williamson letzthin zum nochmaligen längeren Aufenthalt nach Estland gekommen war, augenscheinlich zerschlagen. Es handelte sich um die Summe von 2 Millionen Pfund. Nun hat der Völkerbundsrat beschlossen, eine Anleihe im Betrage von 1 850 000 Pfund zu befürworten, falls die Estland-Bank zu einer Emissionsbank wird und für langfristige Kredite eine Hypothekenbank errichtet wird.

Die Reklame im Steffiner Einzelhandel.

· Von Frau Hirsch-Patzelt, Stettin.

Es sind noch nicht viele Jahre verflossen, seit dem von manchem tüchtigen Einzelhändler eine starke, großzügige Reklame als eine Ueberflüssigkeit, um nicht zu sagen, eine unfaire Ueberflüssigkeit empfunden wurde, im besten Falle noch galt sie als ein notwendiges Uebel. Und dementsprechend war auch die äußere Form, in der sie erschien. Erst die Nachkriegsjahre, die nachlassende Kaufkraft der Verbraucher ließ der Reklame volle Wertschätzung zuteil werden, denn es blieb unverkennbar, daß, wer sich nicht ihrer Mittel bediente, wer den Kunden nicht warb und einlud, geschäftlich unabweisbar ins Hintertreffen geriet. In unserer Vaterstadt Stettin setzte die Erkenntnis dieser Notwendigkeit allerdings relativ früh ein, denn einesteils bedingt ihre Nähe von Berlin die Notwendigkeit für jeden Geschäftsmann im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten mit allen Fortschritten mitzugehen, sollte nicht die gewaltige Metropole ein empfindlicher Konkurrent werden, und viele der kaufkräftigsten Bevölkerungsschichten an sich locken. Diese Gefahr kann heute wohl als so gut wie ganz überwunden gelten, und wir dürfen mit Stolz sagen, daß Stettin jeden Gegenstand des täglichen Bedarfs vom einfachsten bis zum elegantesten in wahrhaft großstädtischer Auswahl bietet. — Andererseits aber bedingt gerade das Moment, daß Stettin die einzige Großstadt der Provinz ist, daß es nach den schweren Schlägen unseliger Kriegsjahre wieder im erfreulichsten Aufblühen begriffen ist, eine gewisse Häufung untereinander stark konkurrierender Firmen in dem nicht großen Geschäftszentrum der Stadt. Dies in Verbindung mit dem durch die Wirtschaftslage diktierten Gebot gab der Reklame Stettins ein starkes, um nicht zu sagen überstarkes Leben, eine Erkenntnis die sich jedermann, der vergleichsweise eine Parallele zu einer Reihe anderer Städte zieht, ohne weiteres aufdrängt.

Dies Moment an sich hat durchaus seine guten Seiten. Es bringt emsig pulsierendes Leben in alle Adern des Stettiner Einzelhandels, es zwingt jeden, Schritt zu halten, und hat den großen Vorteil, daß es doch dem größten Teil des modern eingestellten Einzelhandels gelungen ist, trotz wirtschaftlich so schwerer Jahre sich eine absolute innere Gesundheit und Fortentwicklung zu sichern.

Eine andere Beurteilung drängt sich schon auf, wenn man die Auswirkungen der Reklame in Stettin vom geschmacklichen Standpunkt wertet. Und daß das eine Notwendigkeit ist, daß das Wort Werbekunst seine vollste Berechtigung hat, ist eine Wahrheit der sich niemand verschließen kann. Wir müssen dabei von zwei Punkten ausgehen. Der eine, vielleicht wesentlichere, da er die unmittelbare Verbindung zwischen Kauf und Ware schafft, ist die Auslage, — das Schaufenster, das immer die primäre Anziehungskraft ausüben wird, — der andere ist das geschriebene oder gedruckte Wort oder Bild, das Inserat, das Plakat, die Lichtreklame usw., die in geschickter Ausnutzung gleichfalls unentbehrliche wirksame Beeinflussung des Käufers ausübt.

Wenn auch teilweise die künstlerisch hochwertige Ausgestaltung des Schaufensters unter äußeren Momenten gerade in Stettin zu leiden hat — ich erinnere nur an die durch die Lage des Zentrums der Stadt bedingte für eine weiterhin wirksame Ausgestaltung der Auslage ungünstige Führung und Enge der frequentiertesten Geschäftsstraßen, so sind in diesen Punkte doch erfreuliche Erfolge zu verzeichnen. Leiden auch viele Schaufenster unter der Ungunst der Architektur der großenteils noch altmodischen und oft schmalen, gedrängten Häuser, so herrscht doch bei den tonangebenden Spezial- und Kaufhäusern durchweg die Tendenz, sich aller Hilfsmittel unserer weit fortgeschrittenen Dekorationskunst zu bedienen, um eine ästhetisch schöne, und darum wirksame Schaustellung ihrer Ware zu ermöglichen. — Ruhe und Uebersicht im Aufbau der Fenster, die Verwendung aller Neuerungen der modernen Beleuchtungstechnik, alles das sieht man in erfreulicher Vielheit. Bieten so die Auslagen der Hauptgeschäftsstraßen ein größeren Teils harmonisches Bild, so kann man andererseits nicht leugnen, daß man oft nur ein paar Straßen und Schritte weiter solchen begegnet, in denen man das Fehlen jeder Einheitlichkeit, ja oft auch gröbsten Ungeschmack peinlich empfindet. Man kann da nur hoffen, daß langsam, wie sich überhaupt die moderne Werkkunst Bresche brach in den himel-schreienden Kitsch auf allen Gebieten, der kaum vor einem Vierteljahrhundert uns allenthalben verfolgte, das gute Beispiel seine Wirkung tun wird, und daß die Zeit nicht mehr fern ist, wo jeder Einzelhändler die unumstößliche Wahrheit kennt, daß auch auf die einfachsten und ungebildetsten Käuferschichten nur die wirkungsvoll und vornehm aufgezo-gene Auslage den faszinierenden und lockenden Eindruck ausüben kann, die ihren Erfolg bedingt. Immerhin aber darf man mit Stolz sagen, daß in unserem Stettin die größte Hälfte auf diesem Wege unter der Führung verdienstvoller Pioniere schon zurückgelegt ist, und daß wir darin nicht den Vergleich mit gleichbedeutenden und größeren Städten zu scheuen brauchen.

Kommen wir nun zur zweiten Seite der Reklame, dem werbenden Wort, so müssen wir uns vor allem der Zeitungs- und Plakatreklame zuwenden. Die Lichtreklame, so wirksam sie an rechter Stelle auch sein mag, spielt bei uns doch noch eine nebengeordnete Rolle, wenn man andererseits auch sagen muß, daß die abendliche Hauptgeschäftsstraßen in lebhaftester Vielheit durch das aufflammende Licht doch das Auge fesseln. Das Plakat wird seine Hauptwirksamkeit immer nur im Dienste der kommunalen und verkehrstechnischen Werbung einerseits, andererseits im Dienste der Markenartikelpropaganda haben. Und da kann man mit Ruhe sagen: Stört auch gelegentlich ein geschmackloses Moment die allgemeine Harmonie unsere Stettiner Plakatwerbung, wir brauchen, soweit hier Entwürfe Stettiner Künstler in Betracht

kommen, keinen Vergleich mit auswärtiger Werbekunst zu scheuen.

Nicht so bedingungslos möchte ich das von der Inseratenwerbung sagen. Jedoch unterliegen wir da, abgesehen von den vorbildlichen Inseraten einiger führender Marken und Einzelhandelsfirmen, noch dem fast allgemeinen falschen Standpunkt: Der Aufwand an Druckerschwärze macht es! Was in dieser Hinsicht beim Durchblättern der Tageszeitungen sich oft dem Auge aufdrängt, ist wenig erfreulich. Wir vergessen immer das Moment, daß es mit dem Inserat oft ebenso ist wie mit dem Schrei im allgemeinen Lärm, er geht unter. Einzelne Firmen, von dem an sich richtigen Standpunkt der Gegensätzlichkeit ausgehend, verfallen in das Extrem: Sie bleiben beim unaufdringlichen, jedes Schmuckes entbehrenden Inserat, und vergessen, daß bei den großen, täglich auf den Leser einstürmenden Mengen der Inserate nur dasjenige einen nachhaltigen Eindruck ausüben wird, das eine spezielle eindringliche und überzeugende Note hat. Eine Hebung des allgemeinen Niveaus hat die immer stärker in Aufnahme gekommene Verwendung des Klischees, das blickfangenden Bildes bedeutet. Mögen sich noch immer Stimmen dagegen melden, das Bild im Inserat hat die Zukunft, das Bild allein kann der fast vollwertige Ersatz und Konkurrent der im Schaufenster wirkenden Ware werden. Das Bild im Ver-

ein mit dem eindringlich werbenden, sich auf absolute, auch dem einfachsten Leser einleuchtende Wahrheiten stützende Wort. Denn das eben ist das Wesen jeder gesunden und darum einzig dauernd wirksamen Reklame: Sie muß auf absoluter Realität basieren, sonst verliert sie den Boden unter den Füßen, wie wir das alle bei den an Geschmacklosigkeiten so reichen Reklamefeldzügen einzelner Markenartikelfirmen in den letzten Jahren feststellen konnten.

Dies alles sind jedoch natürlich mehr allgemeine Gesichtspunkte zu denen man abschließend in besonderer Beziehung zu der gedruckten und geschriebenen Reklame in Stettin nur sagen kann: Mag sie auch noch teilweise im Argen liegen, was ihre künstlerische Höhe anbetrifft, die Wirksamkeit heimischer Künstler und Kunstanstalten in verständnisvoller Mitarbeit auf der von weitschauenden Kaufleuten diktierten Bahn wird diese Reklame auch noch weiterführen auf dem von einigen schon erfolgreich beschrittenen richtigen Wege. Nur die Vereinigung schönen einheitlichen Aufbaues mit den geschäftlichen Notwendigkeiten wird sie ganz zu dem machen, was sie dem mit den Erfordernissen der Zeit mitgehenden Einzelhändler schon ist: Eine unentbehrliche, nicht hoch genug zu wertende Hilfe im Kampf um das Gedeihen des Einzelhandels, die doch wiederum einen nicht hoch genug einzuschätzenden Faktor bedeutet bei der blühenden Fortentwicklung unserer Vaterstadt Stettin.



**allen
weit voraus
in Preis und
Qualität!**

4 PS	ab Werk
Zweisitzer	RM 2980
Viersitzer	RM 3400
Limousine, viersitzig	RM 3980
Lieferwagen	RM 3300

10 PS (Modell 80)	ab Werk
Fünfsitzer	RM 5800
Selbstfahrer, geschlossen	RM 5950
Siebensitzer	RM 6500
Limousine	RM 6900
Pullmann-Limousine	RM 7500

Sämtliche Modelle besitzen geräumige u. elegante Karosserien, patentierte Vierradbremse, echte Leder- bzw. Plüsch-Polster und allen übrigen Komfort!

1 1/2 To.-Chassis, komplett bereift RM 4600

1 1/2 To.-Pritschenwagen mit Fabrik-Karosserie, komplett bereift RM 5150

Spezial-Karosserien
für sämtliche Typen auf Wunsch.

Verlangen Sie sofort Angebot und Prospekt.

General-Vertreter

Automobil-Zentrale Max Porcher

Stettin, Paradeplatz 14, Tel. 7298, 9461.

Reparatur-Werk Petrihofstr. 6

Theod. Hellm. Schröder

Telegramm-Adresse: Hellmschröder

Heringe · Sardellen

Import und Export

Eigene Kühl- und Gefrierräume

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Der **Außenhandel** hat sich im Oktober erheblich günstiger gestaltet als im vorhergehenden Monat. Im Vergleich zum Oktober v. J. ist die Einfuhr fast unverändert (132,2 1925, 132,4 Mill. Kr. 1926), während die Ausfuhr um 1,2 Mill. Kr. (von 138,3 auf 139,5 Mill. Kr.) gestiegen ist. Für die ersten 10 Monate d. J. ergibt sich ein Einfuhrüberschuß von 76,9 Mill. Kr. gegenüber 61,5 Mill. Kr. für den gleichen Zeitraum v. J. Die Außenhandelsziffern der vier Hauptwarengruppen weichen nicht wesentlich von denen für Oktober 1925 ab. Was die Einfuhr anlangt, so haben von Rohstoffen Benzin höhere, mineralische Rohstoffe — insbesondere Kohle und Koks — dagegen geringere Werte aufzuweisen. In der Gruppe Nahrungsmittel sind weniger tierische Lebensmittel, Kolonialwaren und Früchte eingeführt worden als im Oktober v. J. Die Zunahme der Getreideeinfuhr wird durch umfassende Ausfuhr schwedischen Getreides ausgeglichen (sie betrug 5,7 Mill. Kr. gegen 1,1 im Oktober v. J.). Innerhalb der Gruppe Rohstoffe steht auf der Ausfuhrseite eine Zunahme des Exports von Häuten, Leder, Talg, Oelen usw. ein Rückgang der Eisenerzausfuhr gegenüber. Die Ausfuhr von halbfertigen Waren und Fertigwaren ist gesunken, ebenso der Export von Erzeugnissen der mechanischen Industrie, abgesehen von elektrischen Maschinen und Fernsprechapparaten. Der Export von Fahrzeugen ist stark gestiegen.

Die **schwedische Ausfuhr nach Litauen** belief sich im ersten Halbjahr 1926 auf 3,398 Mill. Lit und umfaßte in der Hauptsache Superphosphat, Zement, Wollgewebe, Trikotwaren sowie landwirtschaftliche und andere Maschinen. Schweden hat in der genannten Zeit Waren (insbesondere Leinengarn und -Werg, Samen und Lumpen) im Werte von 4,845 Mill. Lit. aus Litauen bezogen.

Der **Großhandelsindex des Kommerzkollegiums** zeigt für Oktober zum ersten Mal seit sechs Monaten wieder einen Aufstieg und zwar um 2 Punkte auf 148. Der Index ist ohne Berücksichtigung der Preiserhöhung für Steinkohle aufgestellt worden. Rohstoffe sind von 138 auf 141, halbfertige Waren von 146 auf 148 gestiegen, während Fertigwaren einen unveränderten Index von 151 haben. Der Index der Gruppe Produktionsbedarf ist von 135 auf 135, der der Gruppe Verbrauchswaren von 156 auf 158 gestiegen.

Landskrona mekaniska verkstad hat von der türkischen Regierung einen Auftrag auf Lieferung einer größeren Anzahl von Kränen erhalten.

Neue Motorwagen. Auf der Eisenbahnstrecke Jönköping—Gothenburg—Sala ist kürzlich ein von dem Ingenieur H. Hultgren konstruierter Motorwagen neuen Typs mit großem Erfolg Probe gefahren worden. Der sechs-zylindrige Motor, der 120—150 PS entwickelt, wird durch Sauggas aus gewöhnlichen aus Nadelholz gewonnenen Holzkohlen betrieben und verbraucht nur 2 Liter Gas je km, so daß sich die Brennstoffkosten auf nur 2,4 Oere je km belaufen.

Flugverkehr. Nach einer vom Kommerzkollegium veröffentlichten Statistik hat die A/B Aerotransport 1926 bis zum 9. Oktober 10 044 Personen befördert gegen 10 026 im ganzen Jahre 1925 und 5228 in 1924. Die Menge der beförderten Güter ist von 410 kg 1924 auf 48 984 in 1925 und 66 328 im laufenden Jahre bis zum 9. Oktober gestiegen.

Norwegen.

Rückgang der norwegischen Holz Ausfuhr. Nach einem Privatbericht an „Handelstidningen“ aus Oslo erreicht die norwegische Holz Ausfuhr der ersten zehn Monate dieses Jahres nur eine Menge von 671 175 kbm gegen 759 716 kbm im gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Dieses ungünstige Ergebnis ist auf den Rückgang der Rundholzausfuhr zurückzuführen. An Stangen, Pfählen und Masten sowie Zelluloseholz ist noch nicht die Hälfte des Vorjahres ausgeführt worden und an Grubenholz, Grubenstützen sowie Props ist ebenfalls wesentlich weniger zur Ausfuhr gelangt. Die Käufer von Props fangen indessen jetzt wieder an, auf dem Markt zu erscheinen, wenn auch die gebotenen Preise mit den Holzmassefabriken nicht konkurrieren können.

Errichtung einer neuen Kunstseidefabrik in Norwegen. Wie „Tidens Tegn“ meldet, beabsichtigt ein norwegisches Konsortium, das über ein Kapital von mehreren Millionen Kronen verfügt, auf Rolfsön bei Fredrikstad eine größere

Fabrik zu errichten zur Herstellung von Kunstseide und Papier.

Dänemark.

Die **Einwohnerzahl Kopenhagens auf fast 600 000 angewachsen.** Nach einer vorläufigen Volkszählung in der dänischen Hauptstadt betrug deren Einwohnerzahl am 5. November ds. Js. 594 000 gegen 587 000 zur gleichen Zeit des Vorjahres. Der Geburtenüberschuß wird auf 3200 und die Zahl der Zugezogenen auf 3—4000 geschätzt.

Die **Frachteinnahmen der dänischen Handelsflotte 1925 merklich kleiner als 1924.** Wie aus den jetzt veröffentlichten Feststellungen des Statistischen Amtes in Kopenhagen erhellt, betragen die Gesamteinnahmen der dänischen Handelsflotte aus dem Frachtverkehr im Jahre 1925 nur 219 Mill. Kr. gegen 265 Mill. Kr. im Jahre 1924. Die Minderung ist zum Teil auf den Fall der Frachtraten und zum Teil auf die Steigerung der dänischen Valuta zurückzuführen.

Außerordentliche Verschiebungen in der Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, beläuft sich die dänische Speckausfuhr während der ersten zehn Monate ds. Js. auf 153,1 Mill. kg gegen 162,4 Mill. kg im gleichen Zeitraum 1925, während die Ausfuhr an Ochsen- und Kalbfleisch von 22,8 auf 16,6 Mill. kg zurückgegangen ist. Die Butterausfuhr während der Berichtsperiode erreichte 110,7 Mill. kg gegen 102,3 in der entsprechenden Zeit 1925. An Schweinen und Rindern wurden in der Zeit vom Januar bis mit Oktober ds. Js. 14 500 bzw. 119 900 ausgeführt gegen 10 300 bzw. 70 600 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Ausfuhr von frischen Eiern betrug 648 Mill. Stück gegen 646 Mill. Stück 1925.

Herabsetzung der Kopenhagener Hafengebühren. Seitdem man am 1. Juli 1923 damit begonnen hatte, die Schiffsabgaben im Hafen von Kopenhagen herabzusetzen, ist die auf der Nettotonnage ruhende Gebühr herabgesetzt worden von 45 auf 15 Oere per Netto registertonne, während die Abgaben für die Löschung und Ladung von Gütern an den Bollwerken des Hafenbezirks von 30 auf 20 Oere je Tonne und für Löschung und Ladung bei den Bojen und Pfählen des Hafenbezirks von 15 auf 10 Oere je Tonne gesenkt worden sind. Bei der letzten Herabsetzung in diesem Jahr fiel der Prozentschlag völlig weg und weitere Herabsetzungen würden nunmehr die in der Taxe angegebenen Sätze selbst mindern. Der Hafendirektor hat jetzt in Vorschlag gebracht, die eben erwähnte Abgabe für Löschen und Laden (Taxe I.B) von 20 auf 16 Oere und bei indirekter Anlage von 10 auf 8 Oere die Tonne zu ermäßigen. Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen und soll bereits am 1. Januar 1927 in Kraft treten.

