

Nach den Ostseebädern

Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz, Insel Rügen
 (Ahlbeck, Bansin, Osternothafen, Misdroy), **KOLBERG** u. der Dänischen Insel **BORNHOLM**

Ab Stettin regelmäßiger Schnelldampferverkehr mit den großen komfortabel eingerichteten Salondampfern
„DEUTSCHLAND“, „BERLIN“, „STETTIN“, „SWINEMÜNDE“

Linie I: Stettin—Swinemünde—Stettin						
	In der Zeit vom 1. 4.—15. 10.		Außerdem in der Saison vom 29. 6.—27. 8.			
	So	W	So u Mi	W	So	Mi
ab Stettin	6 ⁰⁰	12 ³⁰	*3 ⁰⁰	6 ³⁰	9 ³⁰	17 ³⁰
an Swinemünde	9 ⁰⁰	15 ³⁰	*6 ⁰⁰	9 ³⁰	12 ³⁰	20 ³⁰

	In der Zeit vom 1. 4.—15. 10.		Außerdem in der Saison vom 29. 6.—27. 8.			
	W	So	Mo, Do	So	W	Di
ab Swinemünde	10 ⁰⁰	18 ³⁰	*1 ³⁰	6 ⁰⁰	18 ³⁰	22 ⁰⁰
an Stettin	13 ⁰⁰	21 ³⁰	*4 ³⁰	9 ⁰⁰	21 ³⁰	1 ⁰⁰

Anm.: So=Sonntags, Mo=Montags, Di=Dienstags, Mi=Mittwochs,
 Do=Donnerstags, W=Werktags. *Vergl. Fahrplan Linie III

Linie II: Swinemünde—Heringsdorf—Insel Rügen			
Vom 29. Juni bis 27. August regelmäßig jeden Dienstag, Donnerstag, Sonnabend			
6 ⁰⁰	ab Swinemünde	an	21 ³⁰
6 ³⁰	ab Heringsdorf	ab	21 ⁰⁰
8 ⁰⁰	ab Zinnowitz	ab	19 ³⁰
11 ⁰⁰	an Saßnitz	ab	17 ⁰⁰

Aufenthalt auf Rügen 6 Stunden.

Linie III: Stettin—Swinemünde—Insel Bornholm			
Vom 3. Juli bis 24. August regelmäßig jeden Sonntag u. Mittwoch Aufenthalt auf Bornholm ca. 8 Stunden Visumzwang aufgehoben			
3 ⁰⁰	ab Stettin (Hakenterrasse)	an	4 ³⁰
6 ⁴⁵	ab Swinemünde (Rathausplatz)	ab	1 ³⁰
12 ³⁰	an Bornholm	ab	20 ⁰⁰

Linie IV: Kolberg—Swinemünde	
Vom 29. Juni bis 28. August regelmäßig jeden Montag	
6 ⁰⁰	ab Kolberg
11 ⁰⁰	an Swinemünde

Linie V: Kolberg—Bornholm	
Vom 3. Juli bis 20. August regelmäßig jeden Sonnabend	
6 ⁴⁵	ab Kolberg
12 ³⁰	an Bornholm

Linie VI: Kolberg—Insel Rügen	
Vom 27. Juni bis 28. August regelmäßig jeden Mittwoch Donnerstag	
7 ⁰⁰	ab Kolberg
14 ⁰⁰	an Saßnitz

Änderungen vorbehalten!

Rundreisehefte und **Sommerfahrkarten** haben Gültigkeit. — Direkte Gepäckabfertigung von und nach allen Stationen. — Reisegepäckversicherung. — **Eigene Reisebüros in Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz.** — Vertretung des Mitteleuropäischen Reisebüros G. m. b. H. (Mer), Berlin und der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen-A.-G., Berlin (Mitropa). — Prospekte überall kostenlos. — Direkte Anschlüsse an die Schnellzüge von und nach Berlin, Breslau, Dresden, Leipzig usw.

Erstklassige Küche an Bord.

Auskunft durch: Verband Deutscher Ostseebäder Berlin NW 7, Unter den Linden 53, Fernsprecher: Zentrum 5208, sowie sämtliche Reisebüros.

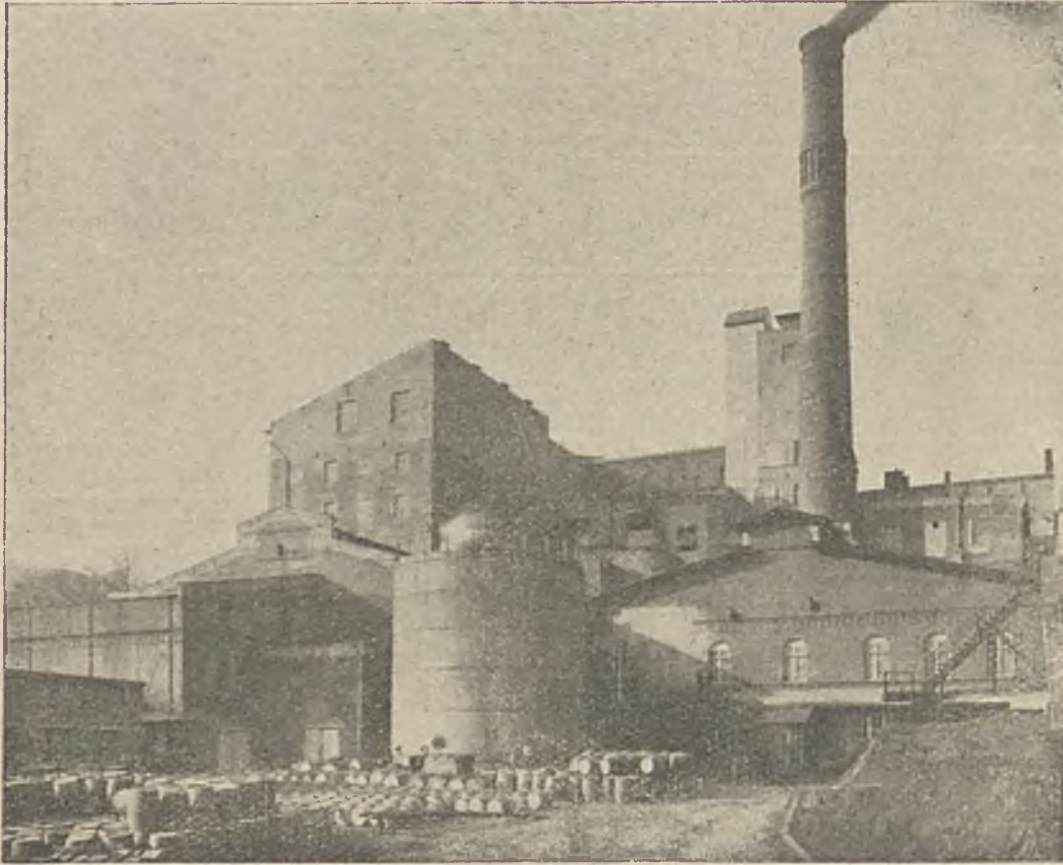
Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G.

Swinemünde, Rathausplatz 2 :: Fernsprecher 2869, 2543

Vertreter in Stettin: **Oskar Braeunlich**, Bollwerk 1b, Fernsprecher 1449

A. H. Zander, Stettin

Mahl- und Oelmühle — Oel-Raffinerie



Rüböle
 Leinöle
 Rappkuchen
 Leinkuchen
 Roggenmehle

—
 Telegr.-Adresse: Oelzander.

Hugo Stinnes ^{G.m.}_{b. H.} Stettin

EXPORT

Prima Solnisch-Oberschlesischer Kohlen
 über Stettin

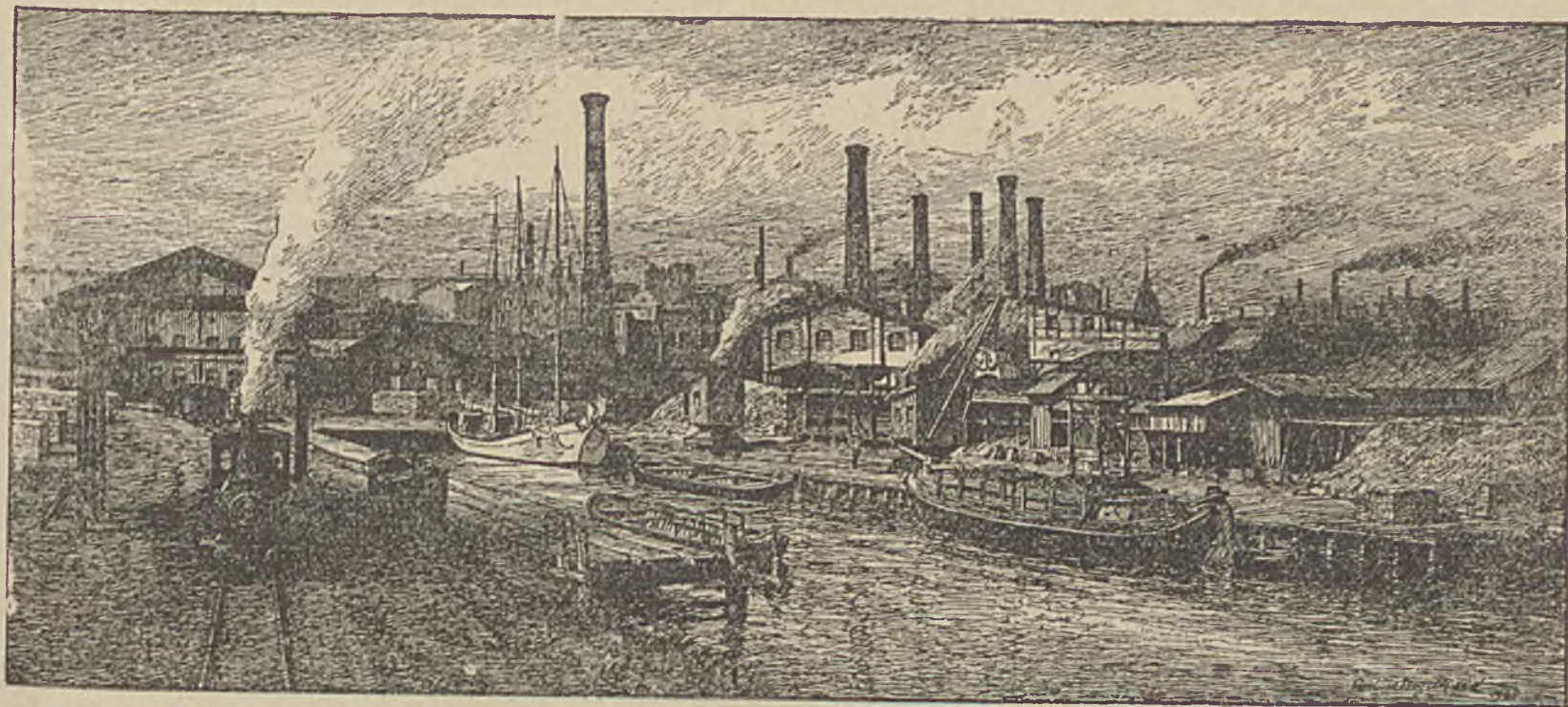
Prima Oberschlesische oder Englische Bunkerkohlen

Gasöl-Läger

zur Versorgung von Motorschiffen in Stettin, Warnemünde
 Swinemünde, Stralsund, Kolberg, Stolpmünde, Wolgast

Umschlag von Massengütern aller Art

Schiffsbefrachtungs- und Klarierungs-Abteilung



DIDIER - STETTIN

Wo wird Didier-Material verwendet?

Bei Kupolöfen, Hochöfen, Glühöfen jeder Art, Kesseleinmauerungen, Kesselfeuerungen jeder Art, Kohlenstaub- und Ölf Feuerungen, Generatoren, Kalköfen, Zement-Drehrohröfen, Wannen- und Hafenglasöfen, Ausmauerungen von Säurebehältern, Backöfen und Herden, Ausmauerungen von Schornsteinen und Rauchkanälen u. a. m.

Spezial-Offerten einholen
Technische Beratungen und Ingenieurbesuch kostenlos

Stettiner Chamotte-Fabrik AG
vorm. Didier
Werk Stettin

Ostreederei ^{G. m.} ^{b. H.} Stettin

in Betriebsgemeinschaft mit der

Czechoslovakischen Oder-Schiffahrts- Aktiengesellschaft

Direktion Stettin / Geschäftsstellen: Cosel-Oderhafen, Oppeln, Breslau, Fürstenberg a. O., Berlin



SPEZIALVERKEHR

oderaufwärts für Erz-Transporte von Stettin nach der Tschechoslowakei und Oberschlesien

oderabwärts Massengutverfrachtung in Kohlen, Eisen, Holz, Zucker etc.

Durchfrachten von der Donau zur Oder und Ostsee
Güterannahme auch durch die Oppelner Verlade- und Lagerhausgesellschaft Albert Koerber m. b. H.

16 Schleppdampfer, 2 Hafenbugsierdampfer, 83 Frachtkähne, 9 Lagerkähne und Schuten

F. JVERS & CO.

S c h i f f s m a k l e r

Befrachtung · Klarierung · Stauerei

Stettin und Swinemünde

Telephon Nr. 1264, 2010, 9159 nach Geschäftsschluß
Befrachtung: 1264, Geschäftsleitung: 2010, Expedition: 899
Codes: Boe-Code, Scott's 10th Ed., Watkins Seedienschlüssel 1. Ausgabe Owners & Captains. Electr.: Iversco.





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



DARMSTÄDTER UND NATIONALBANK

Kommanditgesellschaft auf Aktien

FILIALE STETTIN, Roßmarkt 5

Fernsprecher: Ortsverkehr: Nr. 7490-7499 / Direktion: Nr. 2039

Fernverkehr: Nr. 7489

Depositenkasse Bollwerk

Langebrückstraße 4

Fernsprecher: Nr. 3847-3849

Eröffnung von provisions- und spesenfreien Depositen-
konten unter Aushändigung von Depositenkontobüchern

JOE
LOE

Lohff & Siedler

Schiffsmakler

STETTIN und **SWINEMÜNDE**

Bollwerk 21

Bollwerk 15

Schiffsklarierungen, Schiffsagenturen, Befrachtungen
An- und Verkauf von Dampfern / Bunkerkohlen
Schleppdampfer

Agentur der

Aktieselskabet Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen
Glen-Line Ltd, London / Egon-Linie, Malmö, Gotenburg

Telegramm-Adresse: Lofsiedel Stettin und Swinemünde — Fernsprecher: Stettin
Nr. 4605 u. 4606, Swinemünde Nr. 2034 — Bankverbindungen: Wm. Schlutow, Reichsbank,
Deutsche Bank — Postscheck-Konto: Stettin Nr. 15107

Eugen Rüdtenburg

Gegründet 1859

Telegramme: „Konsulrüdtenburg“

Fernsprecher 6270, 6271, 6272

Seit Jahrzehnten
bekannt als reeller, zuverlässiger

Spediteur

für

**Gütertransporte
über Stettin**

== Firma bekannt für billige Preise ==

Det Forenede Dampskibs - Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr

Steffin-Kopenhagen- Oslo

S/S „Dronning Maud“
jed. Freitag Nachm. 6 Uhr

Steffin-Kopenhagen- Göthenburg

S/S „Odin“ jeden Diens-
tag Nachmittag 6 Uhr

Steffin-Kopenhagen- Wesinorwegen

S/S „Bergenus“ S/S
„Trondhjem“ alle 10 Tage

Nähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königstor 4/5

Eildampfer- Güterverkehr

zwischen

Berlin – Stettin – Berlin

täglich, Reisedauer 1 1/2 Tag

Breslau – Stettin – Breslau

2 mal wöchentlich, Reisedauer 4–5 Tage

Hamburg – Stettin – Hamburg

täglich, Reisedauer 4–5 Tage

Magdeburg-Stettin-Magdeburg

3 mal wöchentlich, Reisedauer 4 Tage

Nützen Sie den Vorteil der Wasserverladung aus.

**Schlesische Dampfer-Compagnie
Berliner Lloyd A.-G.**

Zweigniederlassung Stettin

Klosterstraße Nr. 4

Fernsprecher 7540/43

Sommer 1927

STETTIN-STOCKHOLM

Regelmäßige Passagierdampferverbindung

mit den mit allen Bequemlichkeiten eingerichteten Dampfern

„Victoria“ und „Nürnberg“

Abfahrten:

Stettin-Stockholm (evtl. über Norrköping)

D. „Victoria“ am 5. und 20. des Monats
D. „Nürnberg“ am 10. und 25. des Monats
6 Uhr nachmittags

Stockholm-Stettin (evtl. über Norrköping)

D. „Nürnberg“ am 3. und 18. des Monats
D. „Victoria“ am 13. und 28. des Monats
5 Uhr nachmittags

Sind dies Sonntage oder Feiertage, so erfolgt die Abfahrt bereits am Abend vorher.

Fahrpreise	I. Klasse	Rm. 50.— bzw. Kr. 45.—	einschl. Beköstigung	
	D. Nürnberg auch Zwischendeck	„ 35.— „ „ 35.—	„	„

Ausführliche Fahrpläne und jede weitere Auskunft durch

Rud. Christ. Gribel, Steffin / Steffiner Dampfer-Compagnie AG., Steffin

Reederei des D. „Victoria“

Vertreter in Stockholm:

Olson & Wright, Aktiebolag
Skeppsbron 18

Reederei des D. „Nürnberg“

Vertreter in Stockholm:

Aktiebolaget Lindgren & Rae
Bredgränd 2

W. Kunstmann

Telegr.-Adr.: Kunstmania
Fernsprech-Anschluß Nr.:
6060, 6061, 6062, 6063, 6372
Gegründet 1870

Stettin und Swinemünde

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

Reederei

Massengut-Spedition · Schiffsgeschäfte
Bunkerkohlen · Schleppbetrieb

Lloyd's Agent Swinemünde

NORNAN-LINJEN

Regelmässige Dampferverbindung von **STETTIN**

nach

Malmö, Helsingborg, Gothenburg, Kristiansand S., Stavanger, Bergen,
ausserdem bei Bedarf direkt oder mit Umladung zu direkten Frachten nach
Landskrona, Halmstad, Arendal, Haugesund, Aalesund, Molde,
Kristiansund N., Drontheim,

sowie nach allen übrigen westschwedischen, west- und nordnorwegischen
ausschl. ostnorwegischen und isländischen Häfen mindestens einmal
wöchentlich. / Abfahrt jed. Sonnabend. / Zwischendampfer nach Bedarf.

Ununterbrochene, lagergeldfreie Güterannahme Freibezirk Schuppen II.

Agentur in Stettin: **W. Kunstmann**
Fernsprech-Anschlüsse Nr. 6060-6063, 6372.



Dr. Hellmut Toepffer
Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin
Unterstaatssekretär a. D.

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.

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

Nr. 12

Stettin, 15. Juni 1927

7. Jahrg.

ZUM GELEIT!

Die vom 27. Juni bis zum 2. Juli in Stockholm stattfindende Tagung der Internationalen Handelskammer lenkt die Augen aller derjenigen Länder, die in der Internationalen Handelskammer vertreten sind, in besonderem Maße auf die schwedische wie überhaupt die skandinavische Wirtschaft und ihre Bedeutung für die Weltwirtschaft. Es braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, wie groß und wie wichtig unter den gesamten Verbindungen der skandinavischen Länder zur Weltwirtschaft der Anteil ist, der auf ihre enge Beziehung zur deutschen Wirtschaft entfällt. Im Rahmen dieser deutsch-skandinavischen Beziehung spielen Pommern und namentlich seine Hauptstadt, der Seehafen Stettin, zufolge der zahlreichen wirtschaftlichen wie kulturellen Fäden, die von hier aus schon seit Jahrhunderten mit Skandinavien geknüpft sind, sowie zufolge des regen Güteraustausches, der sich über Stettin von und nach skandinavischen Häfen vollzieht, eine besonders wichtige Rolle. In erster Linie trifft dies für den Verkehr mit Schweden zu. Unter allen Schiffen ausländischer Flagge, die im Stettiner Hafen einlaufen, nehmen die schwedischen ihrer Anzahl nach die weitaus erste Stelle ein. Zu den im Stettiner Hafen seewärts eingehenden Gütern stellen solche schwedischen Ursprungs insofern der regelmäßigen bedeutenden Zufuhren namentlich von Erzen, Holz und Steinen aus Schweden das stattlichste Kontingent. Die vorliegende Ausgabe des amtlichen Organs der Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat es sich daher zu ihrer vornehmlichen Aufgabe gemacht, von der Intensität dieser Beziehungen zu Schweden und den übrigen skandinavischen Ländern sowie der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Länder überhaupt ein Bild zu geben. Die Stettiner Industrie- und Handelskammer, die an den bevorstehenden Stockholmer Verhandlungen den lebhaftesten Anteil nimmt und ihnen einen möglichst durchgreifenden Erfolg wünscht, hegt die aufrichtige Hoffnung, daß ein solcher Erfolg auch fruchtbare Wirkungen auf die zwischen Deutschland und den nordischen Ländern heute schon bestehenden engen Handels- und Verkehrsverbindungen ausüben wird.

Dr. Hellmut Toepffer

Unterstaatssekretär a. D., Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Allianz

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

103 624 844 R.-M. Prämieinnahme

92 020 855 R.-M. Kapital und Reserven

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,

Allianz Lebensversicherungsbank A.-G.

31 % Versichertendividende

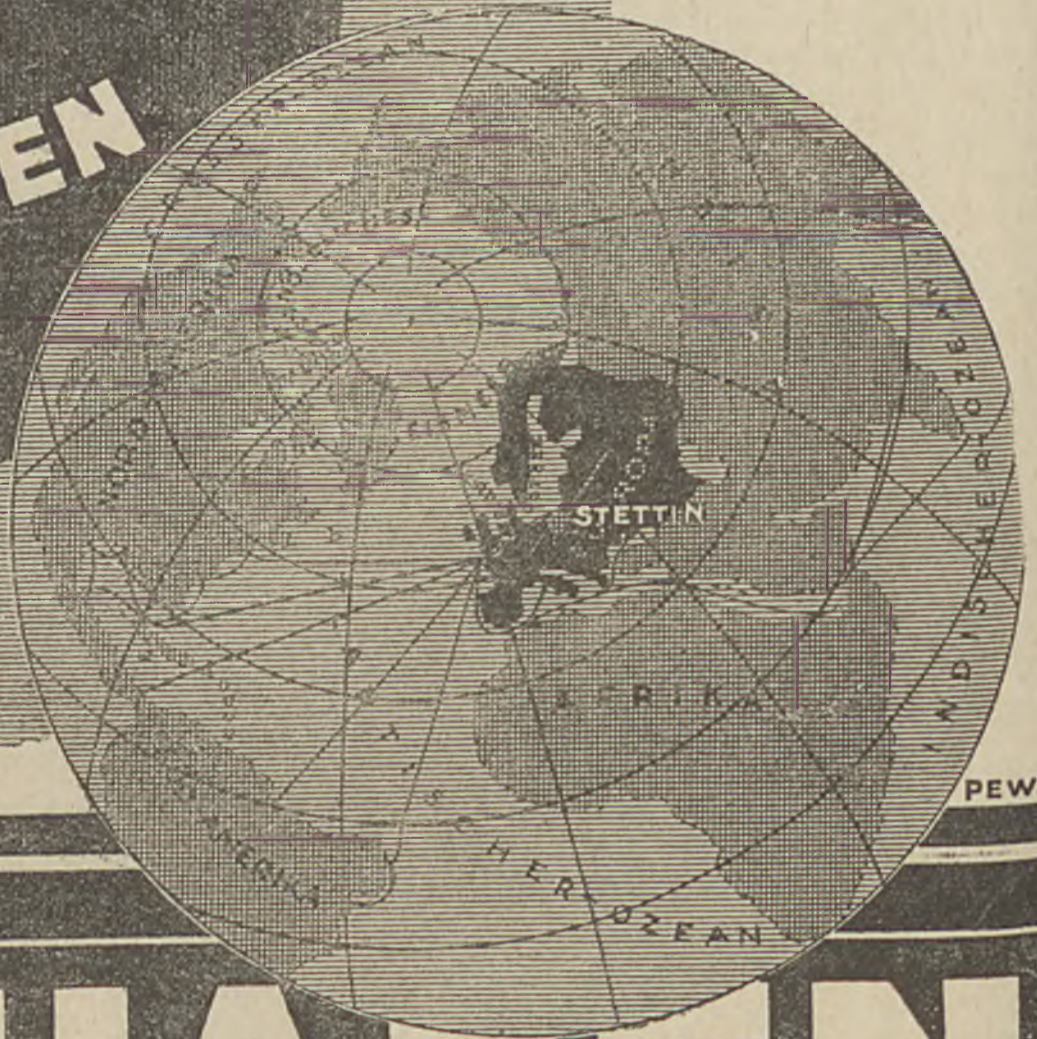
538 000 000 R.-M. Bestand Ende 1926

Versicherungszweige:

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

STETTIN

CA 700 KM SCHIFFBARE
 KANALVERBINDUNGEN
 MIT
 WEICHSEL,
 ELBE GEBIET
 UND
 BERLIN
 FREIHAFEN



SEEHAFEN

MODERNSTE KAI-, UMSCHLAGS-, LAGER- UND KÜHLHAUSEINRICHTUNGEN,

Zur Tagung der Internationalen Handelskammer in Stockholm.

Vom 27. Juni bis zum 2. Juli d. Js. findet eine Tagung der Internationalen Handelskammer in Stockholm statt. Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin, die Mitglied der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer ist, entsendet zu dieser Tagung als ihre Vertreter ihren Präsidenten, Herrn Unterstaatssekretär a. D. Dr. Toepffer, und Herrn Syndikus Boltze.

Angesichts der Wichtigkeit, die die Tagung für das internationale Wirtschaftsleben, insbesondere auch für Deutschland sowie für das als Seehafenstadt mit der Weltwirtschaft besonders eng verbundene Stettin infolge der Bedeutsamkeit der Fragen, die Gegenstand der Verhandlungen sein werden, haben dürfte, erscheint es angezeigt, an dieser Stelle einen Ueberblick über die bisherige Entwicklung der Internationalen Handelskammer, ihre und ihrer Deutschen Gruppe Organisation sowie ihre bisherige Arbeit zu geben.

Die Errichtung der Internationalen Handelskammer wurde im Jahre 1919 auf einer internationalen Wirtschaftskonferenz der Handelskammern der Vereinigten Staaten von Amerika beschlossen. Außer den Vereinigten Staaten waren zunächst England, Frankreich, Belgien und Italien vertreten, denen sich bald auch bedeutende Wirtschaftsorganisationen einer größeren Zahl anderer Länder anschlossen. Nach Gründung der Deutschen Gruppe, die im Jahre 1925 erfolgte, fehlten von großen und wichtigen Ländern innerhalb der Internationalen Handelskammer nur noch Rußland und China. Dieser neuen Organisation gegenüber hatten die vor dem Kriege üblichen Handelskammerkongresse, die man gewissermaßen als die Vorläufer der Internationalen Handelskammer bezeichnen kann, infolge ihrer Eigenschaft als vereinzelt Tagungen nicht die gleiche Möglichkeit des Erfolges, die gleiche Stoßkraft und den gleichen Einfluß, wie sie der fest organisierten Internationalen Handelskammer zuzusprechen sind.

Zweck der I.H.K. ist gemäß ihrer Satzung die Vertretung sämtlicher Wirtschaftskreise des internationalen Geschäftsverkehrs einschließlich der Finanzen, der Industrie, des Verkehrs und des Handels, um die gemeinsame Ansicht aller am internationalen Geschäftsverkehr Beteiligten zu ermitteln und auszusprechen, ferner um wirksame und zweckdienliche Maßnahmen zur Besserung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Völkern und zur Lösung internationaler Wirtschaftsfragen herbeizuführen und schließlich, um zur Verständigung und Zusammenarbeit der Geschäftsleute und der Wirtschaftsorganisationen der verschiedenen Länder beizutragen und damit die Aufrechterhaltung des Friedens und freundschaftlicher Beziehungen zwischen den Ländern zu fördern. Die Organe der I.H.K. sind der Verwaltungsrat, die Mitgliederversammlung, die Landesausschüsse und die Internationale Geschäftsstelle, die sich in Paris befindet. Der Verwaltungsrat besteht aus Vertretern der verschiedenen Länder, die gemäß den Satzungen der I.H.K. angeschlossenen sind, wobei die Vertretung der einzelnen Länder der Bedeutung ihres Außenhandels entsprechen soll. Länder mit sehr bedeutendem Außen-

handel, so auch Deutschland, sind berechtigt, drei ordentliche und drei stellvertretende Mitglieder in den Verwaltungsrat zu entsenden. Das Präsidium wird vom Verwaltungsrat alle zwei Jahre in geheimer Wahl auf die Dauer von zwei Jahren gewählt. Präsident der I.H.K. ist gegenwärtig Sir Alan G. Anderson, Vizegouverneur der Bank von England. Mitgliederversammlungen, die in Form großer Kongresse in der Regel alle zwei Jahre veranstaltet worden sind, haben bisher dreimal stattgefunden, 1921 in London, 1923 in Rom, 1925 in Brüssel. Hieran schließt sich die jetzt in Stockholm bevorstehende Tagung. Was die Landesausschüsse anbetrifft, so wird in jedem Land eine Gruppe gebildet, für die die Satzung der I.H.K. maßgebend ist. Niemand kann Mitglied der I.H.K. werden, ohne Mitglied der Gruppe seines Landes zu sein.