Erleichterung für deutsche Handlungsreisende. Bekanntlich dürfen deutsche Handlungsreisende in Dänemark nur die „Kobstaeder“ besuchen. Von dänischer Seite sind Erleichterungen im März 1926 zugesagt worden und sind die in der Nähe Kopenhagens gelegenen Landstädte für den Besuch freigegeben worden. — Dem Reichstage liegt bereits ein Antrag auf Regelung dieser Frage vor, doch kann die Entscheidung, infolge der Neuwahl, erst in den ersten Monaten ds. Js. erfolgen.

Lettland.

Außenhandel. Für die ersten neun Monate v. Js. weist die Handelsbilanz eine Passivität von 40,4 Mill. Lat auf, gegen 80 Mill. Lat in der gleichen Zeit 1925. —

Die **Winterschiffahrt** in den nördlichen Ostseehäfen hat begonnen. Eine Unterbrechung der Schifffahrt in den Häfen Lettlands hofft man vermeiden zu können. Schwierigkeiten gibt's bei stärkerer Eisbildung im Rigaer Meerbusen zu überwinden, besonders zwischen Domesnäs—Lysterort und zwischen Domesnäs—Runö, doch hofft man mit Hilfe des Eisbrechers „Krischjahn Waldemar“ den Verkehr den ganzen Winter über aufrechterhalten zu können. Das Leuchtschiff bei Lysterort muß im Winter weggebracht werden. Der Leuchtturm, der hier nötig wäre, kostet zu viel. Die Seezeichen im Rigaer Seegatt sollen im Osten durch Doppelstangen ersetzt werden. Bei Nebel soll ein Dampfer Nebelsignale geben.

Der **Transitverkehr im Oktober.** Der Warenverkehr auf dem Umschlagwege durch Lettland überstieg den Oktobertransit des Vorjahres um 40—50%. An der Belebung des Transits waren hauptsächlich Rußland und Polen beteiligt.

Als wichtigste Exportartikel russischer Provenienz passierten Lettland Getreide, Viehfutter und Butter. — Polen exportierte über den Rigaer Hafen Kohlen und Holzmaterialien. Auch ein lebhafter Export deutscher Waren nach Rußland war zu verzeichnen.

Erweiterungen in der lettländischen Industrie. Die Akt.-Ges. „Libauer Linoleumwerke und Korkfabrik Vikander und Larsson“ haben vom Finanzministerium die Genehmigung erhalten, ihr Aktienkapital durch Neuemission von 100 neuen Aktien zu Ls. 500,— auf nominell 2 Mill. Lat zu bringen. Die Gesellschaft ist im Begriff, ihren Betrieb durch die Errichtung einer Abteilung für Isolierplatten wesentlich zu erweitern. — Die Gebäude der Mitauer Landmaschinenfabrik „Blumberg & Fettner“ werden gegenwärtig instandgesetzt. Die Fabrik, welche seit dem Weltkrieg stillgelegt war, wird sich in Zukunft nicht mehr mit Maschinenbau, sondern mit Wollbearbeitung beschäftigen.

Lettländisches Ziegelsyndikat. Neun der größten lettländischen Ziegelfabriken haben sich zu einem Syndikat zusammengeschlossen. — Insgesamt arbeiten in Lettland 11 Ziegeleien, welche in diesem Jahre 17 Mill. Ziegel hergestellt haben. — 5 Mill. Ziegel sind bereits verkauft; die Nachfrage ist befriedigend; die Preise sind gestiegen.

Vom lettländischen Molkereiwesen. Laut Angaben des lettländischen Landwirtschaftsministeriums waren am 1. Oktober d. J. in Lettland insgesamt 683 Molkereien tätig, davon 476 genossenschaftliche und 207 Privatpersonen oder Gesellschaften gehörige. Von den Molkereien stellten ca. 500 oder rund 73%, Exportbutter her. — Am 23. Oktober sind es 4 Jahre, seit die Staats-Exportbutterkontrollstelle ihre Tätigkeit begann. — Im Laufe dieser 4 Jahre sind insgesamt 446 238 Fäßchen bzw. 23 233 943 Kg. Exportbutter kontrolliert und 161 931 diverse Butteranalysen ausgeführt worden. — 8730 Fäßchen sind in der Berichtszeit zurückgewiesen und zum Export nicht zugelassen worden, was 1,96% der ganzen zum Export angemeldeten Menge ausmacht. — Ins Ausland sind im Laufe der 4 Jahre 436 718 Fäßchen bzw. 22 878 735 Kg. im Werte von 95 Mill. Lat ausgeführt worden.

Estland.

Der Entwurf einer Valuta- und Notenbankreform, vom Vertreter des Finanzkomitees des Völkerbundes Janssen ausgearbeitet (vergl. „O.-H.“ Nr. 23, 1926), wurde vom Völkerbundsrat bestätigt. — Nach Durchführung dieser Reform will der Völkerbundsrat eine Anleihe an Estland im Betrage von 1 350 000 Pfund St. vermitteln.

Von dieser Summe sollen zur Umwandlung der „Estland-Bank“ in eine Emissionsbank, zur Begründung einer Hypothekenbank für langfristige Kredite und zur Ueberführung der Währung auf Goldbasis etwa 1 Million Pfund, für produktive Anlagen 350 000 Pf. verwandt werden. Sicherheit für die Anleihe bieten die Acziseeinnahmen Estlands.

Die wirtschaftliche Lage ist recht unbefriedigend. Geldmangel überall, sowohl im Handel wie in der Landwirtschaft die Preise für die landwirtschaftlichen Produkte Butter, Fleisch, Flachs stehen niedrig, die Kaufkraft ist sehr gering. Die Kartoffelausfuhr nach England brachte nicht den erhofften Gewinn. Am Flachsmarkt ist wenig Leben. Die Sägemühlen stehen zum größten Teil still, da die Zufuhr stockt. Von den Fabriken sind gut beschäftigt die für den Export arbeitenden der Papier, Textil- und Zement-Industrie. —

Freie Stadt Danzig.

Eine internationale Anleihe von 30 Millionen Gulden hat der Völkerbundsrat am 9. Dezember, auf Antrag der Finanzkommission, der Stadt Danzig aufzunehmen gestattet. (vergl. „O.-H.“ No. 18 und 19). —

Das Tabaksmonopol kann zum 1. Januar 1927 noch nicht durchgeführt werden. Bei den Verhandlungen in Genf wurde zum Ausdruck gebracht, daß für Danzig zur Verwaltung des Tabakmonopols eine private Betriebsgesellschaft, die aber international sein müßte in Frage käme. Die Wahl des oder der Länder, die sich an dieser Gesellschaft beteiligen, bleibt dem Ermessen Danzigs überlassen.

Geschäftsergebnisse: „Danziger Textilwerke A.-G.“: das am 31. Dezember 1925 abgelaufene Geschäftsjahr wurde mit einem Verlust von 17 645 G. abgeschlossen, Aktienkapital 150 000 G. — Westpreußischer Verlag A.-G. Danzig erzielte für 1925 einen Nettogewinn von 14 536 Gulden.

Liquidiert: Milchvertrieb G. m. b. H. soll laut Beschluß der Teilhaber vom 9. November d. J. liquidiert werden, desgleichen die Firma Falk, Berg & Co. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 18. November 1926 ist die Danziger Möbelindustrie und Holzbearbeitungs-A.-G. „Oikos“, Danzig-Langfuhr aufgelöst worden.

Polen.

Außenhandel. Im November betrug nach vorläufigen amtlichen Angaben der Wert der Einfuhr 107,9 Mill. Goldzloty, der Wert der Ausfuhr 131,7 Mill. Goldzloty, mithin der Ausfuhrüberschuß 23,8 Millionen; im Oktober betrug der Ausfuhrüberschuß 15,7 Millionen.

In der Einfuhr macht sich außer der verstärkten Einfuhr von Kolonialwaren und Heringen noch eine Steigerung der Einfuhr von Maschinen und Rohstoffen für die Industrie bemerkbar.

Nach Angabe des Handelsministers ist die Ausfuhr von Getreide zurückgegangen, doch ist eine starke Zunahme in der Ausfuhr von Zucker, Hopfen, Bohnen, Eisen, Stahl, Blech zu verzeichnen.

Die Ausfuhr polnischer Kohle im November hielt sich auf der Höhe des Oktobers, rund 1 500 000 t, damit den Rückgang, der sich im Oktober anbahnte, bestätigend. Abnehmer waren England 362 000 t, Oesterreich 254 000 t, Schweden 214 000 t, Italien 50 000 t, Finnland 44 000 t, Frankreich 15 000 t u. a.

Die Getreideernte ist nach jetzt bekannt werdenden Zahlen für das Wintergetreide schlechter ausgefallen als man annahm. Wir setzen zum Vergleichen auch die Zahlen für 1925, in Tonnen, bei:

	1926	1925
Weizen	6 765 000	8 090 000
Roggen	846 000	1 109 000
Gerste	1 176 000	1 026 000
Hafer	6 128 000	4 755 000

Rußland.

Außenhandel. Im Wirtschaftsjahr 1925/26 betrug der Wert der Einfuhr 756 Mill. Rbl., der Wert der Ausfuhr 668 Mill. Rbl., mithin der Einfuhrüberschuß 88 Mill. Rbl. Im Wirtschaftsjahr 1924/25 lauteten die entsprechenden Zahlen: 720, 575, 145 Mill. — Diese Zahlen beziehen sich auf den Gesamthandel, von dem 88% über die europäische Grenze gingen. — Am Handel war beteiligt 1925/26 Deutschland in der Einfuhr mit 172,2 Mill. (England 125,4 Mill.) in der Ausfuhr mit 111,0 Mill. (England 187 Mill.).

Der Verkehr im Hafen Leningrad im Oktober d. J. war recht lebhaft.

	Zahl der Schiffe	Ladung in Tonnen	in Ballast
Eingang	123	150 220	38
Ausgang	97	124 800	—

Von den eingeführten Waren entfielen 110,350 t auf Steinkohle, der Rest verteilt sich auf Maschinen, Chemische Waren, Wolle, Papiermasse, Häute, Baumwolle, Kautschuk, Zink, Zement u. a. Der Zement (13 000 t) kam aus Noworossisk (im Kaukasus) die Fahrt ging rund um Europa.

Ausgeführt wurden hauptsächlich Holz (80 650 t), ferner Getreide, Oelkuchen, Pflanzenöl, Butter, Eier, Metallabfälle u. a. Das neu errichtete Kühlhaus ist zum Teil schon in Betrieb genommen. —

Der Winterverkehr mit Petersburg soll, trotz der schlechten Erfahrungen des letzten Winters, möglichst lange (bis etwa Februar) aufrechterhalten werden. Der Zustrom ausländischer Schiffe dürfte nicht groß sein, denn für Schiffe ohne Eisverstärkung ist das Risiko zu groß.

Eine Erhöhung der Eisenbahntarife für einige Güter in der Höhe von 5—20% ist vom „Gosplan“ angenommen worden. Ausfuhr Güter, wie z. B. Getreide, werden von dieser Erhöhung nicht betroffen.

Gegen den Privathandel richtet sich ein neues Sowjet-Gesetz. Der Wiederverkauf von Waren, unter Ueberschreitung der amtlich festgesetzten Preise wird als Spekulation unter Strafe gestellt.

Der Privathandel wird formell gestattet, dann aber wieder durch rigorose Maßnahmen erstickt, aus Furcht, es könnte sich ein Stamm wohlhabender Kaufleute bilden.

Kendyr und Kenaph, die beiden Faserpflanzen, die, nach Meinung russischer Sachverständiger, mit Baumwolle und Jute erfolgreich konkurrieren können, werden nun planmäßig in Turkestan angebaut werden. —

Finland

Austausch der Ratifikationsurkunden des Deutsch-Finländischen Handelsvertrages fand am 30. November d. Js. im Auswärtigen Amt in Berlin statt. — Der Vertrag war schon auf Grund des Ermächtigungsgesetzes bis Ende des Jahres vorläufig in Anwendung gebracht worden; nun tritt er am 30. Tage nach der Ratifikation (also am 30. Dezember) endgültig in Kraft.

Außenhandel. Nach den vorläufigen Angaben des statistischen Kontors der Zollbehörde betrug im November der Wert der Einfuhr 611,5 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 568,9 Mill. Fmk., mithin stellte sich ein Einfuhrüberschuß von 42,6 Mill. heraus.

Nach dem „Finansblad“ zeigten im November die wichtigsten Einfuhrgruppen folgende Werte in Mill. Fmk.

	1926	1925
Getreide	91,6	92,8
Metalle	69,7	47,2
Kolonialwaren	65,0	71,7
Maschinen u. Apparate	45,5	33,2
Erd- und Steinarten	42,2	28,3
Futtermittel	33,9	20,5
Oele, Fette u. dergl.	30,9	29,2
Spinnstoffe	29,9	40,9
Zeuge	28,6	21,3
Häute und Felle	22,4	32,9
Animalische Lebensmittel	16,5	11,2
Chemische Grundstoffe	14,7	18,0
Versch. Textilindustriewaren	14,5	12,6

Für die wichtigsten Ausfuhrgruppen aber macht der Wert in Mill. Fmk. aus:

	1926	1925
Holzwaren	358,3	271,6
Erzeugnisse der Papierindustrie	148,0	140,5
Animal. Lebensmittel	31,1	40,0

Für die Zeit Januar—November ergibt sich bei einem Gesamtwert der Einfuhr von 5115,0 Mill. Fmk. und der Ausfuhr von 5181,5 Mill. Fmk. ein Ausfuhrüberschuß von 66,5 Mill.

Die Margarine-Industrie. Ueber die Entwicklung der finnischen Margarine-Industrie machte Vizepräsident Sourander dem Vertreter des „Hufvudstadsbladet“ folgende interessante Angaben: Die erste Fabrik zur Herstellung von Kunstbutter wurde in Finnland im Jahre 1908 errichtet. Für lange Zeit war sie die einzige derartige Fabrik, so daß der Import nach Finnland eine sehr hohe Ziffer aufwies. Seit den letzten Jahren ist hier eine wesentliche Aenderung eingetreten. Es entstanden im Lauf weniger Jahre 12 Margarinefabriken in Finnland und die dreizehnte ist im Bau. Von diesen 12 Margarinefabriken haben sich zwecks Stabilisierung des Margarinehandels seit 1921 10 Fabriken zu einer „Vereinigung finnischer Margarinefabrikanten“ zusammengeschlossen, der folgende Werke angehören: Aktiebolaget Elo; Finska Margarinefabriken A. B. und Hangö Margarinefabriks A. B. in Hangö; O. Y. Margariini in Helsingfors; S. W. Paasivaaran Margariinitehdas O. Y. in Uleaborg; O. Y. Margariinitehdas Karjala A. B. in Viipuri (Wiborg); O. Y. Kuopion Margariinitehdas A. B. in Kuopio; O. Y. Tampereen Margariinitehdas A. B. in Tammerfors; Pohjanmaan Margariinitehdas O. Y. in Kempele; und Satakunnan Margariinitehdas O. Y. in Raumo.

Die Margarineproduktion betrug 1913: 1400 t; 1920: 2200 t; 1925: 5300 t. Für das laufende Jahr kann man mit einem Steigen auf etwa 6100 t rechnen. Die für die Herstellung wichtigen Gewächsole wurden hauptsächlich aus Dänemark und Holland importiert. (Im Jahre 1913: 2000 t, 1920, 2400, 1925: 6100 t. Margarineöl.) Im vorigen Jahre betrug der Wert der eingeführten Oele etwa 60 Mill. FM. (Mitteilung des Instituts für Finnlandkunde.)

Einreise und Aufenthalt von Ausländern. Am 23. November ds. Js. ist unter No. 292 in der Gesetzessammlung Finnlands eine Verordnung veröffentlicht worden, die am 1. Dezember 1926 in Kraft getreten ist. Diese 37 Paragraphen umfassende Verordnung behandelt in fünf Abschnitten: Paß- und Sichtvermerkerteilung; Aufenthaltsschein; Reisen der Ausländer in Finnland; Ankunft von Ausländern und deren Aufent-

halt in Finnland als Arbeiter; Verschiedene Bestimmungen.

Ueber den Auslandspaß und die Erteilung des Sichtvermerks sind die Bestimmungen unverändert geblieben. Der Sichtvermerk kann auf die Dauer von höchstens 3 Monaten erteilt werden; Verlängerung der im Sichtvermerk vorgesehenen Frist zum Aufenthalt in Finnland kann vom Ministerium des Aeußeren genehmigt werden (§ 5) den Aufenthaltsschein erteilt der Landeshauptmann (vergl. § 12) des Läns, in dem der Ausländer sich aufhalten will. Bei der Ankunft in Finnland muß der Paß der Polizei vorgezeigt werden, in den Städten und Flecken innerhalb eines Tages, auf dem Lande im Laufe von 3 Tagen. Abmeldung vor der Abreise bei der Polizei ist nur erforderlich wenn die im Sichtvermerk oder Aufenthaltsschein vorgesehene Frist überschritten ist. —

(Nähere Auskunft erteilt gern der Deutsch-Finländische Verein zu Stettin, Börse). —

Finlands-Bank.