Die Deutsche Gruppe ist vor etwa 1½ Jahren, im Jahre 1925, gegründet worden. Damals traten nach tatkräftigen Bemühungen des derzeitigen Präsidenten der I.H.K. die deutschen Spitzenverbände der Wirtschaft, nämlich der Deutsche Industrie- und Handelstag, der Reichsverband der deutschen Industrie, der Zentralverband des deutschen Großhandels, der Reichsverband des deutschen Ein- und Ausfuhrhandels und die Hauptgenossenschaft des deutschen Einzelhandels der I.H.K. bei, zu deren eifrigsten Mitarbeitern seitdem die beteiligten deutschen Wirtschaftskreise gehören. Wenn es anfangs nur eine kleine Zahl war, die sich zur Bildung einer deutschen Gruppe der I.H.K. zusammenfand, so kann heute schon festgestellt werden, daß wohl kein wichtiger Zweig des deutschen Unternehmertums in Industrie, Handel und Bankwesen, Versicherungs und Verkehrsgewerbe den Arbeiten der I.H.K. mehr ferngeblieben ist. Die Deutsche Gruppe besteht — wie die I.H.K. selbst — aus ordentlichen und außerordentlichen Mitgliedern. Ordentliche Mitglieder sind außer den bereits genannten Spitzenorganisationen zahlreiche deutsche Handelskammern im In- und Auslande, in Deutschland ansässige zwischenstaatliche Wirtschaftsverbände sowie private Vereinigungen zur Wahrnehmung allgemeiner Interessen auf allen Teilgebieten der Wirtschaft. Die außerordentliche Mitgliedschaft dagegen kann von deutschen Firmen und Gesellschaften sowie auch von — dem Wirtschaftsleben angehörenden — deutschen Privatpersonen erworben werden. Bis zu Anfang d. Js. hatte der Mitgliederbestand der Deutschen Gruppe die Zahl von 117 ordentlichen (mit 215 Stimmen) und von 132 außerordentlichen Mitgliedern erreicht; hieraus ist am besten das zunehmende Interesse zu ersehen, das die deutsche Wirtschaft den Arbeiten der I.H.K. und ihrer Deutschen Landesgruppe entgegenbringt. Die Organe dieser Deutschen Gruppe sind gemäß ihrer Satzung die Mitgliederversammlung, der Hauptausschuß und das Präsidium, an deren Spitze gegenwärtig der Präsident des Deutschen Industrie- und Handelstages, Herr Franz v. Mendelssohn, steht. Die Deutsche Gruppe unterhält eine ständige Geschäftsstelle in Paris, die von Herrn Dr. Riedberg geleitet wird.

So viel über die Organisation. Was das Wesen der I. H. K. anbetrifft, so muß es als Dienst an der Weltwirtschaft als der Gesamtheit der wirtschaftlichen Beziehungen der Völker untereinander gekennzeichnet werden, die sich immer mehr zu einer nicht nur gedachten, sondern tatsächlichen, die Volkswirtschaft verbindenden Wirtschaftseinheit verdichtet haben. Die deutsche Wirtschaft hat hierin schon frühzeitig eine starke Stelle innegehabt. War sie auch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein selbst in ihren größten Unternehmungen und vor allem auch in ihrer geistigen Struktur überwiegend ortsgebunden, so wurde sie mit dem sich immer mehr ausdehnenden kapitalistisch-industriellen Drang immer stärker auch in die Weltwirtschaft geführt. Dem Handel folgte die Politik; Handelsverträge und Rechtsschutzverträge aller Art, Verkehrskonventionen der Staaten neben einer wachsenden Zahl internationaler Abmachungen von Verkehrunternehmungen und anderen mehrten sich. Diese Entwicklung wurde erst durch die Zerreißen der Weltwirtschaft durch den Krieg unterbrochen, und damals wurde Deutschland, das durch schwere Jahre hindurch in eine straff gebundene Festungswirtschaft eingezwängt war, erst so recht dessen inne, wie notwendig und bedeutungsvoll diese organisch entwickelten weltwirtschaftlichen Beziehungen für seine Industrie, seinen Handel und seinen Verkehr gewesen waren.

Betrachtet man diese Zusammenhänge, so erhellt ohne weiteres, daß Deutschland sich den Arbeiten der I. H. K., die gerade für seine Wiederaufbauarbeit nach dem Kriege und seine Versuche, sich wieder organisch der Weltwirtschaft einzufügen, von größter Bedeutung sind, nicht nur nicht entziehen konnte, sondern im Gegenteil bestrebt sein muß, besonders rege bei ihnen mitzuwirken. Der Erfolg hiervon kann nicht ausbleiben und ist bis heute, wie sich an vielen Beispielen beweisen läßt, auch nicht ausgeblieben. Es kann natürlich andererseits nicht verkannt werden, daß die Einwirkungen der Tätigkeit der I. H. K. der Sache nach eine gewisse Beschränkung insofern erfahren, als sie natürlich nicht in der Lage ist, irgendwelche gesetzgeberische Arbeit zu leisten. Als eine private internationale Organisation kann sie ihren Mitgliedern völkerrechtlich oder staatsrechtlich bindende Verpflichtungen allerdings nicht auferlegen. Sie ist und will vielmehr nur ein weltwirtschaftliches Zentrum sein, in dem alles wesentliche Material über die Wirtschaft in jedem, auch dem kleinsten Lande der Welt zusammengetragen und verarbeitet wird, damit sie sich auf Grund dieser umfassenden sachlichen Arbeit die Machtstellung zu erwerben in der Lage ist, die ihren Rat und ihr Gutachten für die Staatsmänner bei allen internationalen wirtschaftlichen Entscheidungen mehr und mehr unentbehrlich macht.

Was nun die tatsächlichen Arbeiten der I. H. K. anbetrifft, so sind hier an erster Stelle diejenigen zu nennen, die auf eine Beseitigung der zahlreichen Hemmnisse hinzielen, die heute einer natürlichen Entfaltung der Wirtschaft als Ganzem und der Beziehungen der Wirtschaften der einzelnen Länder noch in so großer Anzahl entgegen stehen. Die I. H. K. hat zur Beseitigung dieser Hemmnisse einen besonderen Ausschuß gebildet, der sich in

7 Unterausschüsse gliedert. Diese Unterausschüsse haben ihre Arbeit im einzelnen dem Fremdenrecht, der Beseitigung von Transporthindernissen, finanziellen Schwierigkeiten und Preis- und Kreditfragen, den mit Ein- und Ausfuhrverboten zusammenhängenden Fragen, zolltechnischen Fragen, internationalen Industrievereinbarungen sowie Fragen der Organisation und der Propaganda zu widmen. Die bisherigen Arbeiten dieses Ausschusses und seiner Unterausschüsse werden gerade auf der bevorstehenden Stockholmer Tagung im besonderen Gegenstand eingehender Verhandlungen sein. Diese Arbeiten gehen von dem Gesichtspunkte aus, daß, wie der Präsident der I. H. K. Sir Anderson seinerzeit ausgeführt hat, „den geistigen Hindernissen des Handels größere Bedeutung als den materiellen beizulegen ist. Solange jede Nation glaubt, daß auswärtiger Handel etwas ist, das man mit Mißtrauen beobachten müsse, anstatt ihn als die erste Notwendigkeit ihres nationalen Lebens anzusehen, daß sie fortfahren könne, ihre Produktion im Auslande zu verkaufen, ohne auch im Auslande einzukaufen, daß der Verfall ihrer Nachbarn einen Bestandteil ihres eigenen Wohlergehens bildet, und nicht, daß vielmehr das Umgekehrte der Fall ist, daß sie in irgendeiner Weise den freien Strom des Handels auf internationalem Wege behindern könne, ohne daß ihre Handlungen auf sie selbst zurückfallen, und daß besondere Gruppen der nationalen Gebilde ein Recht auf Vorteile zum Nachteil des allgemeinen Handels der Nation haben: solange werden Versuche, die dahin zielen, die üblen Folgen, die aus einer solchen Auffassung entspringen, zu beseitigen, wirkungslos sein.“ Von diesem allgemeinen Gedanken ausgehend, ist die I. H. K. bestrebt, nicht nur die Hindernisse, welche die wirtschaftlichen Fortschritte zwischen den Völkern hemmen, zu erkennen, sondern auch die Mittel, die hier Abhilfe schaffen können und angetan erscheinen, einen erweiterten und fortschrittlichen Warenaustausch zwischen allen Ländern der Welt zu entwickeln, zu untersuchen und auf die Anwendung dieser Mittel zu dringen.

Von den zahlreichen anderen Fragen, mit denen sich die I. H. K. in den letzten Jahren befaßt hat, seien hier noch die folgenden erwähnt: die Behandlung fremder Staatsangehöriger in den verschiedenen Ländern, das Problem der Doppelbesteuerung, die Vereinheitlichung der Kreditbriefe, die Freiheit der Handelsluftfahrt, Aufhebung der Paßschwierigkeiten, Fragen des internationalen Handelsrechts und so fort.

Als ein besonders wichtiges Gebiet der Tätigkeit der I. H. K. sei schließlich noch das internationale Schiedsgerichtswesen erwähnt. Gerade auf diesem Gebiet ist von der I. H. K. schon positive Arbeit in besonders großem Umfang geleistet worden. Die I. H. K. hat allen Industriellen, Kaufleuten usw., die Geschäfte mit dem Ausland machen, ein Mittel geboten, im Falle von wirtschaftlichen Streitigkeiten lange und kostspielige Prozesse zu vermeiden, indem sie einen internationalen Handelsschiedsgerichtshof eingerichtet hat. Um einen strittigen Fall vor die Schiedsgerichtsbarkeit der I. H. K. zu bringen, genügt es, in den Vertrag oder in den Briefwechsel der abschließenden Parteien folgende Schiedsklausel einzufügen: „Alle

aus gegenwärtigem Vertrag sich ergebenden Schwierigkeiten werden durch Schiedsspruch der Internationalen Handelskammer nach der Schiedsgerichtsordnung des Schiedshofes der Internationalen Handelskammer entschieden werden.“ Die Parteien können natürlich die Fassung entsprechend den besonderen Bedingungen ihres Gewerbezweigs im Benehmen mit der I.H.K. abändern. Wenn nun ein Streitfall zwischen den Vertragsparteien entsteht, so braucht die beteiligte Partei nur sofort auf Grund der Schiedsklausel die Intervention der I.H.K. zu erbitten, wozu sie sich an die zuständige Landesgruppe zu wenden hat. Wenn ein vor Beginn des eigentlichen Verfahrens von den Parteien gewünschter Vergleichversuch zu keinem Erfolg geführt hat, so setzt der von der I.H.K. gebildete Schiedshof, der acht bis zehn Mitglieder jedes Landes umfaßt, den Ort des Schiedsgerichts fest, wobei nach Möglichkeit das Land des Beklagten zu wählen ist. Der sodann vom Schiedshof ernannte Schiedsrichter hat dann einen Schiedsspruch zu fällen, der im Namen des Schiedshofes der I.H.K. ergeht und vor Unterzeichnung durch den Schiedsrichter dem Schiedshof unterbreitet wird, der ihn auf Form und Richtigkeit prüft. Was die Vollstreckung anbetrifft, so kann in allen Ländern unter gewissen Förmlichkeiten ein von einem Schiedsrichter gefällter Spruch durch Entscheidung des ordentlichen Gerichts vollstreckbar gemacht werden. Es sei betont, daß bis jetzt fast alle Schiedsurteile, die im Namen des Schiedshofes der I.H.K. ergangen sind, gutwillig und ohne Verzögerung ausgeführt worden sind. Die Schiedsgerichtsbarkeit der I.H.K., deren Kosten nebenbei auf ein möglichst geringes Maß beschränkt werden, wird in zunehmenden Maße in Anspruch genommen.

Abschließend muß noch auf das Programm hingewiesen werden, das die I.H.K. für ihren Stockholmer Kongress aufgestellt hat. Den breitesten Raum dürften voraussichtlich die Verhandlungen über die Beseitigung der internationalen Handelshemmnisse, insbesondere über die Arbeiten, die der oben erwähnte, zu diesem Zweck gebildete Ausschuß bisher geleistet hat, einnehmen. Außerdem wird vor allem auf dem Gebiet der Finanzen über das internationale Scheck- und Wechselrecht, Handelskredite, Doppelbesteuerung, internationalen Zahlungsausgleich usw. verhandelt werden. Auf dem Gebiet des Transportwesens werden vor allen Dingen Fragen erörtert werden, die Eisenbahn-, Luft- und Seetransporte, Konnossemente, internationalen Telefonverkehr usw. betreffen. Auch die Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes, das Schiedswesen sowie Exequaturfragen werden zur Erörterung stehen. Anschließend daran, vom 30. Juni bis zum 2. Juli, also in den letzten drei Tagen des Kongresses, werden Vollversammlungen der I.H.K. stattfinden, in denen u. a. auch die wirtschaftliche Lage verschiedener Länder behandelt werden wird. Außerdem ist noch eine feierliche Sitzung des Internationalen Handelsschiedsgerichtshofes anberaumt.

Die Stockholmer Verhandlungen werden, wie vorauszusehen ist, weitgehendem Interesse bei allen an der Weltwirtschaft interessierten Industrie-Handels- und Verkehrskreisen begegnen. Daß dieses Interesse ein immer tieferes werden und der Stockholmer Kongreß eine weitere erfolgreiche Station innerhalb der zunehmend bedeutsamen Entwicklung der I.H.K. sein möge, kann auch vom Standpunkt der deutschen Wirtschaft aus nur auf das lebhafteste gewünscht werden. Dr. E. Sch.

Schwedens Stellung im deutschen Außenhandel.

Von Professor Dr. Zadow, Berlin.

Die Stellung Schwedens auf dem europäischen Markt, der 80 Prozent seiner Ausfuhr aufnimmt, wird bestimmt durch zwei Produkte, das Holz und das Eisen. Die großen zusammenhängenden Waldgebiete geben die Basis für eine höchst entwickelte Holzindustrie, auf deren Erzeugnisse allein über die Hälfte der Ausfuhr entfallen. Als Eisenerzland steht Schweden in Europa hinter Frankreich und England an dritter Stelle.

In den letzten Jahren hat sich die Verteilung des schwedischen Außenhandels nach Ländern folgendermaßen entwickelt (in Millionen Kronen):

Einfuhr	1913	1923	1924	1925
aus:				
Deutschland	289,9	342,0	352,8	377,7
Großbritannien	206,8	284,2	307,7	291,3
Vereinigte Staaten	76,6	213,7	227,3	219,4
Dänemark	53,7	103,4	120,9	118,5
Holland	20,9	51,7	56,6	59,0
Argentinien	17,0	37,0	46,6	45,1
Frankreich	53,3	38,4	44,8	49,1
Norwegen	25,9	33,6	38,0	47,2
Brasilien	17,7	29,8	37,8	43,8
Belgien	13,4	23,2	25,2	27,6
Finnland	21,3	22,4	21,9	21,5
Ausfuhr				
nach:				
Großbritannien	235,5	358,5	359,3	366,6
Deutschland	179,1	89,6	133,2	206,2
Vereinigte Staaten	34,4	128,4	151,7	142,6

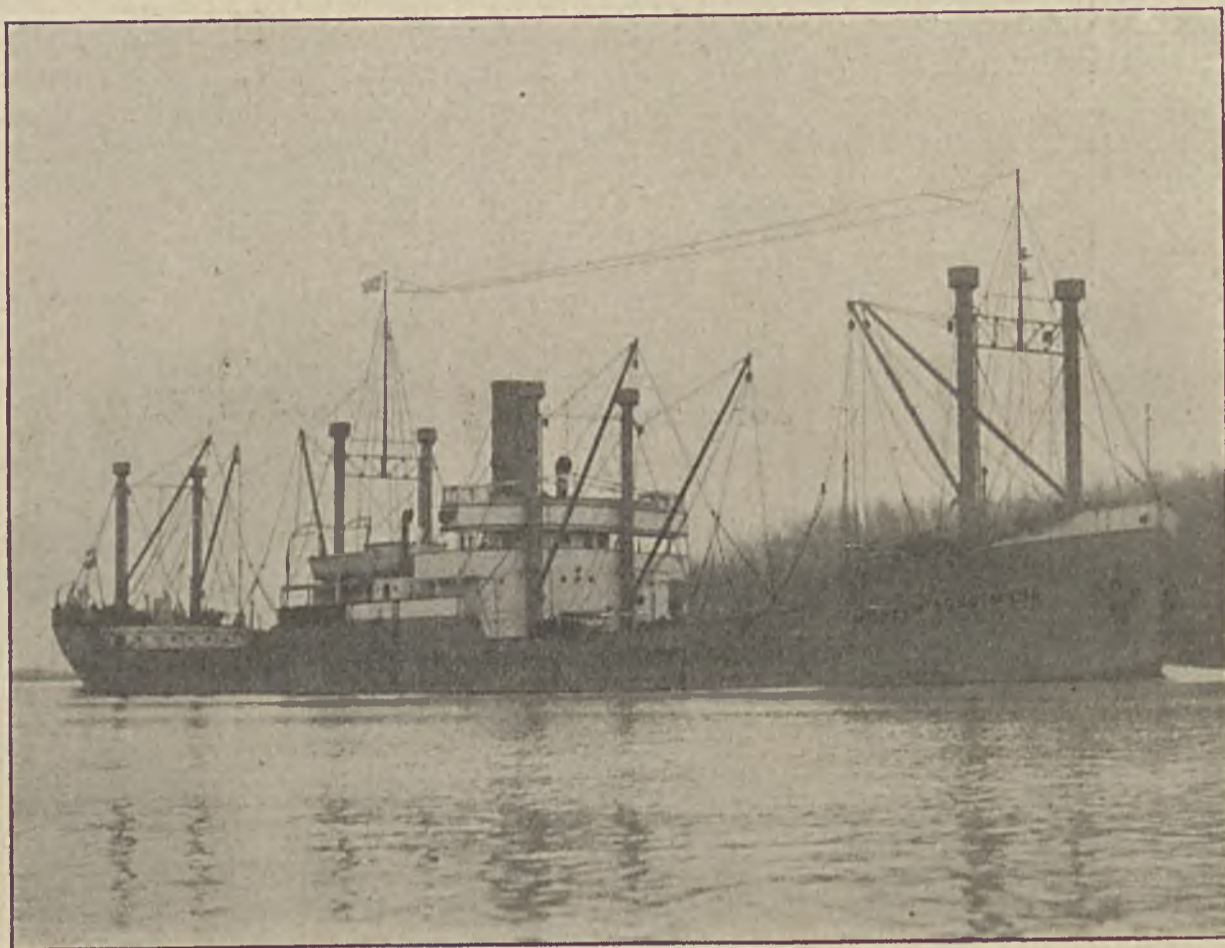
	1913	1923	1924	1925
Frankreich	66,3	88,6	92,0	84,4
Dänemark	70,7	80,9	82,9	83,0
Norwegen	54,0	72,7	61,2	65,0
Holland	19,2	34,5	47,5	56,1
Belgien	18,6	33,6	41,6	43,1
Spanien	11,2	36,3	35,5	40,6
Rußland	32,4	33,5	43,8	30,2
Finnland	14,5	25,4	27,2	23,9

Vor dem Kriege wetteiferten Deutschland und England miteinander um den ersten Platz im schwedischen Außenhandel und waren mit je 27 bis 29% am Handel mit Schweden beteiligt. Während Deutschland im schwedischen Import an erster Stelle stand (34% des Gesamtimports im Jahre 1913), war England im schwedischen Export überlegen (29% im Jahre 1913). In den letzten Jahren hat sich jedoch der schwedische Außenhandel mit den übrigen Ländern schneller entwickelt als der Handel mit England und Deutschland, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht:

	Schweden		Deutschland		England	
	Mill. Kr.	%	Mill. Kr.	%	Mill. Kr.	%
1913	1663,9	28,2	469,0	28,2	444,7	26,7
1923	2436,6	17,7	431,7	17,7	642,8	26,4
1924	2685,4	18,1	486,0	18,1	671,1	25,0
1925	2806,2	20,8	584,0	20,8	657,9	23,5

Der größte Kunde Schwedens ist nicht Deutschland, sondern England mit 366,6 Millionen Kr. (27% der schwedischen Ausfuhr), während Deutschland für 206,2 Mill. Kr. = 15% (nach der deutschen Statistik für 294 Millionen M., also erheblich mehr) übernahm. In der Einfuhr nach Schweden nimmt dagegen erfreulicherweise Deutschland die erste Stelle ein mit 377,7 Millionen Kr. = 26% (mit der deutschen Statistik — 343,3 Millionen M. — gut übereinstimmend, wenn man die Transportkosten berücksichtigt). Es folgt England mit 291,3 Millionen Kr. An dritter Stelle

Aus der Tabelle läßt sich (mit Ausnahme von Baumwolle) ein bedeutendes Sinken des deutschen Transithandels erkennen, was darauf zurückzuführen ist, daß sich schon während des Krieges die skandinavischen Länder zum großen Teile selbst mit den Produzenten in Verbindung gesetzt haben. Die Schaffung eigener Schifffahrtslinien mit Uebersee unterstützt diese Ausschaltung der deutschen Vermittlerrolle, und wenn auch in den letzten Jahren wieder Manches über deutsche Häfen gegangen ist, so dürfte doch kaum mit einer Wiederkehr von Friedensverhältnissen zu rechnen sein.



S/S „Wilhelm Kunstmann“ der Reederei W. Kunstmann, Stettin.

steht der Handel mit den Vereinigten Staaten mit einer Einfuhr von 219,4 Mill. Kr. nach Schweden und mit einer Ausfuhr von 142,6 Millionen Kr. Gegenüber der Vorkriegszeit hat sich der Anteil der Vereinigten Staaten am schwedischen Außenhandel bei der Einfuhr fast, bei der Ausfuhr weit mehr als verdoppelt, während die Anteile von Deutschland und England, wie erwähnt, zurückgegangen sind. Daß Deutschland jedoch zielbewußt und energisch sich bemüht, den Vorsprung der anderen Länder wieder einzuholen, beweist die Statistik der letzten Jahre.

Wieviel von dem schwedischen Import und Export durch Deutschland transitiert wurde, läßt sich statistisch nicht erfassen; dagegen erhält man aus den folgenden Angaben über einige überseeische Produkte einen gewissen Aufschluß.*) Danach betrug:

	Schwedens Gesamteinfuhr		Davon aus Deutschland	
	1913	1925	1913	1925
Kaffee, roh . . .	34 087 t	36 488 t	7 942 t	1 975 t
Kakaobohnen . . .	1 471 t	3 686 t	1 035 t	666 t
Chilesalpeter . . .	33 892 t	36 063 t	33 055 t	13 222 t
Baumwolle . . .	21 354 t	19 669 t	2 599 t	2 612 t

*) Dr. Sven Stockmann: Der Handelsverkehr zwischen Schweden und Deutschland im Lichte der Statistik (Schwedischer Mercator Nr. 1, 1927).

Von dem Gesamtumsatz des deutsch-schwedischen Handels im Jahre 1925, der 3 485 000 To. betrug, gingen 1 194 000 To., d. h. ein Drittel über Stettin (88 000 To. nach sowie 1 106 000 To. von Schweden). Der schwedische Export über Stettin bestand größtenteils aus Erzen (1913: 1 046 000; 1925: 880 000; 1926: 591 000 To.). Der deutsche Export über Stettin nach Schweden belief sich 1913 auf 134 213, 1924 auf 64 214, 1925 auf 88 410 und 1926 auf 300 681 To. Davon entfielen auf:

	1913	1924	1925	1926*)
Kohlen	33 987 t	1 095 t	8 727 t	131 012
Briketts	14 759 t	12 238 t	18 439 t	47 986

Die wichtigste Rolle im schwedischen Export spielen die Produkte der Holz- und Papierindustrie, auf die mehr als die Hälfte des gesamten Exports entfallen. Die Zelluloseindustrie hat seit der Vorkriegszeit ihre Produktion und Ausfuhr sehr erheblich steigern können, die Ausfuhr von 847 100 To. auf 1 190 000 To. (gebleichter Sulfid, ungebleichter, leicht bleichender Sulfid, starker Sulfid, Sulphat); davon gingen 1925 nach Deutschland 34 587 To.

Als Eisenerzland steht Schweden hinter Frankreich und England an dritter Stelle.

*) Die verstärkte Ausfuhr war die Folge des englischen Bergarbeiterstreiks.

Deutschland ist mit seinem Eisenerzbedarf auf die Einfuhr von Schweden angewiesen und darin sein bester Kunde (1925: 7 400 000 To.).

Schweden hat nicht versucht, eine umfassende und vielseitig verarbeitende Eisen- und Stahlindustrie aufzubauen, sondern es hat sich auf die Produktion einiger weniger Waren spezialisiert; vor allem die Milchzentrifugen und Kugellager haben auf dem Weltmarkt die Konkurrenz verdrängt und dominieren jetzt. Da Schweden im übrigen nur bestrebt ist, seine Holz- und Papierindustrie, sowie seine Standardindustrien zu fördern, eröffnen sich hier für die deutsche Industrie bedeutende Absatzmöglichkeiten; denn die zur Fortführung der Betriebe und zum weiteren Ausbau der genannten Industrien erforderlichen Maschinen werden meistens in Schweden nicht hergestellt. Es kommen hauptsächlich in Frage: Werkzeugmaschinen aller Art, elektrische Maschinen und elektrotechnische Erzeugnisse. Auch die verschiedensten Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie, einzelne Maschinenteile, Stab- und Formeisen, Röhren, Walzen, Bleche und Drähte finden in Schweden ein gutes Absatzgebiet. Wenn auch der deutschen Maschinenindustrie scharfe Konkurrenz durch England und Amerika erwächst, so herrscht doch in Schweden die Ueberzeugung, daß bald wieder die deutsche Stahl- und Eisenindustrie wie auch die Maschinenindustrie die Führung übernehmen werden.

Schweden ist auch ein gutes Absatzgebiet für Textilerzeugnisse, und es ist bedauerlich, daß die deutschen Textilerzeugnisse einen Teil ihres früheren guten Rufes eingebüßt haben. Es wird sehr darüber geklagt, daß die deutsche Textilindustrie die Eigenarten und Besonderheiten des schwedischen Markts nicht genügend berücksichtigt. Dagegen sucht die englische Textilindustrie mit allen Mitteln den Wünschen der schwedischen Abnehmer gerecht zu werden. So steht die englische Strumpfindustrie gerade in Schweden in scharfem Wettbewerb mit der deutschen. Wenn die deutsche Textilindustrie die schwedischen Besonderheiten berücksichtigt und unter genauester Kalkulation nur die allerbesten Qualitätswaren exportiert, dann wird sie auch den schwedischen Markt wiedergewinnen können.

Noch immer maßgebend in Schweden sind die chemische, die optische und die Farbenindustrie Deutschlands. Auch der deutsche Export von Papier und Papierwaren, Pelzen und Pelzwaren, Ton- und Porzellanwaren, sowie der Produkte der Lederindustrie hat einen größeren Umfang. Schweden erhielt von der Gesamtmenge der nach Skandinavien ausgeführten deutschen Schuhwaren in der Vorkriegszeit den Hauptanteil mit 60%. Heute hat die deutsche Schuhindustrie einen schweren Kampf mit dem englischen Erzeugnis zu bestehen, das einer qualitativ vorzüglichen Produktion entstammt.

Norwegen im deutschen Außenhandel.

Von Professor Dr. Zadow, Berlin.

Die Stützen der norwegischen Volkswirtschaft sind die Handelsflotte, die Holzwirtschaft und der Reichtum der norwegischen Gewässer an Fischen. Die Gesamtausfuhr Norwegens belief sich 1925 auf 699 Millionen Kr., die Einfuhr auf 934 Mill. Kr. Die Handelsbilanz ist stets passiv gewesen; sie wird jedoch ausgeglichen durch die Einnahmen aus der Schifffahrt und dem Fremdenverkehr. England ist infolge der frachtgünstigen Nähe stets der größte Kunde Norwegens gewesen, während Deutschland an zweiter Stelle steht.

Einfuhr aus:	1913		1924		1925	
	Mill. Kr.	% der Gesamt-Einfuhr	Mill. Kr.	% der Gesamt-Einfuhr	Mill. Kr.	% der Gesamt-Einfuhr
Großbritannien	146,2	26,5	366,8	23,9	311,5	22,6
Deutschland	176,1	31,9	311,7	20,3	280,1	20,3

Ausfuhr nach:	1913		1924		1925	
	Mill. Kr.	% der Gesamt-Ausfuhr	Mill. Kr.	% der Gesamt-Ausfuhr	Mill. Kr.	% der Gesamt-Ausfuhr
Großbritannien	98,6	25,1	291,8	27,3	306,0	29,1
Deutschland	67,2	17,1	103,8	9,7	106,6	10,1

Die deutsche Einfuhr nach Norwegen ist zwar von 176 Millionen Kr. im Jahre 1913 auf 280 Millionen Kr. im Jahre 1925 gestiegen; es ist aber dabei zu berücksichtigen, daß der Index für 1925 auf 253 berechnet ist, d. h. also, daß die Großhandelspreise 153% über denen von 1913 lagen. Infolgedessen ist die deutsche Einfuhr, die 1913 fast 32% der gesamten norwegischen Einfuhr betrug, auf 20% gesunken, die Ausfuhr von 17% des gesamten norwegischen Exports auf 10%.

In dem deutschen Spezialhandel mit Norwegen (Januar bis Dezember 1926) sind die wichtigsten Waren folgende:

Einfuhr aus Norwegen		
	Mengen in dz	Werte in 1000 M.
Fische und Fischzubereitungen	858 634	16 435
Margarine und ähnliche Speisefette	121 175	11 107
Tierfett u. Tran für gewerbl. Zwecke	242 145	14 983
Holzschliff, Zellstoff usw.	27 700	1 149
Eisenerze	1 174 353	2 597
Schwefelkies	2 355 565	4 881
Aluminium	4 571	1 071
Chemische u. pharmazeutische Erzeugnisse	15 269	1 097

Ausfuhr nach Norwegen		
	Mengen in dz	Werte in 1000 M.
Roggen	177 871	3 078
Zucker	130 786	3 481
Ölkuchen, Kleie und ähnliche Futtermittel	291 724	4 641
Steinkohlen	2 065 588	4 509
Koks	1 500 966	3 827
Zinkerze	51 863	1 082
Kalisalze	149 900	1 820
Garne aus:		
Wolle	1 276	1 333
Baumwolle	446	262
Flachs, Hanf, Jute	3 891	1 000
Gewebe aus:		
Seide, Kunstseide	741	2 361
Wolle	4 499	8 439
Baumwolle	5 396	7 219
Flachs, Hanf, Jute	7 002	1 383
Kleidung und Wäsche	1 377	4 114
Filzhüte	278	1 021
Sonstige Textilwaren	3 409	3 087
Leder	1 218	1 699
Schuhwerk, Sattler- und Lederwaren	2 695	3 974
Papier und Papierwaren	25 491	3 410



Deutsche Luft Hansa A.-G.

fliegt von **Stettin** nach

Berlin—Kalmar—Stockholm
 Kopenhagen—Gothenburg—Oslo
 Stolp—Danzig—Königsberg
 Swinemünde—Sellin—Stralsund
 Breslau—Gleiwitz

Auskünfte und Flugscheine in Stettin bei der Flugleitung
 am Dammschen See, Telefon 9880, und allen Reisebüros

Farben, Firnisse und Lacke	27 905	3 455
Waren aus Blech und Draht	190 436	4 023
Sonstige Eisenwaren	87 565	7 729
Waren aus Kupfer	11 549	3 583
Maschinen	39 807	6 351
Elektrotechnische Erzeugnisse	21 785	5 802

Deutschland bezieht hiernach von Norwegen in der Hauptsache Fische und Fischzubereitungen, Margarine, Tierfette, Eisenerze, Holzschliff, Zellulose, Schwefelkies und Aluminium. Es führt nach Norwegen an Lebensmitteln Roggen und Zucker aus, an Rohstoffen Steinkohle, Koks, Zinkerze, Kalisalze, ferner eine Reihe von Fertigwaren, insbesondere Textilien, Schuhwaren, Papierwaren, chemische und pharmazeutische Erzeugnisse, Eisenwaren, Kupferwaren, Maschinen und elektrotechnische Erzeugnisse.

Außer der Holz- und Papierindustrie haben sich in Norwegen wegen des Mangels an Kohle Industrien nur entwickeln können, insoweit sie sich auf Wasserkräfte des Landes stützen konnten.

Der Bedarf an Edelstahl, d. h. Werkzeugstahl aller Art, unlegiert und legiert, wurde bis vor wenigen Jahren vom Auslande und zwar von Schwe-

den, England und Deutschland ausschließlich gedeckt, wie folgende Einfuhrzahlen zeigen (in To.):

	1923	1924	1925
Schweden	219	346	317
England	111	142	267
Deutschland	106	105	108

Die Entwicklung der norwegischen Elektrostahtindustrie hat jedoch in den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht, und diese liefert bereits recht guten Werkzeugstahl, besonders auch Bohrstaht.

Eine Kraftzeugindustrie besteht in Norwegen noch nicht, ebensowenig Werkzeugfabriken. Die Bergwerksindustrie des Landes liegt seit Jahren darnieder.

Das Bestreben, angesichts der großen Arbeitslosigkeit in Norwegen allenthalben den Verbrauch norwegischer Waren zu fördern, erschwert naturgemäß den Import solcher Erzeugnisse, die das Land selbst herstellen kann. Nach den Erfahrungen, die in Norwegen gemacht worden sind, dürfte eine erfolgreiche Propaganda für deutschen Edelstahl und Edelstahlerzeugnisse nur durch erstklassige Vertreter, sehr kostspielige Reklame und niedrige Preise zu erreichen sein.

Dänemarks Außenhandel und Schifffahrt.

Das öffentliche Statistische Amt hat einen ausführlichen Bericht herausgegeben, aus dem die Schwankungen der Ein- und Ausfuhr sowie der

Wiedereinfuhr für die wichtigsten Warengruppen zu ersehen sind. Wir entnehmen nachfolgende Angaben dem „Danish Foreign Office Journal“.

Folgende Uebersicht zeigt den Wert der Einfuhr und Wiederausfuhr der wichtigsten Warengruppen:

	Gesamteinfuhr		Wiedereinfuhr	
	1926	1925	1926	1925
	Tausend	Tausend	Tausend	Tausend
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Animalische Nahrungsmittel	32	38	8	15
Getreide und Kleie	123	244	4	10
Futtermittel	123	221	—	—
Früchte und Gemüse etc.	41	42	2	2
Kolonialwaren etc.	96	110	6	10
Spinn-Material	29	51	13	24
Garn, Seilereierzugnisse etc.	34	41	3	4
Seidene Waren	23	22	2	3
Wollene Waren etc.	58	69	5	8
Kleiderstoffe, aus pflanzlichen Stoffen hergestellt	86	98	8	10
Fertige Kleider etc.	56	48	3	3
Felle, Häute, Haare, Federn etc.	28	38	5	8
Talg, Oel, Kautschuk, Harz, Teer etc.	110	137	10	17
Holz, unbearbeitet und bearbeitet	63	84	2	3
Verschiedene vegetarische Stoffe	99	107	1	2
Papier und Papierwaren	25	31	1	1
Chemikalien und Farben	23	28	2	2
Düngemittel	53	75	—	—
Steinkohlen	113	114	—	—
Erzeugnisse aus Ton, Stein und anderen Materialien :	25	29	1	2
Roheisen etc., roh verarbeitete Eisenwaren (Halbfabrikate)	48	65	1	2
fertig verarbeitete Eisenwaren	31	39	3	6
andere Metalle u. Metallwaren	35	48	2	3
Schiffe, Wagen, Maschinen, Instrumente, Taschen- und Wanduhren	136	166	21	22
andere Waren	131	137	8	13
insgesamt:	1 621	2 082	111	170

Aus der vorstehenden Uebersicht ist zu ersehen, daß der Wert der eingeführten Waren in den meisten Gruppen im Jahre 1926 im Vergleich zu 1925 geringer wurde. Diese Verringerung ist besonders bei Getreide und Futtermitteln bemerkbar, beide Gruppen sind insgesamt von 465 000 Kr. im Jahre 1925 auf 246 000 Kr. im Jahre 1926 zurückgegangen, was teils auf niedrigere Preise, teils auf einen Rückgang der eingeführten Mengen zurückzuführen ist. —

Der Wert des eingeführten Spinn-Materials ist im Jahre 1926, verglichen mit 1925, ein wenig zurückgegangen, was zum Teil auf den verminderten Durchgangshandel zurückzuführen ist. Die eingeführten Mengen von Wolle und Baumwolle für den Konsum blieben in den letzten drei Jahren fast unverändert.

Der Import und Export von Automobilen war folgender:

	1926	1925	1924
Einfuhr:	Wagen	Wagen	Wagen
Komplett	3 603	1 862	821
In Teilen zum Zusammen-			
setzen	32 392	31 322	20 850
Ausfuhr:			
Aus importierten Teilen fertig montierte Fahrzeuge	21 670	24 275	17 110
Andere	8	30	41

Der Wert des Exports aller Arten landwirtschaftlicher Erzeugnisse verringerte sich mit Ausnahme von lebendem Vieh.

Der Rückgang ist hauptsächlich auf das Fallen der Preise und nicht auf eine kleinere Ausfuhr

zurückzuführen, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist:

Ausfuhr heimischer Waren.

	1926	1925	1924
	1000 Kopf	1000 Kopf	1000 Kopf
Pferde	2,6	11,4	12,6
lebendes Vieh	155,9	80,7	170,9
Schweine	18,1	12,6	180,2
	1000 kg	1000 kg	1000 kg
Speck	190,2	191,5	197,2
Rind- und Kalbfleisch (frisch)	16,1	25,8	3 8
Butter	131,4	121,5	122,1
Sahne und frische Milch	0,02	1,8	3,5
Käse	7 0	8,5	8,8
Kondensierte Milch und Sahne, Milchpulver	25,9	26,9	34,2
	1000 Stieg	1000 Stieg	1000 Stieg
Eier	41,6	40,3	41,6
	1000 kg	1000 kg	1000 kg
Getreide	104,0	61,7	72,7
Roggenmehl	6,2	6,8	7,6
Kartoffeln	3,2	2,4	9,1
Weiss- und Rotkohl	3,3	2,2	3,7
Rohe Felle	12,6	10,5	8,7
Kokosnussöl	8,1	4,9	7,8
Soyaöl	14,2	12,8	15,1
Kieselsteine	12 9	17,4	21,5
Portland-Zement	331,2	265,7	355,0

Der Pferdeexport ist bedeutend geringer geworden. Der Export von lebendem Vieh hat stark zugenommen, ein Rückgang war aber bei Rind- und Kalbfleisch zu verzeichnen. Der Export von Speck und Eiern blieb fast unverändert, während der Butterexport größer geworden ist.

Die wichtigsten Zahlen der nach Deutschland, Groß-Britannien und anderen Ländern exportierten landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind folgende:

Ausfuhr nach

	Ausfuhr nach			
	Deutschland	Gross-Britannien	anderen Ländern	insgesamt
	1000 kg	1000 kg	1000 kg	1000 kg
Butter in üblicher Verpackung	{ 1926 32,2	94,3	4,9	131,4
	{ 1925 33,6	83,3	4,6	121,5
Speck	{ 1926 2,6	187,5	0,1	190,2
	{ 1925 2,1	189,1	0,3	191,5
	1000 Stiegen	1000 Stiegen	1000 Stiegen	1000 Stiegen
Eier	{ 1926 8,3	32,5	0,8	41,6
	{ 1925 7,3	32,7	0,3	40,3
	1000 Stück	1000 Stück	1000 Stück	1000 Stück
Lebendes Vieh	{ 1926 155,9	—	—	155,9
	{ 1925 80,7	—	—	80,7
	1000 kg	1000 kg	1000 kg	1000 kg
Rind- und Kalbfleisch {	1926 14,3	1,5	0,3	16,1
	1925 24,0	1,8	—	25,8

Die Zunahme des Butterexports ist fast ausschließlich auf die größere Abnahme durch Groß-Britannien zurückzuführen, der Export nach den anderen Ländern zeigt nur geringe Schwankungen, dasselbe gilt auch für den Käse- und Eierexport.

Bemerkenswert ist die starke Zunahme der Ausfuhr von lebendem Vieh nach Deutschland. —

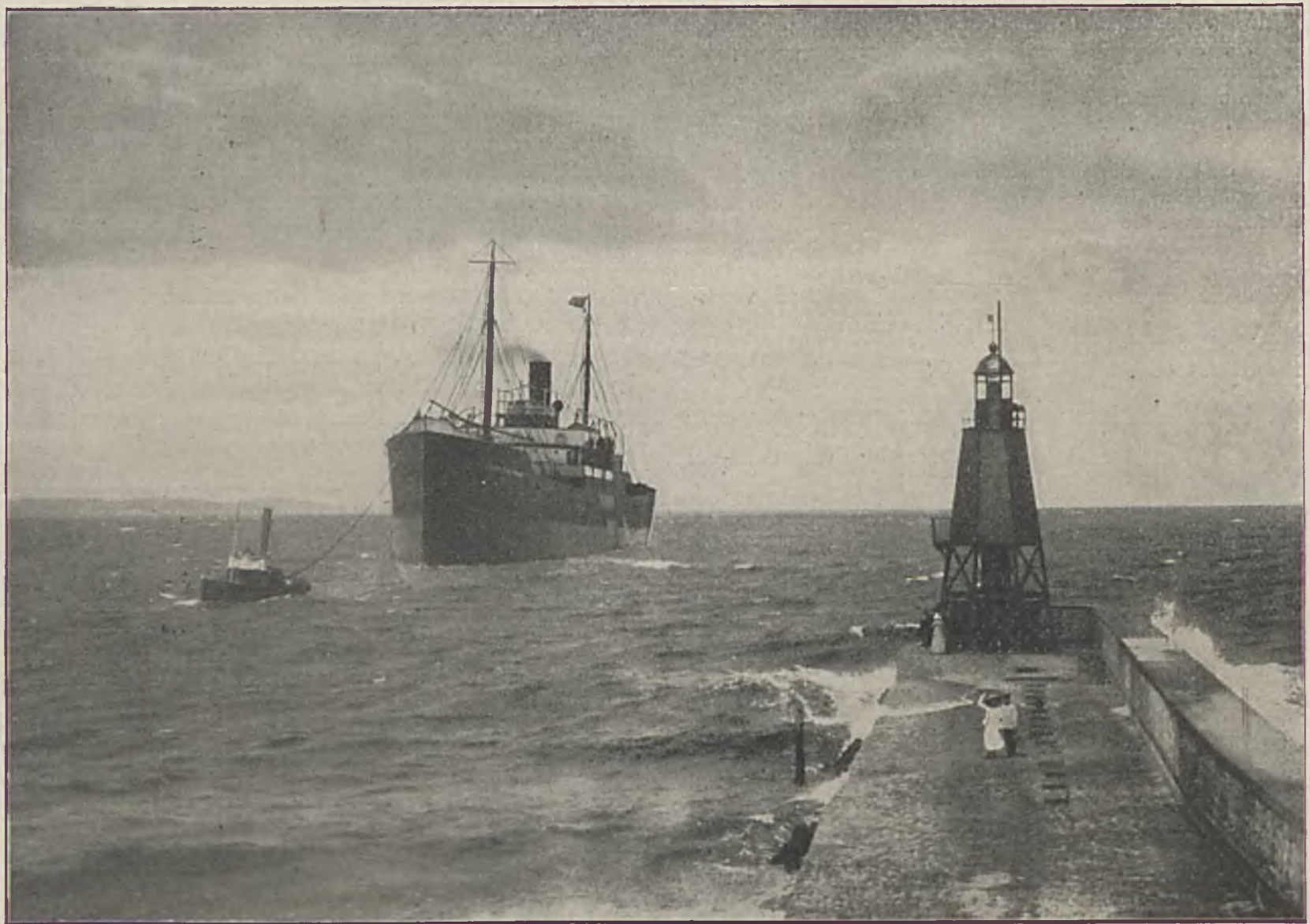
Im Anschluß an vorstehende Ausführungen ist es von Interesse, zu sehen, wie sich der Schiffsverkehr 1925 und 1926 auf die einzelnen Häfen des Landes verteilte.

Nachstehende Uebersicht gibt vergleichende Zahlen über die Schifffahrt in den bedeutendsten dänischen Häfen für die Jahre 1926 und 1925 und ferner eine Aufstellung des Register-tonnagehalts der ankommenden Schiffe und des Warenumschlags.

Die Schifffahrt in den bedeutendsten Häfen.

	1926		1925	
	Eingang Registert. 1000 r. t. net.	Waren- umschlag 1000 tons	Eingang Registert. 1000 r. t. net.	Waren- umschlag 1000 tons
Kopenhagen	4,984	4,860	4,742	4,890
Aalborg-Nr. Sundby	1,220	1,585	1,271	1,568
Aarhus	1,174	1,070	1,154	1,031
Esbjerg	791	606	732	602
Odense	365	506	420	579
Nyborg	230	392	236	383
Fredericia	214	281	200	245
Horsens	206	258	204	242
Nakskov	203	257	186	255
Randers	205	245	252	274
Kolding	213	242	223	242
Korsör	207	237	254	280
Sönderborg	303	205	263	204
Vejle	135	199	161	202
Svendborg	286	198	237	217
Alle Häfen d. Landes	13 991	14 374	13 774	14 678

Der Gesamtwarenumsatz in den dänischen Häfen war im Jahre 1926 um 304 000 t geringer als im Jahre 1925 und zeigt somit einen Rückgang von 2 Prozent. Was Kopenhagen anbetrifft, so fällt dort der Rückgang im Warenumsatz ausschließlich auf den Freihafen, wo der Gesamtwarenumsatz um 4 vom Hundert im Vergleich zum Vorjahre zurückging, während die anderen Teile des Kopenhagener Hafens eine kleine Verbesserung aufwiesen. Die drei größten Provinzhäfen Aalborg-Noerre Sundby, Aarhus und Esbjerg hatten jeder eine beträchtliche Vermehrung des Warenumsatzes aufzuweisen, ebenso Fredericia, Horsens und Nyborg, während ein Rückgang in Odense, Randers, Korsör und Svendborg festgestellt werden mußte.



Einfahrt von der See in die Schifffahrtsstraße Swinemünde-Stettin.

Skandinavien und Stettin.

Eine verkehrspolitische Skizze von Dr. Ernst Oldenburg, Stettin.

Man findet in der Fachliteratur vielfach die begriffliche Trennung durchgeführt: Welthandel — Ostseehandel oder Weltverkehr — Ostseeverkehr, ohne daß im Einzelfalle klar gestellt ist, ob eine derartige scharfe Unterteilung möglich und den Tatsachen entsprechend ist. Für die Beurteilung der besonderen Verkehrsstellung Stettins zu den skandinavischen Ländern dürfte die Beantwortung dieser Frage nicht belanglos sein. Bei der Begrenzung des Handelsgebietes der Ostsee stößt man zunächst auf die Schwierigkeit, daß einerseits der Ostseehandel als Teil des Welthan-

dels anzusprechen ist und daß andererseits Ostseehandels- und Welthandelsgrenzen sich durchaus decken können. Ersteres ist in der gegenwärtigen Verkehrsepoche, die der Ostsee den Charakter eines Lokalmerees nahm, ganz allgemein der Fall und letzteres tritt ein, wenn z. B. Südfruchtladungen aus italienischen Häfen, Eisenerze aus Taganrog am Asovschen Meer oder Güter der anderen Weltteile auf direktem Seewege im Umschlag über Stettin, Kopenhagen, Hamburg und Gotenburg, den wichtigsten Umlade- und Verteilungsplätzen für das Ostseegebiet, in die Ostsee gelangen.

So ist also die übliche Terminologie eine falsche und man will mit solchen Unterscheidungen lediglich den imaginären Begriffen Welthandel — Weltverkehr greifbarere Teilvorstellungen abringen? Das ist durchaus nicht der Fall und die Entwicklung dieses Sprachgebrauchs ist geschichtlich durchaus zu verstehen. Es gibt auch heute noch in den Lokalmeeeren einer früheren Verkehrsepoche, in der Ostsee und im Mittelmeer, selbständige und in sich abgeschlossene Verkehrskreise dergestalt, wie es bereits vor dem Zustand des heutigen Weltverkehrs war, der sich erst aus der immer enger werdenden Berührung des nördlichen und südlichen Verkehrskreises herausentwickelte.

Hinterland der Ostsee ergibt und die bei dem Vorhandensein der wichtigsten Urgüter ein von dem sogenannten Weltmarkt unabhängiges Wirtschaften durchaus gestattet.

Der Norden und Osten besitzt einen Ueberschuß von Holz, Eisenerzen, Erden, Flachs, während der Süden reich an landwirtschaftlichen Produkten aller Art und außerdem noch Träger des wichtigsten Urstoffes, der Kohle, ist. Im Norden und Osten herrscht, dem dortigen Klima entsprechend, eine rege Nachfrage nach Getreide und andern Lebens- und Futtermitteln, die der Süden und Westen im Ueberschuß produziert und im Tausch gegen Erz und Holz abzugeben in der Lage ist. Die Struktur der Rohstoffverteilung ist



Stettin: Hakenterrasse.

Namentlich wird man bei kritischer Beurteilung der Verkehrslage im Ostseegebiet unbedingt feststellen können, daß trotz aller neuzeitlichen Weltverkehrsentwicklung, deren letzte Tendenzen auf eine Verschiebung der Seehandelskonzentration von den nordwesteuropäischen Häfen fort zur ostamerikanischen Küste hin deuten, das Ostseegebiet sich in der geographischen Betrachtung teilweise mit der wirtschaftlichen Begrenzung deckt, und mit Recht glaubt daher G. Braun, der hervorragendste Verkehrsgeograph speziell für Nord-europa, den Nachweis führen zu können, daß sich im Verkehrsbereich der Ostsee eine Doppelreihe von Verkehrsspannungen nachweisen läßt: Eine äußere, die die wirtschaftlichen Tauschbeziehungen des Ostseegebietes zur transozeanischen Güterwelt kennzeichnet, und eine innere, die sich aus der Rohstoffverteilung im

es also, die die Grundlage für eine durchaus selbständige Wirtschaftsentsfaltung im Ostseegebiet gibt.

Aus dieser analytischen Systematik der Sonderheiten des Wirtschaftslebens in der Ostsee lassen sich, praktisch nachweisbar, Rückschlüsse auf die Beteiligung der Seehäfen im Ostseeverkehr ziehen. Stettin ist Hauptträger jener Verkehrsakte, die sich aus der sogenannten inneren Verkehrsspannung ableiten lassen, was naturgemäß nicht ausschließt, daß Stettins Verkehrsbeziehungen auf Grund seiner verkehrsgeographischen Lage zu den übrigen Welthandelsstraßen über den Aufgabenkreis eines ausschließlichen Ostseehafens hinausgewachsen sind. Und zwar sind es im deutschen Hinterland der Ostsee mehrere Häfen, die, abgesehen von Hamburg, im Wettbewerb um die gemeinsame Versorgung Mitteleuropas liegen. Auch in der Nachkriegszeit hat Stettin seine Stel-

lung als der deutsche Großhafen der Ostsee zu behaupten gewußt, wie folgende Uebersicht zeigt:

Der seewärtige Güterverkehr in Stettin, Danzig, Königsberg und Lübeck
in den Jahren 1923—1925.

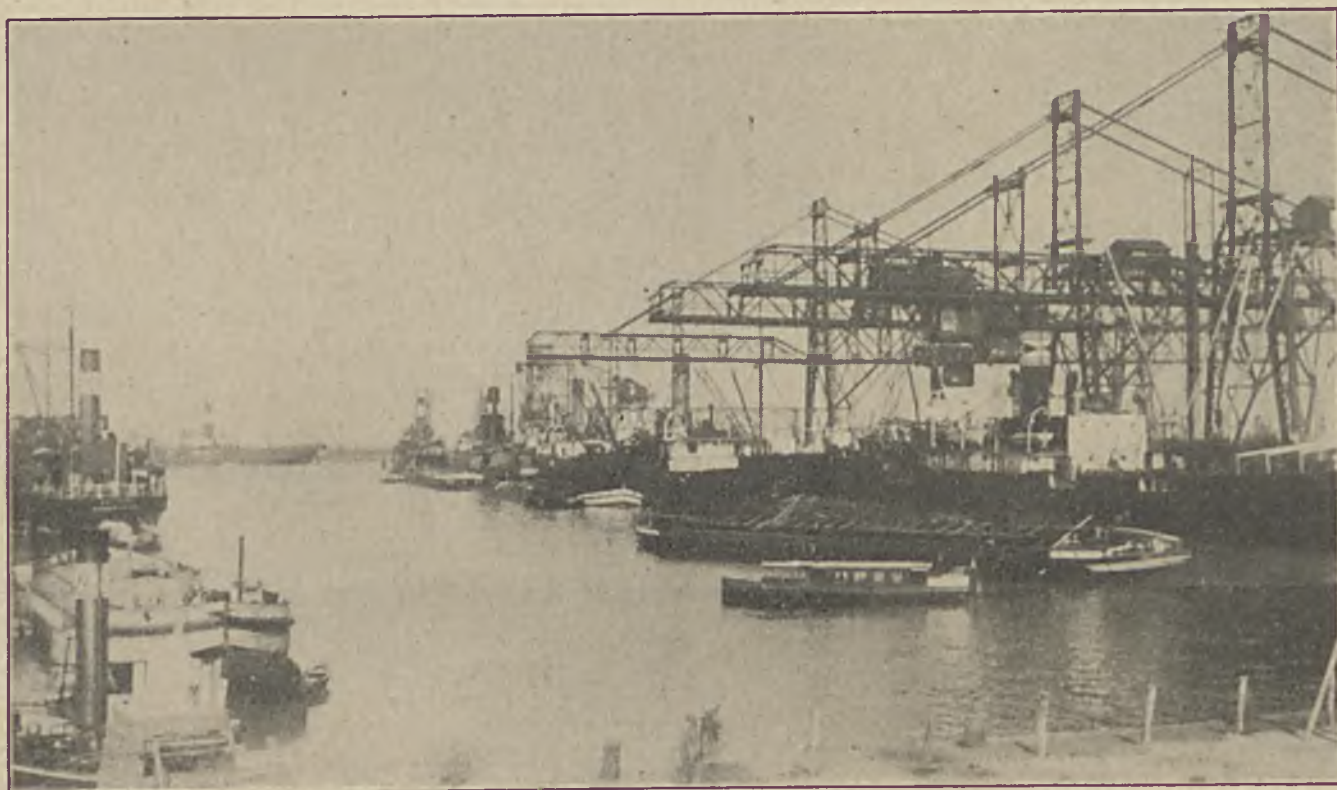
Mengenangabe in To. zu 1000 kg.

	Eingang.		
	1923	1924	1925
Stettin	3 689 000	2 037 000	3 154 000
Danzig	655 000	738 000	691 000
Königsberg	862 000	954 000	962 000
Lübeck	433 000	533 000	853 000
	Ausgang.		
	1923	1924	1925
Stettin	611 000	694 000	1 011 000
Danzig	1 062 000	1 636 000	2 032 000
Königsberg	426 000	463 000	424 000
Lübeck	372 000	398 000	401 000
	Insgesamt.		
	1923	1924	1925
Stettin	4 300 000	2 731 000	4 165 000
Danzig	1 717 000	2 374 000	2 723 000
Königsberg	1 288 000	1 417 000	1 386 000
Lübeck	805 000	931 000	1 254 000

Das Tempo der Wiedergesundung ist seit Versailles für die Häfen der Ostsee — und zwar nicht nur für die deutschen — ein langsameres als für die Nordseehäfen, weil hier in der Ostsee die aufgezwungene Wirtschaftsgestaltung für die Neutralen während der Dauer des Krieges und die politischen Umwälzungen der nachfolgenden Jahre besonders

gesetzlich, sondern rein politisch bestimmt ist, und zwar durch die Abtrennung Ostoberschlesiens vom deutschen Wirtschaftskörper, durch die ungewöhnlich starke Ausbeutung dieser abgetretenen Gruben und durch die polnischen Zwangsmaßnahmen, die Kohle von dem natürlichen Oderweg über Stettin abzulenken.

Betrachtet man nun im Spiegelbild der oben gekennzeichneten inneren Verkehrsspannung die besonderen Handelsbeziehungen Stettins zu den skandinavischen Ländern, so steht rein zahlenmäßig gesehen Schweden im Vordergrund des Interesses. Als einziges skandinavisches Land gehört es mit seiner ganzen Küstenausdehnung von Haparanda im Norden bis Malmö im Süden und, wenn man den Kattegat hinzurechnet, sogar bis Gotenburg der Ostsee an. Vor dem Kriege betrug diese Ausdehnung 34% und für Deutschland 18% der gesamten Ostseeküste. Die Art der von Schweden ausgeführten Güter leitet sich in der Hauptsache von zwei Ur-
gütern ab, von Eisenerzen und von Holz, und entsprechend dem Stand der industriellen Entwicklung Schwedens werden in Stettin Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate eingeführt. Aber neben Erzen, Eisen und deren weiteren Verarbeitungen einerseits und Holz, Holzmasse, Zellulose und Papier andererseits spielen im schwedischen Gütertausch mit Stettin noch Pflastersteine, Granitblöcke, Feldspat, Heringe und in jüngster Zeit auch Butter eine



Stettin: Reiherwerderhafen.

fühlbar sein mußten. So konnte Stettin z. B. erst im letzten Berichtsjahr 1926 mit einem gesamten seewärtigen Güterverkehr von 5 786 982 To. annähernd den Stand von 1913 wieder erreichen und das auch nur mit Hilfe der Kohlenverladungen, die infolge des englischen Bergarbeiterstreiks über seinen Hafen gingen. Danzigs auffallend hohe Ausfuhrziffern sprechen weniger für die Bedeutung dieses Hafens im Rahmen der inneren Verkehrsspannung und sind lediglich auf die Forcierung einer einzigen Güterart, der Kohle, zurückzuführen, eine Erscheinung, deren Ursache nicht verkehrswichtige Rolle, während umgekehrt nach Schweden

von Stettin aus in erster Linie Getreide, Zucker, Oelkuchen, Steinkohlen, Bricketts, Koks und Zink verladen werden.

Von der gesamten schwedischen Erzeinfuhr nach Deutschland in Höhe von 2 049 000 t im Jahre 1924 und von 7 402 000 t im Jahre 1925 entfielen auf die Stettiner Verladungen in den entsprechenden Jahren 656 286 und 880 394 t, Mengen, die zwar noch weit hinter den Friedenseinfuhren zurückstehen, die aber mit Rücksicht darauf, daß der Westen Deutschlands als Hauptverbraucher auftritt, für den Osten und damit für Stettins Ladebilanz von weitgehender Bedeutung sind. Mit der

Errichtung von 3 neuen Erzbrücken von je 15 t Hubkraft in der Stettiner Massengutumschlagstelle Reiherwerderhafen ist für die weitere Anziehung gerade in dieser Güterart ganz besonders gesorgt worden. Lassen sich doch mit solch einem modernen Spezialgerät die Liegezeiten der Seeschiffe im Hafen wesentlich verkürzen



Stettin: Freihafen.

und somit auch unter Ausnutzung des Zeitmomentes die Umschlagskosten verringern.

Was die Gesamtheit des Stettin-schwedischen Güterausstausches betrifft, so mag noch gesagt sein, daß die schwedische Einfuhr nach Stettin verglichen mit der deutschen Ausfuhr über Stettin nach Schweden mengenmäßig überwiegt wie die folgenden Zahlenreihen zeigen:

	1926	1925	1924
Aus Schweden eingegangen			
in Stettin	698 984	1 106 132	807 338
Nach Schweden ausgegangen			
von Stettin	296 819	88 410	67 214

Als Uferstaat kommt Norwegen für einen ausgesprochenen Ostseehandel weniger in Frage. Seine Küsten fallen zum Atlantischen Ozean ab und seine wichtigste Hafenstadt, Oslo, liegt am Skagerak. So kommt es, daß seine Handelsbeziehungen zu Deutschland sich zum größten Teil über die Nordsee abspielen. Zusammen mit Schweden ist Norwegen nach England der Hauptlieferant des Herings. Aber auch Feldspat, Schwefelkies, Roheisen und Eis — im milden Winter 1925 waren es 45 914 t — findet man in den statistischen Eingangslisten aufgeführt.

Wie im Verkehr mit Schweden, so ist Stettin auch im Güterausstausch mit Norwegen passiv, was auf die industrielle Struktur des Stettiner Industriefhafens und seines Hinterlandes zurückzuführen ist, die beide als Verbraucher der nordischen Rohstoffe auftreten. Für den Stettiner Gesamtverkehr mit Norwegen ergibt sich folgendes Bild:

	1926	1925	1924
Aus Norwegen eingegangen			
in Stettin	96 251	148 231	51 582
Nach Norwegen ausgegangen			
von Stettin	171 234	23 265	11 231

Dänemark, die westliche lokale Begrenzung des Ostseegebietes bildend, ist auch verkehrswirtschaftlich gesehen nach Westen orientiert. Ueber die Nordsee (nach England) und nicht über die Ostsee geht das Schwergewicht seiner Güterbewegungen. Es hat also für die sogenannte innere Verkehrsspannung in der Ostsee eine geringere Bedeutung, die umsomehr aber für die äußere Spannung der Verkehrsakte in die Erscheinung tritt. Dies Land, von der Natur mit der Mittlerrolle zwischen Ostsee und Nordsee betraut, besitzt in Kopenhagen einen wichtigen Umladeplatz, der, wie anfangs bereits erwähnt, mit Stettin, Hamburg und London in engem Wettbewerb steht. Auch so nur erklärt sich das rege Hafenleben dieser Stadt, denn Dänemarks Außenhandel ist durch seine Viehwirtschaft charakterisiert. Wald, Gruben oder andere industrielle Produktivkräfte fehlen. So erklärt sich auch ferner die hohe Aufnahmefähigkeit dieses Landes nicht nur für Industrieprodukte sondern wegen seiner hochwertigen Viehzucht auch für Brotgetreide und Futtermittel. Soweit es diesen Bedarf aus dem Ostseegebiet deckt, nimmt Stettin allerdings in der Versorgung Dänemarks, verglichen mit den andern beiden skandinavischen Ländern, die erste Stelle ein. In statistischen Ziffern ausgedrückt heißt das: Im Gegensatz zum Güterverkehr mit Schweden und Norwegen sind Stettins Tauschakte mit Dänemark aktiv.