Aktiva.	Stand am 30. November 1926
Goldbestand	327 818 882,32
Guthaben im Auslande	1 006 321 161,70
Wechsel zahlbar im Auslande	100 998 865,46
Banknoten und Kupons in ausländ. Valuta	922 122,74
Diskontierte Wechsel	513 852 490,77
Rediskontierte Wechsel	49 952 819,05
Obligationen	43 179 550,—
Kassakreditive	65 164 480,41
Kurzfristige Verbindlichkeiten des Staates	24 000 000,—
Staatsobligationen in finnl. Valuta	130 322 566,25
Andere Obligationen in finnl. Valuta	12 354 569,25
Obligationen in ausl. Valuta	235 206 512,33
Anweisungen der Privatbanken	31 659 688,89
Nickel-Münze	7 104 772,75
Kupfer-Münze	225 252,05
Verschiedenes	18 263 373,91
Immobilien	12 000 000,—
Mobilien	50 080,90
Total	2 579 397 288,78

Passiva.	
Banknoten im Umlauf	1 295 578 639,—
Laufendes Konto des Staates	291 874 108,43
Andere laufende Kontis	81 085 635,79
Kredite im Auslande	114 600 000,—
Anweisungen der Bank	11 078 999,33
Wechsel zum Inkasso	503 517,57
Korrespondenten im Auslande	7 167 023,33
Verschiedenes	20 218 651,14
Grundkapital	500 000 000,—
Reservfonds	133 356 524,80
Wert der Immobilien und Mobilien	12 000 100,—
Gewinn zur Verfügung der Bank	111 925 089,39
Total	2 579 397 288,78

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	21. Dez.	22. Dez.	23. Dez.	24. Dez.
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,70	192,70	192,80	192,80
Stockholm	1062,00	1062,00	1062,00	1062,50
Berlin	918,00	918,00	918,00	918,00
Paris	162,00	160,50	159,00	159,00
Brüssel	556,00	556,00	556,00	556,00
Amsterdam	1589,50	1589,50	1589,50	1589,50
Basel	769,00	769,00	769,00	769,00
Oslo	1003,00	1003,00	1003,00	1007,00
Kopenhagen	1059,50	1059,50	1059,50	1059,50
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	182,00	180,00	180,00	180,00
Reval	10,70	10,70	10,70	10,70
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	615,00	615,00	615,00	615,00

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Winterschifffahrt in Leningrad. Wie das Deutsche Generalkonsulat in Leningrad mitteilt, geht die Winternavigation in Leningrad vom 4. Dezember bis zum 1. Februar und die Eisbrecherhilfe von und bis zur Eisgrenze ist unentgeltlich, jedoch stellt die Hafenbehörde die Bedingung für Zulassung zur Winterschifffahrt, daß die Schiffe mit Radioanlage versehen sind, über starke Schiffsrandung und genügend Proviant und Kohle verfügen. Ankommende Schiffe müssen täglich mittags Standort und Geschwindigkeit durch Zwischenstationen dem Leningrader Hafenkapitän mitteilen und baldmöglichst Verbindung mit der Hauptuferstation suchen (Anrufungszeichen rdb.). Die Schiffe dürfen ohne Zustimmung des Eisbrechers nicht in Triebeis gehen und sind an die Weisungen des Eisbrechers gebunden.

Binnenschifffahrt.

Der Beginn der Winterliegezeit ist nach einer Bekanntmachung des Wasserbauamts Brieg (im Auftrage des Oberpräsidenten, Chef der Oderstrombauverwaltung in Breslau) mit Bezug auf § 2 der Tarife für den staatlichen Sicherheitshafen zu Thiergarten und für die Schiffsliegestellen in den Schleusenkanälen Koppen—Schönau, Brieg, Linden, Ohlau und Rattwitz auf den 24. Dezember 1926 festgesetzt worden.

In Aussicht genommene Schleusensperrungen zur Vornahme dringender Ausbesserungen.

Wasserbauamtsbezirk	Schleuse	Voraussichtliche Zeit der Sperrung
Zehdenick	Bredereiche Zaaren	3. bis 31. Januar 1927
Eberswalde	Niederfinow Lehnitz	15. Januar bis 20. Februar 1927
Fürstenwalde	Fürstenberg, westliche Oberschleuse	2 bis 3 Tage nach vorheriger Bekanntmachung
	Weißenspring	1. Januar bis 28. Februar 1927
Cöpenick	Storkow Cummersdorf	10. Januar bis 19. Februar 1927
Genthin	Parey	2. Januar bis 8. Februar 1927
Rathenow	Brandenburg, kleine Vorstadtschleuse Grütz	je nach Lage der Schifffahrt, Verkehr wird nicht unterbrochen

Bei früher eintretendem starken Frost, der voraussichtlich eine völlige Sperrung der Schifffahrt zur Folge haben wird, werden die Arbeiten sofort begonnen und dementsprechend früher beendet werden.

Außenhandel.

Die Vereinbarung zwischen Deutschland und Frankreich vom 6. November 1926 über den Austausch von Erzeugnissen einiger deutscher und saarländischer Industrien liegt im Büro der Kammer zur Einsicht aus.

„Die polnischen Vertragszölle und Einfuhrverbote“ betitelt sich ein von der Handelskammer zu Danzig herausgegebenes Werk, das im Hinblick auf den am 6. November in Kraft getretenen tschechisch-polnischen Handelsvertrag mit seinen zahlreichen Zollermäßigungen für die meistbegünstigten Länder von besonderem Interesse ist. Das Heft kann zum Preise von Rm. 3.— durch die Auskunftsstelle der Handelskammer bezogen werden.

Post, Telegraphie.

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

Übersicht

der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseeländern. (Monat Januar 1927)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffs-gesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage vor der Abfahrt der Dampfer um 12 ⁰⁰ mittags, für dringende Pakete am Abfahrtstage vormittags.	Stettin	1 15. 29.	Astraea	Finnische Dampfschiffsgesellschaft Helsingfors	Helsingfors	2
		Leitstelle Stettin 5	1 ⁰⁰			oder Abo	
Lettland		Stettin	8. 22.	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	„	2
		Leitstelle Stettin 5	1 ⁰⁰				
Estland		Stettin	1. 8. 15.	Ostsee Regina Victoria	„	Riga oder Windau	2
		Leitstelle Stettin 5	22. 29. 3 ⁰⁰				
Estland		Stettin	8 22.	Nordland	„	Reval	2
		Leitstelle Stettin 5	1 ⁰⁰				
			7. 14. 21. 28. 7 ⁰⁰	steht noch nicht fest	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	„	2

Steuern, Abgaben, Zölle.

Veranlagung der Gewerbetreibenden zur Einkommen-, Vermögen- und Umsatzsteuer. Der Reichsminister der Finanzen hat angeordnet, daß Steuerpflichtige, die als alleinige Inhaber einen Gewerbe- oder Geschäftsbetrieb ausüben, vom 1. Januar 1927 ab zur Einkommen-, Vermögen- und Umsatzsteuer gemeinsam von einem Finanzamt zu veranlagen sind. Im Landesfinanzamtsbezirk Stettin ist durch den Herrn Präsidenten des Landesfinanzamts die gemeinsame Bearbeitung dieser Steuern dem Finanzamt übertragen worden, in dessen Bezirk sich die Betriebsstätte befindet. Durch diese Maßnahme wird erreicht, daß Steuerpflichtige, die z. B. in einem Finanzamtsbezirk ihre Wohnung haben und in einem andern Finanzamtsbezirk ihren Geschäfts- oder Gewerbebetrieb ausüben, nicht mehr wie bisher, von 2 verschiedenen Finanzämtern, sondern nur von einem Finanzamt und zwar von demjenigen Finanzamt, in dessen Bezirk sich die Betriebsstätte befindet, zu den vorbezeichneten Steuerarten veranlagt werden. Einzelinhaber eines Gewerbe- oder Geschäftsbetriebes haben sich mithin künftig in ihren Steuerangelegenheiten nur noch an das für die Betriebsstätte zuständige Finanzamt zu wenden sowie auch alle fällig werdenden Steuerbeträge vom 1. Januar 1927 ab an diese Finanzkasse abzuführen. Auf Grund dieser Neuregelung mußte daher von den mit dem 1. Januar 1927 ab zuständig werdenden Finanzämtern einzelnen Steuerpflichtigen eine neue Steuernummer zugewiesen werden. Die in Frage kommenden Steuerpflichtigen sind von der Zeit mit dem 1. Januar 1927 in Kraft tretenden Neuorganisation durch besonderes Schreiben des zuständigen Finanzamts benachrichtigt worden.

Besteuerung ausländischer Firmen durch ihre ständigen Vertreter. Nach Verhandlungen des Deutschen Industrie- und Handelstages mit dem Reichsfinanzministerium hat letzteres vor einiger Zeit zugesagt, daß der Erlaß vom 23. Februar 1926 auch für das Steuerjahr 1927 Geltung haben soll. Nach diesem Erlaß haben deutsche Kommissionäre, die als Großhändler oder Handelsagenten ins Handelsregister eingetragen sind, Aufforderungen zu steuerlichen Erklärungen und anderen Mitteilungen des Finanzamts an die von ihnen vertretene ausländische Firma vorläufig nur weiterzugeben, wenn entweder die beschränkte Steuerpflicht der ausländischen Firma schon bei einer früheren Veranlagung festgestellt worden ist, oder wenn der deutsche Vertreter Angestellter der ausländischen Firma ist.

Verschiedenes.

Litauen errichtet in Stettin ein Konsulat. Wie der amtliche Reichsanzeiger meldet, hat die Regierung der Republik Litauen ein Konsulat in Stettin errichtet. Herr Handelsrichter Curt Joseph, Inhaber der Firma Aronheim & Cohn, Stettin, ist zum Konsul ernannt; die Reichsregierung hat das Exequatur bereits erteilt. Die Amtsräume des Konsulats befinden sich in Stettin, Breitstraße 29&30. —

Die Büros des Deutschen Industrie- und Handelstages, des Landesausschusses der preußischen Industrie- und Handelskammern und der deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer sind mit dem 3. Januar 1927 nach den neuen Geschäftsräumen, Berlin NW 7, Neue Wilhelmstraße 9/11, verlegt worden.

Angebote und Nachfragen.

- 6572. Budapest V., sucht Geschäftsverbindung mit Konservenfabriken.
- 6745. Zschoppau Sa. sucht Vertreter für den Absatz von Bootsmotoren bis 10 PS.
- 6781. Stockholm sucht Vertreter für den Verkauf schwedischer Eisen- und Stahlprodukte.
- 6815. Wald (Rhld.): Werkzeugmaschinenfabrik, Spezialfabrik für moderne Shapingmaschinen, sucht Vertreter für den Bezirk Stettin.
- 6816. Hamburg 1, sucht Vertreter für den Verkauf von Marzipanmassen-, Backmassen- und Mandelfabrikaten.
- 6891. Stuttgart sucht Vertreter zum Vertrieb von Aluminium-Geschirren.
- 6892. Schwenningen a. N. sucht Vertreterfirma, die in elektrotechnischen Abnehmerkreisen eingeführt ist.
- 6977. Siracus (Sizilien) Exporteur von Mandeln, Haselnüssen, süßen und bitteren Orangenschalen und Zedern in Salzlake sucht Geschäftsverbindung mit Schokoladen- und Konservenfabriken.

- 6979. Paris sucht Geschäftsverbindung mit Abnehmern von Maniok, das aus französischen Kolonien, besonders aus Madagaskar, eingeführt wird.
- 7035. Braunau a. Inn, Ob.-Oestr. sucht Geschäftsverbindung mit Oelfabriken, die als Lieferant von Leinkuchenmehl in Frage kommen.
- 7095. Chelmo (Polen) sucht Geschäftsverbindung mit Großabnehmern von Faßreifen.
- 7139. Berlin sucht Vertreter für Tank- und Zapfanlagen.
- 7142. Plauen i. Vogtl. sucht Vertreter für Stickereien und Konfektion.
- 7144. Weigsdorf i. Sachsen sucht Vertreter für reinleinenes Tischzeug und reinleinenes Handtücher.
- 7244. Coburg sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von Weidenstöcken (Kopfweiden) für die Korbindustrie.
- 7245. Warszawa sucht Geschäftsverbindung mit Darmimporteuren.
- 7261. Konstantinopel wünscht die Vertretung von Versicherungsgesellschaften zu übernehmen (Transportversicherungen und Assekuranzgeschäfte).
- 7264. Hamburg 36 sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Futtermitteln, besonders von Oelkuchen und Oelkuchenmehl.
- 7430. Wien wünscht die Vertretung von Heringsexportfirmen zu übernehmen.

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

Frachtenmarkt.

Oderschiffsfrachten (Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau für die Woche vom 18. bis 24. Dezember 1926) in Rm. für Kohlen ausschl. aller Nebenkosten insbes. Umschlagskosten: von Breslau nach Berlin 4.50, nach Stettin 4.30; von Oppeln nach Berlin 6.10—6.30, nach Stettin 5.60—5.80, nach Hamburg 9.10—9.30; von Cosel-Oderhafen nach Berlin 6.60—6.80, nach Stettin 6.10—6.30 und nach Hamburg 9.60—9.80.

Seefrachtenmarkt. Stettin, den 30. Dezember. Seit der Beendigung des englischen Kohlenstreiks sind die Frachtsätze auf der Ostsee ständig zurückgegangen. Ein weiterer Grund für die gegenwärtige Ruhe am Frachtenmarkt ist in der Unterbrechung des Frachtgeschäfts während der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage zu suchen.

Was den Stettiner Kohlenfrachtenmarkt anlangt, so hat sich nach der Beendigung des engl. Streiks aus dem Kohlenexportgeschäft nach der engl. Ostküste in zunehmendem Maße ein Importgeschäft entwickelt. Kohlen werden von der Ostküste nach Stettin zu 7/6 angeboten. Daneben besteht ein lebhafteres Exportgeschäft für Kohlen zum Mittelmeer. Die Raten betragen hier für 5—6000-t-Dampfer ca. 13/— je t.

Am Erzfrachtenmarkt beträgt die Rate Narvik-Nordsee zur Zeit 5.00 schw. Kr. fio. Das Geschäft ist im übrigen sehr gering nach Stettin. Dazu kommt, daß die nördlicheren schwedischen Häfen wegen Eis geschlossen sind.

Im übrigen sind zu nennen: Dampfer: Stettin—Stockholm 2500 t Kohlen 7/9 je t; Stettin—Hull 330 Stds. Pitprops 35/6 je Std.; Stettin—London 600 t Weizen 11/—. Segler: Stettin—Horsens 110 t Kohlen Kr. 8.—.

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

Kurse

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	22. Dezbr.		23. Dezbr.		24. Dezbr.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.184	5.194	5.184	5.194	5.184	5.194
1 Pfund Sterling . . .	25.17	25.25	25.17	25.25	25.17	25.25
100 franz. Francs . . .	20.60	21.00	20.45	20.85	20.40	20.80
100 belg. Francs . . .	71.90	72.65	71.90	72.65	71.85	72.60
100 schweizer Francs . . .	99.90	100.90	99.90	100.90	99.90	100.90
100 italienische Lire . . .	23.00	23.45	23.00	23.45	23.25	23.70
100 schwed. Kronen . . .	138.25	139.25	138.25	139.30	138.35	139.40
100 norweg. Kronen . . .	130.20	131.15	130.15	131.10	130.60	131.60
100 dänische Kronen . . .	137.80	138.85	137.80	138.85	137.90	138.95
100 tschecho-slowac. Kr.	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden . . .	206.90	208.40	206.90	208.40	206.90	208.45
100 deutsche Mark . . .	122.95	124.15	122.95	124.15	122.95	124.15
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 . . .	54.00	64.00	54.00	64.00	54.00	64.00
100 litauische Lits . . .	50.70	51.70	50.70	51.70	50.70	51.70
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	87.00	95.00	87.00	95.00	87.00	95.00

	17. Dezbr.		20. Dezbr.		22. Dezbr.	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372.00	375.00	372.00	375.00	372.00	375.00
1 Pfund Sterling . . .	1805.00	1820.00	1805.00	1820.00	1805.00	1820.00
100 dtsh. Reichsmark . .	8850.00	8960.00	8850.00	8960.00	8850.00	8960.00
100 Finmark	937.00	947.00	937.00	947.00	937.00	947.00
100 schwed. Kronen . . .	9975.00	10060.00	9975.00	10060.00	9975.00	10060.00
100 dänische Kronen . . .	9910.00	10010.00	9940.00	10040.00	9940.00	10040.00
100 norweg. Kronen . . .	9350.00	9650.00	9350.00	9650.00	9325.00	9625.00
100 franz. Francs	1475.00	1550.00	1485.00	1560.00	1475.00	1550.00
100 belg. Francs	1025.00	1100.00	1025.00	1100.00	1025.00	1100.00
100 holländ. Gulden . . .	14900.00	15050.00	14900.00	15050.00	14900.00	15050.00
100 lat	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00
100 ital. Lire	1650.00	1725.00	1655.00	1730.00	1645.00	1720.00
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	38.00	43.00	38.00	43.00	38.00	43.00

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.

Rumänien: Wechselverbindlichkeiten.

Tschechoslowakei: Absatzmöglichkeiten für Zentrifugen. —

Lieferungs- und Zahlungsbedingungen in der Maschinen-Industrie.

Griechenland: Einfuhr mineralischer Futtermittel in Mazedonien und Thrazien.

Brasilien: Wettbewerb bei öffentlichen Ausschreibungen.

Polen (pol. Oberschles.): Absatzmöglichkeiten für Futterkalke.

Britisch-Indien: Kreditauskünfte.

Spanien: Einfuhr von Lederwaren und Reiseartikeln.

Bulgarien: Außenhandel im Jahre 1926.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Vertreter für Holzbearbeitungsmaschinen in Jugoslawien. — Interessenten für Präzisionswerkzeuge, Preßluftwerkzeuge und Weichgußfittings in Rumänien. — Deutsche Firmen in Japan und Korea. — Händler für Milchzentrifugen in Rumänien. — Vertreter für Möbelplüsch in Spanien. — Deutsche Vertreterfirmen in Lederbekleidung in Spanien. —

Merkblätter für den deutschen Außenhandel.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel ist ein Merkblatt für den Handelsverkehr mit Japan, sowie eins über den Handelsverkehr mit dem Kwantung-Pachtgebiet zugegangen. Beide Merkblätter können vom Deutschen Wirtschaftsdienst, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen oder auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle eingesehen werden.

Gleichzeitig ist der Stelle 1 Exemplar der von der Gesandtschaft in Lima neu aufgestellten Liste der Ein- und Ausfuhrhäuser und Vertreter in Lima und Callao übersandt worden, die von Interessenten eingesehen werden kann. Weitere Exemplare können ebenfalls vom Deutschen Wirtschaftsdienst bezogen werden. Für die namhaft gemachten Firmen wird von der Gesandtschaft keine Gewähr übernommen.

Bremen in Welthandel.

Unter diesem Titel ist von der Zweigstelle des Auswärtigen Amtes für Außenhandel in Bremen ein Handbuch herausgegeben worden, das auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle eingesehen werden kann, bzw. zum Preise von Rm. 4,20 im Buchhandel erhältlich ist. (Verlag v. Franz Leuwer, Bremen). Das Handbuch ist in drei Sprachen abgefaßt und gibt neben einigen Abhandlungen über Bremens wirtschaftliche Verhältnisse auch ein Verzeichnis der wirtschaftlichen Verbände und verkehrswirtschaftlichen Unternehmungen, sowie ein Verzeichnis der bremischen Import- und Export-Firmen. Außerdem ist in dem Handbuch ein Verzeichnis von Import- und Export-Waren abgedruckt, unter Hinweis auf die Bremischen Firmen, die an diesen Waren interessiert sind.

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

Süd-Afrika: Galvanisierter Draht.