	1926	1925	1924
Aus Dänemark eingegangen			
in Stettin	82 656	42 394	39 553
Nach Dänemark ausgegangen			
von Stettin	516 993	86 309	80 325

Neben Heringen, die aus Dänemark, wenn auch in geringeren Mengen als aus Schweden und Norwegen, in Stettin eintreffen, ist in jüngster Zeit der zunehmende Eingang von hochwertiger dänischer Butter zu beobachten, die zusammen mit der aus den hier nicht behandelten Ostseeländern eingeführten Butter in der erst im Vorjahre errichteten Kühlanlage des Stettiner Freihafens sachgemäß untergebracht ist. Diese Neuanlage gestattet direkte Einlagerung vom Seeschiff aus, so daß einerseits schädliches Erwärmen durch Zwischentransport unmöglich wird und andererseits Versand auf Abruf erfolgen kann, wozu Kühlwaggons in ausreichender Zahl der Hafenverwaltung zur Verfügung gestellt sind.

Meyer H. Berliner Nachf.

Gegründet 1857. G. m. b. H. Gegründet 1857

Telefon Nr. 6 und 869 ▽ Telegr.-Adr.: Elkaploco

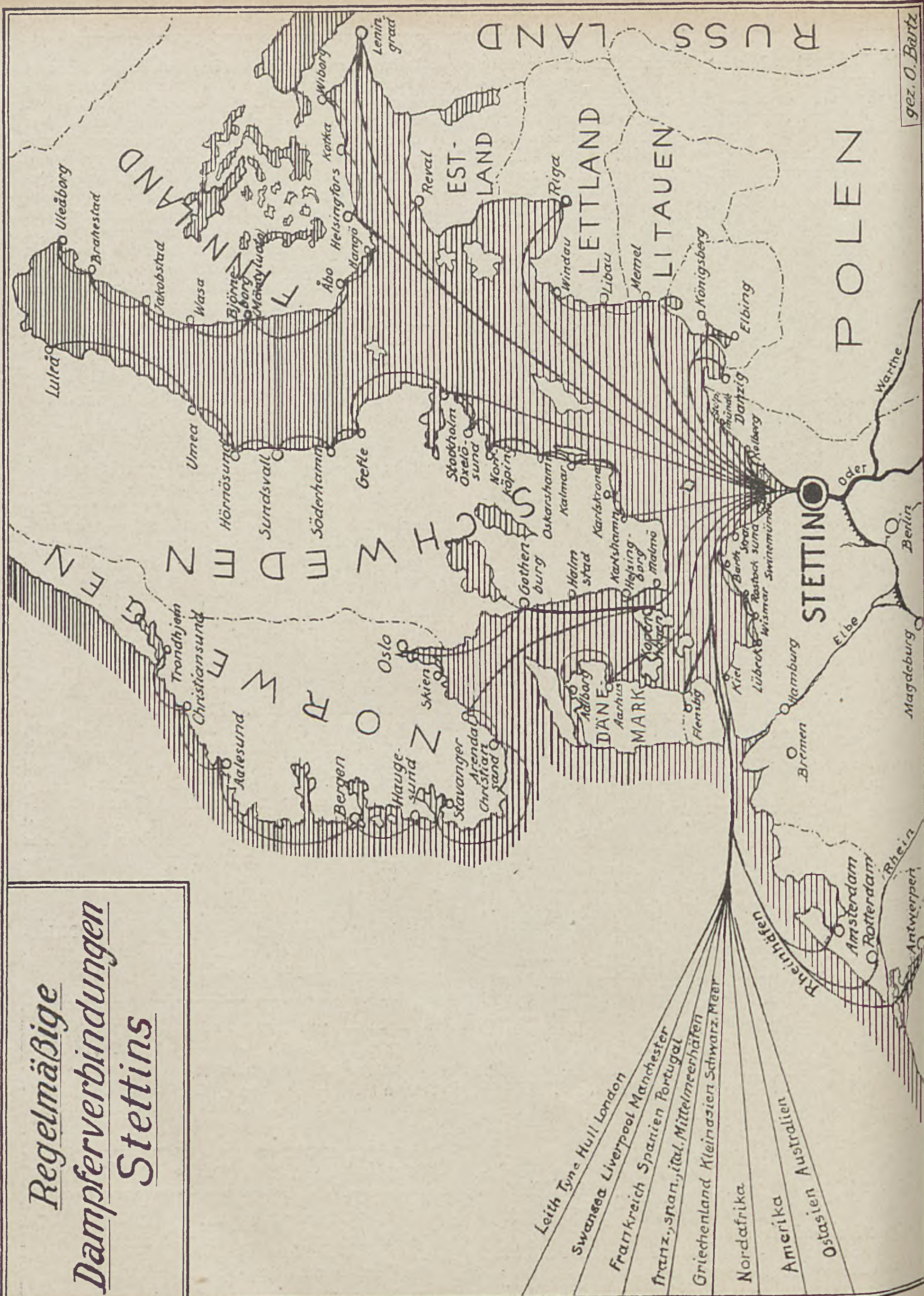
Spediteure der Hauptzollämter Stettins

Spedition * Lagerung * Assekuranz

Spezialität:

METALLTRANSPORTE
sowie nach Nord- und Ostseehäfen

Regelmäßige Dampferverbindungen Stettins

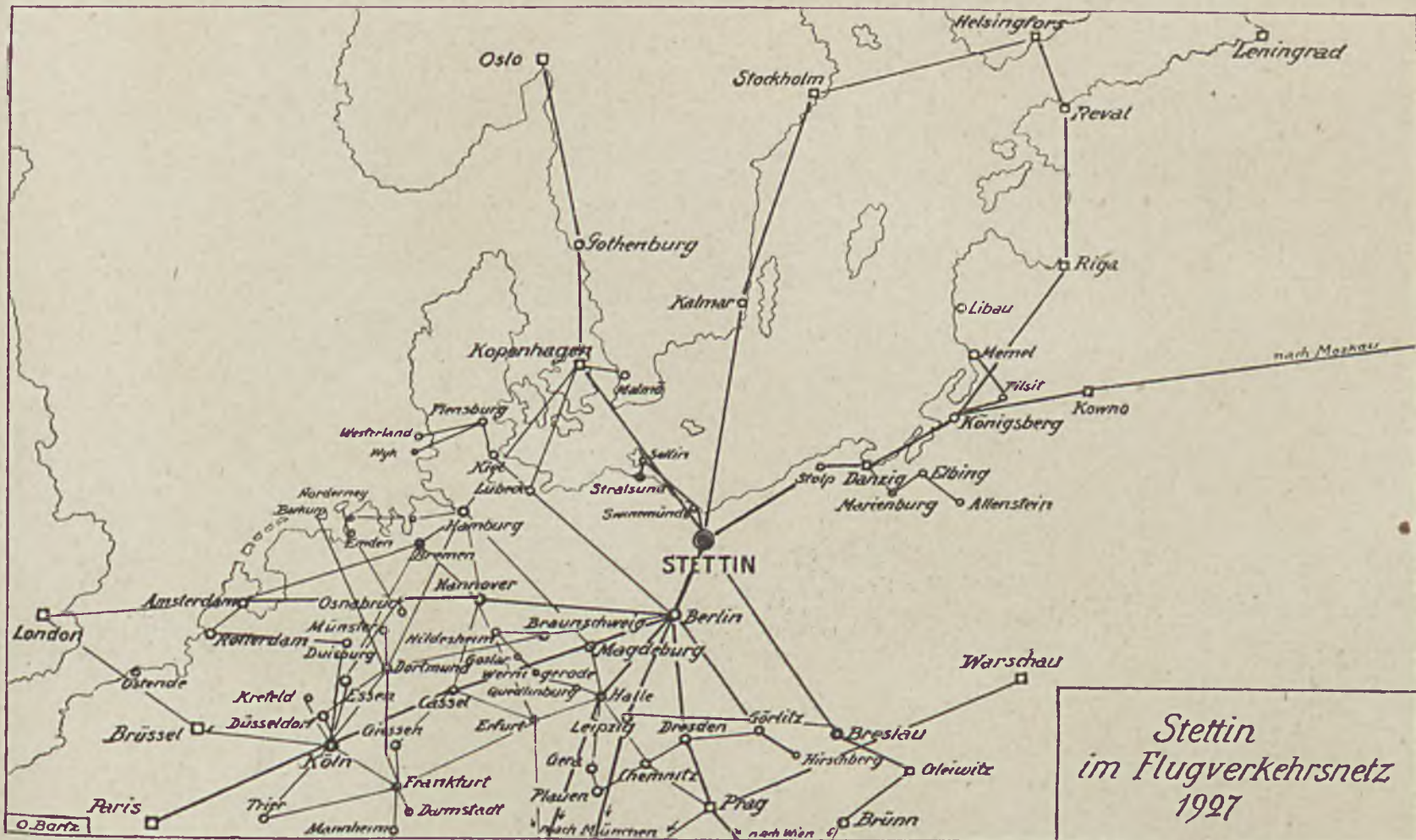


Stettin in seiner Bedeutung zum nordischen Luftverkehr.

Von Kapitänleutnant a. D. Otto Bertram.

Unter den deutschen Seehäfen rangierte Stettin als größter Ostseehandelshafen bereits vor dem Kriege seiner Bedeutung nach an dritter Stelle. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß die geographische Lage Stettins zur Ostsee, d. h. dem Element, das Deutschland mit den nordischen Ländern verbindet, eine ganz besonders günstige ist. Ich spreche dabei lediglich von Dänemark, Norwegen und Schweden. Zu den Be-

zahlen erreicht. Hierbei ist von besonderer Bedeutung, daß Danzig durch den Frieden von Versailles von seinem Mutterlande getrennt wurde und damit das Hinterland verlor, das zu einem Seehafen und Umschlageplatz notwendig gehört. Auch Königsberg's Handel wurde durch die unnatürliche, jedem Wirtschaftsgesetz hohnsprechende Angliederung des Korridors an Polen isoliert und verlor somit seine Bedeutung als Durchgangshafen. So



ziehungen zu Danzig, Litauen, Polen, Lettland, Estland, Rußland und vor allen Dingen Finnland werde ich in der nächsten Nummer des „Ostseehandels“ Stellung nehmen.

Stettin ist als Seehafen und Umschlageplatz für den wirtschaftlichen Verkehr mit diesen Ländern deswegen von besonderer Bedeutung, weil es infolge seiner geringen Entfernung von der Reichshauptstadt und mit Mitteldeutschland, Schlesien und letzten Endes auch Oesterreich als Hinterland den natürlichen gegebenen Durchgangspunkt für diesen Verkehr bildet. Den Wegen des großen Wirtschaftsverkehrs, der sich immer dahin zieht, wo Lage und günstige Vorbedingungen — künstlicher oder natürlicher Art ist dabei gleichgültig — sich vereinigen, folgen im allgemeinen die Linien des an ihm interessierten Personenverkehrs und als Ergänzung und Schnellverkehr logischer Weise der Luftverkehr. Unter Luftverkehr verstehe ich hierbei nicht nur den reinen Personen- und Postverkehr, sondern vor allem auch den sich langsam aber stetig hebenden Luftfrachtverkehr.

Wenn auch der Gesamtverkehr Stettins nach dem Kriege gegenüber der Vorkriegszeit, wie übrigens bei allen anderen Ostseehäfen, zurückgegangen ist, so hat Stettin doch heute schon wieder eine starke Annäherung an seine Vorkriegs-

zog sich ein großer Teil des Handels dieser beiden Städte nach Stettin.

Wenn wir uns jetzt mit dem Begriff „Luftverkehr“ etwas näher beschäftigen, so müssen wir unterscheiden zwischen reinem Durchgangsverkehr und dem tatsächlich von Stettin ausgehenden Luftverkehr. Bei beiden Arten müssen wir, wie vorher schon erwähnt, unterteilen in Personen- und Postverkehr und Luftfrachtverkehr. Sowohl der Durchgangsverkehr wie der von hier ausgehende Personenluftverkehr hat sich in diesem Jahre gegenüber dem Vorjahre ganz bedeutend gehoben, hat doch die Deutsche Luft Hansa in den ersten 1½ Monaten, — d. h. vom 20. 4.—5. 6. 1927 — bereits die dreifache Anzahl an Passagieren befördert als im ganzen Jahre 1926 zusammengenommen. Besonders stark hat der Verkehr von und nach Berlin zugenommen, der häufig den Einsatz von 2 Flugzeugen, ja an einzelnen Tagen bis zu 3 Flugzeugen notwendig machte.

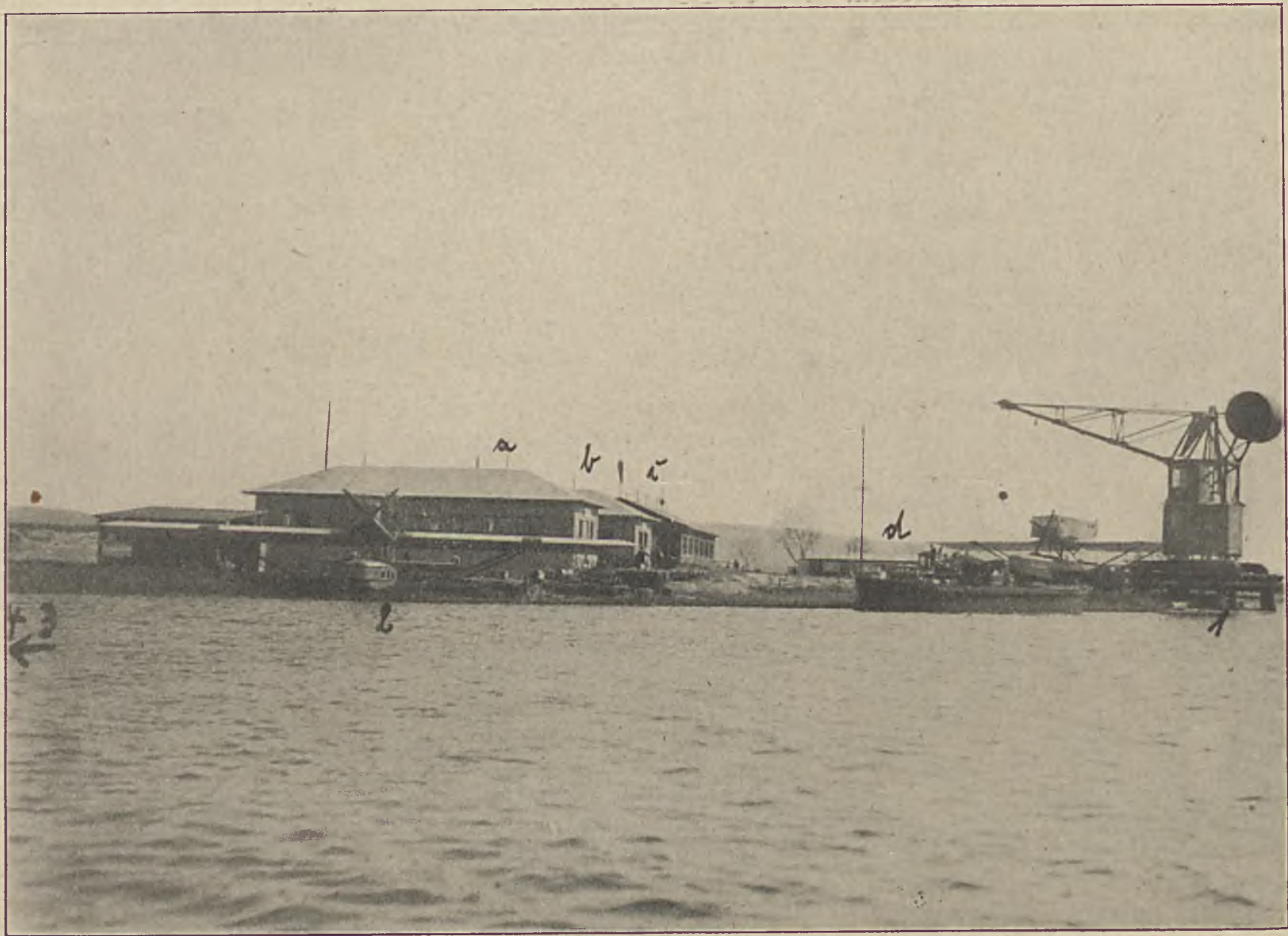
Es sei mir gestattet, kurz auf den Luftverkehr Stettins mit seinem Hinterlande einzugehen. Nach Stettin führen Linien von Berlin und von Wien über Brünn—Gleiwitz—Breslau. Da von allen Teilen des Reiches und Auslandes Linien nach Berlin führen, ist Stettin über Berlin mit ganz Europa

verbunden. Eine besondere Bedeutung jedoch messe ich der von Wien über Breslau nach Stettin führenden Linie bei. Bereits in der kurzen Zeit ihres Bestehens sind Hunderte von großen Hutkartons mit den neuesten Schöpfungen der entzückendsten Wiener Damen-Hutmoden nach Stockholm durchpassiert. Auch reger Durchgangspersonenverkehr von dort nach Schweden ist zu beobachten.

Damit verlassen wir die Zubringerlinien des Hinterlandes und kommen zu den nach den

Kalmar und der großen Handelsstadt Göteborg im täglichen gegenseitigen regelmäßigen Luftverkehr verbunden.

Außer den Geschäftsreisenden, die die Linie nach Stockholm benutzen, flogen bereits im vorigen Sommer eine große Anzahl von Vergnügungsreisenden, die die wunderbare Natur der schwedischen Schärenwelt genießen wollten, und die dort ihren Sommerurlaub verbrachten und Erholung suchten. Bäder wie Saltsjöbaden bei Stockholm und Rönnebi bei Karlskrona,



Seeflughafen am Dammschen See bei Stettin.

1. Drehkran m. 10 t Hebefähigkeit. 2. Wal am Stockholm-Abflugkai. 3. Kopenhagen-Oslo-Abflugkai. 4. Seebäder-Abflugkai. a) Werkstatt. b) Lager. c) Bürogebäude mit F.T.-Station. d) Flughafenrestaurant.

nordischen Ländern führenden Linien. Aufbauend auf diesen beiden starken Stämmen Berlin—Stettin und Breslau—Stettin führt als erster großer Zweig im Anschluß an beide Strecken die schon im vorigen Jahre geflogene Strecke von Stettin über Kalmar nach Stockholm (mit Anschluß am nächsten Tage von Stockholm weiter nach Helsingfors). Als zweiter Zweig ist die Strecke Stettin—Kopenhagen—Göteborg—Oslo vorgesehen. Die Vorbereitungen sind bereits getroffen, und am 18. Juli soll die Strecke voraussichtlich eröffnet werden.

Durch diese beiden Strecken, die beide mit Seeflugzeugen, und zwar mit den bekannten Dornier-Wal-Flugbooten, die mit je 2×360 PS Rolls-Royce-Motoren ausgerüstet sind, befliegen werden, ist Stettin mit den Hauptstädten der drei nordischen Länder und außerdem mit den beiden bedeutendsten Städten Schwedens außer Stockholm, mit der Hauptstadt Südschwedens

in der Nähe von Kalmar, gehören mit zu den schönsten der Welt.

Außer dem Personenverkehr hat sich auch der Postverkehr gehoben, besonders der Postverkehr nach Finnland, der über Stockholm geleitet wird. Ein Brief, der morgens zwischen 8 und 9 Uhr in Stettin aufgegeben wird, ist bereits am nächsten Tage um 14 Uhr in Helsingfors, umgekehrt trifft ein um 14 Uhr in Helsingfors aufgebener Brief um 15 Uhr des nächsten Tages in Stettin ein. Der zwischen 8 und 9 Uhr in Stettin nach Stockholm aufgebene Brief trifft dort um 17.15 Uhr ein, und der in Stockholm zwischen 7 und 8 Uhr aufgebene Brief hier um 15 Uhr. Die Beförderungszeiten gelten nicht nur für die Luftpost sondern auch für die Luftfracht.

Ein besonderes Kapitel ist der Luftfrachtverkehr, der nach Stockholm bereits das fünffache des vorigen Jahres erreicht hat. Die Stettiner Spediteure sind sehr rührig und

werben viel für Luftfracht. Viele von den hier ankommenden hochwertigen Sendungen, die die betreffenden Dampfer nach Schweden nicht mehr rechtzeitig erreichen, werden als Luftfracht weitergeleitet. Frühgemüse, frische Erdbeeren und ähnliche empfindliche, leicht verderbliche Frachten, die einen langen Eisenbahntransport nicht vertragen, werden täglich befördert. Aber auch Maschinenteile, Ersatzteile deutscher früher mal nach Schweden gelieferter Maschinen, gehen den gleichen Weg, da die stillstehende oder nur provisorisch geflickte Maschine garnicht oder unrationell arbeitet und dadurch viel Geld verloren wird. Die Frachtpreise sind relativ billig und bewegen sich

ihnen die Vorteile der Luftfrachtverbindungen genau erklären, ihnen bei der Abfertigung jederzeit zur Verfügung stehen und ihnen sogar helfen, neue Beziehungen anzuknüpfen. Bei größeren Abschlüssen, laufenden Frachten etc. werden außerdem noch von Seiten der Luft Hansa Rabatte gewährt.

In ähnlicher Weise wie nach Stockholm wird sich voraussichtlich auch der Verkehr nach Kopenhagen—Göteborg—Oslo entwickeln. Mit dem Flugzeug reisen in der Hauptsache die Vertreter der Expeditionen, der verschiedenen Industrien, wie Werft, Eisen, Motorfahrzeug, ebenso die Vertreter der deutschen Maschinenindustrie, spez. Nähmaschinen, Fahrräder, Schreibmaschinen und nicht zu-



Dornier-Wal nach dem Ablegen zum Start nach Stockholm.

in tragbaren Grenzen. So kostet z. B. ein Kilo von Stettin nach Kalmar Mk. 0,75 und ein Kilo von Stettin nach Stockholm Mk. 1,40. Leichte Waren, z. B. Textil und Konfektion, können die Fracht ebenfalls gut tragen. Ich gebe hier einige Beispiele:

Der durchschnittliche Preis für ein Damenkleid der billigen fertigen Damenkonfektion beträgt ca. Mk. 20.—, für ein Paar Damenschuhe ca. Mk. 12.— bis Mk. 20.—. Das Gewicht für ein normales leichtes Wollkleid beträgt ca. 275 gr., für ein Damenkleid aus mit Seide durchsetztem Wolltrikostoff 490 gr., für ein Paar Damenschuhe 350 gr., so daß man also durchschnittlich damit rechnen kann, daß auf ein Kilo — für 1—3 Kleider — Transportkosten kommen, die ca. 50—70 Pfg. Preiserhöhung auf eines dieser Objekte ausmachen. Dieser Preis ist zweifellos noch zu tragen.

Ein Herren-Winteranzug der billigen fertigen Herrenkonfektion wiegt 2100 gr. und kostet ca. Mk. 45.— bis Mk. 90.—, so daß auch hier die Fracht getragen werden kann.

Die Deutsche Luft Hansa hat für die Frachtwerbung besondere Beamte angestellt, die die verschiedenen Städte einer Linie bereisen und bearbeiten, zu den einzelnen Firmen hingehen und

letzt die Vertreter unserer deutschen chemischen Industrie. Ebenso dürfen wir nicht vergessen, daß gerade auch die in Stettin aufblühende Papier-Industrie, sowie Sprit-, Brau-, Hefe- und Kunstfettindustrie, ebenfalls die Konfektion und die Vertreter des Bank-, Börsen- und Versicherungswesens in allen diesen Städten Interessen haben und in irgendeiner Form mit ihnen in Verbindung stehen. Auch der Produkten- und Holzhandel sowie der Handel mit Sämereien haben Interessen in den nordischen Ländern.

Aus all dem ersehen wir, wie mannigfaltig die Interessen Stettins sind. Hoffen wir, daß nicht nur ihre Vertreter reisen werden, sondern daß sie zunächst auch einmal Warenproben und später größere Frachtsendungen auf dem neuen Luftwege versenden werden, damit die Beziehungen zu den nordischen Ländern, den Ländern des rein germanischen Stammes sich immer weiter verdichten.

Die großen Vorteile, die der Frachtluftverkehr bietet, liegen:

1. In der Schnelligkeit des Transportes.
2. In der beschleunigten Anlieferung, Auslieferung und Abfertigung.
3. In der einfachen und leichten Verpackungsart.

4. In der raschen und vereinfachten Zollabfertigung.
5. In der Möglichkeit des Nachnahmeversandes und in der schnellen Auszahlung der Nachnahme.
6. In der Sicherheit des Transportes.
7. In der schonenden und sorgsamem Behandlung der Güter.

Zum Schluß kann ich daher nur dem Wunsch Ausdruck geben, daß ein Versuch lohnend ist, wenig kostet und zweifellos in den meisten Fällen dazu führen wird, daß die betreffenden Firmen dauernde Anhänger des Luftverkehrs werden. Wer aber den Luftverkehr stärkt, stärkt das deutsche Ansehen im Ausland und hebt damit die deutsche Wirtschaft.

Deutsch-schwedischer Ausflugsverkehr.

Von Oberregierungsrat Dr. Hirt, Stettin.

Den Seedienst zwischen Saßnitz und Trälleborg vermitteln die Fährschiffe der Deutschen Reichsbahn und der Schwedischen Staatsbahnen. Es werden täglich zwei Personenfährfahrten in jeder Richtung ausgeführt. Die Fährschiffe haben infolge ihrer Größe (113 m Länge und 16 m Breite) und durch die Aufnahme von durchgehenden Wagen

Berlin — Stockholm
Hamburg — Oslo einen außerordentlich ruhigen Gang. Zwei geräumige Decks, das Galerie- und Promenadendeck stehen dem Publikum zum Ergehen zur Verfügung. Liegestühle sind reichlich neben sonstigen Sitzgelegenheiten vorhanden. Der Genuß der frischen Seeluft und die nach allen Seiten hin großartige Aussicht machen den Aufenthalt auf den Promenadendecks sehr angenehm. Vornehm ausgestattete Innenräume, Gesellschaftsräume, sowie Speise-, Rauch- und Nichtraucher-Salons, sowie vor Wind und Wetter geschützte Lauben laden zum Verweilen ein. Sämtliche Innenräume sind mit elektrischem Licht aufs reichlichste ausgestattet und mit Heizungsanlagen versehen. Kabinen stehen den Reisenden in größerer Zahl zum Ausruhen und Uebernachten zur Verfügung; Badeeinrichtungen und Funkentelegraphie sind an Bord vorhanden.

Um eine Fahrt auf den Fährschiffen auch weitesten Kreisen des Publikums zu ermöglichen, geben die Deutsche Reichsbahn und die Schwedischen Staatsbahnen an allen Tagen 3tägige Rückfahrkarten Saßnitz Hafen — Trälleborg 2. und 3. Klasse zum einfachen Fahrpreise aus. Die Preise sind: 18 Reichsmark (2. Klasse) und 12 Reichsmark (3. Klasse). Die Rückfahrkarten werden in Saßnitz durch das Rügenschereise- und Verkehrsbüro, das Reisebüro, Nordische Transport Expedition und amtlicherseits in der Zollrevisionshalle des Bahnhofes Saßnitz Hafen vor dem Betreten des Fährschiffes, sowie auf den deutschen und schwedischen Fährschiffen ausgegeben. Daneben kommen in den beiden genannten Reisebüros verbilligte 3tägige Rückfahrkarten 2. und 3. Klasse Saßnitz Hafen — Malmö (22,80 RM. 2. Klasse und 15,10 RM. 3. Klasse zur Ausgabe).

Das Rügenschereise- und Verkehrsbüro gibt Werbe- (Reklame-) Hefte aus, in denen über Veranstaltungen aller Art, wie z. B. Unterkunftsmöglichkeiten und Unterhaltung in Schweden das Weitere gesagt ist.

Wer die 3tägigen Rückfahrkarten voll ausnutzen will, kann folgende Fährfahrten benutzen:
Ab Saßnitz Hafen am 1. Geltungstage um 2⁰⁵ Uhr früh,
an Trälleborg Hafen am 1. Geltungstage um 6¹⁵ früh.

Zurück von Trälleborg am 3. Geltungstage um 22⁵⁸ Uhr nachts.

Ankunft in Saßnitz Hafen am 4. Geltungstage um 3⁰⁸ Uhr früh.

Für den Aufenthalt in Schweden geben die Schwedischen Staatsbahnen 3tägige verbilligte Ausflugskarten (Rückfahrkarten) 2. und 3. Klasse aus:

Von Trälleborg	nach Malmö	4,25 schwed. Kr. (2. Kl.)	u. 2,75 schwed. Kr. (3. Kl.)
„ Lund	6,00	„ „ „	„ 4,00 „ „ „
„ Ystad	—	„ „ „	„ 5,70 „ „ „
„ Bökebergslätt	2,65	„ „ „	„ 1,50 „ „ „
„ Hälsingborg	14,55	„ „ „	„ 9,70 „ „ „
„ Mölle	17,25	„ „ „	„ 11,50 „ „ „

Diese Karten sind auf den deutschen und schwedischen Fährschiffen erhältlich.

Die Fahrt Saßnitz — Trälleborg selbst bietet, namentlich in der Sommerzeit, sehr viel Reizvolles. Beim Verlassen des Saßnitzer Hafens bietet sich dem Auge Saßnitz dar, das durch seinen terrassenförmigen Aufbau an südländische Küstenorte erinnert. Unmittelbar hinter Saßnitz sieht man die rügenschere Kreidefelsen mit ihren bewaldeten Höhen. Die weißen Kreideschichten und die grüne Waldeinfassung bilden einen angenehmen Kontrast. Als besonders schöne Stellen in diesem Kreidegebiet sind die „Wissower Klinken“ und das als Ausflugsort von Saßnitz bekannte „Stubbenkammer“ mit dem „Königsstuhl“ anzuführen. Hinter Stubbenkammer weist Rügen eine halbmondförmige Bucht — Tromper Wiek genannt — auf, an der die Badeorte Lohme, Glowe und Breege mit Juliusruh liegen. Dahinter landeinwärts kann man bei klarem Wetter in größerer Entfernung die Insel Hiddensee erkennen. Am Ende der Tromper Wiek liegt Arkona, der nördlichste Punkt von Rügen mit weitragendem Leuchtturm. Hinter Arkona erreicht man das offene Meer. Die Seefahrt Saßnitz — Trälleborg dauert 4 Stunden. In dieser Zeit kann man den herrlichen Aufenthalt in der frischen Seeluft an Bord in vollen Zügen genießen. Nach etwa zweistündiger Fahrt sieht man in großer Entfernung zur rechten Seite die Insel Bornholm und zur linken die Insel Moen. Nach einer weiteren Stunde sieht man schon die dunklen Umrisse von Schweden und zur linken Seite die von Dänemark. Der Einlaufhafen von Trälleborg macht einen sehr freundlichen Eindruck. Den deutschen Reisenden erwarten in Schweden mancherlei interessante Eindrücke. So findet man in dem südlichen Teil von Schweden, dem sogenannten Schonen, eine Reihe von Badeorten, die den deutschen Reisenden wohl bekannt sind. Z. B. westlich von Trälleborg Falsterbo und östlich davon Ystad, nördlich von Hälsingborg der Badeort Mölle;

an der nördlichsten Spitze von Schonen am Kattegat gelegen. Dieser Ort wird viel von Deutschen aufgesucht. In Malmö ist Gelegenheit gegeben, mit den dänischen Fährschiffen oder den Oeresunddampfern nach Kopenhagen zu gelangen. In Hälsingborg vermitteln dänische Fährschiffe die

Verbindung mit Hälsingör (Dänemark, Nordseeland).