Spanien: Tropfen-Korken für Haarwasserflaschen. — Gummiertes Papier für die Pappschachtelfabrikation. —

Verzinkter und verzinnter Eisendraht für Drahtgewebe. — Frucht- und Parfümerie-Essenzen, Artikel für die Parfümeriefabrikation. — Mützenleder, Achweißleder. —

Finland: Baumwollgarne. — Chlorkalk, schwefelsaure Tonerde, Glaubersalz, Alaun. — Knochenleim, Knochenmehl. — Gummimäntel. — Stempelkissen. — Flaschenverschlüsse. —

England: Pappe zum Aufziehen von Kalender. — Schwefelkohlenstoff. — Rasenmäher. — Pappe-Etiketts. — Wolle. — Nägel, Draht, Schrauben, Sanitätssteingutwaren, emaillierte Badewannen. — Regeneriertes Harz. — Kunstseide. — Chlorsaures Kalium. — Stahlröhren für Kohlensäuregas. — Dachziegel. — Vertretung für Rohrstühle, Ledersessel, Spiegelglas, elektrische Eischränke. — Bauholz für Plantagen in Liberia, Zement, Sägemaschinen. — Fensterbriefumschläge. — Fahrradzubehör. — Dachziegel. Papier zum Einwickeln von Bonbons welches geeignet und stark genug ist, nachdem es gewachst ist, in einer Maschine gedreht zu werden.

Vereinigte Staaten von Amerika: Messerschmiedewaren. — Feuerwerkskörper, Feuerwerk-Chemikalien. — Buntglas-Papier, Pinsel für Anstreichen, Freskomaler und Automobilindustrie. — Bürozubehör und -Material jeder Art. —

Oesterreich: Farben zum Ueberstreichen getragener Lederröcke. — Roßhaargewebe für Mützen-Einlagen, Mützenschirm-Steife (anstelle der Schirm-Pappen zu verwenden). — Sperrholz. — Weichholz. —

Norwegischer Export-Kalender.

Der von dem norwegischen Außenministerium herausgegebene Norwegische Exportkalender für 1926 (Norges Eksportkalender for Aret 1926) ist im Verlage von J. W. Cappelen, Oslo, erschienen und kann zum Preise von Kr. 25.— das Stück im Buchhandel bezogen werden.

Begleitpapier für Auslands-Sendungen.

Von der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf ist der Reichsnachrichtenstelle ein von ihr herausgegebenes, auf den neuesten Stand (25. November 1926) gebrachtes Merkblatt über die Begleitpapiere für Auslands-sendungen übersandt worden. Bei jedem Land ist aufgeführt, ob Ursprungszeugnisse, Rechnungen, besondere Zollerklärungen, Konnossemente usw. beizufügen sind. Die wichtigsten Gebührensätze für die Beglaubigungen sind angegeben. Das Merkblatt ist zum Preise von Rm. 0,20 zuzüglich Porto von der Geschäftsstelle der genannten Kammer zu beziehen und kann auch auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse II, eingesehen werden.

Warnung vor ausländischen Firmen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Reichsnachrichtenstelle laufend Warnungen vor ausländischen Firmen eingehen, mit denen schlechte Erfahrungen gemacht worden sind. Die eingegangenen Warnungen werden von der Reichsnachrichtenstelle in einer besonderen Kartei gesammelt, die von Interessenten in vorkommenden Fällen eingesehen werden kann.

LEOPOLD EWALD / STETTIN

Drahtanschrift:

Spedierwald, Stettin

RUDOLF MOSSE CODE

Spedition und Lagerung

gegründet 1854.

Fernsprecher:

Nr. 917 und 1776

Inhaltsverzeichnis:

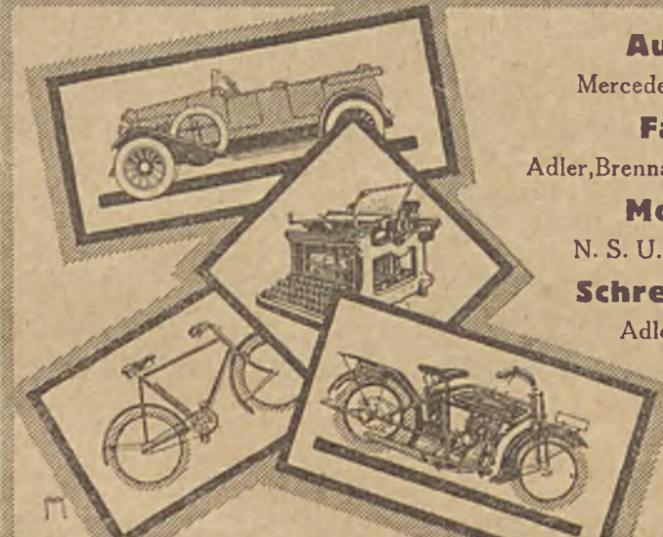
Geleitwort	7	Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Freie Stadt Danzig, Polen, Rußland	23
Die Notwendigkeit der weiteren Vertiefung der Seeschiffahrtsstraße Stettin-Swinemünde von Syndikus P. Bolße	9	Finnländischer Nachrichtendienst	25
Der Eisbrecherdienst der Industrie- und Handelskammer zu Stettin von Dr. A. Klaemdt	15	Mitteilungen der Industrie und Handelskammer	26
Sowjetrussische Hafenprobleme von Dr. P. H. Seraphim	19	Frachtenmarkt	27
Die Animalienkultur in Estland	20	Kurse	27
Die Reklame im Stettiner Einzelhandel von Irene Hirsch-Pagelt	21	Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel	28
		Rundgang durch Stettins Wirtschaft	35



Reinhold Kühnke
 G. m. b. H.

Spedition :: Schiffahrt
 Bunkerkohlen
 Stückgut :: Massentransporte
 Befrachtung :: Lagerung
 Assecuranz

Tel.-Adr. „Erka“ **Stettin** Telefon 113, 585



Automobile
Mercedes-Benz, Wanderer

Fahrräder
Adler, Brennabor, Mercedes, Stahlroß

Motorräder
N. S. U., Victoria, Mabeco

Schreibmaschinen
Adler, Continental

PAUL POLLACK
Bismarckstrasse und Elisabethstrasse

KANNENBERG & HAASE

Gegr. 1899

**Farben-
Lack-**



**pflanzenleim-
u. Kittfabrik**

altes Arsenal

STETTIN

neben dem Rathaus

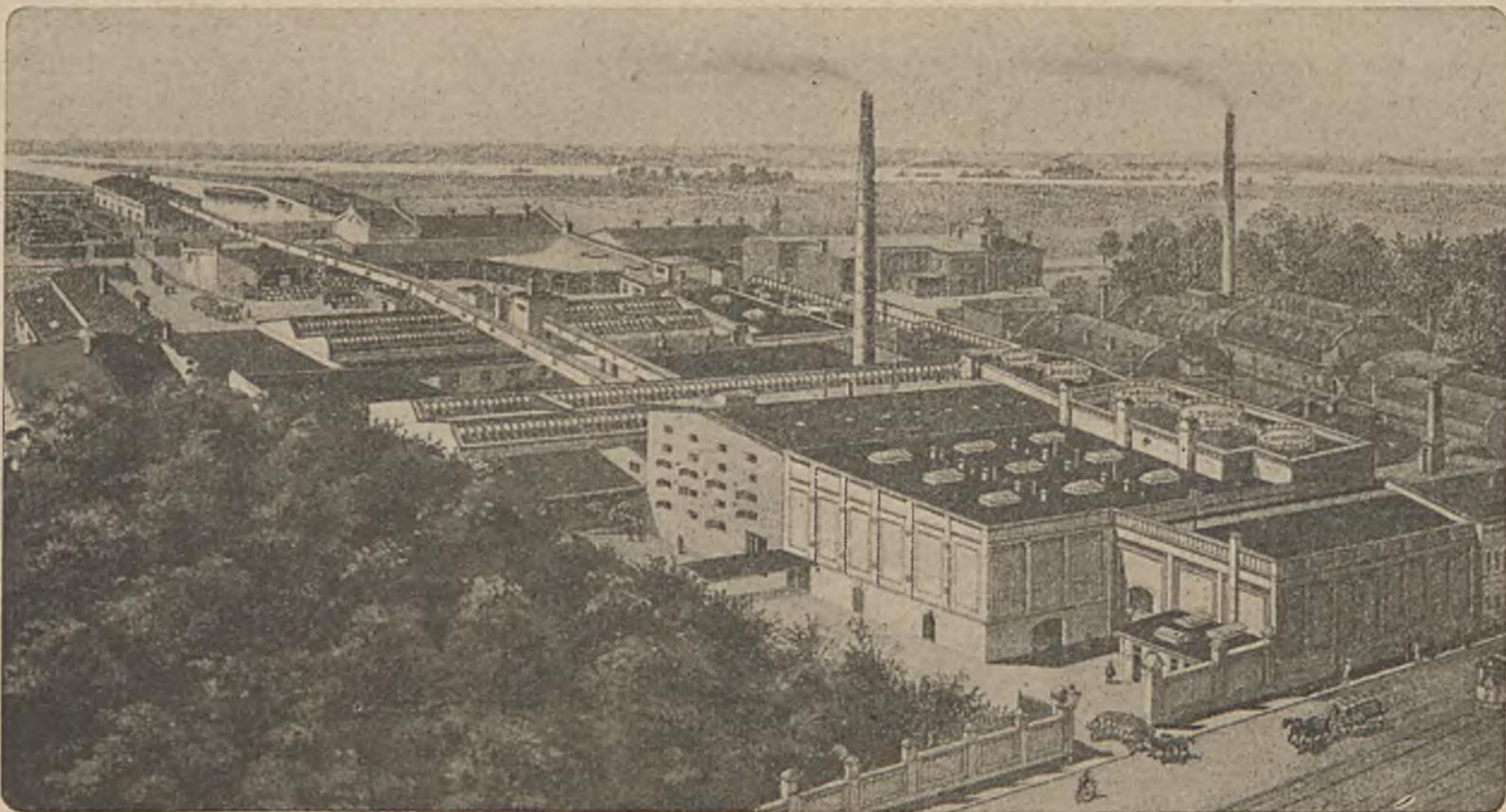
Paul Julius Stahlberg

Gründungsjahr 1841

Oelfabrik

Tel.-Adr.: Oelberg, Stettin

STETTIN



Kapazität: 105 000 tons Oelsaaten und Oelfrüchte.

Spezial-Produkte:

garant. reines Leinöl, garant. reinen Leinölfirnis
prima Lackleinöl, Rüböl, Soyabohnenöl, ff. Speiseöl

Leinkuchen, Rapskuchen sowie deren Mehle, prima Soyaschrot Marke „Monopol“
alles garantiert rein.

Der Grundstein zu der Firma „Hedwigshütte“ Anthrazit-, Kohlen- und Kokeswerke, James Stevenson Aktiengesellschaft, die heute eine der ältesten und größten deutschen Kohlenhandelsfirmen darstellt, wurde im Jahre 1870 durch den Kaufmann James Stevenson gelegt. Die damalige offene Handelsgesellschaft Jacobs & Stevenson befaßte sich in erster Linie mit dem Import von Kohlen und Koks aus England und daneben mit dem Vertrieb von Roheisen, Chamottesteinen und verschiedenen anderen Artikeln, sowie mit Speditionsgeschäften. Schon im Jahre 1888 errichtete James Stevenson, der seit 1878 Alleininhaber der Firma war, in Berlin eine Zweigniederlassung seines Kohlegeschäfts. Einen besonderen Aufschwung nahm das schnell zum Ansehen in Stettin gelangte Handelshaus, als es Ende der 80er Jahre gelang, dem englischen Anthrazit Eingang auf dem deutschen Kohlenmarkt zu verschaffen. Stevenson erkannte sogleich die Bedeutung dieses Heizmaterials für die deutsche Wirtschaft und schuf 1891 auf einem am rechten Oderufer erworbenen Grundstück eine eigene Brech- und Separationsanlage, die Betriebsstelle „Hedwigshütte“, um das eingeführte Rohmaterial den deutschen Anforderungen entsprechend herzurichten und zu sortieren. Nach der Gründung einer Zweigniederlassung in Breslau wurde die schlesische Kohle in den Geschäftsbereich einbezogen.

Im Jahre 1898 wurde die Firma in die „Hedwigshütte“ Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 1,5 Millionen Mark umgewandelt, das bis zum Kriege bis auf 6 Millionen angewachsen war. Inzwischen sind verschiedentliche Erhöhungen des Aktienkapitals erfolgt, nach der Umstellung auf Goldmark beträgt dasselbe nun 4,5 Millionen Rm. Die auch nach heutigen Anschauungen recht beträchtlichen Mittel ermöglichen es der neuen Gesellschaft, ihren Geschäftsbetrieb schnell und erheblich zu erweitern. Die bereits früher erworbene Preßkohlenfabrik und Separationsanlage in Gotzlow wurde ausgebaut und mit den neusten technischen Einrichtungen versehen. Durch Errichtung von Kohlenhöfen an verschiedenen Stellen des Stadtgebiets Stettin wurde für eine zweckmäßige Verteilung der Hausbrandkohle und der bereits seit geraumer Zeit in das Verkaufsgeschäft mit aufgenommenen Niederlausitzer Briketts Sorge getragen. Die Angliederung der Firma „Anthrazitwerke Gustav Schulze G. m. b. H.“ mit ihren Niederlassungen in Hamburg, Berlin und Dresden im Jahre 1903 bedeutete einen weiteren Fortschritt in der Entwicklung des Konzerns; die Gesellschaft faßte dadurch im Elbabsatzgebiet festen Fuß.

Den Kohlentransport aus England und Westfalen bewirkten bis 1906 ausschließlich fremde Dampfer. Bald jedoch erschien es wünschenswert, über eigenen Seeschiffsraum verfügen zu können, und so ließ die Gesellschaft denn in den Jahren 1906—1910 die Kohlendampfer „Pommern“, „Mecklenburg“ und „Brandenburg“ bauen, die, nach Angaben der Auftraggeberin hergestellt, sich für den Kohlentransport glänzend bewährt haben. Ihr Typ gilt heute noch als vorbildlich. Für den inneren Hafenverkehr stand in Stettin und in Hamburg eine eigene Flotte von Schleppern, Kähnen und Prähmen zur Verfügung. Im Jahre 1912/13 wurde auf der Eichstaden-Insel in Swinemünde eine gewaltige Krananlage gebaut, die für den Umschlag der seewärts eingehenden Kohle in Binnenfahrzeuge und für das Bunkergeschäft diente. Die Hedwigshütte Aktiengesellschaft hat es verstanden, die der deutschen Wirtschaft im allgemeinen und dem Stettiner Kohlenhandel im besonderen durch den verlorenen Krieg und durch die jede Kalkulation unmöglich machenden Inflationsjahre entgegretenden großen Schwierigkeiten zu überwinden. Mußten auch die für den Import vorgesehenen Anlagen und Einrichtungen jahrelang stillliegen, war auch das in die Fesseln der Inflationswirtschaft geschlagene Kohlegeschäft schweren Schädigungen ausgesetzt, die Gesellschaft steht heute wieder machtvoll und gerüstet da und kann allen Ansprüchen der Kundschaft in jeder Hinsicht genügen. Anstelle der drei bei Kriegsende an die Entente abgegebenen Seedampfer steht heute ein neuer 3300-to-Kohlendampfer, die „Hedwigshütte“, für den Kohlentransport über See der Gesellschaft zur Verfügung. Die alten Verbindungen nach England sind wieder aufgenommen worden und werden aufs beste gepflegt. Die Beziehungen zu Westfalen sind erweitert und ausgebaut worden. Die Umschlagsanlagen in Stettin, Hamburg, Swinemünde, Berlin und Magdeburg sind in vollem Betriebe, die Hedwigshütte steht hinsichtlich der Menge der Kohleneinfuhr wieder an erster Stelle, die Umsätze der Friedenszeit sind bereits erheblich überschritten.

Es versteht sich von selbst, daß sich die Hedwigshütte, auch nachdem sie ihre Interessenssphäre auf andere Handelsartikel ausgedehnt hat, die Förderung des Kohlenhandels stets besonders angelegen lassen wird. Die in jahrzehntelanger Erfahrung erworbenen Spezialkenntnisse des oberschlesischen, niederschlesischen, englischen und westfälischen Kohlenmarktes bieten dem Zwischenhandel und der Verbraucherschaft die beste Gewähr, daß sie das Material erhält, welches sie bevorzugt und welches für sie geeignet ist. Alle Zweige des Brennstoffgeschäfts, für welches gerade Stettin durch seine besondere Lage als größter Ostseehafen, als Einfallstor für englische und westfälische Kohle, als Ausfallstor für die oberschlesische Montanindustrie hervorragend prädestiniert ist, sind vertreten und werden in Spezialabteilungen beherrscht und gepflegt. Das seewärts eingeführte Material wird von den mit den modernsten Einrichtungen versehenen riesigen Umschlagsanlagen aufgenommen, auf gewaltigen Lagerplätzen in Vorrat gehalten, dort zum Teil zerkleinert, sortiert und gesiebt, um dann weit ins nordostdeutsche Binnenland hinein verladen zu werden. Die ober- und niederschlesischen Brennstoffe, Kohle und Koks, rollen den Abnehmern per Bahn zu oder werden über Cosel, Breslau und Maltzsch in Kahnladungen über die Oderwasserstraße bezogen. Nachdem seit dem Kriege die schlesische Kohle, nicht nur im Hausbrand, sondern auch im industriellen Verbrauch, vielfach dem Niederlausitzer Brikett weichen mußte, dessen Hauptabsatzgebiet auch Nordostdeutschland ist und für dessen Vertrieb der Stettiner Kohlenhandel von jeher einen wichtigen Faktor bildete, hat die Hedwigshütte auch diesem schon seit vielen Jahren betriebenen Handelszweig ihre besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Das Streckengeschäft konnte bedeutend ausgedehnt werden, die großzügig eingerichteten und mit besonderer Sorgfalt verwalteten Lagerplätze in Stettin mit ihrem Auto- und Wagenpark legen Zeugnis davon ab, daß auch das Platzgeschäft in mustergültiger Weise betrieben wird. — Die sonst nur für Spezialfeuerungen brauchbare Staubkohle wird in der eigenen Brikettfabrik durch Zusatz von Pech zu den hochwertigen Steinkohlenbriketts verarbeitet. Das dort hergestellte ganz vorzügliche Material hat in Industrie und Landwirtschaft und nicht zuletzt für die Lokomotivfeuerung überall Eingang gefunden. — Eine seit langer Zeit betriebene Kohlenstaub-Mühle liefert den Spezialstaub für die Eisen- und Stahlgießereien; der Hedwigshüttestaub findet weit über die Grenzen des eigentlichen Verkaufsgebietes in Deutschland Absatz. — Eine besondere Abteilung befaßt sich mit der Ausfuhr von Kohle, Koks und im besonderen von Briketts nach den nordischen Ländern; dieser Export wird natürlich durch die zur Verfügung stehenden eigenen Umschlagsanlagen und Wasserfahrzeuge besonders unterstützt. Der nunmehr abgeschlossene englische Kohlenstreik gab der Firma Gelegenheit zu beweisen, daß sie in der Lage ist, sich auch völlig veränderten Verhältnissen schnell anzupassen und einen ausgedehnten Export von oberschlesischer Kohle nach dem Ausland zu organisieren und durchzuführen.

Die durch das Brennstoffgeschäft angebahnten Beziehungen zur Landwirtschaft und zum Baugewerbe legten der Geschäftsleitung die Ergänzung des Interessenkreises durch Angliederung neuer Verkaufsabteilungen nahe. Nachdem seit einer Reihe von Jahren das Geschäft in Zement, Baukalk und Düngekalk mit bestem Erfolge aufgenommen worden ist, wird nunmehr auch der Vertrieb von Baumaterialien aller Art sowie der Handel mit Kali-, Phosphorsäure- und Stickstoffdünger mit in den Geschäftsbereich einbezogen. Es wird sich zeigen, daß die Gesellschaft auch im Handel mit diesen Artikeln, der nicht nur im Hinblick auf die Jahreszeit des Hauptumsatzes, sondern auch wegen der vielfach bestehenden Vereinigung von Brennstoff-, Baustoff- und Düngemittelhandel im Kleinvertrieb der Provinz eine glückliche Ergänzung zum Kohlenhandel bildet, infolge ihrer ausgezeichneten Verkaufsorganisation und der ihr zur Verfügung stehenden Betriebsmittel hinter anderen Handelshäusern in Bezug auf die Leistungsfähigkeit in keiner Weise zurückstehen wird.

Die Hedwigshütte wird es wie in der Vergangenheit so auch in der Zukunft als ihre vornehmste Aufgabe betrachten, den Ansprüchen der Abnehmer, der größten wie der kleinsten — was ihr durch ihr ausgedehntes und weitverzweigtes Platzgeschäft ermöglicht wird — durch äußerste Sorgfalt, persönliche Behandlung und gewissenhafte Ausführung der Aufträge gerecht zu werden. So kann sie das große Vertrauen, das sie schon seit ihrem Bestehen genießt, erhalten und immer weiter ausbauen.

Stettiner Dampfer - Compagnie

Aktiengesellschaft

Gegr. 1856 **Stettin** Gegr. 1856

Regelm. Verbindungen zwischen Stettin und

Leningrad wöchentlich

jeden Sonnabend von Stettin
jeden Donnerstag von Leningrad

Reval wöchentlich

jeden Freitag von Stettin
jeden Freitag von Reval

Stockholm vierzehntägig

jeden 15. und 30. von Stettin
jeden 8. und 23. von Stockholm

Danzig—Memel vierzehntägig

Königsberg zehntägig

London ca. vierzehntägig

Rotterdam - Finnland vierzehntägig

Stettin—Levante ca. vierzehntägig

Geschäftsanschrift: Dampferco — Fernspr. 5440 - 5442

Regelmäßige Expeditionen:

Stettin — Reval — Helsingfors

Eisbrechdampfer „Astraea“
jeden zweiten Sonnabend 1 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

D. „Kong Haakon“ jeden Mittwoch nachm. 6 Uhr
(Skien und andere Fjordhäfen nach Bedarf)
D. „Stadion 11“ jeden 2. Freitag nachmittags

Stettin - Manchester - Liverpool - Swansea

ca. alle 10 Tage

Stettin - Rotterdam - Rheinhäfen

wöchentlich per Neptun-Linie direkt bis Köln

D. „Astraea“, „Kong Haakon“, „Odin“, „Bergenus“ u. „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

Germania-Versicherung Stettin

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

23 Millionen Reichsmark

Prämieneinnahme 1925: **14³/₄ Millionen RM.**

Angenom. Lebens-Vers. über **350 Millionen RM.**

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

GERMANIA - GESELLSCHAFTEN STETTIN

Diese schließen ab:

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

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

Regelmäßige Dampferexpeditionen von Stettin nach

Rotterdam ca. wöchentlich	D. „Theodor“ D. „Käte“	ca. 5. Jan. ca. 12. Jan.
Antwerpen ca. 14 tägig	D. „Viadra“ D. „ „	ca. 12. Jan. ca.
Köln direkt ca. 14 tägig	D. „Main“	ca. 6. Jan.
Hamburg ca. wöchentlich	D. „Ferdinand“ D. „August“	ca. 4. Jan. ca. 11. Jan.
Kiel/Bremen ca. 14 tägig	D. „Otto“ D. „ „	ca. 4. Jan. ca. 18. Jan.
Danzig ca. 14 tägig	D. „Siegfried“ D. „Claus“	ca. 3. Jan. ca. 16. Jan.
Königsberg ca. 5 tägig	D. „Pionier“ D. „Siegfried“	ca. 10. Jan. ca. 15. Jan.
Libau ca. 14 tägig	D. „Siegfried“ D. „Claus“	ca. 3. Jan. ca. 16. Jan.
Riga wöchentlich	D. „Regina“ D. „Victoria“	ca. 8. Jan. ca. 15. Jan.
Reval/Helsingf. 14 tägig	D. „Nordland“ D. „Nordland“	ca. 8. Jan. ca. 22. Jan.
Abo ca. 14 tägig	D. „Hellmuth“	ca. 6. Jan.
Norrköping Stockholm ca. 21 tägig	D. „Ruth“ D. „ „	ca. 15. Jan. ca. 5. Febr.

* erstklassige Passagiergelegenheit.

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Telegr.-Adr : Gribel

Telefon: 6008—6011

Aus der Groß-Steffiner Papierindustrie.

Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, Stettin.

Zu den größten Betrieben des Stettiner Wirtschaftsbezirks gehört das unweit der Stadt gelegene Werk Odermünde der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft.

Die im Jahre 1910 begonnene, auf jahrzehntelanger Erfahrung beruhende Neuanlage wurde im Laufe der Jahre systematisch ausgebaut, sodaß das Werk heute als einer der modernsten Großbetriebe seiner Art anzusehen ist und auch den Vergleich mit den größten ausländischen Papierfabriken nicht zu scheuen braucht.

Das Unternehmen ist vertikal-konzentrisch aufgebaut, d. h. es sind hier in technisch vorbildlicher Form alle mit der Massenherstellung von Papier irgendwie im Zusammenhang stehenden Produktionsstätten räumlich vereinigt, nämlich: eine Sulfitzellstofffabrik nebst einer nach elektro-chemischem Verfahren arbeitenden Bleicherei, eine Zellstoffpapierfabrik und eine Druckpapierfabrik mit angegliederter Dampfholzschleiferei, eine Tonerde-Zersetzeranlage, 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 Umfangs 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. 1200 Kubikmeter Fichtenstämme zu Zellstoff und Holzschliff verarbeitet. Diese Mengen stammen aus den Ost-

seestaaten, sie kommen in Schiffsladungen an die Fabrik, werden am Fabrikbollwerk gelöscht und in ganzen Zügen mittels feuerloser Lokomotive über ein mehr als 30 km umfassendes Gleisnetz auf die Stapelplätze verteilt.

Erwähnt sei noch die Tageserzeugung der Zellstofffabrik mit 160 000 kg und die Tageserzeugung der Holzschleiferei mit 200 000 kg. In der Sulfitspiritusfabrik werden jährlich 14 000 hl reiner Alkohol gewonnen, der zum größten Teil in absoluten Alkohol umgewandelt wird.

An Papier werden auf neun Maschinen in ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb jährlich 100 000 000 kg fertiggestellt, und zwar Druckpapier für die Tagespresse und Einschlagpapiere aller Art.

Die neueste, erst im Jahre 1925 in Betrieb gekommene Maschine gehört mit ihrer Breite von 6 m und einer Laufgeschwindigkeit von 350 m in der Minute zu den größten der Welt und hat in Deutschland nicht ihresgleichen. Sie allein ist im Stande, täglich 120 000 kg Zeitungsdruckpapier zu liefern.

Beschäftigt werden im Werk Odermünde rd. 2200 Personen.

Die Hauptverwaltung des Unternehmens und gleichzeitig der Sitz der Generaldirektion befindet sich in Stettin.

Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt zurzeit 12 815 000 M., die Aktien sind an der Berliner Börse eingeführt.

Die Gesellschaft besitzt außer dem Werk Odermünde noch zwei weitere Anlagen, und zwar das Werk Liebau in Schlesien, eine Papierfabrik, in der speziell Pergament-Ersatz und Pergamyn gearbeitet wird und das Werk Hohenkrug, eine Anlage zur Herstellung von Feinpapieren aller Art.

Ballowitz & Ziegler, Stettin

Augustahaus, Augustastraße 44

Fernruf: 7002—7003



Drahtwort: Glückauf

Baustoffe und Hütten-Produkte

Zement, Stückkalk, Sackkalk, Gips, Kreide, Terranova, Mauersteine, Ilse-Klinker, Deckensteine, Dachsteine, Steinzeugwaren, Schamottmaterialien, Dachpappe, Teerprodukte, Schiefer, Gewebe, Gipsdielen, Bauplatten, Pflastermaterialien, Drainröhren, Wandplatten, Fußbodenplatten, Verblender, Badeanstaltsteine usw.,
Gießereibedarfsartikel, Schleifsteine

Baustofflager Stettin

Baumbrück-, Ecke Parnitzstraße, mit Gleisanschluß

Beachten Sie unsere Marktberichte sowie die Preisveröffentlichungen des Baumarkt-Leipzig.



BESTWERKE

Kohlen - Koks - Anthracit

G. m. b. H.

Berlin W 10

Corneliusstraße 6

Telefon: Nollendorf Nr. 3527

Telegr.-Adr.: Anthracitwagner

Stettin-Züllchow

Rechtes Oderufer

Telefon Nr. 1594 u. 5428

Telegr.-Adr.: Bestwerke

IMPORT * EXPORT

Anthracit-Aufbereitungen

Herstellung von

Bestwerk-Anthracit-Eiform-Lochbriketts

Bunkerkohlen

Umschlag von Massengütern für Seeverladung

Rundgang durch Steffins Wirtschaft.

Einem allgemeinen Wunsch aus den Kreisen unserer Inserenten folgend wie auch auf Anregung aus Leserkreisen setzen wir die in unseren beiden Weihnachtsausgaben eröffnete Besprechung der führenden Firmen des Stettiner Handelskammerbezirks nachstehend fort:

Industrie.

Die chemische Großindustrie im Stettiner Wirtschaftsgebiet.

Die Provinz Pommern ist mit für die chemische Industrie geeigneten Bodenschätzen nicht gesegnet. Dadurch ist sie gegenüber anderen Provinzen, die solche in größerem Umfange aufweisen — wie Westfalen, Rheinland, Sachsen, Schlesien etc. — im Nachteil. Trotzdem hat die chemische Industrie auch in Stettin festen Boden gefaßt und es verstanden, sich auf ihrem Gebiete Bedeutung zu verschaffen. Dabei hat sie in erster Linie Rücksicht auf die Bedürfnisse in den natürlichen Absatzgebieten nehmen müssen. In Stettin hergestellte Chemikalien gehen in die benachbarten Provinzen und Länder, u. a. auch in die nordischen und baltischen Staaten.

Von besonderer Bedeutung für die Provinz Pommern und die ebenfalls landwirtschaftlich eingestellten Nachbarprovinzen ist der Bedarf an chemischen Düngemitteln. Im Hinblick auf die günstige Lage Stettins für den Bezug von Rohmaterialien, die ja leider in Deutschland nicht vorhanden sind, also vom Ausland bezogen werden müssen, und im Hinblick auf die Nähe der Absatzgebiete hat sich Stettin einen Platz von größter Bedeutung auf dem Gebiete der Superphosphat-Herstellung erobert. Die beiden größten Fabriken Deutschlands, und zwar die Aktiengesellschaft der Chemischen Produkten-Fabrik Pommerensdorf, gegründet im Jahre 1857, und die „Union“, Fabrik chemischer Produkte, gegründet im Jahre 1872, sind in der Lage, den gesamten Bedarf an wasserlöslicher Phosphorsäure in Form von Superphosphat für die ostdeutschen Provinzen und darüber hinaus auch noch für den Export zu liefern.

Neben diesem künstlichen Düngemittel — Superphosphat — werden auch eine Reihe von Schwermetallchemikalien in den Stettiner Fabriken hergestellt, z. B. Salzsäure, Schwefelsäure, Salmiak, Salmiakgeist, Antichlor, Schwefelnatrium, Sulfat, Gelbkali, crist. Soda, Natriumbisulfid, Natriumsulfid, phosphorsaure Salze etc.

Die oben genannten Stettiner Werke liegen an der Oder, sind großzügig und modern eingerichtet, haben günstige Eisenbahnanschlüsse und können in jeder Hinsicht auch mit dem Auslande konkurrieren. Wenn auch die Landwirtschaft infolge der drückenden Lasten besonders schwer zu kämpfen hat, so steht doch zu hoffen, daß sich die Verhältnisse mit der Zeit bessern und daß dieser überaus wichtige Teil des gesamten Wirtschaftslebens nach und nach wieder auf die alte Höhe kommt. Dadurch wird dann wieder das industrielle Leben, besonders das der Stettiner chemischen Industrie, vorteilhaft beeinflusst.

Die Ausstellungsräume der **Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vorm. Gebrüder Stoewer** in Stettin zeigen sich seit einigen Tagen in einem ganz neuen Gewande. Besonders überrascht die neuartige Beleuchtung, die den ganzen Raum, der in der Farbgebung gelb und grün mit grauen und silbernen Streifen ganz wunderbar abgetönt ist, in eine außerordentliche Lichtfülle taucht und die ausgestellten Fahrzeuge sich würdig repräsentieren läßt.

Man sieht den ausgestellten Wagen:

- einem offenen Sechssitzer 9/38 PS Vierzylinder,
- einem rassigen Sportwagen in der Stärke 10/50 PS und
- den beiden großen Sechszylinderwagen, offen und geschlossen,

schon beim flüchtigen Beschauen die sorgfältige Durchbildung aller einzelnen Teile, die Gediegenheit der Ausführung und Ausstattung an, und man kann mit Genugtuung feststellen, daß die Stoewer-Werke ihrem alten bewährten Grundsatz, der ihre Fabrikate in der ganzen Welt bekannt und beliebt gemacht hat, — ihren Kunden nur das Allerbeste an Qualität und Ausführung zu liefern —

weiter treu bleiben, wobei weiter festgestellt werden kann, daß trotzdem die heute genannten Preise unter Berücksichtigung der Qualität ganz außerordentlich günstige sind. —

Dieses Ausstellungslokal am Brennpunkt Stettins wird sicherlich überall die gebührende Beachtung finden, und man wird den Stoewer-Werken für die so würdige Repräsentation der Automobil-Industrie die Anerkennung nicht versagen können.

Als eisenverarbeitende Industrie ist die

Brückenbauanstalt von J. Gollnow & Sohn

zu nennen. In fast allen Ländern Europas, aber auch in Asien und Afrika sind ihre Bauwerke zu finden. Eisernen Brücken jeder Art und Größe, sowohl für Eisenbahn- wie Straßenverkehr, auch bewegliche Brücken werden von ihr hergestellt. Besonders erwähnenswert ist die von der Firma Gollnow im Jahre 1916 erbaute größte einarmige Klappbrücke Europas über den Trollhättakanal in Schweden, sowie der Bau der über 3 Millionen kg umfassenden Donaubrücke bei Novisad in Jugoslawien, die sie gegenwärtig in Gemeinschaft mit einem andern Werk ausführt. Daneben verdienen die großen von ihr gelieferten Eisenreparaturwerkstätten, die Luftschiff- und Flugzeughallen, sowie die Schleusen und Wehranlagen Erwähnung, und insbesondere als neueste Bauten im Stettiner Bezirk die Eisenkonstruktionen für die neuen Erzverladebrücken im Reiherwerhafen, sowie die zweigleisige Eisenbahnbrücke über die Ostoder im Zuge der Güterumgehungsbahn. Im Jahre 1833 gegründet, kann die Firma Gollnow auf ein fast 100jähriges Bestehen zurückblicken und gehört damit zu den ältesten Eisenkonstruktionswerkstätten Deutschlands.

Die Oelfabrik Paul Julius Stahlberg, Stettin,

führt ihre Gründung auf eine im Jahre 1841 in Stettin errichtete Rübölfabrik zurück. Im Jahre 1855 wurde diese durch bedeutende Erweiterungen und Verbesserungen des maschinellen Betriebes auf eine Tagesleistung von 40 tons gebracht. Das Werk ging im Jahre 1876 in den Besitz des Kaufmanns Hermann Dekkert senior über, mit dessen Erben Kommerzienrat Paul Julius Stahlberg den Betrieb unter der Firma „Oelmühle Stahlberg“ seit 1897 gemeinsam weiterführte. Auf seinen Wunsch trat sein Enkel Walter Stahlberg dem mit den Dekkert'schen Erben geschlossenen Verträge bei und übernahm nach dem Ableben seines Großvaters im Jahre 1898 dessen Rechte allein. Zu diesem Zeitpunkte wurde auch Hermann Dekkert junior Teilhaber der Firma, welche er bis zum Jahre 1910 seine Arbeitskraft widmete. Nach seinem Ausscheiden wurde Walter Stahlberg alleiniger Inhaber der Firma, die im Jahre 1917 in „Paul Julius Stahlberg“ umbenannt wurde, um die ursprüngliche, im Jahre 1841 begründete Firma des Kommerzienrats Paul Julius Stahlberg zu erhalten.

Unter der gemeinschaftlichen Leitung von Walter Stahlberg und Hermann Dekkert junior wurde 1898 zu wesentlichen Neubauten und Verbesserungen der Fabrikanlagen geschritten, mit dem Ziele, die Leistungsfähigkeit des Werkes auch hinsichtlich der Qualität der Fabrikate immer weiter zu steigern. Eine Unterbrechung dieser Arbeiten trat allerdings ein, als im November 1898 eine Feuersbrunst einen großen Teil der Gebäude und maschinellen Anlagen einäscherte. Der Wiederaufbau wurde mit größter Beschleunigung nach neuen Plänen ausgeführt, welche eine Tagesleistung von 65 tons Rapsaat vorsahen. Der Betrieb beschränkte sich noch auf die Herstellung von Rüböl. Aber schon im Jahre 1903 wurde erneut zu umfangreichen Neuanlagen geschritten und die Herstellung von Leinöl und Leinölfirnis aufgenommen, von vornherein mit einer Tagesleistung von 120 tons. Diese Erweiterung machte einen Ausbau der Transportanlagen unabwendbar. Es wurde deshalb ein Kanal gebaut, um die Fabrik mit dem offenen Oderstrom zu verbinden. Er ist 750 Meter lang und führt in seiner ganzen Ausdehnung durch eigenes Gelände.

Im Jahre 1911 wurden wiederum bedeutende Erweiterungen vorgenommen. Sie bestanden hauptsächlich in dem Bau einer Extraktionsanlage auf dem am Hafen gelegenen Gelände und einer Raffinerie für die Herstellung feinsten Speiseöls in dem oberen Teile der Fabrik. Die Extraktion ist eingerichtet für die Verarbeitung

Cohrs & Ammé Nachfolger

STETTIN

Telegramm-Adresse: Cohrsam Fernspr. 6350, 6351, 6352, 6353

Spedition

Lagerung

Versicherung

Große Lagerräume mit direktem Bahnanschluß an seetiefen Kais

Bemusterungen Verwiegungen Kontrollen

Spezialität: Massentransporte in Erz, Kohle, Holz, Eisen

Miklaff & Beikfe Nachf.