Es kann jedem Reisenden, namentlich den in den rügenschon Bädern zur Kur weilenden Gästen ein Ausflug nach Trälleborg nur wärmstens empfohlen werden.

Pommern und Schweden.

Ein historischer Rückblick.

Von Otto Bartz.

Der dreißigjährige Krieg, welcher Deutschlands Blüte vernichtete, lastete mit seinen Schrecken auch auf Pommern. Herzog Bogislaw hatte sich in strikter Neutralität von allen Feindseligkeiten fern gehalten. Dafür hatte ihm der deutsche Kaiser seinen Schutz zugesichert, ihm auch die Zusage gegeben, daß Pommern von allen Kriegslasten verschont bleiben solle. Daher war es offener Vertragsbruch, als plötzlich Wallenstein seine Heere ins pommersche Land führte und mit größter Rücksichtslosigkeit Quartiere und Verpflegung forderte. Weigerungen wurden mit schweren Kontributionen bestraft. Erpressungen und Mißhandlungen erbitterten den schutzlosen Bürger. Stettin mußte für die Vergünstigung, als Wohnsitz des Herzogs von Einquartierung frei zu bleiben, 150 000 Mark zahlen.

Da war es denn kein Wunder, daß der Schwedenkönig Gustav Adolf, als er am 6. Juli 1630 mit einem Heere auf Usedom landete, in Pommern nicht nur als Retter der protestantischen Sache, sondern mehr noch als Befreier von der kaiserlichen Soldateska begrüßt wurde. Für ihn als weit-schauenden Politiker stand es aber fest, nachdem sein Fuß pommerschen Boden betreten, daß er ihn damit in Besitz genommen habe. Gehörten doch Finnland, Estland, Ingermanland und Livland zu Schweden, und es fehlten in dem Kranze der schwedischen Länder um die Ostsee nur noch Ostpreußen (seit 1618 brandenburgisch) und Pommern. Zu dem war die Gelegenheit günstig. Denn Herzog Bogislaw XIV. war ohne Nachkommen, und über kurz oder lang mußte das pommersche Erbe frei werden. Gustav Adolf griff zu, umso mehr, als Kaiser Ferdinand II. auf dem besten Wege war, die südlichen Ostseeländer unter seine Herrschaft zu bringen. Hatte sich sein Feldherr Wallenstein doch schon den Titel „Admiral des baltischen und ozeanischen Meeres“ beigelegt. So wurde Stettin 1630 eine schwedische Stadt. Bogislaw starb 1637. Die nächsten unzweifelhaften Anrechte auf Pommern hatte Brandenburg; und Kurfürst Georg Wilhelm forderte — freilich vergeblich — die Herausgabe Pommerns. Ihm folgte 1640 Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst. Dieser war zwar ganz der Mann sein Recht zu vertreten. Trotzdem gelang es den Schweden durchzusetzen, daß ihnen im westfälischen Frieden ganz Vorpommern einschließlich der Odermündungen mit Stettin verblieb. Der Kurfürst mußte sich mit dem größten Teile Hinterpommerns begnügen. Stettin blieb schwedisch.

Dreißig Jahre später — nach der siegreichen Schlacht bei Fehrbellin — marschierte der Große Kurfürst in Vorpommern ein, besetzte es in schnellem Siegeszuge und zog dann vor Stettin. Der schwedische Kommandant General Wulffen verweigerte die Uebergabe, und der Kurfürst schloß die Stadt ein. Die schwedische Besatzung und die Bürgerschaft hielten treue Waffenbrüderschaft und verteidigten die Festung aufs äußerste. Erst nach sieben langen Monaten, als von der Besatzung nur noch 300 Mann übrig geblieben und von den Bürgern über 2000 gefallen waren, wurde die durch die schweren Beschießungen in einen Trümmerhaufen verwandelte Stadt dem Sieger übergeben. Aber der Neid seiner „Verbündeten“, vor allem des deutschen Kaisers,

brachte den Großen Kurfürsten um die Früchte seiner Siege. Voller Ingrimme unterschrieb er den Friedensvertrag von St. Germain, nach welchem er alles eroberte pommersche Land den Schweden zurückgeben mußte. Stettin blieb abermals eine schwedische Stadt.

Im Jahre 1697 bestieg Karl XII. den schwedischen Thron, ein Fürst von gewaltiger Willenskraft. Da er erst 15 Jahre alt war, hielten seine Feinde den Zeitpunkt für gekommen, ihm die Herrschaft über die Ostsee zu entreißen. Dänemark, Rußland und Polen-Sachsen (damals unter einem Herrscher) schlossen ein Bündnis, dessen Seele Peter der Große war, und fielen in seine Länder ein. Dem jungen Könige gelang es, in raschem unerhörten Siegeszuge alle seine Gegner entscheidend zu schlagen. Aber als er sich verleiten ließ, das russische Heer bis weit in die Ukraine zu verfolgen, erlitt er dort fern der Heimat bei Pultawa eine vernichtende Niederlage. Es gelang ihm, in die Türkei zu fliehen, wo er 5 Jahre verblieb. Diese Zeit benutzten seine Gegner, um die schwedischen Ostseeländer zu besetzen. Auch Stettin geriet in Gefahr. Da forderte die schwedische Regentschaft (in Abwesenheit des Königs) Friedrich Wilhelm I. von Preußen auf, als neutrale Macht Stettin bis zum Friedensschlusse zu besetzen. Russen und Sachsen waren aber schon zugekommen, hatten Stettin erobert und besetzt. Da trat kurz entschlossen Friedrich Wilhelm mit aller Energie ein. Gegen Zahlung einer Kriegsentschädigung von 400 000 Talern wurde ihm die Stadt übergeben.

Nach einem abenteuerlichen Ritt durch halb Europa erschien Karl XII. plötzlich in Stralsund und verlangte die Herausgabe Stettins. Er erkannte den Auftrag der schwedischen Regentschaft nicht an, verweigerte auch die Rückzahlung der entstandenen Kriegskosten. Da trat Friedrich Wilhelm dem Bündnis gegen Karl XII. bei, eroberte Vorpommern, Stralsund und Rügen und setzte im Frieden zu Stockholm 1720 durch, daß ihm Stettin und Vorpommern bis zur Peene einschließlich Usedom und Wollin abgetreten wurde. Stettin wurde wieder eine deutsche Stadt.

Schließlich fielen der Rest von Vorpommern und Rügen durch den Wiener Kongreß 1815 an Preußen.

So haben Pommern und Stettin in der schwedischen Geschichte des 17. und 18. Jahrhunderts eine wichtige Rolle gespielt.

Das letzte Jahrhundert hat die Beziehungen zwischen beiden germanischen Völkern in die freundschaftlichsten Bahnen geleitet. Nie vergessen sei, daß uns Schweden während des Weltkrieges in wohlwollendster Neutralität gegenüber stand trotz aller Drohungen unserer Gegner. Zur Zeit steht der Schiffsverkehr mit Schweden in Stettin weitaus an erster Stelle. Segelten vor zwei- bis dreihundert Jahren die schwedischen Fregatten mit drohender Kriegsflagge und schwerem Geschütz die Oder herauf, so furchen heut unter friedlicher Handelsflagge die schmucken erbeladenen Schwedendampfer unsern Strom. Möge es der „Deutsch-schwedischen Vereinigung“ in Stettin beschieden sein, die gegenseitigen Beziehungen immer herzlicher zu gestalten.

Stettin als Industrieplatz.

Von Dr. Emil Bartz, Stettin.

Mit dem Namen Stettin verbindet sich im Ausland wie auch im deutschen Binnenlande zunächst die Vorstellung eines großen und belebten Hafenplatzes. Liegt nun auch zweifellos die Hauptbedeutung Stettins in seiner Stellung als größter deutscher Ostseehafen, so muß doch ander-

seits mit aller Deutlichkeit hervorgehoben werden, daß neben Handel und Verkehr die **Industrie** in der Stettiner Wirtschaft eine führende Rolle spielt und durch ihre zum Teil weltbekanntesten Erzeugnisse die Augen des In- und Auslandes auf sich gelenkt hat.

Aehnlich wie auch in anderen Küstenplätzen ist die Groß-Stettiner Industrie bezüglich der Wahl des Standortes überwiegend verkehrsorientiert. Hier, in der Nähe der Odermündung, laufen zahlreiche bedeutende Schifflinien zusammen, die landeinwärts in der Form eines dichten Bündels von Wasserläufen und Schienensträngen nach allen Richtungen ausgestrahlt werden. Dadurch wird Stettins Industrie einerseits mit den großen Rohstoff- und Lebensmittelmärkten und andererseits mit den bedeutenderen Verbrauchsgebieten des In- und Auslandes verbunden. Stettin gibt geradezu ein Schulbei-

tenden Industriezentrum entwickeln, in dem die überseeischen Roh- und Hilfsstoffe unmittelbar an ihren Einfallspforten ohne kostspieligen Weitertransport ins Hinterland verarbeitet werden, um als Halb- oder Fertigfabrikate zu Schiff oder Waggon weiterverfrachtet zu werden. Dieser Gruppe der Veredelungsindustrie seewärts eingeführter Rohstoffe gehören in Stettin in erster Linie die Eisen-, Oel-, Papier- und chemische Industrie an.

Eine besondere Stellung nimmt ferner eine Reihe von Industriezweigen ein, deren Standort notwendigerweise an die See- oder Flußhäfen gebunden ist, wie die Schiffs-



Der Rügendampfer „Hertha“ der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H. verläßt den Stettiner Hafen.

spiel ab für die Emanzipierung der neuzeitlichen Industrie vom Standorte der Rohstoffproduktion. Abgesehen nämlich hauptsächlich von der Zement- und Ziegelindustrie müssen die Rohstoffe der Industriezweige des Groß-Stettiner Wirtschaftsgebietes von weit entfernten Gegenden bezogen werden. So werden beispielsweise die Kohlen aus Oberschlesien, Westfalen und England, Erze aus Skandinavien, Spanien und dem Mittelmeer, Holz aus Finnland, Rußland und Polen, Rohrzucker aus der Tschechoslowakei, Phosphate aus Nordamerika und Australien und Soyabohnen aus Ostasien eingeführt.

Abgesehen von dem Uebergang von der Rohstoff-zur Verkehrsorientierung läßt sich an dem Beispiel Stettin noch eine weitere industrielle Entwicklungstendenz nachweisen: die Verlegung bestimmter Industriegruppen, die in größeren Mengen ausländische Rohstoffe verarbeiten, aus dem inneren Deutschland an die Küste. So konnte sich der Stettiner Hafen zu einem bedeu-

werften und die damit zusammenhängenden Industrien.

Neben der vorzüglichen geographischen Lage hat an der fortschreitenden Industrialisierung Stettins die Tätigkeit der Stadtverwaltung entscheidend beigetragen, die ihre Aufgabe darin sah, die Vorbedingungen und Erleichterungen zur Weiterentwicklung des Stettiner gewerblichen Lebens zu schaffen. In großzügiger Organisation wurde und wird noch fortlaufend Gelände für Neuansiedlung von Industrien bereitgestellt, insbesondere gegenwärtig zwischen Oder und Groß-Reglitz im sog. Industriehafen — und ebenso wie das übrige Stadtgebiet mit Gleis-, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsanschlüssen zu Licht- und Kraftzwecken versehen. Für gewerbliche Unternehmungen, die wie die Kraftfahrzeug-, Flug- und eisenverarbeitende Industrie nicht auf diese an den Oderarmen gelegenen Grundstücke angewiesen sind, stehen im Westen der Stadt weitere Geländestrecken zur Verfügung.

Die wichtige Frage der Versorgung der Industrie mit elektrischem Strom ist durch die Stadt Stettin mustergültig gelöst worden. Das Großkraftwerk Stettin A.-G., ein Unternehmen ersten Ranges, an dem sich die Stadt durch den Besitz von Zweidritteln des Aktienkapitals einen entscheidenden Einfluß gesichert hat, besitzt zwei große elektrische Zentralen mit einer Maschinenleistung von mehr als 70 000 kWh. Des weiteren verfügt die Stadt über ein Wasserwerk und ein Gaswerk, die beide unter dem Namen „Städtische Werke A.-G.“ zu einer nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitenden Betriebsgemeinschaft zusammengefaßt worden sind.

Unter den einzelnen Stettiner Industriezweigen müssen an erster Stelle die **Werften** genannt werden, die mit ihren gewaltigen Hellingen, Docks und Kränen dem äußeren Bilde Stettins das besondere Gepräge geben. Auf ihnen werden im Kriegs- und Handelsschiffbau alle Fahrzeugtypen hergestellt, ferner Spezialbauten wie Fährschiffe, Bagger aller Systeme und Ausmessungen, Schwimmkräne, Feuerschiffe, Leichter, Spüler usw.

Die älteste Schiffswerft von Nüscke & Co. hat in der Nachkriegszeit einen vollständigen Umbau erfahren, durch den sie zu einer der neuesten Anlagen Deutschlands geworden ist. Auch das jüngste Unternehmen, die Ostseewerft, weist schon jetzt eine beachtenswerte Entwicklung auf. Insbesondere für den Bau von mittelgroßen Personen- und Frachtdampfern sowie von Baggern und Eisbrechern sind die Stettiner Oderwerke eingerichtet. Die größte Werft am Platze, die Vulcan-Werke A.-G., ein ganzes Stadtviertel für sich, betreibt schon seit 1857 neben dem Schiffsbau den Lokomotivbau, so daß kürzlich bereits die 4000. Lokomotive abgeliefert werden konnte. Eine Hamburger Zweigniederlassung wurde gegründet, weil der Bau der großen Ozeandampfer in Stettin infolge der geringen Tiefe des Fahrwassers auf Schwierigkeiten stieß. Dieser Uebelstand wird durch Vertiefung der Wasserstraße Stettin—Swinemünde demnächst beseitigt sein.

Von besonderer Bedeutung für den Schiffbau wie auch für die Hafenanlagen ist die am Platze befindliche **Eisenindustrie**, die mit Roheisen in der Hauptsache von dem Hochofenwerk Lübeck A.-G., Zweigniederlassung Hütte Kraft in Stolzenhagen-Kratzwick beliefert wird. Dieses Hüttenwerk, welches über drei Hochöfen verfügt, ist vor etwa 30 Jahren auf Veranlassung des Fürsten von Donnersmarck errichtet worden und besitzt große Kaianlagen direkt an der Oder. Dem Werk sind mehrere bedeutende Nebenbetriebe angegliedert, so eine große Kupferhütte, eine Ziegelei und Schlackensteinfabrik und eine Zementfabrik, in der das bekannte Eisen-Portland-Zement hergestellt wird.

Innerhalb der **Eisen verarbeitenden Industrie** steht nächst den Werften die 1833 gegründete Brückenbauanstalt J. Gollnow & Sohn an erster Stelle. Die reichen Erfahrungen, die sich diese nun schon fast 100 Jahre bestehende Firma auf dem Gebiete des Eisenbaus erworben hat, machte sich im Kriege die Heeresverwaltung zunutze und übertrug ihr die Wiederherstellung zahlreicher ge-

sprengter und den Bau neuer Brücken. In weiten Kreisen ist die Firma durch den Bau der Brücke über den Trollhätta-Kanal in Schweden bekannt geworden, der größten einarmigen Klappbrücke in Europa. Heute hat das Werk sein Tätigkeitsfeld weit über Deutschlands Grenzen ausgedehnt; sein jüngster Auftrag war der bekannte Brückenbau über die Donau bei Semendria in Serbien.

Auch in der **Stettiner Feineisenindustrie** sind Firmen von Weltruf vertreten, so die Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernhard Stoewer A.-G., die sich auch mit der Herstellung von Schreibmaschinen befaßt. Rund 40 Jahre nach der Eröffnung dieses Unternehmens wurde die Firma Gebrüder Stoewer, jetzt Stoewer Werke A.-G. begründet, die den Bau von Personen- und Lastkraftfahrzeugen in großem Umfange betreibt. An der Entwicklung des deutschen Automobilbaus in den letzten dreißig Jahren sind diese Werke führend beteiligt; sie brachten als einer der ersten einen brauchbaren Vierzylindermotor auf den Markt. Den Erfordernissen der Zeit Rechnung tragend, hat sich die Firma schon längst auf die Serienfabrikation umgestellt; auch baut sie Zugmaschinen für die Landwirtschaft.

Weltbekannt ist ferner die **Stettiner Zementindustrie**. Die Stettiner Portland-Zement-Fabrik in Züllchow ist die älteste Deutschlands und damit Stettin die Wiege der deutschen Zementindustrie. Was die Gründer erstrebt haben, ist in zäher Ausdauer erreicht worden; die Unabhängigkeit in der Zementversorgung vom Ausland. Darüber hinaus wird von Stettin in größeren Mengen Zement ins Ausland, insbesondere nach den Ostseestaaten ausgeführt. Die zweite große Zementfabrik, die Portland-Zementfabrik „Stern“, Toepffer, Grawitz & Co., liegt in Finkenwalde b. Stettin. Stettin ist außerdem der Sitz des Pommerschen Industrie-Vereins, der zwei Zementfabriken in Wolgast und eine in Lebbin besitzt, außerdem sieben Kreideschlemmereien, ein Dampfziegelwerk und eine Chamottefabrik. Auch in dem verwandten Zweig der Industrie der Steine und der Erden, der **Chamotteindustrie**, besitzt Stettin eine der ersten und ältesten deutschen Firmen, die Stettiner Chamotte-Fabrik Akt.-Ges. vormals Didier. Die Leitung dieses Unternehmens hat es verstanden, im Laufe der letzten Jahre sich zahlreiche Fabriken in ganz Deutschland anzugliedern und damit einen Konzern aufzubauen, der eine führende Stellung einnimmt.

Im Zusammenhang mit der Zement- und Chamotteindustrie muß noch auf die **pommersche Ziegel- und Hartsteinindustrie** hingewiesen werden, die innerhalb des gewerblichen Lebens der Provinz Pommern einen besonders breiten Raum einnimmt.

Als typisch für die Stettiner Industrie in ihrer Bedingtheit durch den Verkehr können die großen **Oelfabriken** bezeichnet werden, deren Rohstoffbasis in Ostasien liegt. Die Stettiner Oelwerke A.-G. verarbeitet Soyabohnen zu Oelen aller Art und bringt aus den Rückständen Oelkuchen und Kraftfutter auf den Markt. Die Oelfabrik von P. J. Stahlberg befaßt sich mit der Extraktion und Presserei von Oelsaaten und Früchten. Die Ende der 40er Jahre gegründete Firma

A. H. Zander betreibt eine Oel- und Mahlmühle, verbunden mit einer Oelraffinerie. Hier werden Rapssaaten zu Rüböl und Rapskuchen verarbeitet, außerdem wird Roggen zu Roggenmehl und Roggenkleie vermahlen.

Unter den **Mahlmühlen** sind noch zu nennen die Stettiner Walzmühle und die Stettiner Dampfmühlen A.-G.

Entsprechend dem landwirtschaftlichen Charakter der pommerschen Wirtschaft ist die **chemische Industrie** in Stettin durch zwei Großbetriebe vertreten, die die Landwirtschaft mit den notwendigen Düngemitteln beliefern. Die „Union“, Fabrik chemischer Produkte A.-G., die größte Fabrik ihrer Art in Deutschland, mit Zweigniederlassungen in Heiligensee und Memel, stellt vorzugsweise Superphosphat und die dazu erforderliche Schwefelsäure her. Die gleichen Stoffe erzeugt die Chemische Produktenfabrik Pommerendorf A.-G., 1857 gegründet, daneben eine Reihe anderer Materialien wie Aetzlaug, Chlorkalk, Salmiak, Salpetersäure und Soda.

An sonstigen größeren Fabriken sind, abgesehen von der **Stapelfaserfabrik** Jordan & Co., die Kunstseide herstellt, in der chemischen Industrie noch zwei **Seifenfabriken** zu nennen, die neben Seife Kerzen und Glyzerin fabrizieren: die Stettiner Kerzen- und Seifenfabrik A.-G. und die Firma Schindler & Muetzell Nachf.

In der **Papierindustrie** tritt uns ein Name mit Weltruf entgegen: „Feldmühle“, Papier- und Zellstoffwerke A.-G., Werk Odermünde. Diese gewaltige Fabrik beliefert einen großen Teil des deutschen Zeitungsgewerbes mit Druckpapier, hat nun aber auch die Herstellung von feineren Papierarten durch die vor einigen Jahren erfolgten Fusion mit der Pommerschen Papierfabrik Hohenkrug, einer der ältesten deutschen Papierfabriken, übernommen. Die Feldmühle hat gegenwärtig die größte Papiermaschine der Welt in ihren Betrieb eingestellt. Roh- und Filzpappe bringt dagegen die Stettiner Papier- und Pappenfabrik auf den Markt.

Der lebhafte Kohlenhandel von und nach Stettin hat hier auch eine **Brennstoffindustrie** in größerem Umfange entstehen lassen, die die Aufbereitung eingeführter Kohle und die Herstellung von Steinkohlenbriketts betreibt. Führend sind hier die Hedwigshütte A.-G. und die Best-

werke, Kohlen-, Koks-, Anthrazit G. m. b.H. Auch die **Holzindustrie** Stettins ist beachtenswert; im Anschluß an den lebhaften Holzhandel Stettins ist eine Reihe bedeutender Sägewerke entstanden.

Die **Industrie der Nahrungs- und Genußmittel** ist in Stettin durch eine Reihe von Unternehmungen vertreten, durch **Zucker-** (Pommersche Provinzialzuckersiederei), **Schokoladen-** (Krey, Flemming & Buchholz), **Bier-** (Bohrisch-Conrad, Bergschloß, Elysium), **Zichorien** (Raschke & Dummer, J. G. Weiss) und mehrere bedeutende **Sprit- und Hefefabriken**. An führender Stelle steht der Rückforth-Konzern. Er hat sich nicht nur zahlreiche Likörfabriken, Weinbrennereien, Brauereien, Hefefabriken und ähnliche Betriebe angegliedert, sondern hat mit gutem Erfolge auch die Herstellung bewährter Markenartikel in Teigwaren aller Art, Malzkaffee, chemisch-pharmazeutisch-diätetischer Präparate und kosmetischer Erzeugnisse aufnehmen können.

Wenig bekannt ist im allgemeinen, daß **Stettin einer der größten Industriepplätze der deutschen Konfektion** ist und nicht weniger als 145 Firmen dieser Branche zählt. Von diesen sind etwa 30 als Großbetriebe zu bezeichnen. Etwa 15000 Arbeiter und Arbeiterinnen finden in der Stettiner Konfektion Beschäftigung. Die Stettiner Konfektionsindustrie ist fast ganz Heimindustrie, deren Erzeugnisse besonders in die nordischen Staaten wandern.

Neben den genannten Industriezweigen bestehen in Stettin noch viele Betriebe mittleren und kleinen Umfangs. Sie alle aufzuzählen, ist im Rahmen einer kurzen Zusammenfassung nicht mehr möglich. Genannt seien nur noch die Blechemballage-Fabrikation, die Kartonnagen-Industrie, Hohlglasindustrie (Stolzenburger Glashütte), Lack- und Kittfabrikation, Tinten- und Essigindustrie, Buch- und Steindruckerei, Filz- und Filzwarenindustrie, Sack- und Planfabrikation. Die Kunstspeisefett-, Margarine- und Pflanzenbutterfabrikation gehört ebenso wie die Kaffeerösterei und -Surrogatindustrie-, Kartoffelmehl- und Syrupfabrikation (Altdamm) zu der bereits behandelten Gruppe „Lebensmittelindustrie“. Manche von diesen Unternehmungen haben die Möglichkeit, sich in verhältnismäßig kurzer Zeit zum Großbetrieb entwickeln zu können.

Unsere Leser



bitten wir, überall da, wo sie einkehren, in den Hotels und Gastwirtschaften stets den

„Ostsee-Handel“

zu verlangen. / Wir bitten uns diejenigen Stellen, an denen der „Ostsee-Handel“ fehlt, sowie Anregungen und Vorschläge, unserer Zeitschrift möglichst weite Verbreitung zu sichern, anzugeben.

Geschäftsstelle: **Stettin, Börse, Schubstr. 16/17, Fernruf 8220:24**

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 134,05 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 117,92 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 16,13 Mill. Kr. Die entsprechenden Zahlen für den April des vorigen Jahres lauteten: 131,3, 102,1, 29,2 Mill. Kr.

Ruhige Stimmung auf dem nordischen Holz-, Holzmasse und Papiermarkt. Wie aus der von „Svensk Trävarutidning“ gegebenen Darstellung der gegenwärtigen Lage des nordischen Holzgeschäfts erhellt, sind die Verschiffungen von Norrland jetzt ernstlich aufgenommen worden. Auf allen Ladeplätzen — abgesehen von den nördlichsten Stationen — herrscht lebhaftige Tätigkeit. — Der Fobmarkt weist keine Veränderung auf, die Verkäufe gehen — wie es in dem Berichte wörtlich heißt — „in demselben ruhigen Takte weiter“. Als Hauptinteressenten treten jetzt die verschiedenen Länder des Festlandes hervor. Auf dem britischen Markt sind die großen englischen Einfuhrhändler durch das immer spannender werdende Verhältnis zwischen Großbritannien und Sowjetrußland von neuen Einkäufen abgeschreckt worden, wohl bedenkend, daß ein plötzlicher Abbruch der englisch-russischen Beziehungen für sie ganz außerordentlich weitgehende Folgen haben dürfte.

Die Gesamtverkäufe Schwedens bis Ende Mai werden auf etwa 640 000 Standards geschätzt, während die finnischen Verkäufe nunmehr 900 000 Standards überstiegen haben dürften.

In der Besprechung des Papiermarktes wird in dem Bericht erwähnt, daß die Verkäufe von chemischer Masse während der letzten zwei Wochen einen bedeutenden Aufschwung erlebt haben und etwa 75 000 Tonnen erreichen dürften. In mechanischer Masse sind nur unbedeutende Geschäfte gemacht worden und die Preislage ist für die meisten Schleifereien zweifellos geradezu verlustbringend.

Auf dem Papiermarkt ist insofern eine wesentliche Veränderung eingetreten als Rußland, das im vorigen Jahr recht beträchtliche Mengen Zeitungspapier gekauft hatte, in diesem Jahre wohl wegen der politischen Verhältnisse gänzlich vom Markte fernbleiben dürfte.

Außerordentliche Steigerung der schwedischen Erzvers Schiffungen. Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ haben die Erzvers Schiffungen der Grängesbergsgesellschaft im Mai 740 000 Tonnen erreicht gegen 520 000 Tonnen im Mai vorigen Jahres.

Nach derselben Quelle hat der Disponent des Svartökontors der Luossavaara Kirunavaara Aktiengesellschaft bestätigt, daß die Erzvers Schiffungen über Lulea in diesem Jahre bedeutend gesteigert werden sollen. Gerüchtweise verlautet, bis zu vier Millionen Tonnen. Das in Schweden befindliche Lager beträgt zwei Millionen Tonnen.

Gründung einer schwedischen Margarinefabrik in Uppsala. Wie „Handelstidningen“ meldet, ist in Uppsala eine Aktiengesellschaft gegründet worden mit einem Aktienkapital von wenigstens 350 000 und höchstens 1 000 000 Kr., welche die Fabrikation von Margarine zum Gegenstande haben soll. Die Fabrik soll zum Herbst den Betrieb aufnehmen und anfänglich täglich 10 Tonnen Margarine herstellen. Gründer sind: A. B. Skelleftea Spisbrödsfabrik, A. B. Uppsala Valskvarn, die Direktoren K. Lundström, A. B. Skelleftea, M. Edlund, E. Aberg und O. Hägglund, Uppsala.

Geplante Erleichterungen für den Schiffsverkehr im Malmöer Freihafen. Wie „Sydsv. Dagbl.“ erfährt, hat die Verwaltung von Malmö Frihamnaktiebolag die Stadtverordneten von Malmö ersucht zu genehmigen, daß die Abholungsfrist für gewisse Waren, die im Freihafen gelöscht werden, von drei auf acht Tage verlängert werde und daß die Gebühren für die Benutzung von Gebäuden, Schuppen, Lageräumen und verschiedenen Einrichtungen im Malmöer Freihafen eine Verbilligung erfahren. Seitens der Hafendirektion wird das Gesuch befürwortet. — Gleichzeitig wird gemeldet, daß die Hafendirektion von Malmö die Stadtverordneten von Malmö ersucht habe, bei der Regierung um die Gewährung eines staatlichen Jahresbeitrages von 10 000 Kr. ab 1928 auf fünf Jahre für die Offenhaltung der Einfahrtrinne für die Schifffahrt durch die Stadt nachzusuchen.

Schweden gewährt deutschen und dänischen Besuchern drei Tage Paßfreiheit. Zufolge „St. D.“ hat die schwedische Regierung Reisenden deutscher oder dänischer Staatsangehörigkeit bei einem Besuch Schwedens

von höchstens drei Tagen im Anschluß an einen Antrag der schwedischen Eisenbahnverwaltung Visumfreiheit zugebilligt. Man rechnet bestimmt damit, daß die deutsche Regierung den schwedischen Besuchern Deutschlands die gleiche Erleichterung gewähren werde.

Norwegen.

Außenhandel. Nach der jetzt vorliegenden amtlichen Statistik beträgt der Wert der norwegischen Einfuhr im April 76,1 Mill. Kr. gegen 99,1 Mill. Kr. im April vor. Js., während die Ausfuhr eine Höhe von 51,2 Mill. Kr. erreicht hat gegen 72,1 Mill. Kr. im gleichen Monat des Vorjahres. Der Einfuhrüberschuß beträgt demnach im Berichtsmonat 24,9 Mill. Kr. gegen 27 Mill. Kr. April 1926.