G. m. b. H.

Baggerarbeiten

auf See, in Flüssen und Häfen

Eigener großer Gerätepark

Telephon Nr. 465

Stettin

Zunferstraße Nr. 11

von Palmkernen, Soyabohnen und dergleichen; die ursprünglich vorgesehene Tagesleistung von 50 tons ist neuerdings durch Vergrößerung der Anlagen verdreifacht worden.

Durch diese Erweiterungen ist die Leistungsfähigkeit der Fabrik auf 105 000 tons jährlich erhöht worden.

Die Entwicklung des Unternehmens kann an folgenden Zahlen gemessen werden:

1855:	Jahresleistungsfähigkeit	12 000	tons	Oelsaaten
1900:	„	16 000	„	„
1904:	„	45 000	„	„
1911:	„	60 000	„	„
1924:	„	75 000	„	„
1926:	„	105 000	„	„

Nach dem heutigen Stande des Ausbaues stellt das Werk folgende Oele in garantiert reiner Qualität nach den neuesten, erprobten Verfahren her: Leinöl, Leinölfirnis, Spezialleinöl für die Lackfabrikation, Rüböl (roh und raffin.), Rüb-Brennöl, Soyaöl (roh, für die Seifenfabrikation), Soyaöl (roh, extrahell, geeignet für die Herstellung hellster Seifen), Soya-Speiseöl (Tafelöl).

Ferner werden die bei der Herstellung vorstehender Oele anfallenden Kraftfuttermittel: Leinkuchen, Leinkuchenehl, Rapskuchen, Rapskuchenehl, Soyaschrot, Marke „Monopol“, alles in garantiert reiner Qualität geliefert.

Die Ende der vierziger Jahre gegründete

Firma A. H. Zander

betreibt seit etwa dem ersten Jahre der 60er Jahre eine Oel- und Mahlmühle, verbunden mit einer Oel-Raffinerie.

Es werden in erster Linie Rapssaaten zu Rüböl und Rapskuchen verarbeitet, außerdem Roggen zu Roggenmehlen und Roggenkleien vermahlen. Insbesondere werden die in den anstoßenden landwirtschaftlichen Bezirken erzeugten Rapssaaten und Getreidemengen während der Ernte aufgenommen und allmählich verarbeitet.

Die Jahres-Leistungskapazität beider Werke beträgt z. Zt. etwa 25 000 Tonnen Rohstoffe.

Die Mahlmühle arbeitet vollkommen automatisch nach neuestem Mahlverfahren und mit modernsten Müllerei-Maschinen. Die Oelmühle arbeitet soweit automatisch, wie es beim heutigen Stande der Technik möglich ist.

Die benötigte Kraft und Elektrizität werden mit eigener Anlage erzeugt. Um die gewonnenen Rohöle für die verschiedensten Zwecke geeignet zu machen, sind Veredelungs-Einrichtungen vorhanden.

Die Firma Gustav Mankenberg,

Stettin 16, Armaturenfabrik, Apparatebauanstalt und Eisengießerei liefert als Spezialität Kondenswasserableiter verschiedener Bauart, Druck-Reduzierventile für Dampf, Wasser und Preßluft, Gase, Speisewasser-Vorwärmer, Gegenstromapparate, Abdampf- und Preßluft-Entöler, Schwimmer und Schwimmerventile. In einer Sonderabteilung stellt sie autogene Schweißapparate her, die nach den modernsten Grundsätzen gebaut sind. Sie hält diese sowie Brenner, Schweißdraht, Schweißpulver etc. auf Lager.

Die Firma Gustav Mankenberg unterhält ferner ein ausgedehntes Lager in Dampf- und Wasserarmaturen aller Art.

Besonders möchten wir noch auf die Eisengießerei genannter Firma hinweisen, welche u. a. Qualitäts-Grauguß erzeugt. Trotz seiner hohen Festigkeit und Dehnung ist dies Material leicht bearbeitbar und eignet sich daher besonders für hochbeanspruchte Teile.

Die Firma Gebrüder Aronson,

Säcke- und Planfabrik Verleihgeschäft, wurde im Jahre 1851 in Königsberg Pr. gegründet. Im Jahre 1894 erfolgte dann die Errichtung der ersten Filiale in Danzig, welcher im Jahre 1912 eine weitere in Berlin folgte unter dem Namen: Brandenburgische Sack- und Planindustrie G. m. b. H., Weißensee. Im Jahre 1899 wurde die Stettiner Filiale gegründet. Infolge der Abtrennung der Stadt Danzig vom Reiche wurde die Danziger Filiale 1922 in eine eigene G. m. b. H. umgewandelt. Die Firma unterhält an den vier genannten Plätzen Betriebsstätten mit Sacknäherei und Stopferei, es wurden bis zum Jahre 1914 täglich etwa 40 000 Stück neue Säcke im Durchschnitt hergestellt. Jetzt wird das Hauptgewicht mehr auf den Handel mit gebrauchten Säcken gelegt, insbesondere in Berlin. Die Firmen in Königsberg und Stettin haben die Herstellung neuer Säcke nach dem Kriege wieder in den Vordergrund gerückt. Die Danziger Fabrik ist mit dem Bezug von neuen Jutegeweben auf die

Produktion polnischer Webereien beschränkt. Daneben stellt die Firma, insbesondere in Stettin, wasserdichte Waggondecken, Maschinenpläne u. a. her. Von Anbeginn ihres Bestehens hat sie auch das Verleihgeschäft in Säcken und Decken gepflegt.

Das Pommersche Isolierwerk F. Schallehn,

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

Durch sachgemäße Bekleidung mit den verschiedensten Isoliermaterialien, wie Kieselguhr, Glaswolle, Isolierschnüren, Asbestfabrikaten u. a. m. bei Rohrisolierungen und Kesseln und mit Korkschalen und Korkplatten bei Kühlanlagen wird die größte Ausnutzung des Dampfes und der Kälte erwirkt.

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

Die Firma Philipp Callmann

wurde im Jahre 1868 gegründet. Neben dem Handel mit Schrott, Metallen und Metallrückständen, Schienen für Gleise, Gruben- und Bauzwecke, besitzt die Firma eine Fabrik für Bleirohre. Die Fabrik ist mit den modernsten Einrichtungen bzw. Maschinen zur Herstellung von gepreßten Bleidruck- und Abflußrohren für Wasserleitungen versehen. Es können Bleirohre in allen Dimensionen, auch für alle Industriezweige, Werften, chemische und Zellstoffindustrie gepreßt werden. Spezialität der Firma ist die Herstellung von Hartblei- und Mantelrohr. Die gute und einwandfreie Qualität der Fabrikate der Firma ist bekannt.

Schiffahrt, Spedition.

Die im Jahre 1870 gegründete

Firma W. Kunstmann,

Geschäftsinhaber: Konsul Wilhelm Kunstmann und Konsul Arthur Kunstmann, nimmt unter den Ostsee-Reedereien insofern eine besondere Stelle ein, als ihr Betätigungskreis nicht nur in dem reinen Reedereibetriebe, sondern vor allen Dingen auch auf dem Gebiete des Massengut-, insbesondere des Erzumschlages liegt.

Begonnen wurde die Reederei mit Schleppe- und Bergungsdampfern. In den 80er Jahren wurden größere Schiffe in Fahrt gesetzt.

In schneller Folge wurde dann der Schiffspark weiter vermehrt.

Wenn auch manche von den genannten Schiffen im Laufe der Zeit ausschieden, so war die Reederei W. Kunstmann doch bis zum Kriege nicht nur die größte Ostsee-Reederei, sondern auch die größte Reederei Preußens überhaupt. Durch unmittelbare Kriegsverluste und durch Ablieferung ist der Bestand der Flotte zusammengeschmolzen, aber durch tatkräftigen Wiederaufbau, insbesondere Neubau und Ankauf von größeren Dampfern, hat sich die Reederei wieder die achtunggebietende Stelle erworben, die sie vor dem Kriege gehabt hat.

Der Seeverkehr erstreckte sich hauptsächlich auf die Fahrten zwischen den deutschen Nord- und Ostseehäfen sowie Rotterdam einerseits und allen in Frage kommenden Erzausfuhrhäfen Schwedens, Norwegens, Spaniens, Nordafrikas und des Schwarzen Meeres sowie den englischen Kohlenhäfen andererseits. Aber auch in fremden Weltteilen zeigten häufig die Kunstmann-Dampfer mit den roten Schornsteinen ihre blau-weiß-rote Kontorflagge, namentlich in Häfen der nord- und südamerikanischen Ostküste usw. Ein großer Teil dieser Fahrten ist wieder aufgenommen worden.

Wie schon eingangs erwähnt, beschränkt sich das Tätigkeitsfeld der Firma W. Kunstmann nicht allein auf den Reedereibetrieb, sondern ihre Bedeutung beruht auch zu einem erheblichen Teile auf ihrer umfangreichen Massengutspedition, die sich in erster Reihe auf den Umschlag von schwedischen und norwegischen sowie ferner von spanischen, nordafrikanischen, griechischen und kaukasischen Erzen erstreckt; aber auch spanische und norwegische Schwefelkiese sowie englische Kohlenladungen, ferner Phosphate

**A. G. d.
Chemisch. Product.-Fabrik
Pommerensdorf
Stettin**

Telegr.-Adr. Chemie Stettin
Telefon Stettin 2110-12, 2114-16
gegründet 1857

◆
**Salzsäure, Schwefelsäure
Accumulatorensäure
Salmiac, Sulfat, Gelbkali
Antichlor
Schwefelnatrium, Soda
Superphosphat
Ammoniak-Superphosphat**

Gebrüder Aronson

Fabriken für Säcke u. Waggon-Decken.

*

**Lager
von Juteleinen u. gebrauchten Säcken.**

*

Säcke- u. Wagendecken-Verleihgeschäft.

**Königsberg i. Pr.
Stettin. Danzig. Berlin.**

Mosel-Weine
feingöhrig
krautig
rassig

Rhein-Weine
feinblumig
würzig
süffig

Rot-Weine
vollmundig
elegant
kräftig

Stärkungs-Weine
rund
gehaltvoll
körperreich

Altdutsche Weinstube
Große Halle
mit pom. Jagdtrophäen

Holländische Litor-Stube
(Aechte Biere)

Weinstuben: Paradeplatz 28—29, Tel. 279
Kontor, Laden, Lager: Bismarckstraße 1, Tel. 6664.

WILHELM OHLEN, STETTIN

Kommanditges. C. KOEHN

Gegründet 1873

Hafen- u. Seeschlepper
Personen-, Eisbrech-
und Bergungsdampfer

STETTIN

Bollwerk Nr. 10 (Baumhof)

Telephon 291 u. 1496 :: Telgr.-Adr.: Schlepckohn

aus Nordafrika, Amerika, Westindien und Australien werden von ihr in großem Umfange umgeschlagen. Die Wichtigkeit der Firma auf diesem Gebiete des Massengutumschlages erhellt am besten die Tatsache, daß im Jahre 1920 von ihr allein seewärts eingehend über eine Million Tonnen Erze usw. empfangen und weitertransportiert worden sind.

Außer einem umfangreichen Bunkerkohlengeschäft gehört zu den Spezialgebieten des Unternehmens auch ein ausgedehntes Schiffs-Agentur- und -Makler-Geschäft.

Der ständig zunehmende Umfang der Flotte veranlaßte die Reederei Ende der neunziger Jahre eine eigene Schiffs- und Maschinen-Werkstatt „Bleichholm“ zu errichten. Ferner gründete sie im Jahre 1920 eine Tochtergesellschaft unter der Firma „Neptun“ Schiffsverkehrs-gesellschaft m. b. H.

Die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., das größte Flußschiffahrtsunternehmen des Ostens, unterhält auf der Oder in Cosel, Breslau, Tschicherzig, Fürstenberg und Stettin eigene Zweigniederlassungen und verfügt in Breslau, Tschicherzig und Fürstenberg über große eigene Umschlagseinrichtungen. Sie vermittelt nicht nur den Massenverkehr in Kohlen ab Oberschlesien und Erzen nach Cosel, sondern ist besonders stark im Güterverkehr von und nach Schlesien, dem bedeutendsten Hinterland Stettins, beteiligt.

Mit 50 eigenen Schleppdampfern und ca. 300 eigenen großen Schleppkähnen ist die Gesellschaft den stärksten Anforderungen jederzeit gewachsen und in der Lage, zu billigsten Tagesfrachten Güter aller Art prompt und zuverlässig zu übernehmen.

Ferner betreibt die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G. mit einem modernen Dampferpark einen ausgedehnten Eildampferverkehr für hochwertige Güter aller Art von Stettin nach Berlin, Breslau, Hamburg, Magdeburg u. a. Stationen der märkischen Wasserstraßen, ebenso auch in umgekehrter Richtung.

Die Reisedauer beträgt:

Stettin—Berlin 1½ Tage.

Stettin—Breslau ca. 5 Tage.

Stettin—Hamburg ca. 6 Tage.

Stettin—Magdeburg (direkt ohne Umladung in Berlin) ca. 4 Tage.

Der Direktionssitz der Gesellschaft (früher in Breslau) ist seit dem 1. Oktober nach Hamburg verlegt.

Lohff & Siedler, Schiffsmakler, Stettin.

Die Firma konnte dieses Jahr auf ihr 50 jähriges Bestehen zurückblicken. Als vor sechs Jahren die früheren Inhaber verstorben waren, trat der in Schiffahrtskreisen als Fachmann bekannte Handelsgerichtsrat und Vorsitzender der Fachkommission für Reederei und Seeschiffahrt Eduard Dischler als geschäftsführender Mitinhaber in die Firma ein. Während sich die Tätigkeit der früheren Inhaber bis dahin lediglich auf Schiffsklarierungen und Bunkerkohlen-Lieferungen in beschränktem Rahmen erstreckt hatte, ist es der Energie des neuen Mitinhabers, der jetzt auf eine 50 jährige Tätigkeit als Stettiner Kaufmann zurückblickt, wovon 40 Jahre dem Reederei- und Seeschiffahrtsberufe angehören, gelungen, die Firma zu einer der ersten Schiffsmaklerfirmen Stettins emporzuheben und ersprießlichen Geschäftsverkehr mit allen europäischen Ländern zu pflegen. Die Firma hat in erster Linie die Agentur-Vertretung der beiden bedeutenden Weltreedereien Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen, und Glen Line Limited, London, welche mit ihren großen Ueberseedampfern die Fahrten von Wladiwostock auf Stettin unterhalten. Schiffe der größten englischen Reedereifirmen, wie: Royal Mail Steam Packet Co. London, Elder Dempster and Co. Limited Liverpool, Alfred Holt & Co. Liverpool, Ben Line Steamers Ltd. Leith, sowie italienischer und griechischer Großreedereien kamen in Stettin und Swinemünde im Laufe der letzten Jahre an die Adresse von Lohff & Siedler. Das Befrachtungsgeschäft wurde mit Erfolg auf den großen Verkehr eingestellt, und die Schiffsverkaufs-Tätigkeit ebenfalls mit gutem Erfolg aufgenommen. So hat sich die Firma nicht nur in den Schiffahrtskreisen des europäischen Kontinents, sondern auch im überseeischen Schiffahrtsverkehr einen guten Klang erworben.

Firma Cohrs & Ammé Nachfolger.

Diese ist hier gegründet im Jahre 1890 und hat sich seither unbeirrt nur auf das Speditionsgeschäft in allen seinen Arten beschränkt. Die Firma verfügt über große Lagerräume mit direktem Bahnanschluß an seetiefen Kais und bildet damit namentlich für die Lagerung von Massengütern wie Zucker, Getreide, Futtermittel und Düngemittel eine für die Entwicklung des Stettiner Verkehrs unbedingt notwendige Ergänzung der öffentlichen Lagerungseinrichtungen des Stettiner Hafens. Neben dem allgemeinen Speditionsgeschäft in Export- und Importgütern wird in besonderen Abteilungen als Spezialität die Verfrachtung von Massengütern, insbesondere von Erz, Kohle, Holz und Eisen und die damit zusammenhängenden Nebenleistungen, wie Bemusterung, Gewichtsfeststellung bzw. entsprechende Kontrolle betrieben. Dank ihrer guten Beziehungen zur führenden Industrie des Stettiner Hinterlandes ist es der Firma Cohrs & Ammé häufig gelungen, dem Seehafen Stettin Transporte, welche über Konkurrenzhäfen zu gehen drohten, zu erhalten.

Eine Zweigniederlassung wird noch unterhalten in Lübeck. Die früheren Zweigniederlassungen in Berlin und Danzig sind aus wirtschaftlichen Gründen in selbständige Firmen umgewandelt unter führender Beteiligung der Stettiner Stammfirma.

Die Firma Leopold Ewald

ist im Jahre 1854 von dem Großvater des jetzigen Inhabers gegründet worden. Sie hat das Unternehmen durch rechtlich geschaffene Geschäftsgrundsätze zu der jetzigen Blüte emporgebracht. Leistungsfähig ist die Firma in erster Linie für Transporten nach den östlichen Randstaaten, Finnland und Skandinavien. Außerdem unterhält sie einen Spezialdienst für Postpakete nach den Haupthäfen der vorgenannten Staaten.

Die Firma Hautz & Schmidt

wurde im Jahre 1872 durch Herrn Emil Hautz und Paul Schmidt begründet. Sie befaßt sich mit Spedition, Kommission, Versicherung und Lagerung. Im Jahre 1923 wurde die Firma durch den Eintritt des Herrn Gustav Bartz und des ältesten Sohnes des jetzigen Inhabers zu einer offenen Handelsgesellschaft. Der Hauptinhaber ist der Handelsgerichtsrat und das Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Herr Walter Hautz. 1920 wurde in Hamburg eine Filiale errichtet. Die Firma unterhält Handelsbeziehungen mit England, den nordischen und den Randstaaten, sowie mit den Hauptindustriestädten des Rheingebietes. Ein eigener Leichterpark steht ihr zur Verfügung.

Die Firma Hermann Gehrke G. m. b. H.

ist eine der größten Speditionsfirmen am Platze. Sie befaßt sich mit der Lagerung und Assekuranz und verfügt über große Transitlager.

Ihre Beziehungen reichen nach den Randstaaten, Finnland, Skandinavien, England und Italien. Hauptsächlich befaßt sie sich mit dem Umschlag von westfälischen, englischen, schlesischen, polnisch-oberschlesischen Kohlen, sowie sonstigen Brennstoffen, ferner Erzen, Alteisen, Altmetall, Getreide, Futtermitteln, Mühlenfabrikaten, Grubenhölzern, Schnittmaterial und anderen Massengütern. Hervorragend war die Firma an dem Abtransport von Kohlen, Briketts, Koks etc. seewärts während des englischen Kohlenstreiks beteiligt.