Zollerhöhungen. Der neue, vom norwegischen Storting vorgeschlagene und vom Staatsrat angenommene Zolltarif ist bereits mit dem 14. Mai in Kraft getreten. Die starken Erhöhungen, die der neue Zolltarif bringt, stellen ein Kompromiß zwischen den Interessen der norwegischen Landwirtschaft und der Industrie dar, aber sie sollen nicht nur dazu dienen, die heimische Wirtschaft zu fördern, sondern auch einen Ausgleich des Etats herbeizuführen.

Der neue Zolltarif bringt zunächst starke Erhöhungen für landwirtschaftliche Produkte. So werden die Sätze für lebende Schweine von 13 auf 20 Oere je Kilo, für frisches Fleisch von 20 auf 30 Oere je Kilo, für Butter von 15 auf 30 Oere je Kilo, für kondensierte Milch, gezuckert, von 16 auf 20, ungezuckert von 10 auf 12 Oere je Kilo erhöht. Der Zoll für Kartoffeln wird vervierfacht, von 50 Oere auf 2 Kr. je 100 Kilo.

Sehr erheblich sind auch die Zollsätze auf Industrieerzeugnisse gestiegen.

Allgemeine Herabsetzung der Löhne um 15 Prozent. Wie „Handelstidningen“ erfährt, ist das Urteil des norwegischen Schiedsgerichts in dem Streit zwischen Arbeitgebern und Arbeitern jetzt gefallen. Sein wesentlichster Inhalt besteht darin, daß die Löhne durchweg eine Herabsetzung um 15 Prozent erfahren. Die Urlaubszeit wird im allgemeinen beibehalten mit Ausnahme der Schuhindustrie, wo eine Verkürzung von 12 auf 8 Tage eintritt. Die neue Regelung gilt bis zum 31. Mai 1929 mit automatischer Feststellung der Löhne nach dem Preisindex vom 15. Januar 1928 und 15. August 1928.

Dänemark.

Außenhandel. In den drei ersten Monaten d. J. zeigte der Warenverkehr folgende Zahlen in Mill. Kronen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Wieder- ausfuhr	Ausfuhr- überschuß
Januar	128	109	7	12
Februar	123	103	8	12
März	139	126	9	4

Ueberschuß in der landwirtschaftlichen Ein- und Ausfuhr. Im ersten Vierteljahr 1927 wurden Rohmaterialien für landwirtschaftliche Zwecke für rund 94 Mill. Kronen eingeführt, in der gleichen Zeit wurden landwirtschaftliche Produkte für 286 Mill. Kronen ausgeführt. Es ergibt sich somit ein Ueberschuß von 192 Mill. Kronen, gegen 187 Mill. Kronen in der entsprechenden Zeit 1926.

Aenderung der Bestimmungen über Bestreitung der Kosten für die Messung von Fahrzeugen. Durch Gesetz vom 10. Mai 1927 sind die Bestimmungen des Gesetzes vom 13. März 1867 über Schiffsmessungen geändert worden. Das neue Gesetz soll spätestens am 1. Januar 1928 in Kraft treten. — Gewisse Kosten für die Messung sollen vom Staat übernommen werden. — Messungen, die an ausländischen Fahrzeugen in Dänemark ausgeführt werden, sollen nach den in Dänemark geltenden Regeln berechnet und beglichen werden.

Frachteinnahmen der dänischen Handelsflotte. Im Jahre 1926 haben die Dampfschiffe und Motorschiffe insgesamt eine Bruttofracht von 160 Mill. Kronen eingebracht und außerdem 10 Mill. Monatsfrachten für in Zeitfracht gehende Schiffe. Die betreffenden Zahlen für 1925 waren 191 Mill. bzw. 12 Mill. Kr. — Das Jahresergebnis weist mithin einen Rückgang von 17 Proz. auf. Die Mindereinnahme erklärt sich zum Teil durch das Steigen des Kronenkurses, zum Teil durch das Auflegen von Tonnage in der ersten Hälfte des Jahres 1926.

Steigen der Großhandelspreise. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, beträgt die von „Finanstidende“ für Mai errechnete Indexziffer der dänischen Großhandelspreise 142 gegen 139 im April. Die Steigerung ist in der Hauptsache durch die erhöhten Lebensmittelpreise hervorgerufen worden.

Lettland

Der Handelsvertrag zwischen Lettland und Sowjetrußland ist am 2. Juni in Moskau unterzeichnet worden. Aufgebaut auf dem Prinzip der Meistbegünstigung, gewährt der Vertrag den Vertragsschließenden noch besondere Vorzüge, die nicht auf andere Staaten übergehen. In einer dem Vertrage angeschlossenen Zollkonvention gewähren sich beide Parteien für einige Waren Herabsetzung des Zolltarifs. — Außerdem verpflichtet sich Rußland, im Laufe von 5 Jahren alljährlich Waren im Werte von 15 Mill. Goldrubel aus Lettland zu beziehen (Waggons, Leder, Papier, Zellulose, landwirtschaftliche Maschinen, Fahrräder usw.). — Schließlich wird in diesem Vertrage die Extraterritorialität nur bestimmten Leitern des russischen Außenhandels in Lettland zugestanden und die Handelstätigkeit der sowjetrussischen Vertretung in Lettland den örtlichen Steuern unterworfen.

Handelsvertragsverhandlungen mit Polen sollen demnächst wieder aufgenommen werden. Polen fordert die Meistbegünstigung und will in der Frage der Kontingentierung des Imports nach Polen entgegenkommen, eine polnisch-lettlandische Handelskammer soll über die Importfragen entscheiden.

Außenhandel. Im März betrug der Wert der Einfuhr 17,48 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 17,93 Mill. Lat, mithin der Ausfuhrüberschuß 0,45 Mill. Lat.

Im ersten Viertel d. J. beträgt der Einfuhrüberschuß bloß 5,7 Mill. Lat, während das Passivum in den Jahren 1922 bis 1926 bedeutend höher war, nämlich: 7,2; 9,9; 36,8; 22,8; 16,9 Mill. Lat. Das günstige Ergebnis wird auf die 1926 erfolgte Erhöhung der Einfuhrzölle zurückgeführt.

Der Schiffsverkehr der lettlandischen Häfen im März d. J. zeigte nach der „Rig. Wirtsch.-Ztg.“ folgende Zahlen:

	Eingang		Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Nettorgt.	Zahl der Schiffe	Nettorgt.
Riga	60	48989	48	39605
Libau	61	33982	59	32703
Windau	36	22427	52	34865
insgesamt:	157	105398	159	107173

Im März 1926 liefen insgesamt 138 Schiffe mit 88 424 Nettoregistertonnen ein und 124 Schiffe mit 78 966 Nettortgt. aus. Im März dieses Jahres ist somit, sowohl was Zahl der Schiffe, wie auch Tonnage derselben anlangt, eine nicht unerhebliche Zunahme zu verzeichnen.

Konkurse. Im April wurden 7 Konkurse mit einer Gesamtsumme von 40 270 Lat festgestellt gegen 12 mit 401 704 Lat im März.

Wechselproteste. Im März kamen 18 116 Wechsel auf eine Gesamtsumme von 5 798 000 Lat zum Protest. Im Vergleich zum Februar ist sowohl die Anzahl der protestierten Wechsel, wie auch die Gesamtsumme der Wechsel gestiegen.

Der Holzhandel lebhaft. Am Holzmarkt macht sich eine rege Tätigkeit bemerkbar. Die Anfragen aus dem Auslande, die im Zusammenhang mit der Bausaison in England, Deutschland und Frankreich stehen, haben in letzter Zeit stark zugenommen. Auch die Preise haben in den letzten Tagen angezogen und sind durchweg um etwa 10 Prozent gestiegen. Der lettlandische Holzexport hat sich dieses Jahr viel besser organisiert, als das in den letzten Jahren der Fall war. Die Frachtraten Riga—England sind in den letzten Monaten um 1½ Schilling gestiegen. Ein Mangel an Frachtraum ist jedoch nicht zu verzeichnen.

Stand der lettlandischen Aktienbanken. Folgende Zahlen zeigen das Anwachsen der Kapitalien bei den Aktienbanken:

Januar 1924 — 10,1 Mill. Lat,

Januar 1925 — 18,9 Mill. Lat,

Januar 1926 — 24,3 Mill. Lat,

Januar 1927 — 26,4 Mill. Lat.

Der Gewinn im Jahre 1926 war geringer als der im Jahre 1925.

Rigaer Internationale Bank, A.-G. Der Umsatz der Bank im Jahre 1926 beläuft sich auf 598 559 583,45 Lat. Der dabei erzielte Reingewinn hält sich ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahre und beträgt nach Abschreibung von zweifelhaften Forderungen und Rückstellungen 303 369,04 Lat. Die Dividende für das vergangene Jahr beträgt 12 Prozent. An der Bank sind folgende ausländische Gruppen interessiert: Kommerz- und Privat-Bank A.-G., Berlin, Roechling & Co., Basel, Hallgarten & Co., New York, State Bank, New York und die Dresdener Bank, Berlin.

Rigaer Kreditbank A.-G. Die auf der am 7. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung der Aktionäre der Rigaer Kreditbank A.-G. gefaßten Beschlüsse sind nunmehr vom Finanzminister bestätigt worden. Inzwischen ist auch das Aktienkapital der Rigaer Kreditbank A.-G. bis zur bisherigen Höhe seitens der alten Aktionäre aufgefüllt worden. Die Zeichnung für die neue Emission von Aktien, zur weiteren Stärkung der Betriebsmittel, hat auch bereits begonnen, so daß die Tätigkeit der Rigaer Kreditbank A.-G. in vollem Umfang fortgesetzt werden kann.

Die Industrie Lettlands, von Dr. H. Wollert, Verlag Hermann Sack, Berlin W. 25, herausgegeben vom Osteuropa-Institut in Breslau (Heft 6 der Quellen und Studien). Der Verfasser dieses 95 Seiten umfassenden Buches hat an Hand der einschlägigen Literatur, sowie durch Studien an Ort und Stelle, ein reiches Material verarbeitet, um die wirtschaftlichen Grundlagen der Industrie in den baltischen Staaten, ihren Aufbau vor dem Kriege und ihre veränderte Lage nach dem Kriege darzustellen. Der Verfasser kommt zum Schluß, nachdem er die einzelnen Industriezweige in ihrer Entwicklung beleuchtet hat, daß in Lettland in den Nachkriegsjahren eine bedeutsame Arbeit zum Wiederaufbau der Industrie geleistet worden ist. — Jedenfalls gibt dieses Buch eingehende Auskunft darüber, welche Industriezweige in Lettland bestanden als noch das reiche Absatzgebiet Rußland in Frage kam und welche Industrien sich unter den veränderten Verhältnissen wieder entwickeln konnten. — In dem Schlußsatze des Buches vermissen auch wir, gleich der „Rig. Rundschau“, einen Hinweis darauf, daß auch beim Wiederaufbau der Industrie Lettlands deutsches Kapital und deutscher Unternehmergeist tatkräftig mitgewirkt hat. —

Estland.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 741 Mill. Emk., der Wert der Ausfuhr 579 Mill. Emk., der Einfuhrüberschuß also 162 Mill. Emk. Mit den in Nr. 11 des „O.-H.“ genannten Zahlen für die ersten drei Monate d. J. (nicht für April, wie dort irrtümlich gesagt wurde) 1756 Ausfuhr, 1856 Einfuhr, ergibt sich für die ersten 4 Monate eine Gesamteinfuhr von 2597 (1926: 2702), eine Gesamtausfuhr von 2335 Mill. Emk. (1926: 2800 Mill.) und ein Passivsaldo von 262 Mill. Emk. gegen ein Aktivsaldo von 99 Mill. Emk. in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Auslandsanleihe im Betrage von 1,5 Mill. Pfund Sterling ist in London abgeschlossen worden. Die Anleihe wird zum Kurse von 94% ausgegeben, mit 7% verzinst und ist in 40 Jahren zu tilgen.

Die Holzausfuhr hatte 1926 einen Wert von 1,8 Millionen Emk., gegen 1,7 Millionen im Jahre 1925. Im Jahre 1926 machte die Ausfuhr von Holz (und Holzzeugnisse) 19% der Gesamtausfuhr aus, gegen 17,5% im Jahre 1925. Es macht sich mit Erfolg das Bestreben bemerkbar, möglichst verarbeitetes Holz auszuführen. — In erster Reihe kamen zur Ausfuhr Balken, Schwellen, Grubenholz, folgten dem Werte nach Fourniere, Stuhlböden, Zündholz, draht, Tischler- und Drechslerware und ferner Böttcher- und Flechtwaren. Eine lebhaftere Entwicklung hat die Ausfuhr von Brettern und Latten genommen (1926: 68

Stand.), auch für Zündholzdraht nimmt das Interesse zu. — Unter den Abnehmern des estländischen Holzes steht Großbritannien an erster Stelle (73,6%), es folgen Niederlande, Belgien, Deutschland.

Der Ausfuhrzoll auf Holz wird durch Gesetz vom 9. April 1927 geregelt. Es erfolgte Ermäßigung bzw. Zollfreiheit für verschiedene Waren.

Die Zentralorganisation für den An- und Verkauf von Fischen „Kesk-Kala“, die 19 Genossenschaften umschließt, hatte 1926 einen Verlust von 463 500 Emk. zu verzeichnen. Den Verlust hat das Exportgeschäft gebracht, 4000 Pud Stinte konnten nicht abgesetzt werden und müssen jetzt als Viehfutter billig abgegeben werden.

Litauen

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 21,4 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr 18 Mill. Lit, mithin der Einfuhrüberschuß 3,4 Mill. — Im Vergleich zum März ist die Ausfuhr um 6,8 Mill., die Einfuhr um 2,5 Mill. zurückgegangen.

Für die ersten 4 Monate wertete die Einfuhr mit 77,6 Mill. und die Ausfuhr 94,6 Mill. Lit.

Die Zollinhalteerklärungen zu den Postpaketen. Die litauische Zollverwaltung verlangt, daß die Zollinhalteerklärungen für jede Warengattung genaue Bezeichnung (z. B. Schuhe aus Roßleder), das Rohgewicht, das Reingewicht oder die Stückzahl, und den Wert der Gegenstände enthalten. Falls in den Inhaltserklärungen diese Angaben fehlen, erfolgt Zurücksendung der Postpakete.

Memel ohne Flugverbindung. Die litauische Regierung hat die Genehmigung zum Einfluge nach Memel zurückgezogen. Am 26. Mai wurde die Fluglinie Königsberg—Tilsit—Memel nur noch bis Tilsit befahren. Die litauische Regierung will die Linienführung Königsberg—Tilsit—Kowno durchsetzen. —

Freie Stadt Danzig.

Danzigs Wirtschaft im Jahre 1926. Die Danziger Handelskammer hat einen eingehenden Wirtschaftsbericht für 1926 herausgegeben, auf den wir alle, die sich für Danzigs Handel, Schifffahrt und Industrie interessieren, verweisen.

Eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Danzig und Leningrad wird geplant. Die Zentrale Schifffahrtsgesellschaft der Sowjetunion will ihre Dampfer, die im Laufe des Sommers auf der Linie Stettin—Leningrad den Verkehr aufnehmen sollen, auch Danzig anlaufen lassen. Die für diese Linie bestimmten beiden Dampfer sollen Anfang Juni in Leningrad vom Stapel gelassen werden.

Russisches Getreide in Danzig. Die Zufuhr russischen Getreides nach Danzig hat größeren Umfang angenommen. Seit dem 1. April sind 9 Schiffe mit einer Weizenladung von 30 000 To. eingelaufen (7 aus Murmansk am Eismeer und 2 aus Leningrad).

Die Holzausfuhr über Danzig, die im Januar 148 200 To. betrug, sank im Februar auf 114 100 To., stieg im März auf 136 200 To. und im April auf 144 000 To. Der größte Abnehmer des Holzes war Großbritannien, aber auch Frankreich, Belgien und Holland treten als Käufer auf. — Die Nachfrage war in den beiden letzten Monaten so lebhaft, daß manche Lager ausverkauft waren.

Polen.

Der Außenhandel Polen—Deutschland. Die eben veröffentlichten Angaben des polnischen Statistischen Hauptamtes für das erste Vierteljahr 1927 lassen erkennen, daß die deutsche Wareneinfuhr nach Polen zwar absolut genommen um etwa 150% im Verhältnis zur gesamten Einfuhr Polens, im ersten Vierteljahr aber bloß um 4,2% gestiegen ist, im Vergleich zum ganzen Jahre 1926 aber sogar um 6,1% zurückgegangen ist. — Die deutsche Ausfuhr aus Polen nimmt immer noch die erste Stelle

ein, ist im ersten Vierteljahr 1927 sogar um 4,4% höher als im gleichen Zeitraum 1926. Im allgemeinen zeigt die deutsche Ausfuhr aus Polen aber eine rückläufige Tendenz, denn der Anteil Deutschlands an der polnischen Gesamtausfuhr betrug 1923: 50,6%, 1924: 42,4%, 1925: 40%, 1926: 41,3%. — Immerhin beweisen diese Zahlen — trotz Andauerns des Zollkrieges — ein wie wichtiges Absatzland für polnische Waren Deutschland ist und wie sehr es im Interesse Polens läge, sich den deutschen Markt durch Handelsvertrag zu sichern. — Der englische Kohlenstreik hat Polen 1926 zu einer aktiven Handelsbilanz verholfen; wenn nicht alle Anzeichen trügen, dürften sich die Verhältnisse im laufenden Jahr weit ungünstiger entwickeln.

Die amerikanische Anleihe von 60—70 Mill. Dollar soll so gut wie abgeschlossen sein. Der Vertreter der amerikanischen Finanzgruppe, Monnet, soll in Warschau den Vertrag unterzeichnen. Der Ausgabekurs soll 94% betragen, doch werden für Provisionen usw. noch 4% in Abzug kommen, die Verzinsung soll 8% betragen. Die Kontrollfrage soll so geregelt sein, daß ein Vertreter der amerikanischen Finanzgruppe in die Verwaltung der Bank von Polen gewählt und mit besonderen Vollmachten ausgestattet wird.

Im Frachttarif sind laut Dzennik Ustav vom 28. April 1927, Nr. 27, wieder verschiedene Aenderungen eingeführt worden, die sich auch auf die Ausnahmetarife für Export beziehen.

Postpakete aus Deutschland, denen keine Einfuhrgenehmigung beigefügt ist, werden, falls es sich um Waren handelt, deren Einfuhr verboten ist, sofort an den Absender zurückgesandt. Der Adressat erhält überhaupt keine Benachrichtigung.

Der Streik im Dombrower Bezirk, der 10 000 Arbeiter umfaßte, ist beendet worden, nachdem die Arbeitgeber erklärt hatten, daß sie weitere Lohnerhöhungen über die bereits bewilligten 8—12% hinaus auf keinen Fall bewilligen würden.

Das Getreideausfuhrverbot soll, wie berichtet wird, bis zum 1. September verlängert werden.

Rußland.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 48,8 Mill. Rubel, der Wert der Ausfuhr 49,2 Mill. Rubel, mithin der Ausfuhrüberschuß 0,4 Mill. Rubel. Im Vergleich zum März ist die Einfuhr um 8,3 Mill. Rubel gestiegen, die Ausfuhr aber um 8,2 Mill. Rubel zurückgegangen.

Die Steigerung in der Einfuhr erklärt sich hauptsächlich durch verstärkte Einfuhr von Maschinen. — Der Rückgang in der Ausfuhr erklärt sich durch verminderte Ausfuhr von Getreide, Pelzwerk, Flachs, Naphta, Holz.

Vom Holzmarkt. Für die Zeit Oktober 1926 bis 31. März 1927 ist insgesamt für 22,7 Mill. Rbl. bearbeitetes Holz ausgeführt worden. Diese Summe steht um etwa 3 Mill. Rbl. hinter der Ausfuhr im gleichen Zeitraum 1926 zurück. Der Ausfuhrplan für 1926/27 sah eine Steigerung um 20% vor. Es ist schon jetzt klar, daß dieser Plan nicht eingehalten werden kann, weil Rußland zu spät am Markt erschien und auch nicht genügend Exportware aufgearbeitet hat.

Die Allgemeine Schwedische Elektrizitätsgesellschaft erhält von Rußland die Konzession zur Anlage von Maschinenfabriken in Jaroslaw. Nach einer (TT)-Meldung aus Moskau an „Sydsv. Dagbl.“ ist zwischen der Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget (Asea) einerseits und dem russischen Zentralausschuß für Konzessionen andererseits nach langen Verhandlungen jetzt ein Konzessionsabkommen unterzeichnet worden, nach dem der schwedischen Gesellschaft die Genehmigung erteilt wird, in Jaroslaw Fabriken zur Herstellung elektrischer Maschinen zu errichten. Das Abkommen gilt für die Zeit von 35 Jahren. Die Asea hat sich verpflichtet, in den Jahren 1930 und 1931 je vier Millionen Tonnen Waren zu erzeugen. Der Unterzeichnung des Vertrages hat der schwedische Gesandte beigewohnt.

Finnland

Der Jahresbericht der Zentralhandelskammer in Finnland für 1926 ging uns zu; er enthält eine mit bekannter Sorgfalt zusammengestellte Uebersicht über die vielseitige Tätigkeit der Zentralhandelskammer. Dem Berichte ange-schlossen sind folgende Abhandlungen:

1. Uebersicht über die wirtschaftliche Lage der einzelnen Länder;
2. die Entwicklung der ökonomischen Lage Finnlands. Auf 47 Seiten wird eine eingehende Beschreibung der einzelnen Wirtschaftszweige gebracht.

Wir behalten es uns vor, auf einzelne Teile dieser Berichte, insbesondere auf die Industrie, noch zurückzukommen.

Die Industrie Finnlands im Jahre 1926.

Dem obenerwähnten Jahresbericht der Zentralhandelskammer folgend, wollen wir nachstehend, wie alljährlich, einen kurzen Ueberblick über die Industrie Finnlands zu geben versuchen. Vergleicht man die Zahlen für die Produktion in der Landwirtschaft und in der Industrie, dem Werte nach, so kommt man zum Schlusse, daß die Industrie bald die Landwirtschaft eingeholt haben wird. In folgender Uebersicht ist der Wert der Produktion der Landwirtschaft und der Industrie in Millionen Fmk. angegeben:

	1923	1924	1925
Landwirtschaft	9 800	10 900	11 160
Industrie	9 200	9 300	10 100

Die Lage der Industrie können noch folgende Zahlen beleuchten:

	1923	1924	1925
Zahl der Arbeitsplätze	3 293	3 212	3 317
Zahl der Arbeiter	143 311	139 429	141 005
Triebkraft, in effekt. P.S.	390 080	409 205	425 048

Bruttowert der Produktion in Mill. Fmk.	1923	1924	1925
	9 153,3	9 345,1	10 126,2

Im Jahre 1913 betrug der Bruttowert der Produktion, auf den Jetztwert der Mark berechnet, 7716,8 Mill. Fmk. Es ist also bis 1925 eine Erhöhung um 31% eingetreten; ein überaus günstiges Ergebnis, wenn man berücksichtigt, daß die Weltproduktion in dieser Zeit nur sehr wenig zugenommen hat. Für 1926 wird die Steigerung des Bruttoproduktionswertes auf 11 000 Mill. Fmk. berechnet. Die relativ größte Steigerung wiesen auf die Erzförderung (193,8%) und danach die mechanischen Werkstätten (21,1%).

Den höchsten Produktionswert zeigte natürlich die Holzindustrie (2546,3 Mill.) mit einer Wertsteigerung von 8,2%; es folgt die Papierindustrie bei 1899,3 Mill. eine Wertsteigerung von 15,9% und die Lebensmittelindustrie bei einem Bruttowert von 1941,4 Mill. Fmk. eine Wertsteigerung von 3,8%. — Bei keinem Wirtschaftszweige war 1926 ein Rückgang zu beobachten. (Fortsetzung folgt.)

Die Abschaffung des deutsch-finnischen Paßvisumzwanges. Inhalt der Vereinbarung.

Artikel I.

Die Angehörigen des einen Staates können das Gebiet des anderen Staates über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Inhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk des Gegenstaates betreten und verlassen. Die Vergünstigung bezieht sich nur auf die Inhaber von Nationalpässen, nicht von sogenannten Fremdenpässen (Reisepässe für Ausländer). Nationalpässe werden nur an Personen ausgestellt, deren Zugehörigkeit zum ausstellenden Staat einwandfrei feststeht.

Für Kinder unter fünfzehn Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Namen, Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt des Kindes. Der Kinderausweis muß bei Kindern über zehn Jahre mit einem von der ausstellenden Behörde abgestempelten Lichtbild versehen sein.

Für den gemeinschaftlichen Grenzübertritt von Personengruppen, die aus deutschen Reichsangehörigen

oder aus finnischen Staatsangehörigen bestehen, gilt eine von der zuständigen Behörde des einen Staates ausgestellt und von der zuständigen Behörde des anderen Staates mit Sichtvermerk versehene Sammelliste als Paßersatz. Der Sichtvermerk wird gebührenfrei erteilt. Sammellisten werden für Arbeitertransporte nicht ausgestellt.

Artikel II.

Die jeweils im Gebiete der beiden Staaten geltenden Bestimmungen über die Verhängung von Grenzsperren, über die Zurückweisung nicht einwandfreier Reisender an der Grenze, über die Meldung und die Ausweisung von Ausländern sowie über den Schutz des heimischen Arbeitsmarktes gegen Ueberlastung mit ausländischen Arbeitskräften werden durch dieses Abkommen nicht berührt.

Artikel III.

Jeder der beiden Staaten kann Angehörige des anderen Staates

- a) die gegen die Vorschriften über die Meldung und den Aufenthalt von Ausländern im Inland verstoßen, oder
- b) deren Tätigkeit als Arbeiter oder Angestellte die zum Schutz des heimischen Arbeitsmarktes erlassenen Bestimmungen verletzt,

aus seinem Gebiet ausweisen. Die Voraussetzung unter b) ist insbesondere als gegeben anzusehen, wenn Angehörige des einen Staates nach ihrer Einreise in das Gebiet des anderen Staates dort eine Stelle antreten sollen, ohne im Besitz einer von der zuständigen Vertretung des Aufenthaltsstaates im Ausland vor dem Grenzübergang beschafften „Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt“ zu sein, insofern eine solche Zusicherung verlangt wird.

Jeder der beiden Staaten wird Vorsorge dafür treffen, daß seine Angehörigen auf die Notwendigkeit der vorherigen Einholung der Zusicherung der Bewilligung zum Stellenantritt aufmerksam gemacht werden, wenn sie die Ausstellung eines Passes zur Reise in das andere Land zum Zwecke des Stellenantritts nachsuchen.

Artikel IV.

Das gegenwärtige Abkommen tritt am 1. Juni 1927 in Kraft und kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden.

Gesetz über Aenderung des Gesetzes zum Schutz von Warenzeichen. (Nr. 132 vom 18. Mai 1927).

Die §§ 2 und 6 des Gesetzes vom 3. Juni 1921 erhalten folgenden geänderten Wortlaut:

§ 2.

Das Warenzeichenregister wird vom Handels- und Industrieministerium geführt, welches in den offiziellen Zeitungen des Landes eine Abbildung des einregistrierten Warenzeichens einzurücken hat unter gleichzeitiger Bekanntmachung über die erfolgte Registrierung.

Zur Bestreitung der mit der Registrierung und der Bekanntmachung verbundenen Unkosten hat derjenige, welcher um die Registrierung von Warenzeichen angesucht hat, eine Abgabe von Fmk. 400.— zu erlegen. (Bisher von Fmk. 100.—).

§ 6.

Der Schutz für registrierte Warenzeichen hört auf, falls nicht ein Ansuchen um Erneuerung der Registrierung bei den Registerbehörden innerhalb von zehn Jahren vom Registrierungstage gerechnet und später vor Ablauf jedes weiteren zehnten Jahres erfolgt ist.

Will jemand die Registrierung eines Warenzeichens erneuern lassen, hat er an die Registrierung ein schriftliches Ansuchen deswegen einzureichen oder einzusenden und ein Exemplar einer Abbildung, sowie vierhundert Finnmark Registerabgabe beizufügen (bisher Fmk. 50.—).

Aussperrung. Bisher ist es gelungen, trotz der unruhigen Stimmung in der Arbeiterschaft, Streik und Aussperrung zu vermeiden. Nun ist es aber in der Metallindustrie zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zum Bruch gekommen. Da die Verhandlungen über Lohnerhöhung keiner Einigung führten, wurde die Aussperrung in der gesamten Metallindustrie verfügt, von der rund 10 000 Arbeiter betroffen werden.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Betreffs Versorgung der Marineleitung mit Nachrichten für Seekarten, Seehandbücher und die von ihr herausgegebenen „Nachrichten für Seefahrer“ hat sich die Marineleitung an den Verband Deutscher Reeder e. V. mit der Bitte gewandt, sich der von ihr herausgegebenen und zur Verteilung an die Reedereien gelangten Postkartenheftchen möglichst umfassend zu bedienen. Die Postkartenheftchen sollen dazu dienen, auf schnellstem Wege der Marineleitung durch die einzelnen Schiffe Nachrichten zu übermitteln, die zur Veröffentlichung in den von der Marineleitung herausgegebenen „Nachrichten für Seefahrer“ bestimmt sind.

Wir möchten die Aufmerksamkeit der an der Schifffahrt interessierten Firmen unseres Kammerbezirks an dieser Stelle auf die erwähnten Postkartenheftchen lenken und insbesondere diejenigen, die sich bisher an dieser Nachrichtenübermittlung nicht beteiligten, bitten, solche Postkartenhefte bei dem Verband Deutscher Reeder anzufordern und ihre Kapitäne anzuweisen, an Hand derselben der Marineleitung fortlaufend Nachrichten zukommen zu lassen. Denn im Interesse der gesamten deutschen Schifffahrt dürfte die Unterstützung der Marineleitung bei der Sammlung dieser nautischen Nachrichten liegen.

Einem Wunsche der Marineleitung entsprechend sei betont, daß außer auf diese Postkartensendungen, die lediglich für kurze Nachrichten der „N. f. S.“ in Frage kommen, von ihr nach wie vor der größte Wert auf die weitere Mitarbeit der Schiffsleitungen durch größere und kleinere Berichte über Häfen und Schifffahrtsverhältnisse gelegt würde, die sie dazu benötigt, um die von ihr bearbeiteten Seehandbücher, Seekarten usw. stets auf dem neuesten Stande zu erhalten.

Binnenschifffahrt.

Ueber die Niederrheinische Schifffahrtsausstellung Duisburg 1. August bis 9. Oktober 1927 im Rheinstahl-Hauptverwaltungsgebäude der Vereinigten Stahlwerke A.-G., Duisburg, Ruhrorter Straße 181—185, ging uns ein Programm zu, das von den interessierten Firmen unseres Bezirks im Büro, Börse, eingesehen werden kann.

Eisenbahn.

Erfüllung der Zollvorschriften durch die Eisenbahn-Zolldeklaranten.

Seitens des Vereins Deutscher Spediteure e. V. geht uns folgende Zuschrift zu: Die Zollvorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Infolge ungenügender Information der Eisenbahn-Zolldeklaranten durch die Absender hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Reichsbahndirektionen angewiesen, der Angelegenheit ihre besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Diese haben sich u. a. an die Industrie- und Handelskammern mit dem Ersuchen gewandt, ihre an der Einfuhr beteiligten Mitgliedsfirmen auf die Bedeutung genauer Angaben an die Deklaranten hinzuweisen, damit letztere in der Lage wären, eine zutreffende Verzollung herbeizuführen. Zweckmäßig würde es besonders sein, wenn der Absender dem Deklaranten durch ein Schreiben an die Güterabfertigung des Grenzbahnhofs die nötigen Angaben machte. Verschiedene Industrie- und Handelskammern haben leider dem Ersuchen durch eine entsprechende Bekanntmachung in ihren Fachzeitschriften, auch durch besondere Schreiben an einzelne Firmen und Verbände entsprochen.

Das Speditionsgewerbe muß nach dem bisherigen Verhalten der Reichseisenbahn-Gesellschaft in deren Bemühungen, die Absender für die Grenzzollabfertigung durch die Reichsbahnorgane zu gewinnen, einen weiteren Versuch erblicken, dem Speditionsgewerbe Wettbewerb zu bereiten. Die Grenzspediteure sind in der Regel fast ausschließlich auf diese Tätigkeit angewiesen und würden im Fall des Uebergangs erheblicher Teile ihrer Kundschaft zur Abfertigung durch die Eisenbahn in ihrer Existenz bedroht, mindestens in ihrer Leistungsfähigkeit durch Abbau des Geschäftsapparates beeinträchtigt. Das wäre für die Absender nicht belanglos. Die Spediteure sind durch die kaufmännische Handhabung in der Bedienung der Kundschaft beweglicher als die Eisenbahn und deshalb in der

Lage, sich um rechtzeitige Abweisung für die Verzollung durch jedesmalige oder generelle Nachricht viel erfolgreicher zu bemühen als die schematisch arbeitende Eisenbahnverwaltung. Auch sind im Speditionsgeschäft eine viel engere und weitreichendere Fühlung mit den Belangen der Absender und die nicht durch Beamtenwechsel zu beeinträchtigende Sachkenntnis und Erfahrung vorhanden, welche eine individuelle Bedienung der Absender bei der Grenzabfertigung gewährleisten.

Die Empfehlung der Zollabfertigung an der Grenze durch die Eisenbahn ist daher nicht nur dem Speditionsgewerbe abträglich, sondern kann sich auch zum Schaden der Absender auswirken. Mag auch an sich die Bitte auf genaue Information der Eisenbahn-Zolldeklaranten ihre Berechtigung haben, so wirkt sie doch durch die Art der Vermittlung durch die Industrie- und Handelskammern als eine Empfehlung für die Grenzzollabfertigung durch die Eisenbahn und dementsprechend den Spediteur schädigend. Wir haben gegen das Vorgehen der Reichsbahn nicht bloß im Interesse des Speditionsgewerbes, sondern auch der Absender selbst Einspruch erhoben.

Die Einstellung der Reichsbahn hinsichtlich der Tätigkeit des Grenzspediteurs zeigt deutlich ein Aufsatz „Zollschwierigkeiten“ in der Nr. 11 vom 17. März d. Js. der Zeitschrift „Der Deutsche Fruchtgroßhandel“, des Fachblatts des Reichsverbandes Deutscher Fruchtgroßhändler. Danach haben auf einer Besprechung in Krefeld zwischen der Reichsbahn, dem Landesfinanzamt Düsseldorf und dem genannten Verbände die Vertreter der Reichsbahn darauf hingewiesen, daß die Abfertigung und Umexpedition an der Grenze durch den Spediteur gänzlich überflüssig und seitens der Eisenbahn nicht einmal wünschenswert seien. Die Eisenbahn-Zolldeklaranten seien sehr wohl in der Lage, allen Wünschen gerecht zu werden, vielleicht in noch größerem Maße als die Spediteure. Auf unseren Protest hat das Reichsfinanzministerium erklärt, daß der Vertreter des Landesfinanzamts Düsseldorf eine auch nur dem Sinne nach ähnliche Äußerung nicht getan habe und die Zeitschrift vom Landesfinanzamt Düsseldorf um eine Berichtigung ersucht sei. Die RBD. Köln dagegen hat die dem Vertreter der Eisenbahn zur Last gelegte Äußerung nicht in Abrede gestellt und lediglich versucht, ihr eine Auslegung zu geben, die sie nach dem Artikel nicht hat, seine Richtigkeit vorausgesetzt. Der Schriftwechsel hierüber ist noch nicht abgeschlossen.

Güter-Kursbuch (Gkb) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Auswahl schnellster Güterzugverbindungen für den Wagenladungsfernverkehr. Sommerausgabe 1927. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W. 8. Format DIN A 4 (21×29,7 cm), 750 Seiten und eine Uebersichtskarte. Preis 3 Rm. Zu beziehen durch die Güterabfertigungen und durch jede Buchhandlung.

Zum Fahrplanwechsel ist die Sommerausgabe des amtlichen Güter-Kursbuches der Deutschen Reichsbahn erschienen. Obgleich sein übersichtlich angeordneter Inhalt gegenüber der Winterausgabe weiter vermehrt worden ist, beträgt der Preis für das 750 Seiten starke Kursbuch nach wie vor nur 3 Rm. Ebenso unentbehrlich wie das Reichskursbuch für den Personenverkehr ist das Güter-Kursbuch für den Güterverkehr. Bei der Versendung eiliger oder leicht verderblicher Güter in Wagenladungen oder von lebendem Vieh, bei Umzügen oder Sammeltransporten aller Art, bei Erreichung von Auslandsanschlüssen sowie Schiffsanschlüssen im Ueberseehandel, bei Einhaltung von Lieferterminen usw. ist das Güter-Kursbuch dem Versender und Verfrachter außerordentlich nützlich. Handel, Gewerbe, Industrie im allgemeinen und die zum Verkehrswesen gehörenden Betriebe im besonderen seien auf das Güter-Kursbuch hinchdrücklich aufmerksam gemacht, dessen Anschaffung wir unbedingt empfehlen können.

Flugverkehr.

Luftfrachttarif der Deutschen Luft Hansa A.-G., Berlin W. 8, Mauerstr. 61, Tel. Zentrum 5800. In Ergänzung unserer Notizen in den beiden vorhergehenden Ausgaben dieser Zeitschrift unter der gleichen Rubrik teilen wir mit, daß seitens der Deutschen Luft Hansa ein übersichtlicher Luft-

frachttarif herausgegeben worden ist, der ein Verzeichnis der Dienststellen der Deutschen Luft Hansa, die Regelung der Güterbeförderung zum Flugplatz (den sog. Zubringerdienst), eine Liste der Vertragsspediteure und die allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftfrachtverkehr enthält. Den Hauptteil bildet die ausführliche und übersichtliche Zusammenstellung der Luftfrachtsätze je kg von allen mitteleuropäischen Flughäfen nach den verschiedenen Bestimmungshäfen. Sie bringt natürlich auch die Stettiner Luftfrachtsätze, die bereits in Nr. 9 des „Ostsee-Handels“ unter: Frachtenmarkt zum Abdruck gelangt sind. Einzelexemplare werden von allen Dienststellen der Luft Hansa in Stettin und in der Redaktion des „Ostsee-Handels“ unentgeltlich abgegeben.

Geld-, Bank- und Börsenwesen.

Mißstände im Scheckverkehr. Wie wir vom Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes durch den Deutschen I.- und H.-Tag erfahren, sind bei Mitgliedern dieses Verbandes in letzter Zeit eingereichte Schecks festgestellt worden, die mit einem Zettel nachstehenden Wortlauts versehen waren:

„Bitte beachten!

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie diesen Scheck an Ihre Lieferanten in Zahlung geben würden. Bekanntlich belasten die Banken neuerdings wieder erst die Schecks mit dem Datum des Vorkommens, so daß wir bei späterem Vorkommen einen Zinsgewinn haben, ohne daß Ihnen dadurch bei Weitergabe ein Schaden erwächst.

Diese Bitte erfolgt nur aus dem Grunde der Zinsersparnis.“

Wir sind mit dem Zentralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes der Ansicht, daß der Versuch, durch künstliche Verlängerung der Umlaufzeit des Schecks einen Zinsgewinn zu erhalten, jeglicher wirtschaftlicher Berechtigung entbehrt. Der Scheck ist ein Zahlungsmittel, nicht ein Kreditpapier. Je länger die Einlösung hinausgeschoben wird, desto größer wird die Gefahr, daß der Scheck der bezogenen Bank erst nach Ablauf der gesetzlichen Vorlegungsfrist vorgelegt wird und inzwischen vom Aussteller wirksam widerrufen ist.

Die künstliche Verlängerung der Laufzeit bildet ferner einen Anreiz, Schecks ohne gehörige Deckung in der mehr oder minder begründeten Erwartung auszustellen, daß bis zum Zeitpunkt der Vorlegung das vorläufig fehlende Scheckguthaben bei der Bank durch Eingänge von dritter Seite aufgefüllt sein wird. Bekanntlich ist die Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen über die Ausstellung ungedeckter Schecks sehr streng. Nach dem Urteil des I. Strafsenats vom 3. Februar 1925 (Bankarchiv XXIV. Jahrgang Nr. 16, Seite 332, Leipziger Zeitschrift 1925, S. 487) kann die Hingabe eines ungedeckten oder nur teilweise gedeckten Schecks als vollwertiges Zahlungsmittel auch dann Betrug sein, wenn nach Meinung des Hingebenden der Scheck bis zu seinem Vorkommen voll gedeckt sein werde.

Somit bringt die eingangs geschilderte Unsitte Gefahren für alle an dem Umlauf derartiger Schecks Beteiligten mit sich und kann letzten Endes zu einer Diskreditierung des Schecks in gewerblichen Kreisen und einer Gefährdung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs führen.

Vor allen Dingen muß aber beachtet werden, daß die Möglichkeit für diesen Mißbrauch des Scheckverkehrs dadurch geschaffen worden ist, daß die Banken das Konto des Scheckkunden nicht mehr zum Datum der Ausstellung des Schecks, sondern zum Datum der Vorlegung belasten. Der Uebergang zu dieser Usance ist das Ergebnis wiederholter Vorstellungen aus Kreisen der gewerblichen Bankkundschaft, denen gegenüber seitens der Banken nicht unerhebliche Bedenken geltend gemacht wurden. Es müßte als überaus unerwünscht bezeichnet werden, wenn die Banken sich durch die geschilderten Mißbräuche veranlaßt sehen sollten, zur Lastschrift von Ausstellungsdaten zurückzukehren. Vor allem erscheint es angebracht, die Zahlungsempfänger davor zu warnen, Aufforderungen der geschilderten Art stattzugeben und ihnen im eigenen Interesse nahelegen, die ihnen in Zahlung gegebenen Schecks auf dem kürzesten Wege der bezogenen Bank zur Einlösung zuzuleiten.

Innere Angelegenheiten.

Neuer Sachverständiger. In der Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 31. Mai 1927 ist Herr Bruno Haß, Direktor der Pommerschen landwirtschaftlichen Hauptgenossenschaft

e. G. m. b. H., Stettin, als Sachverständiger für Oelkuchen und Oelkuchennmehl öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Verschiedenes.

Pommern-Jahrbuch. Herr Werner Rades, der Begründer und Herausgeber des Pommern-Jahrbuches, bittet uns bekannt zu geben, daß er aus der Dünen-Verlagsgesellschaft ausgetreten ist und deren Weiterführung Herrn Ernst Garduhn, i. Fa. Leon Saunier's Buchhandlung, übertragen hat. Den Herausbertitel des Pommern-Jahrbuches haben die Herren Alfred Berger, Direktor der Stettiner Hafengesellschaft, und Paul Boltze, Syndikus der Industrie- und Handelskammer beibehalten.

Betr. Anerkennungsschreiben des Herrn Reichspräsidenten anlässlich von Arbeitsjubiläen teilen wir unter Vermittlung der Vereinigung Deutscher Arbeitgeber-Verbände folgendes mit:

Da bereits ab 1. Juli 1927 die Anerkennungsschreiben von dem Herrn Reichspräsidenten erst nach einer 50 jährigen Dienstzeit — allerdings unter Anrechnung der Militär- und Kriegsdienstzeit — erlassen werden, dürfte es sich empfehlen, möglichst bald diejenigen Jubiläen anzumelden, die nach der bisherigen Regelung für diese Glückwunschscheiben in Frage kommen, aber infolge der neuen Anordnung nach dem 1. Juli 1927 nicht mehr berücksichtigt werden können.

Der Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absetzbedingungen der deutschen Wirtschaft ist bei seinen Arbeiten auf die Anhörung unmittelbar in der Wirtschaft stehender Persönlichkeiten angewiesen. Er ist nach dem Enquete-Gesetz ermächtigt, bei der Anberaumung von Sitzungen sowie bei Vernehmungen das strenge Ladungsverfahren nach der Zivilprozeßordnung anzuwenden, das unter Strafandrohung eine gesetzliche Verpflichtung zum Erscheinen der betreffenden Persönlichkeit in sich schließt. Von diesem Recht hat er bisher nicht Gebrauch gemacht in der Annahme, daß alle eingeladenen Personen es als ihre Pflicht ansehen würden, die Arbeiten des Enquete-Ausschusses so zu fördern, wie dies z. B. in England der Fall ist.

In letzter Zeit hat sich jedoch ergeben, daß manche zur Vernehmung geladene Persönlichkeiten unter nicht immer stichhaltigen Gründen ihre Verhinderung erklärten. Da hierdurch Sitzungen häufig verlegt werden mußten und Schwierigkeiten für die Arbeiten des Ausschusses entstanden, müßte der Vorsitzende des Enquete-Ausschusses, wenn keine Aenderung erfolgt, sich gezwungen sehen, zu formalen Ladungen überzugehen.

Wir bitten daher unsere Mitglieder und die uns angeschlossenen Firmen, darauf hinwirken zu wollen, daß den Einladungen des Enquete-Ausschusses auch ohne förmliche Ladung Folge geleistet wird.

Bücher und Zeitschriften.

Gustaf Adolf. Erster Band: Schwedens Aufstieg zur Großmachtstellung. Von Dr. Johannes Paul-Greifswald. Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig 1927. Preis geh. RM. 10.

Vorstehendes Werk dürfte gerade in der vorliegenden Skandinavien-Ausgabe des „Ostsee-Handels“ ein besonderes Interesse beanspruchen, handelt es doch gerade von einem Abschnitt aus der glänzenden schwedischen Geschichte, in dem Pommern und Stettin vereint mit Schweden unter dem Szepter eines Mannes von gewaltiger Tatkraft und kluger Weitsicht standen: des großen Schwedenkönigs Gustav Adolf.

Mögen wir Pommern und Stettiner nie vergessen, daß uns in den schweren Zeiten des Dreißigjährigen Krieges in der Gestalt des großen Schwedenkönigs der Retter aus der politischen und konfessionellen Unterdrückung durch die Kaiserlichen nahte, der für unsere Freiheit bei Lützow sein Herzblut für uns geopfert hat!

Nicht nur wir Pommern und Stettiner verdanken diesem Herrscher viel. Auch für die anderen deutschen Länder sei sein Name ein Mahnruf: Schweden und Deutschland, ihr beiden germanischen Brudervölker zu beiden Seiten der Ostsee, haltet euch gegenseitig allzeit die Treue, dann werdet ihr einer großen Zukunft vereint entgegengehen!

Veröffentlichungen des Internationalen Arbeitsamts Genf. Die Tatsache, daß Wirtschaftler und Sozialpolitiker aus allen Teilen des Reiches ständig an das Internationale Arbeitsamt herantreten um leihweise Ueberlassung seiner verschiedenen Veröffentlichungen, hat das Amt veranlaßt, den Handelskammern und ihren Büchereien ein Sonderangebot in Form eines Gesamtabonnements auf sämtliche Schriften des Amtes nach beiliegender Uebersicht zu unterbreiten.

Die Subskription gilt nur für eine Sprache, d. h. eine in deutscher, französischer und englischer Sprache erscheinende Schrift erhalten Sie nicht in allen drei Ausgaben, sondern nur in einer der drei Sprachen, die Sie bestimmen können.

Die in den verschiedenen Sprachen erscheinenden Schriften sind Uebersetzungen. Eine Ausnahme macht die „Internationale Rundschau der Arbeit“. Während die „Revue Internationale du Travail“ und die „International Labour Review“ nach Wortlaut und Inhalt miteinander übereinstimmen, bringt die deutsche Monatsschrift aus dem Inhalt der französisch-englischen Ausgabe eine den deutschen Bedürfnissen entsprechende Auswahl. Daneben veröffentlicht sie auch anderes wissenschaftliches Material des Amtes, das sonst in deutscher Sprache nicht zugänglich ist. Angesichts des niedrigen Preises der „Internationalen Rundschau der Arbeit“ (1 Heft Mark 1.— monatlich, im Jahresbezug 12 Hefte Mark 10.—) lohnt es sich, diese Zeitschrift neben dem Gesamtabonnement zu beziehen. — Eine Liste der erschienenen Veröffentlichungen kann im Büro der Kammer eingesehen werden.

Die wichtigsten Bestimmungen des Rechts der Gesellschaft mit beschränkter Haftung und der Gesellschaften des Handelsgesetzbuches. Zweite umgearbeitete Auflage. Preis Mk. 1.50.

Die Tabelle bietet in kürzester Fassung den Inhalt sämtlicher beachtlicher gesellschaftsrechtlicher Bestimmungen, indem in einer gedrängten, nach systematischen Gesichtspunkten geordneten Darstellung der rechtliche Begriff, Entstehung und Entstehung, Vertrag, Firma, Verfassung, Auflösung, Liquidation, Buchführung, Prozessuales und Gesellschaftssteuer, d. h. also der ganze Hergang bis zur Liquidation, skizziert ist. Durch das Nebeneinanderreihen der verschiedenen Gesellschaftsformen sind somit die Unterschiede, d. h. die Vor- und Nachteile der letzteren leicht erkennbar.

Trotz der durch die Tabellenform gebotenen Knappheit ist das gesamte Gesetzesmaterial unter äußerster Zuverlässigkeit und Uebersichtlichkeit wiedergegeben.

Die Tabelle ist unbedingt geeignet, dem Studierenden als vorzügliches Repetitionsmaterial, dem praktischen Kaufmann, dem Treuhänder und Wirtschaftsberater als zuverlässiges und schnelles Informationsmaterial zu dienen.

Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel. Herausgeber Dr. Walter. Stuttgart 1927, Verlag für Wirtschaft und Verkehr. Monatlich 2 Hefte von je 16 Blatt, DIN-Format A 4 (210 x 297 mm). Probeabonnement auf 4 Hefte RM. 6.—, Jahresabonnement RM. 36.—.

Ueber Rationalisierung im Einzelhandel ist bei uns schon genug geredet worden, nur eins fehlte — die Tat. Hier ist sie, denn diese neue Loseblätterzeitschrift bietet alles das, was geeignet ist, dem Einzelhandel aller Zweige, ob groß oder klein, durch fortschrittlichen Geist, neuartige Geschäfts- und Verkaufsmethoden zu nützen, und stellt alles in der knappen, lebendigen Sprache der Praxis ohne langatmige theoretische Erörterungen dar.

Auch der Einzelhändler kann sich heutzutage nicht mehr damit begnügen, ein gutes Fachwissen zu erwerben, im übrigen aber sein Geschäft so zu führen, wie früher auch. Man darf nicht vergessen, daß wir mit verminderter Kaufkraft, mit vollen Lagern, mit einer unkostenfressenden Arsonals zu kämpfen haben. Da braucht der Kaufmann einfach eine solche Hilfe wie diese Zeitschrift, die ihm den Blick dafür öffnet, wie leicht es eigentlich ist, etwas ganz anderes, allen Anforderungen Entsprechendes aus seinem Geschäft zu machen.

Die „Wirtschaftliche Geschäftsführung im Einzelhandel“ verdient Beachtung in allen Einzelhandelskreisen. Wir raten deshalb zu einem Abonnement. Sch.

Der Rettungsweg aus dem Erfinderehend zum Wirtschaftssieg betitelt sich ein kleines, sehr aufschlußreiches Heft von Heinrich Jebens, dem ersten Vorsitzenden und Begründer des Deutschen Erfinderehauses e. V., Hamburg 1, Rathausmarkt 19, das im Selbstverlag erschienen ist. Preis 60 Pfg. Mit klaren, eindringlichen Worten zeigt der Verfasser die Notwendigkeit der Fortentwicklung des Erfindergeistes, gerade in einer Zeit, in der die Verhältnisse für den Erfinder äußerst ungünstig liegen, da man, wie der Verfasser ausführt, auf der einen Seite doppelt bestrebt ist, sich durch günstige Betätigung, durch eine Erfindung aus der beengten Lage herauszuwinden, während andererseits die Industrie viel weniger aufnahmefähig ist. In dem sehr lesbaren, instruktiven Hauptabschnitt „Die An-

meldungszentrale“ weist dann der Verfasser einen praktischen Weg, der aus diesen Verhältnissen herausführt. In diesem Abschnitt schlägt der Verfasser vor, die vielen einzelnen, dem tiefen Zweck des Patentwesens krankhaft gegenüberstehenden Büros in ihrer mannigfachen zersplitterten Gestaltung zu einem gesunden Ganzen zusammenzufügen, um fördernd und reinigend auf den Gang der Dinge zu wirken. Ueberall macht sich die Notwendigkeit der Zentralisierung des Anmeldewesens im gewerblichen Rechtsschutz bemerkbar. Das Heft wird allen, die sich mit diesen Fragen beschäftigen, mancherlei Anregungen und Aufschlüsse geben.

Angebote und Nachfragen.

1698. Hamburg sucht Vertreter für den Vertrieb von Metallspardosen (geeignet für Sparkassen und ähnl. Institute).
1720. Jaffa sucht Geschäftsverbindung mit Fabriken, die am Import ihrer Artikel nach Palästina Interesse haben. (Textilwaren, Glaswaren, Maschinen, chem. Erzeugnisse, Konserven etc.).
1730. Hamburg sucht Vertreter für rühmlichst bekannte Pennsylvania-Schmieröle für Stettin und evtl. einen Teil Pommerns.
1735. Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die die Generalvertretung für norwegische Fischkonserven (Sardinen, Brislinge, Tomatenheringe, Kippered Heringe etc.) übernehmen.
1752. Northheim (Hannover) sucht Vertreter für den Vertrieb von Aluminium-Geschirren aller Art (Wasserkessel, Teekannen und Essenträger).
1754. Karlsruhe sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die sich in Südafrika vertreten lassen wollen.
1755. Mannheim-Freudenheim sucht Geschäftsverbindung mit Vertretern und Exportfirmen für chirurgische und pharmazeutische Gegenstände.
1821. Elbing sucht Geschäftsverbindung mit Mühlen, die als Lieferanten von erstklassigem Weizenmehl in Frage kommen.
1826. Cernauti (Rumänien) sucht Geschäftsverbindung mit Firmen der Getreide- und Futtermittelbranche, die für den Bezug von rumänischen Getreidearten, insbesondere Mais, Gerste und Hafer, Interesse haben.
1827. Meerane (Sachsen) sucht Vertreter für den Vertrieb von Damenkleiderstoffen.
1831. Norwegen sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Steinen (Pflastersteine, Kantensteine, Quaisteine, Trottoirplatten, Straßenschotter etc.).
1836. Lustnau (Württ.) Baumwollspinnerei, -weberei, -bleicherei, -färberei, sucht Vertreter.
1874. Berlin sucht Vertreter für den Vertrieb von LötKolben und Lötapparaten.
1914. Bremen sucht einen bei der Landkundschaft eingeführten Vertreter für den Verkauf von Bindegarn, Planen etc.
1918. Szeged (Ungarn) sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die am Import von Paprika Interesse haben.
1946. Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Radio-Groß- und Kleinhändlern.
1947. Wiesbaden sucht Geschäftsverbindung mit einer Apparatebaugesellschaft oder Maschinenfabrik für den Bau und Vertrieb eines Trockenapparates für Heu und Getreide.
1948. Kattowitz sucht Geschäftsverbindung mit Schrottexporteuren.
1949. Nürnberg sucht Vertreter für den Verkauf von Hopfen an Bierbrauereien.
1986. Cronenberg (Rhld.) sucht Geschäftsverbindung für Togo mit Exporteuren von Konfektionsstoffen.
2035. Nienburg sucht Vertreter für Zwiebeln, Kartoffeln etc.
2036. Hamburg sucht Vertreter für den Vertrieb von italienischen Konserven.
2075. Oberscheden b. Hann.-Münden, Zuckerraffinerie, Kandis- und Bonbonfabrik sucht Vertreter.
2076. Staufen Breisgau, sucht Vertreter für Schuhbürsten.
2077. Lessines (Belgien), Kräuter Großhandlung sucht Vertreter.

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

Frachtenmarkt.

Oderschiffsfrachten. (Verkehrsbericht des Schiffsahrts-Vereins zu Breslau für die Woche vom 28. Mai bis 3. Juni; die Zahlen der Vorwoche in Klammern.) Kohlenfrachten in RM. je Tonne ausschließlich aller Nebenkosten, insbesondere Umschlagskosten:

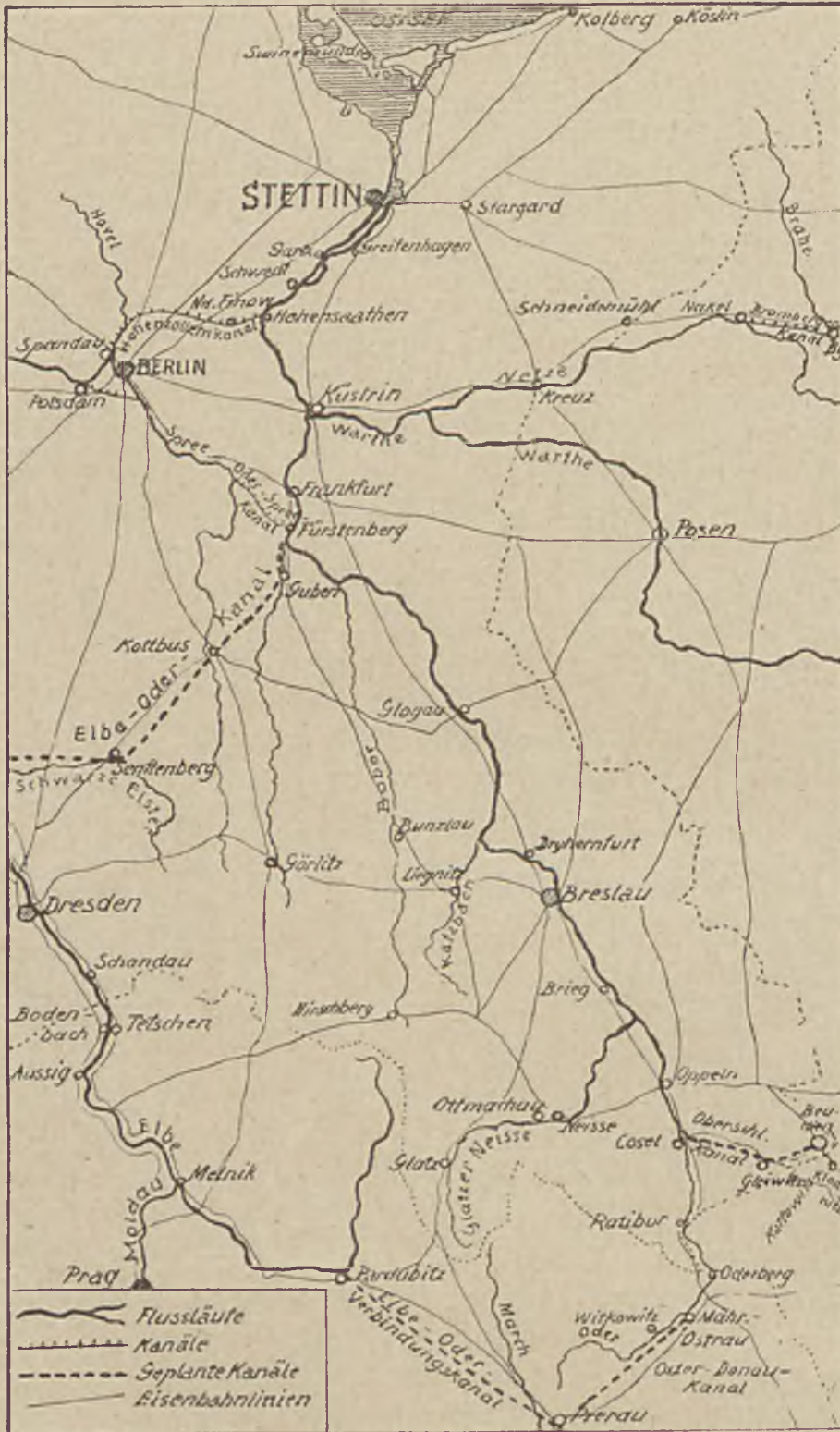
- Von Breslau nach Berlin 3.10 (3.10),
- Von Breslau nach Stettin 2.60 (2.60);
- Von Oppeln nach Berlin 4.70 (4.70),
- Von Oppeln nach Stettin 4.20 (4.20);
- Von Cosel (Oderhafen) nach Berlin 5.20 (5.20),
- Von Cosel (Oderhafen) nach Stettin 4.70 (4.70).

Ostseefrachten. Stettin, 11. Juni. Infolge der Eröffnung der Holzsaion in der nördlichen Ostsee haben sich die

Frachtraten etwas gefestigt. Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt stehen die Frachtsätze wie folgt für Eisenerz je To. in schw. Kr.: Lulea—Stettin 4.85 Löschenschiffsrechnung, Lulea—Nordsee 4.85 fio; Gefle—Stettin/Lübeck 3.65 fio; Oxelösund—Stettin 3.60 fio und Oxelösund—Nordsee 3.85 fio; Narvik—Nordsee 4.10—4.25 fio.

Die Kohlenfrachten betragen in den bekannten Routen Tyne—Stettin 5/6—5/9 und Stettin—Mittelmeer 12/— je To.