Zu den führenden Stettiner Schiffsmaklern gehört die

Firma

F. Ivers & Co.,

in deren Händen die Vertretung namhafter deutscher und ausländischer Firmen, darunter der Reedereien Paulsen & Ivers, Kiel, Johannes Ick, Hamburg, F. G. Reinhold, Danzig, Ivers & Arlt, Königsberg, Ivers & von Staa, Rotterdam, und der englischen Weltfirmen The Pacific Steam Navigation Co. und The Royal Mail Steam Packet Co., London, liegt. Die Firma F. Ivers & Co. unterhält Turlinien von Stettin nach Rotterdam mit Umladung und Notierung von Durchfrachten nach sämtlichen Rheinhäfen und von Stettin nach Nordfrankreich, hauptsächlich Dünkirchen, Calais, Le Havre und Rouen. Ferner steht die Firma F. Ivers & Co. in der Befrachtung und Klariierung von Trampdampfern an erster Stelle. Angegliedert ist ihr eine Stauerei, welche zu den größten Stettins zählt, und in deren Händen ein Hauptanteil der Stettiner Lade- und Löscheschäfte liegt. Diese Stauerei-Abteilung ist dadurch, daß die Firma in gleicher Weise Tour- und Trampdampfer abfertigt, auf den Umschlag von Stück- sowie von Massengütern eingestellt.

Schles. Dampfer-Comp. — Berliner Lloyd Aktien-Gesellschaft

HAMBURG - BILLHAFEN

 Billhörn, Brückenstraße
 T. Centrum 8 7532-35, 7865-68, 7981-82

BRESLAU VI

 Lange Gasse 11/23
 Telephon Ring 4132-35

BERLIN NW 40

 Kronprinzenufer 29
 Telephon Moabit 7907-12

STETTIN

 Klosterstraße Nr. 4
 Telephon 7540-43

MAGDEBURG

Zollstraße 2, Tel. 64, 121, 8385

FÜRSTENBERG a. O.

Telephon 256

COSEL Oderhafen

Telephon 4

TSCHICHERZIG a.O.

Telephon 1

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

Tägliche Güterannahme an allen Stationen.

Lebrecht Weigel & Entz

Telegr.-Adr.: Aquamarin

Stettin, Lindenstr. 1

Code: „Rudolf Mosse“

Spezialexport von Toiletteartikeln

Bürsten + Kämmen + Haarschmuck + Spiegeln

Celluloidwaren + Loofahs + Manicures

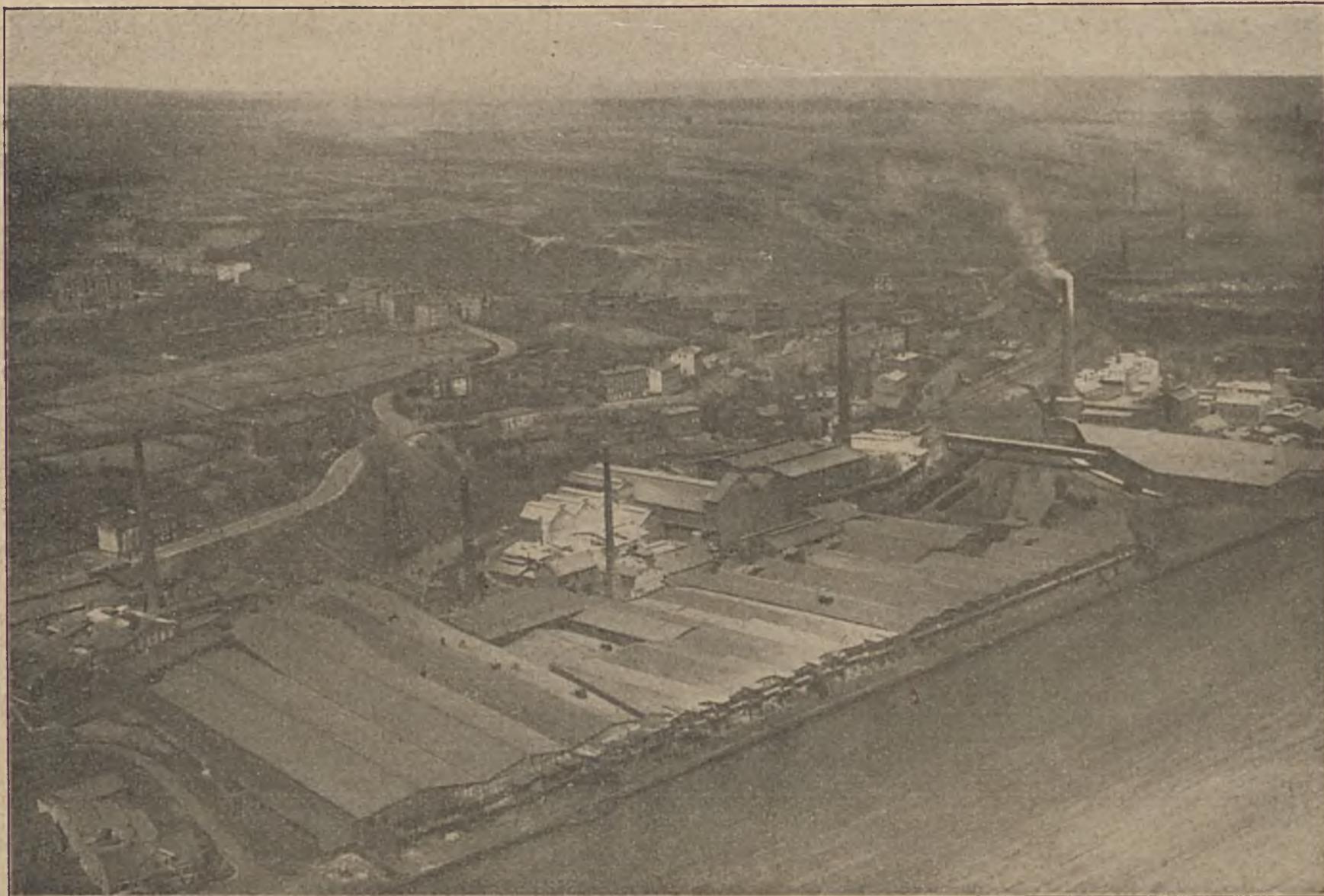
Glas- und Stahlwaren

Erste und älteste Branchenfirma am Platze (gegr. 1892).

Cif Lieferung von Dampfersendungen nach sämtl. Ostseehäfen. — Eigene Speditionsabteilung

„UNION“ Fabrik chemischer Producte, Stettin

Betriebsstätten in Stolzenhagen-Kratzweick bei Stettin, Stettin-Grabow, Heiligensee a. d. Havel bei Berlin, Memel,



Superphosphate :: Ammoniak-Superphosphate.

Handel. Kohlenhandel.

Die Firma Hugo Stinnes G. m. b. H., Stettin

besitzt am Industriehafen ausgedehnte Lagerplätze für Kohlen, Koks, Briketts sowie Tankanlagen für Oele und besonders leistungsfähige Verladeeinrichtungen für Kohle und Erze. Sie befaßt sich neben dem Handel mit oberschlesischer und westfälischer Kohle mit dem Import englischer Kohle. Ein großer Lagerplatz am Bahnhof Torney mit eigenem Gleisanschluß steht für den Platzhandel zur Verfügung. Die Firma beschäftigt sich auch mit der Schlepp- und Fluß-Schiffahrt, dem Import und Großvertrieb von Heiz-, Treib- und Schmierölen sowie mit dem Import von ausländischem Thomasmehl und Großhandel in inländischen Düngemitteln. Für den Oelhandel stehen ihr außer in Stettin eine große Anzahl Tankanlagen in der Provinz zur Verfügung.

Die Firma Bruno Stillert

pflügt den Handel mit Brennstoffen aller Art. Ihren Hauptsitz hat die Firma in Stettin. In Danzig und Königsberg i. Pr. unterhält sie Zweigniederlassungen. Die Domizilierung an diesen drei Plätzen macht sie für Import und Export besonders geeignet. In ausgedehntem Maße widmet sich das Unternehmen an den oben genannten Plätzen der Versorgung der Seeschiffe mit erstklassigen Bunkerkohlen. Große schwimmende Bunkervorräte in eigenen Fahrzeugen hat sie jederzeit verfügbar und eigene Schlepplampfer vermitteln eine schnelle Zuführung der Kohle. Eine ihrer Hauptaufgaben bildet der schiffs- und waggonweise Bezug von Ruhrkohlen für alle Bedarfzwecke, namentlich für Gasanstalten, Elektrizitätswerke und großindustrielle Betriebe. Daß sich die Firma auch dem Großvertrieb von oberschlesischen Kohlen widmet, ist bei dem Umfange ihres Unternehmens selbstverständlich. Die ihr angeschlossene Industrie-Kohlen-Gesellschaft wendet dem Großvertrieb von Staatskohlen aus den oberschlesischen Zechen besonderes Interesse zu. Auch sie unterhält in Königsberg eine Zweigniederlassung. Neben oberschlesischen Kohlen vertreibt sie namentlich auch Briketts und Koks. Eine Sonderabteilung des Unternehmens befaßt sich mit dem Handel von Kalk und Zement.

Die „Bestwerke“ Kohlen - Koks - Anthracit G. m. b. H., 1895 gegründet, befaßt sich mit dem Koks-, Brikett- und Kohlenhandel sowie mit der Bunkerung von Schiffen. Als Spezialität ist neben dem allgemeinen Import und Export der Import und die Aufbereitung bester, englischer Wales-Anthracite zu nennen. Durch die auf das Modernste eingerichteten Brech-, Sieb- und Waschanlagen, ist es ermöglicht, dieses Material dem Handel und der Industrie mit geringstem Aschegehalt regelmäßig und in gleichmäßiger Qualität zu liefern.

Die zum Werk gehörige Brikettfabrik verarbeitet die aus der Aufbereitung gewonnenen Staubmengen zu Anthracit-Eiform-Lochbriketts. Das Verfahren zur Herstellung dieser Briketts ist der Firma geschützt. Wegen ihrer enormen Heizkraft werden die Eiform-Lochbriketts sowohl in der Industrie als auch im Hausbrand vorzugsweise verwendet.

Die günstige Lage des Werkes an der Oder und eigene, der Neuzeit entsprechend eingerichtete Kran- und Kaianlagen mit Bahnanschluß, gewährleisten jeglichen Umschlag in kürzester Zeit.

Die Firma Gustav Sehl, G. m. b. H.

ist eine der ältesten Kohlenfirmen am hiesigen Platze und befaßt sich mit dem Handel von Kohlen aller Art.

Sie unterhält auch Verbindungen mit dem Auslande, wo sie ebenfalls Absatzgebiete hat und befaßt sich auch mit dem Handel von Bunkerkohlen.

Heringshandel.

Der Heringshandel ist aus kleinen Anfängen heraus zu einem der größten Geschäftszweige Stettins geworden. Während die Einfuhr vor 100 Jahren nur ca. 30 000 Fässer pro Jahr betrug, war dieselbe im Jahre 1876 bereits auf über 300 000 Fässer gestiegen und erreichte im Jahre 1913 die stattliche Höhe von 724 000 Fässern, womit Stettin

der größte Herings-Importplatz des Continents wurde. Der Absatz erstreckte sich nicht allein auf ganz Deutschland, sondern weit über die Grenzen hinaus, besonders nach dem Osten und Südosten Europas. Ein buntes, lebhaftes Treiben herrschte andauernd während der Sommer- und Herbstmonate — der Hauptzeit für den Fang und die Ankünfte — an den Bollwerken, wenn die eingetroffenen Partien nach Entlöschung zum Verkauf gestellt wurden.

Der Weltkrieg mit seinen unheilvollen Folgen konnte naturgemäß auch auf den Stettiner Heringshandel nicht ohne Einfluß bleiben, zumal ihm wertvolle Absatzgebiete, wie die Provinz Posen, Teile von Westpreußen und Oberschlesien genommen waren. Die Einfuhr war im Jahre 1922 bis auf 380 000 Fässer gesunken.

Einem unermüdlichen Fleiße ist es aber gelungen, den Handel wieder aufzuarbeiten, so daß Stettin im Jahre 1924 bereits eine Einfuhr von 640 000 Fässern aufzuweisen hatte. Man rechnet auch für das jetzt ablaufende Jahr 1926 auf eine Einfuhr von ca. 600 000 Fässern.

Zu den größten Herings-Import-Geschäften am Stettiner Platze gehört seit langen Jahren die **Firma Theod. Hellm. Schröder**, die das älteste Unternehmen der Branche ist. Dieselbe wurde im Jahre 1846 durch den gleichnamigen Gründer ins Leben gerufen, blickt also auf ein über 80 jähriges Bestehen zurück. Im Jahre 1865 wurde der langjährige Prokurist der Firma, Herr Zacharias Olsen, als Teilhaber aufgenommen, dem dessen Neffe, der spätere Kommerzienrat Herr Casper G. Nordahl folgte. Die Nachkommen desselben sind heute noch Hauptinhaber der Firma.

Die Lack- u. Farbigroßhandlung von Kannenberg & Haase-Stettin,

verbunden mit einer Pflanzenleim- und Kittfabrik wurde 1899 gegründet. Im Laufe der Jahre hat sich dieselbe zu einer der führenden Firmen der Branche entwickelt, die ihre Geschäfte nicht nur auf die Heimat beschränkt, sondern durch ihre Vertreter den gesamten Osten und die Provinzen Brandenburg und Schlesien, sowie beide Mecklenburg mit besten Erfolgen bereisen läßt. Auch in den Randstaaten hat sie eine Anzahl Freunde, die regelmäßige Abnehmer sind. Das Specialfabrikat der Firma: „Original-Haase-Leim“ (Name ges. gesch.) ist ein Farbenbindemittel von vorzüglicher Güte und Ausgiebigkeit, welches sich den mit größter Reklame in den Handel gebrachten Konkurrenzfabrikaten nicht nur gleichwertig zur Seite stellt, sondern vielfach bevorzugt wird. Die Qualität der Kitte ist allgemein als vorzüglich bekannt, welcher guter Ruf sich hauptsächlich in dem Prinzip der Firma begründet: Nur reine Materialien zur Verarbeitung zu bringen und vor allen nur die in der engeren Heimat gewonnene Rügenger Kreide zu verwenden, welche allen sonstigen Kreidesorten infolge ihrer großen Oelaufnahmefähigkeit gerade für die Kittfabrikation bei weitem überlegen ist.

Nachdem die Firma schon vor dem Kriege bedeutend war und das beste Renomee für stets gleichmäßige und gute Lieferungen hatte, ging die Inflationszeit auch an ihr nicht spurlos vorüber, aber der nie rastenden Energie der Inhaber gelang es, sie schnell wieder auf die alte Höhe zu bringen, so daß sie heute wieder in voller Blüte dasteht und in Zukunft hoffentlich noch weiter wachsen und gedeihen wird.

Die Firma Simon & Co., Stettin,

Inhaber Carl Simon und Walter Simon, Asphalt-, Oel-, Teer- und Teerprodukten-Großhandlung wurde gegründet im Jahre 1860, nachdem sie bereits in den Jahren 1815—1851 unter einem Vorfahren der jetzigen Inhaber als Speditions- und Kommissions-Geschäft sich stetig gesteigerten Ansehens in der Stettiner Kaufmannschaft erfreut hatte. Die in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts erfolgte Aufdeckung der pennsylvanischen Petroleumquellen lenkte die Aufmerksamkeit des damaligen Inhabers der Firma auf die in holländischen Häfen lagernden Mengen von bituminöser Erde aus dem Asphaltsee auf der westindischen Insel Trinidad, die bisher zur Erzeugung von Leuchtöl diente, nun aber, durch das billigere amerikanische Petroleum verdrängt, anderen Zwecken nutzbar gemacht werden mußte. Es gelang bald die Ware dem deutschen Baumarkt zuzuführen, wo sie durch ihren hohen Bitumengehalt zur Anreicherung bitumenschwächerer Asphalte aus Deutschland, der Schweiz, Italien, Frankreich usw., gern und rasch Aufnahme fand. Von nun an betrieb die Firma jahrein, jahraus die Einfuhr von

EIN RÜCKBLICK

Auf das Jahr 1926 zeigt beispiellose Erfolge unserer Arbeit. Unser System der Zusammenfassung aller Kräfte des Unternehmens zu einer Einheit hat sich weiter bewährt. Durch dasselbe war es uns möglich, äußerst vorteilhaft einzukaufen, was sich in Qualitätsverbesserungen und billigeren Preisen auswirkte. Die Eigenfabrikation wurde weiter ausgebaut, sodaß jetzt noch mehr Abteilungen die vorteilhaften Waren eigener Herstellung führen können. Trotz der niedrigeren Preise vieler Warengattungen können wir unsere Umsätze beträchtlich erhöhen. Am heutigen Tage erfährt unser Unternehmen eine erhebliche Erweiterung

durch Einverleibung von über 40 weiteren Kauf- und Warenhäusern

welche wir käuflich übernehmen. Dieser Zuwachs gestattet eine noch rationellere Ausnutzung unserer Einkaufsorganisation und unserer zahlreichen Fabrikations-Betriebe, wovon unsere Kundschaft weitere Vorteile haben wird. Nach dieser Vereinigung sind wir in die erste Reihe der führenden Einzelhandelsfirmen der Welt gerückt. Wir werden diesen Platz behaupten durch unentwegtes festhalten an strengster Reellität, durch ständiges Streben nach höchster Qualität und niedrigster Preisstellung.

KARSTADT
Das führende Kaufhaus

Rückwärtschauen — Vorwärtsstreben.

Der Tag der Jahreswende hat für die Firma Rudolph Karstadt, Stettin, eine doppelt große Bedeutung. Das an diesem Tage angebrachte Rückwärtschauen auf das verflossene Jahr 1926, kann ein Rückblick ungeteiltester Befriedigung genannt werden. Es ist ein stolzes Bewußtsein, nach einem Jahre, das wirtschaftlich so krisenhaft war, wie das entschundene, sagen zu können, wir sind rüstig vorwärts geschritten, wir haben mehr geschafft, als nur das Erreichte früherer Jahre zu halten, wir haben es verstanden, die Kundenzahl gewaltig zu vergrößern. Eine absolut auf die Bedürfnisse des Tages eingestellte schärfste Kalkulation bot dem Verbraucher gute solide Ware zu den niedrigen Preisen, die im Bereiche seiner finanziellen Möglichkeiten lagen. / Darüber hinaus aber hat die Grundlage der Rudolph Karstadt A.-G., welche heute zu den ersten Kaufhauskonzernen des Kontinents gehört, die großzügige Eigenfabrikation, eine erhebliche

Erweiterung erfahren, so daß wiederum eine ganze Reihe weiterer Gegenstände des täglichen Bedarfes zu den niedrigen Preisen der eigenen Produktion dem Verbraucher zugeführt werden kann. Das Hauptmoment des vergangenen Jahres jedoch, das ihm seine gewaltige Bedeutung verleiht in der Entwicklung der Firma, ist der käufliche Erwerb von über 40 weiteren Kauf- und Warenhäusern, so daß jetzt mehr als 150 Einzelhandelshäusern ihren Bedarf in den eigenen Betrieben decken und deren Arbeit um so rentabler gestalten. / Nach diesen ausruhemdem Rückblick dürfen wir mit um so größerem Interesse der ersten Kraftprobe des Jahres 1927, dem am 4. Januar beginnenden Inventurausverkauf entgegensehen. Getreu dem im Jahre 1926 so erfolgreich bestrittenem Wege wird das Haus Karstadt all die gewaltigen Nachmittels seines Riesenunternehmens anspannen, um den Inventurausverkauf zu einer Sensation für Stettin zu gestalten. J. S.-P.

Trinidad-Asphalt — teils in rohem, teils in gereinigtem Zustande als Epuré-Asphalt — nach deutschen Häfen, hauptsächlich Stettin und Hamburg.

Von großer Bedeutung für die Firma wurde auch die zunehmende Ausbreitung von Teerprodukten- und Dachpappenfabriken in Deutschland, die der Firma Gelegenheit gab, diesen Industrien das Rohmaterial zuzuführen, früher hauptsächlich aus Dänemark, Schweden und Norwegen, bis die Produktion der Rohstoffe im Inland selbst zunahm, wogegen die fertigen Produkte zur Ausfuhr nach Oesterreich, Rußland, Finnland usw. dienen und noch jetzt in jährlich gesteigertem Maße dienen.

Nebenbei befaßt sich die Firma mit der Einfuhr und dem Handel von amerikanischem Harz, Holzteer, Teerölen und Mineralölen, sowie von Kienpech und Steinkohlenteerpech, letzteres in großem Ausmaße für Brikettierungszwecke.

Durch die Einfuhr von Mineralöl, von Treibriemen und von sonstigen technischen Artikeln versorgt ferner die Firma **Fischer & Nickel**, Stammhaus Danzig, Filialen Stettin, Tilsit und Elbing, welche seit 40 Jahren besteht, den ganzen Nordosten Deutschlands.

Wir möchten ganz besonders darauf hinweisen, daß die Firma

Automobilzentrale Max Porcher,

Stettin, Paradeplatz 14, die General-Vertretung der Opel-Werke, Rüsselsheim, innehat, und haben es gerade diese als eine der ersten deutschen Fabriken verstanden, ihre Arbeitsmethoden derartig günstig zu gestalten, daß sie bei einem ganz geringen Anschaffungspreis ein hervorragendes Fahrzeug herausbringen. Der frühere kleine Laubfrosch ist nunmehr in einer Gestalt herausgekommen, daß er die Bewunderung sämtlicher Käufer findet.

Neben dem kleinen 4 PS, welcher als Zwei-, Viersitzer und Limousine herauskommt, fabriziert die Firma Opel noch den 10 PS 4 Zylinder in sämtlichen Ausstattungen, und außerdem den 12 PS 6 Zylinder als offenen 6—7 Sitzer und Pullmann-Limousine.

Gerade bei der Firma Automobilzentrale Max Porcher, Stettin, sind die Käufer in den besten Händen, da diese Firma immer bestrebt ist, in jeder Weise die Zufriedenheit ihrer Kundschaft zu erwerben, und ist zu diesem Zwecke neben einem sehr schönen Ausstellungsraum eine hervorragende Reparatur-Werkstatt gerade speziell für Opel-Wagen in der Petrihofstr. 6 auf eigenem Grundstück der Firma eingerichtet.

Die Firma Lebrecht Weigel & Entz (gegründet 1892)

befaßt sich als erste und älteste Branchenfirma ihrer Art am Platze hauptsächlich mit dem Export von Toiletteartikeln, wie Bürsten, Kämmen, Haarschmuck, Spiegel, Celluloid-, Glas- und Stahlwaren nach Skandinavien und den bal-

tischen Randstaaten. Die Firma unterhält in Hamburg und an ausländischen Hauptplätzen Vertreter und hat in Stettin geräumige Ausstellungsräume. Es werden auch verschiedene Auslandsmessen regelmäßig beschickt.

Weite Kreise des Auslandes zählen zu den regelmäßigen Beziehern der Firma Lebrecht Weigel & Entz und werden laufend mit den zahlreichen, in der Branche erscheinenden Neuheiten und kunstgewerblichen Erzeugnissen versorgt. Die günstige geographische Lage Stettins und die vorteilhaften Dampferfrachten ermöglichen es, in Verbindung mit einer eigenen Speditionsabteilung der Firma Lebrecht Weigel & Entz Dampfersendungen cif Ostseehäfen zu liefern, wodurch den ausländischen Firmen wesentliche Vorteile geboten werden.

F. IVERS & CO. SCHIFFSMAKLER

Befrachtung / Klarierung / Stauerei

STETTIN

Mönchenbrückstraße Nr. 5

Agenten für:

Paulsen & Ivers, Kiel

Ivers & Arlt, Königsberg

F. G. Reinhold, Danzig

Johannes Ick, Hamburg

Ivers & von Staa, Rotterdam

Royal Mail Line G. m. b. H.

Hamburg

Royal Mail Steam Packet

Co., London

Tourlinien:

Ostsee - Rotterdam - Berlin

und zurück

Stettin - Frankreich - Linie

Telegramme: Iversco. Telefone 1264, 2010, 9159. Außer Geschäftszeit: Geschäftsleitung 2010; Befrachtung 1264; Expedition 899. Codes: Scott's 10 Th Editon Watkins & Appendix, Boe-Code, Seedienschlüssel. — Bank-Verbindungen: Wm. Schlutow, Stettin, Zweigstelle Heumarkt; Darmstädter u. Nationalbank, Filiale Stettin, Depositenk. Bollwerk. Reichsbankgirokonto. Postscheck Stettin 8538.

A. H. Zander, Stettin

Mahl- und Oelmühle * Oel-Raffinerie

Warenzeichen

AHZ

Rüböle * Leinöle * Rapkuchen * Leinkuchen
Roggenmehle * Roggenkleie

Hautz & Schmidt

Stettin und Hamburg

Gegründet 1872

Spedition * Lagerung * Versicherung
 Papier-Spezialverkehre
 Holz * Erze * Kies * Zellulose usw.

Eigene eiserne Leichterfahrzeuge

Stettin:

Telegramm-Adresse: Hautzius

Fernsprecher: Nr. 2326-28

Hamburg:

Telegr. - Adr.: Hautzspedition

Fernsprecher: Vulcan 2890 u. 6520



Gustav Sehl



G. m. b. H.

Fernsprecher 5446, 5447

Stettin

Mittwochstraße Nr. 18/20

Drahtanschrift: Sehl Stettin.

**Oberschles. und westfäl.
 Kohlen — Koks — Anthracit**

Niederlausitzer Braunkohlenbriketts

für

Industrie und Hausbrand

**Englische, oberschlesische und westfälische
 Bunkerkohlen**

Import

Eigener Schuten - Park
 Große Lagerplätze im Hafengebiet

Export



Die bevorzugte Einkaufs-Stätte für alle
Gegenstände des täglichen Bedarfs

||| **Gr. Ausstellungshallen in verschied. Stadtteilen** |||
Fahrstühle nach allen Etagen. Tägl. Künstlerkonzert im Erfrischungsraum

Aronheim & Cohn · Stettin

Fernsprecher 5491-2 / Reichsbank-Giro-Konto / Drahtanschr.: Aronco.

Philipp Callmann

Gegr. 1868 **STETTIN** Gegr. 1868
Telegramm-Adresse: Callmann, Stettin / Telefon Nr. 411

Bleirohrfabrik / Zinkschmelze
Schrott-, Metall- u. Maschinenhandlung

Fabrikation von Bleirohr

für Wasserleitungen und alle Industriezweige, in
jeder benötigten Dimension.

Handel mit Schrott, Metallen u. Metallrückständen

Hermann Gehrke

Gesellschaft mit beschränkter Haftung :: Gegründet 1906

STETTIN, Merkurhaus

Spedition : Lagerung : Schiffahrt
Assekuranz : Uebersee-Transporte
Massengutumschlag : Transitlager

Prompter Umschlag von Export- u. Importsendungen aller Art zu kulantesten Bedingungen.

Spezialität: Umschlag von englischen, westfälischen, schlesischen, polnisch-oberschlesischen Kohlen, sowie sonstigen Brennstoffen, ferner Erzen, Alteisen, Altmetallen, Getreide, Futtermitteln, Mühlenfabrikaten, Grubenhölzern, Schnittmaterial und anderen Massengütern, sowie fachmännische Beratung in allen Fragen.

Vorteilhafte Charterung von Dampf- u. Segelschiffen, sowie Beschaffung von Kahnraum jed. Art u. Größe

Fernsprecher Nr. 1405, 1458, 4494

Drahtanschrift: Hagehrke

General-Agenturen erstklassiger Versicherungs-Gesellschaften.

Gustav Mankenberg / Stettin 16

Maschinen-Armaturenfabrik — Eisengießerei

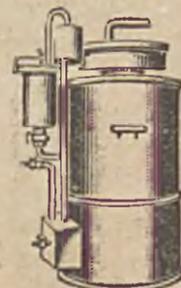
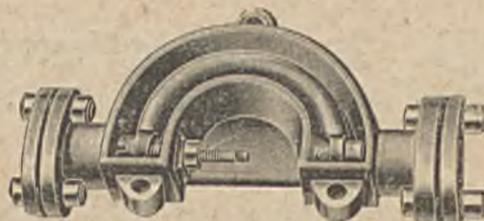
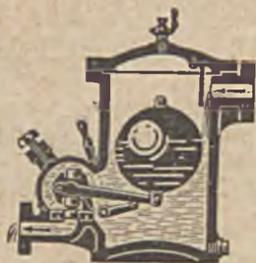
Abteilung I:

Kondensstöpfe * Reduzierventile * Vorwärmer

und alle anderen Apparate für sparsame Wärmewirtschaft.

Abteilung II:

**Autogene
Schweiß-Apparate**
und Armaturen dazu.
Schweißerei-Zubehör.



Telefon 536 u. 285

Funisut-Maschinen- Cylinder- Auto-Oel

cons. Maschinen und Wagenfett

Fischer & Nickel · Stettin

Danzig

Tilsit

Elbing

Burchard

das moderne Spezialhaus f. Teppiche,
Gardinen und Dekorationen

Besondere Spezialität:

Eigene Anfertigung eleg. Dekorationen

in eigenen Werkstätten

Stettin

Breite Str. 36/38 Gr. Wollweberstr. 30

Parkettfabrik Greifenhagen

Greifenhagen bei Stettin

liefert in sauberster Ausführung

Stabfußboden in Eiche und Buche

Modernste Maschinen

Neuzeitliche Trockenanlage

Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn,
Anschlußgleis Parkettfabrik

Eigener Hafen an der Oder

SIMON & CO.

STETTIN, Paradeplatz 14

**Asphalt, Teer
u. Teerprodukte, Mineralöle
Farben / Autobetriebsstoffe**

MAX BELLING
STETTIN

Papier- und Pappen-Großvertrieb

Sonder-Abteilung
**Ausfuhr nach den
OSTSEELÄNDERN**

Willy Laabs · Gollnow

Fabrik für Holzbearbeitung

Großfabrikation in Herrenzimmern

Speisezimmern / Schlafzimmern

Sehr leistungsfähige Spezialfabrik, deren Produkte infolge rationeller Arbeitsweise zu konkurrenzlosen Preisen in den Handel gebracht werden, / Meine sämtlichen Erzeugnisse sind bei allen einschlägigen Möbelgeschäften an jedem Orte erhältlich.

Sodemann & Badestein

Fernruf 3920/3921 **Stettin** Gegründet 1866

Mittwochstrasse 5-6

Eisenwaren / Werkzeuge / Metalle

Packungen und technische Bedarfs-Artikel,
Schiffsausrüstungen, Boots- u. Yachtbeschlüge
Schrauben, Nieten, Splinte, Drähte und
Drahtstifte — Spaten und Schaufeln —
Dezimalwaagen, Flaschenzüge usw.

Haus- und Küchengeräte

Solinger Stahlwaren, Messing- u. Nickelwaren

Louis Lindenberg, Stettin

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Asphalt-, Dachpappen- u. Teerprodukte-Fabrik

Fernsprecher 7355-57 / Gegründet 1872

Telegr.-Adr.: Dachpappenfabrik Lindenberg

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

Lichtbilder- und Kino-Apparate

in Kofferform zur Demonstration für Reisevertreter

Photo-Haus Schattke Königsplatz 4
Kino

**Lesen Sie den
Ostsee-Handel**



Bolma, Heringshandelsgesellschaft Berlin-Stettin.

Unter den Stettiner Heringsimportfirmen steht die Bolma (Heringshandelsgesellschaft Berlin-Stettin) mit an erster Stelle. Ihre gewaltigen Lagerräume, die weit über 80 000 Fässer fassen können, sind neuzeitlich und den Bedürfnissen entsprechend eingerichtet. Ihre Leiter haben langjährige Schulung in Schottland, der Heimat des Heringsimports, durchgemacht. Ihre eingehenden Spezialkenntnisse aller Seiten des Geschäftes, ihre besonders guten, weitreichenden und einflussreichen Beziehungen befähigen sie, auch höchste Ansprüche voll zu befriedigen.

Der Jahresimport der Bolma beträgt durchschnittlich etwa 120 000 Faß. Ihre Spezialität ist erster schottischer Matjes, schottische, irische und englische (Warmouth) Feltheringe.

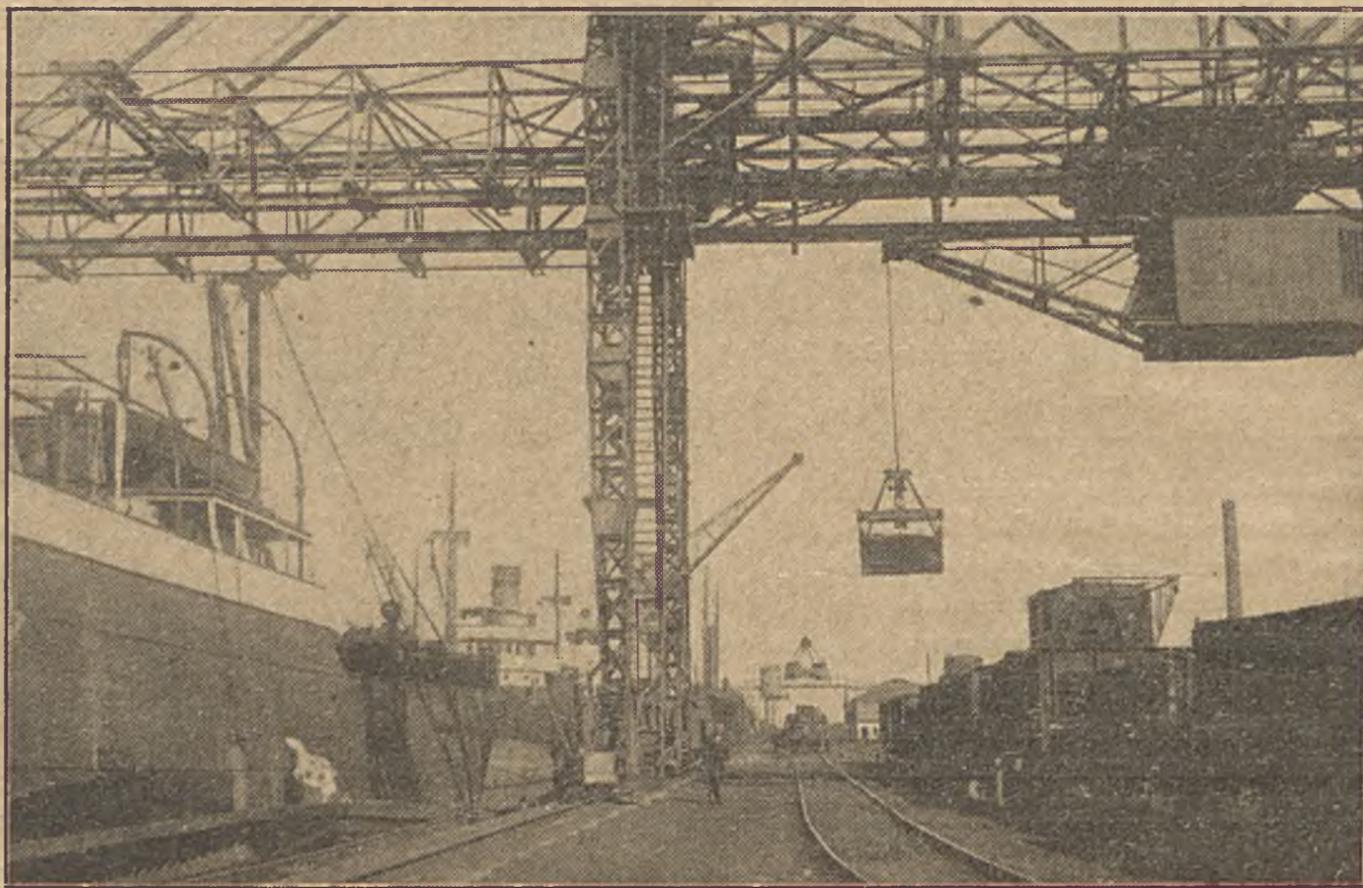
Leider ist die deutsche Heringsflotte nicht groß genug, um den Inlandsbedarf decken zu können, daher ist man auf die Einfuhr aus Schottland angewiesen. Die sorgfältige Pflege dort, durch jahrhundertelange Erfahrung erprobt, macht den schottischen Hering zu einem wirklichen Genuß, dessen Vorzug es ist, daß er auch den Minderbemittelten zugänglich bleibt. In einem ausgedehnten Netz von Zweigniederlassungen bemüht sich die Bolma, die Heringe, unter Vermeidung unnötigen Zwischenhandels und unter Ausschaltung spekulativer Elemente, den Verbrauchern so billig und gut als irgend möglich zugänglich zu machen. Ihre Niederlassungen befinden sich, außer den beiden Hauptplätzen Berlin-Stettin, in Breslau, Duisburg, Frankfurt (Oder), Görlitz, Halle (Saale) Magdeburg und Stolp (Pomm.).

Trotz vieler Schwierigkeiten, bedingt durch Kapitalarmut, Abfahnde, Verluste durch Kriegs- und Inflationszeit, kann Stettin hoffen, bald wieder die alte führende Stelle im Heringshandel zurückerobert zu haben. Erfreuliche Zahlen liegen schon vor, die diese Hoffnung als berechtigt erscheinen lassen. Der Import neuer Schottenheringe allein betrug bis 1. Oktober 1926 204 690 Faß, gefalzen wurden bis 11. September 1926 888 829 Faß. Diese Zahlen sprechen für den Geist der Stettiner Heringsimporteure, die mit zähem Willen am Wiederaufbau arbeiten, bis Stettin seine Stellung als führender Stapelplatz des Heringshandels zurückgewonnen hat.

HUGO STINNES

G. M. B. H.

STETTIN



Eigene Umschlags- und Tankanlagen am Industriehafen.

Import und Export

Alle Sorten in- u. ausl. Kohlen, Koks, Braunkohlen-Briketts, Bunkerkohlen
Umschlag und Lagerung von Massengütern

== See- und Flußschiffahrt ==

Import von ausländ. Thomasmehl — Großhandel in inländ. Düngemitteln

Benzin — Benzol — Gasöl — Fette

Tankanlagen in Stettin und allen größeren Provinzplätzen

Midgard, Deutsche Seeverkehrs AG.

Zweigniederlassung Stettin

Befrachtung :: Klarierung :: Stauerei :: Bunkerkohlen