Im übrigen sind zu nennen: Dampfer: Stettin—Tyne Dock 300 Stds. Pitprops 32/6 je Std., Stettin—Königsberg 300 To. Zement RM. 5.75 je 1000 kg. Segler: Stettin—Gefle 250 To. Chamottesteine Kr. 8.— je To.



Stettins Binnenschiffs- und Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterlande.

Kurse

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	30. Mai		1. Juni		3. Juni	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
1 Dollar	372.00	375.00	372.00	375.00	372.00	375.00
1 Pfund Sterling	1807.00	1822.00	1807.00	1822.00	1807.00	1822.00
100 dtsh. Reichsmark	8840.00	8940.00	8840.00	8940.00	8840.00	8940.00
100 Finmark	937.00	947.00	937.00	947.00	937.00	947.00
100 schwed. Kronen	9985.00	10070.00	9985.00	10070.00	9985.00	10070.00
100 dänische Kronen	9950.00	10050.00	9950.00	10050.00	9950.00	10050.00
100 norweg. Kronen	9675.00	9825.00	9700.00	9850.00	9700.00	9850.00
100 franz. Francs	1445.00	1520.00	1445.00	1520.00	1445.00	1520.00
100 belg. Francs	51.50	53.00	51.50	53.00	51.50	53.00
100 holländ. Gulden	14910.00	15060.00	14910.00	15060.00	14910.00	15060.00
100 Lat	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00
100 ital. Lire	2025.00	2100.00	2040.00	2115.00	2075.00	2150.00
100 schweiz. Franken	7175.00	7275.00	7175.00	7275.00	7175.00	7275.00
1 österr. Schilling	52.50	54.00	52.50	54.00	52.50	54.00
1000 ungar. Kronen	65.25	66.75	65.25	66.75	65.25	66.75
100 tschech.-slow.Kronen	1100.00	1125.00	1100.00	1125.00	1100.00	1125.00
1 estl.Krone	—	—	—	—	—	—
1 Tschervonez	1895.00	1935.00	1895.00	1935.00	1895.00	1935.00
1 poln. Zloty	38.00	43.00	40.00	43.00	40.00	43.00

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	2. Juni		3. Juni		4. Juni	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.184	5.194	5.184	5.194	5.184	5.194
1 Pfund Sterling	25.165	25.235	25.165	25.235	25.165	25.235
100 franz. Francs	20.15	20.55	20.10	20.50	20.10	20.50
100 belg. Francs	71.75	72.45	71.75	72.45	71.75	72.45
100 schweizer Francs	99.35	100.35	99.30	100.30	99.30	100.30
100 italienische Lire	28.25	28.85	28.80	29.35	28.55	29.10
100 schwed. Kronen	138.40	139.45	138.40	139.45	138.40	139.45
100 norweg. Kronen	134.25	135.25	134.35	135.35	134.30	135.30
100 dänische Kronen	138.15	139.15	138.15	139.15	138.15	139.15
100 tschecho-slowac. Kr.	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden	207.00	208.55	206.95	208.50	207.00	208.55
100 deutsche Mark	122.40	123.60	122.40	123.60	122.35	123.55
100 finnland. Mark	12.97	13.17	12.97	13.17	12.97	13.17
100 poln. Zloty	58.00	64.00	58.00	64.00	58.00	64.00
100 litauische Lits	50.70	51.70	50.70	51.70	50.70	51.70
1 SSS R-Tschervonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	94.00	102.00	93.00	101.00	93.00	101.00

Bestellen Sie eine wirkungsvolle Anzeige im „Ostsee-Handel“ (Börse, Fernsprecher Nr. 8220-24)

Reichsnachrichtenfelle für Außenhandel in Steffin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Bei der Reichsnachrichtenfelle für Außenhandel in Steffin sind u. a. die nachfolgend aufgeführten amtlichen Nachrichten eingegangen. Diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenfelle, Steffin, Börse II, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden.

Estland: Absatzmöglichkeiten für graphische Industrieerzeugnisse.

Jugoslawien: Absatzmöglichkeiten für chemische Buntfarben, Erdfarben und Lithopone.

Polen: Absatzmöglichkeiten für deutsche Textilerzeugnisse sowie für Erzeugnisse des deutschen Kunstgewerbes.

Niederländisch-Indien: Handelsverkehr mit Niederländisch-Indien.

Tschechoslowakei: Absatzmöglichkeiten für deutsche Textilerzeugnisse.

Japan: Absatzmöglichkeiten für Druckfarben.

Türkei: Absatzmöglichkeiten für Schuh- und Lederreinigungsmittel.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenfelle liegen folgende Anschriften vor: Anschriften von Firmen, die sich mit dem Verkauf von Kunstblättern, Radierungen, Stichen etc. befassen, in Jugoslawien. — Vertreter- und Händleranschriften für Sportartikel, Auto- und Motorrad-Zubehör sowie für Bürobearbeitungsartikel in Oesterreich. — Firmenanschriften für graphische Erzeugnisse in Frankreich. — Deutsche Export- und Importfirmen in Shanghai sowie Anschriften von Lebensmittelgeschäften in China. — Anschriften von Manufakturwarenhändlern in Lettland. — Anschriften deutscher und deutschstämmiger Vertreterfirmen in der Türkei. — Vertreteradressen für Textilwaren in Mexiko. — Adressen von Warenhäusern und Spielwaren-Großhandlungen in der Schweiz. — Anschriften von Kunstdruckverlegern und Buchhandlungen sowie Vertreteradressen und Abnehmeradressen für Ansichtskarten in Ungarn.

Warnung vor ausländischen Firmen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Reichsnachrichtenfelle laufend Warnungen vor ausländischen Firmen eingehen, mit denen deutsche Firmen ungünstige Erfahrungen gemacht haben. Die eingegangenen Warnungen werden von der Reichsnachrichtenfelle in einer besonderen Kartei gesammelt, die von Interessenten in vorkommenden Fällen eingesehen werden kann.

Merkblätter für den Außenhandel. Der Reichsnachrichtenfelle für Außenhandel gingen Merkblätter für den deutschen Außenhandel im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika, der Ukraine, Mexiko, China und Siam zu, die auf dem Büro der Reichsnachrichtenfelle eingesehen, oder vom Deutschen Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden können.

Deutsche Paßvorschriften und Einreisebestimmungen des Auslandes. In dritter Auflage ist die von der Handelskammer Stuttgart in den Jahren 1925 und 1926 herausgegebene Zusammenstellung der „Deutschen Paßvorschriften und Einreisebestimmungen des Auslandes“ neu erschienen. Seit Erscheinen der zweiten Auflage im Frühjahr 1926 sind leider nur bei wenigen Staaten durch den Fortfall des Sichtvermerkszwanges gewisse Erleichterungen im Reiseverkehr eingetreten, während die Einreisebestimmungen einer Anzahl Staaten sich zum Teil verschärft bzw. vielfach geändert haben, so daß eine Neubearbeitung des gesamten Materials notwendig geworden ist. Die vorliegende Neuauflage mit ihren ausführlichen Erläuterungen dürfte allen am Reiseverkehr beteiligten Kreisen willkommen sein; ihre Benutzung erspart zeitraubende Anfragen bei den ausländischen Konsulaten. Besonders den Wirtschaftskreisen, die in ständigem Verkehr mit dem Ausland stehen, dürfte die Zusammenstellung ein nutzbringender Ratgeber sein; auch den Behörden kann sie als Hilfsmittel zu Auskunftszwecken gute Dienste leisten.

Preis der Broschüre einschließlich Porto Rm. 3.—, zu beziehen durch die Hoffmann'sche Buchdruckerei, Stuttgart, Augustenstraße 32 a, oder durch die Auskunftsabteilung der Handelskammer Stuttgart.

Vertretergesuche in Frankreich. Von einem der deutschen Konsulate in Frankreich wurde der Stelle eine Liste von Firmen überreicht, die sich für deutsche Vertretungen interessieren und dafür auch geeignet erscheinen. Die Liste kann auf dem Büro der Reichsnachrichtenfelle eingesehen

werden. An dieser Stelle sei vor allen Dingen auf die Anschrift einer in einer der größeren französischen Provinzstädte befindlichen Vereinigung von Ein- und Ausfuhr-Kaufleuten verwiesen, die mehrere Tausend Mitglieder zählt und unter diesen Vertreterfirmen der verschiedensten Branchen hat. Auch diese Anschrift kann auf dem Büro der Reichsnachrichtenfelle erfragt werden. Eine Gewähr für die genannten Vertreter kann selbstverständlich nicht übernommen werden.

In Deutschland domizilierte Einkäufer amerikanischer Firmen. Der Reichsnachrichtenfelle für Außenhandel wurde vom Auswärtigen Amt, Berlin, ein neues Verzeichnis der in Deutschland domizilierten Einkäufer amerikanischer Firmen übersandt, das von interessierten Firmen des Bezirks auf dem Büro der Stelle eingesehen werden kann.

Ueberweisung von Geldbeträgen aus Rußland nach Deutschland. Der Reichsnachrichtenfelle liegt eine vertrauliche Mitteilung, betreffend die Ueberweisung von Geldbeträgen aus Rußland nach Deutschland, vor, die namentlich für Personen von Interesse sein dürfte, die in Rußland eine Stellung annehmen. Die Mitteilung kann von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen werden.

Nachfragen und Vertretergesuche. Der Reichsnachrichtenfelle liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse an dem Bezug oder der Vertretung folgender Waren-gattungen haben:

Vereinigte Staaten: Sicherheitsketten, Kugellager- und Zylinder-Oele. — Metall- und Bronzefarben. — Bronzefarben. — Fettsäure. — Schul-Globen und Lehrmittel, Bürobearbeitungsartikel usw. — Heftdraht. — Bunte Tonwaren-Küchengefäße. — Siegelmarken. — Absorbierende Holzkohle. — Aetherische Oele, Fruchtessenzen. — Kunstleder aller Art. — Radio-Filme, Radio-Magnetos, Glimmer-Kondensatoren, Radio-Neuheiten. — Flußspat. — Rohmaterialien für die Industrie. — Kunstseiden-Garne. — Baryt, Zement, Neuburger Kreide, Gipspulver, Glaspulver. — Barium-Sulphate. — Palmkernöl, Wollfett, Sesamsamenöl. — Lederknöpfe. —

Frankreich: Elektrische Kleinmotoren und Apparate, Haarschneidemaschinen, Schneidemaschinen, Staubsauger, Massageapparate, Apparate für drahtlose Telegraphie usw., chemische Produkte wie Eisenvitriol, doppelchromsaures Natrium, Aceton, Kobaltoxyd, schwefelsaures Zink, Lithopon. — Chemische Produkte. — Oele, Automobilteile und Zubehör. — Zündkerzen, Automobilzubehörteile usw. — Baumaterialien. — Büroartikel. — Farben. — Chemische Erzeugnisse für Druckerei- und Webereibedarf. — Leder- und Lederwaren, Lebensmittel (Fette, Oele) Wirkwaren. —

Südafrika: Messingwaren, Galanteriewaren, Glaswaren, Großuhren, Lederwaren, Parfümerie, Kissenbezüge, Teppiche, Scherzartikel und dergl. — Waren aller Art außer Maschinen und Schwergütern. —

Belgien: Zentrifugal-Pumpen für Industrie- und Bergwerk. — Sanitäre Artikel, emaillierte Badewannen in Eisen- und Stahlblech, Badeöfen und ähnl. — Eisen- und Kurzwaren. — Werkzeuge aller Art. — Radio-Artikel. — Kunstdruckpapier. — Landwirtschaftliche Maschinen. Ersatzteile und Zubehör für solche. — Luxuspapiere, einfache Papiere. Alles Material für Dekorationszwecke. — Treibriemen und Zubehör. Alle Industriebedarfsartikel. — Zuckerwaren, Marzipan, gepreßte Früchte, Kakao, Biskuits, Kakes usw. — Eisenwaren aller Art, Baubeschlag. — Alle Radio-Artikel, insbesondere Kondensatoren, Akkumulatoren, Batterien. —

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	2. Juni	3. Juni	4. Juni	7. Juni
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,00	192,95	193,00	193,00
Stockholm	1064,00	1064,00	1064,00	1063,50
Berlin	944,00	944,00	944,00	944,00
Paris	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel	556,00	556,00	556,00	556,00
Amsterdam	1591,50	1591,50	1591,50	1592,00
Basel	765,00	765,00	765,00	765,00
Oslo	1034,00	1034,00	1034,00	1034,00
Kopenhagen	1062,50	1062,50	1062,50	1062,50
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	220,00	224,00	222,00	221,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	705,00	705,00	705,00	705,00

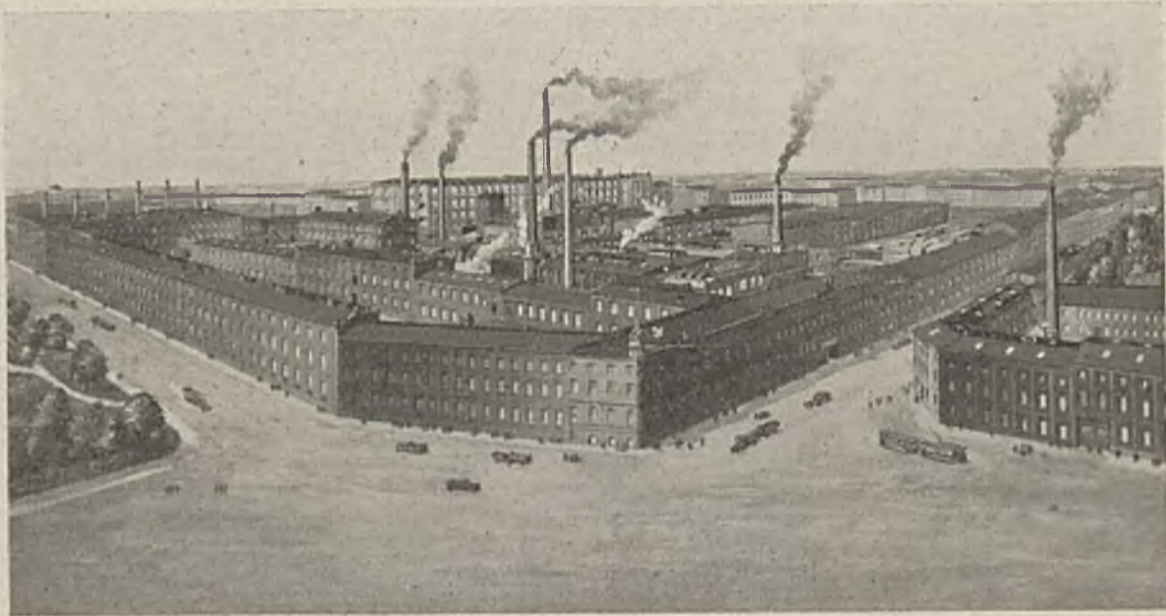
Steffin als Fabrikationsplatz für Nähmaschinen, Fahrräder und Schreibmaschinen.

Unter den Erzeugnissen der Nähmaschinen-, Fahrräder- und Schreibmaschinenbranche nehmen die Fabrikate der Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoeber Actiengesellschaft, Stettin-Grünhof, eine hervorragende Stellung ein, und zwar nicht nur im Inlande, sondern auch in allen übrigen Teilen der Welt. Dank zielbewußter Arbeit, dank dem bleibenden Grundsatz, in allen Betriebsabteilungen nur erstklassiges Material zu verwenden, ist es dem Gründer und den späteren Leitern der Fabrik gelungen, ihrem Werk den Ruf eines Weltunternehmens zu geben und so dazu beizutragen, daß deutscher Fleiß und deutscher Erfindergeist im Auslande die Achtung genießen, die ihnen zukommen.

Im Jahre 1858 von Bernhard Stoeber, der zu den Senioren der deutschen Nähmaschinenindustrie zählt, gegründet, nahm die Firma, die sich ursprünglich lediglich mit Eisengießerei befaßte, bald die Fabrikation von Nähmaschinen auf. Schon i. J. 1865 erhielt Bernhard Stoeber das erste Diplom ehrenvoller Anerkennung von der Allgemeinen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung, Stettin, auf eine Anzahl Maschinen, darunter auch mehrere schwere Schneidermaschinen für Militärzwecke. Durch diese Ausstellung wurde ein reges Interesse für die Stoeber-

überschwemmte, durchzuringen. Die Stoeber-Räder wurden bald in der ganzen Welt als Qualitätserzeugnisse bekannt und beliebt, und um der infolgedessen gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden, mußte auch bald der Fahrradbau erweitert werden. Der Bau bildet jetzt innerhalb des gesamten Werkes eine selbständige Fabrik, die sich wegen der hier durchgeführten Arbeitsteilung wiederum in mehrere Unterabteilungen gliedert, denn bei dem so einfach aussehenden Fahrrad handelt es sich doch um mannigfaltige Einzel-fabrikationen, wenn das Rad wie bei der Firma Stoeber von Grund auf fabriziert wird. Materiallager, Maschinen-saal, Rahmenbau, Lackiererei, Härterei, Schleiferei, Nickel-, Radspannerei, Teil- und Fertigmontage u. a. sind die einzelnen Abteilungen, in denen unter praktischer wie auch theoretischer Kontrolle die Stoebers Greif-Fahrräder entstehen, um alsdann vom Lager oder aber direkt aus den Versandräumen in alle Welt hinausgeschickt zu werden. Nicht nur das europäische und sonstige zivilisierte Ausland kommen als Absatzgebiet für die Firma Stoeber in Betracht, sondern man findet Stoebers Greif-Fahrräder auch in dem dunkelsten Afrika, in Südamerika, Feuerland, Indien und auch in China und Japan.

Die erwähnte Krise in der Fahrradindustrie veranlaßte



Maschinen hervorgerufen. Man lernte allmählich den Wert der deutschen Industrie in der Heimat kennen, und so gelang es der Firma Bernh. Stoeber unter der sicheren Leitung ihres Chefs den Kreis ihrer Abnehmer stetig zu vergrößern trotz der amerikanischen Konkurrenz, besonders der Singer Compagnie, die, auf riesiges Kapital gestützt, fast in allen bedeutenden Städten Deutschlands Filialen zu errichten begann. 1872 wurde, um der gesteigerten Nachfrage gerecht zu werden, eine neue eigene Gießerei errichtet, und Ende der 70er Jahre stellte sich die Firma auf Massenfabrikation um, wodurch die Firma in die Lage kam, die ausländischen Märkte zu beliefern. So wurden auch die Ausstellungen von Sidney im Jahre 1879 und von Porte Alegre im Jahre 1881 beschickt. Auf beiden Ausstellungen wurden die Stoeber-Maschinen prämiert. Im Jahre 1881 trat alsdann auch der Schwiegersohn des Gründers als Teilhaber in die Firma ein, und der außerordentlich rührigen Tätigkeit der Inhaber gelang es, die Fabrik wesentlich zu erweitern und die Produktion von Jahr zu Jahr zu steigern. 1883 kam noch eine eigene Tischlerei hinzu. Diese räumlichen Erweiterungen sowie die Aufnahme der Fahrradfabrikation im Jahre 1893 ließen es ratsam erscheinen, die ganze Organisation des Unternehmens umzuwandeln. So wurde aus ganz bescheidenen Anfängen heraus im Jahre 1895 die jetzige Firma Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoeber Actiengesellschaft, Stettin-Grünhof, gegründet. Mit besonderem Eifer wandte man sich zunächst mehr der Fahrradfabrikation zu, um die zur damaligen Zeit außerordentlich günstige Konjunktur der Fahrradindustrie auszunutzen. Die Geschichte der Fahrradfabrikation ist allgemein bekannt, so daß es sich erübrigt, ins einzelne hierauf einzugehen. Trotz eines allgemeinen Rückschlages im Jahre 1898, der der deutschen Fahrradindustrie nach zunächst schnellem Aufblühen einen unermeßlichen Schaden zufügte, gelang es der Firma, sich wiederum gegenüber der amerikanischen Konkurrenz, die Deutschland mit billigen Rädern

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

Es machte sich auch die Errichtung von eigenen Niederlassungen notwendig, und solche werden in Paris, Düsseldorf, Stuttgart und Zürich unterhalten.

Dem unermüdlichen Schaffen seiner Leiter und nicht zuletzt auch der treuen Mitarbeit der Angestellten und Arbeiter, die seit jeher, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nur im besten Einvernehmen mit der Fabrikleitung stehen, hat das Unternehmen seine jetzige Bedeutung zu verdanken. Die schwierigen Jahre nach dem Kriege sind glücklich überstanden, so daß die Produktion fortlaufend erhöht werden mußte. So stellt die Fabrik, auch im Hinblick auf die für Arbeiter und Angestellte bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen, ein Unternehmen von weltumfassender Bedeutung dar, und ihre Erzeugnisse haben diejenige Anerkennung errungen, die ihnen nach ihrer Güte zukommt. Außer durch die ständige Zunahme des Kundenkreises wird diese Anerkennung durch die zahlreichen Auszeichnungen bewiesen, welche den Fabrikaten der Firma Stoeber auf den von ihr beschickten Ausstellungen zuteil geworden sind. Die Fabrik erhielt u. a. auf der letzten Pariser Weltausstellung eine hohe Anerkennung, auf der Schreibmaschinenausstellung in Venedig

1907 die höchste Auszeichnung, die Goldene Medaille und verfügt über weitere erste Preise anderer Veranstaltungen des In- und Auslandes. Gelegentlich der Anfang Mai 1925 in Berlin abgehaltenen 5. Allgemeinen Büroausstellung konnte bei dem Wetschreiben auf einer Stoewer Record der zweite

Preis erzielt werden, was um so höher zu bewerten ist, wenn man bedenkt, daß bei 200 Maschinen verschiedener Systeme nur 2 Stoewer Record Schreibmaschinen beteiligt waren.

Die Steffner Ölindustrie.

Von H. Zander.

Eine Schilderung des Stettiner Wirtschaftslebens würde unvollständig sein, ohne die Stettiner Oelindustrie zu erwähnen, da sie dem Verkehr, insbesondere dem Hafen, durch ihren Rohmaterialien-Bezug und Fertigwaren-Fabrikaten-Versand dauernd Leben und Arbeit gibt. Durch den Weg der Rohprodukte in ihre Speicher und den Abzug ihrer Fertigfabrikate aus ihren Lägern und Tanks in alle Gegenden der Welt werden durch sie gewissermaßen die Tropen mit dem Nordkap und Osteuropa und Asien mit Amerika verbunden.

Gewaltig sind die Mengen, die in den Stettiner Extraktoren und auf den Stettiner Pressen tagein, tagaus verarbeitet werden. Gewaltig sind die Kapitalien, die erforderlich sind, um die Fabrikation in diesem Umfange durchzuführen, gewaltig sind die technischen Verbesserungen und technischen Fortschritte, die in den letzten Jahrzehnten bis in die neueste Zeit dauernd ergänzend eingeführt sind und welche dauernd verbessernd wirken bezüglich Leistungssteigerung, Vereinfachung der menschlichen Arbeit, Steigerung der Ausbeuten und Verbesserung der Qualitäten der gewonnenen Produkte.

Die Oelmühlen-Industrie ist in Stettin durch 3 Betriebe vertreten, die zu den größten Werken Deutschlands gehören, durch die Stettiner Oelwerke A.-G. sowie durch die Firmen Paul Julius Stahlberg und A. H. Zander.

Die Oelfabrik in Firma Paul Julius Stahlberg wurde im Jahre 1845 errichtet und verarbeitete schon im Jahre 1855 ca. 40 To. Oelsaaten pro Tag. Ursprünglich hauptsächlich Rapssaat auf Rüböl verarbeitet, wurde 1903 die Herstellung von Leinöl und Leinöl-Firnis aufgenommen, und zwar mit einer Tagesleistung von 120 To. Saat. Gleichzeitig wurde ein Stichkanal angelegt und ein Transportband durch die ganze Fabrik gebaut. Die Lagerräume haben ein Fassungsvermögen von 15000 To. Gegen Feuer ist das Werk durch „Sprinkler“ geschützt. Die Kraft und Elektrizität wird selbst erzeugt. Außerdem besteht Anschluß an das Groß-Kraftwerk Stettin.

1911 wurde eine Extraktions-Anlage gebaut zur Extraktion von Palmkernen, Soyabohnen und anderen Oelsaaten mit zunächst einer Tagesleistung von 50 To., die aber in den letzten Jahren dauernd erhöht worden ist, sodaß das Werk nach den vorliegenden neuesten Nachrichten eine Jahres-Kapazität von annähernd 100000 To. aufweist.

Das Werk kann alle Arten von Oelsaaten verarbeiten und stellt z. Zt. Leinöl, Leinölfirnis, Rüböl, Soyaöl her, sowie die entsprechenden Futtermittel, wie Soya-Extraktionsschrot, Leinkuchen, Rappkuchen usw.

Die Stettiner Oelwerke A.-G., Zülchow b. Stettin wurden im Jahre 1910 gegründet mit einem Aktienkapital von 1500000 Mark, das in der Zwischenzeit dauernd vergrößert wurde und beträgt heute das Aktienkapital bereits 5400000 Mark. Die Arbeiterzahl ist von 150 auf etwa 600 gestiegen, ist in der letzten Zeit aber

durch eingeführte technische Verbesserungen wieder etwas gesunken.

Das Werk liegt unterhalb Stettins und können die größten Seeschiffe unmittelbar an der großzügig gebauten Entlade-Vorrichtung entladen und löschen. Es ist eine Preßanlage und eine Extraktions-Anlage vorhanden. Mit der Extraktionsanlage können, soweit bekannt, z. Zt. täglich ca. 400 To. fabriziert werden, während mit der Preßanlage 150 To. hergestellt werden können. Das Silo faßt 6000 To., die Oeltanks 2000 To., für die Lagerung von Oelkuchen und Schrot sind Lagerräume von insgesamt 10000 To. zur Verfügung. Dampfkessel haben 1200 qm Heizfläche, die Kraftanlage 1200 PS. Außerdem besteht Anschluß an die Ueberlandzentrale zu Stettin für 800 PS.

Während des letzten Jahres dürfte das Stettiner Werk etwa 120000 To. Soyabohnen verarbeitet haben, woraus etwa 100000 To. Soya-Extraktionsschrot, Marke „Deutsches Soya-schrot Imperial“ angefallen sein dürften.

Außer dem Stettiner Werk besitzen die Stettiner Oelwerke noch in Hamburg-Veddel ein Werk unter der Firma Toepffers Oelwerk G. m. b. H., Hamburg-Veddel, mit einer Preßanlage und einer Extraktionsanlage für eine Leistung von ca. 200 To. pro Tag.

Ferner ist diese Gesellschaft mit etwa neun Zehnteln des Aktienkapitals an der Lübecker Oelmühle A.-G. vorm. G. E. A. Asmus in Lübeck beteiligt.

Die Verarbeitungsmöglichkeit aller drei Fabriken wurde bisher mit 700 To. täglich oder rund 200000 To. pro Jahr angegeben. Der Grundbesitz der 3 Werke wurde mit 90000 qm Industrie-Gelände an schiffbarem Wasser, wovon etwa 25000 qm bebaut sind, angegeben.

Die Oelfabrik in Firma A. H. Zander ist seit dem Jahre 1863 im Besitz dieser 1846 gegründeten Firma und wird im Zusammenhange mit einer Getreidemühle betrieben. In erster Linie werden Rapssaaten verarbeitet, bevorzugt die in der Umgebung gewachsenen Saaten; aber auch alle anderen Oelsaaten können auf der modern eingerichteten Preßanlage verarbeitet werden, die, soweit es bisher technisch durchführbar ist, d. h. für den sogen. ersten Schlag, vollkommen automatisch arbeitet, und zwar dürfte die Automatisierung des Vorschlages von diesem Betriebe mit als einem der ersten eingeführt sein. Die Gesamt-Jahreskapazität beider Werke umfaßt 30000 To. Die Lagerfähigkeit für Rohmaterialien 4500 To., für Fertigfabrikate 1100 To. und für Oel in Tanks 1100 To. Die benötigte Kraft von rund 400 PS. wird selbst erzeugt. Zur Sicherung gegen Feuer sind die Werksanlagen in eine große Anzahl von Unterabteilungen durch feuerfeste Trennungswände geteilt worden. Der Firma steht als Gelände eine Fläche von ca. 24000 qm zur Verfügung.

Z. Zt. werden Rapssaat und Leinsaat verarbeitet. Am 1. September 1885 löschte in Stettin der erste aus Indien kommende Dampfer mit Oelsaaten für die Firma.

Die Pommersche Mühlenindustrie.

Von H. Zander.

Die Mühlenindustrie Pommerns hat schon seit langer Zeit nicht nur die Aufgabe und Bedeutung gehabt, den jeweils örtlichen Bedarf zu decken, sondern sie hat sich schon seit langem mehr oder weniger in den Bahnen bewegt, die durch ihre Lage bedingt sind. Auf der einen Seite hat das in großen Mengen Getreide produzierende Pommern für die Mühlen immer die Möglichkeit geschaffen, Mehl auch über den örtlichen Bedarf zu erzeugen und in andere Gegenden Deutschlands oder des Auslandes auszuführen. Besonders in Stettin selbst und in den anderen Häfen Pommerns ist für die Mühlen nach dieser Richtung hin Betätigung gegeben. Aber auch umgekehrt in schlechten Jahren oder in Zeiten, wo Deutschland auf den Import von Getreide angewiesen war, war es Aufgabe der in Stettin

und in anderen pommerschen Häfen gelegenen Mühlen, das importierte Getreide zu vermahlen und dem Inlandskonsum zuzuführen.

Die erste in Deutschland gebaute Weizenmühle ist in Stettin erbaut worden. Es ist das Werk, auf dem heute die in dem Abschnitt „Die Stettiner Oelindustrie“ besprochenen Stettiner Oelwerke A.-G. ihren Betrieb führen. Die Dampfmaschinen für dieses Werk wurden seinerzeit auf Planwagen aus der Schweiz nach hier befördert.

Die größte Tagesleistung weist z. Zt. der Betrieb der Aktien-Gesellschaft Stettiner Dampfmühlen in Zülchow auf, die den Betrieb im Zusammenhange mit der Pommerschen landwirtschaftlichen Hauptgenossenschaft betreibt.

Unter den Stettiner Mühlen ist weiter zu nennen die Steffen-Mühle und der Mühlenbetrieb der bereits auch in dem Abschnitt „Die Stettiner Oelindustrie“ genannten Firma A. H. Zander, der in den letzten Jahren verschiedentlich modernisiert wurde.

In Greifswald und Stralsund können nicht unerwähnt bleiben die Betriebe der Firma Rasmus. In Altdamm sind die seit Jahrhunderten im Besitz der Familie Fibelkorn befindlichen Mühlen zu erwähnen, die neuerdings durch eine moderne Weizenmühle ergänzt wurden.

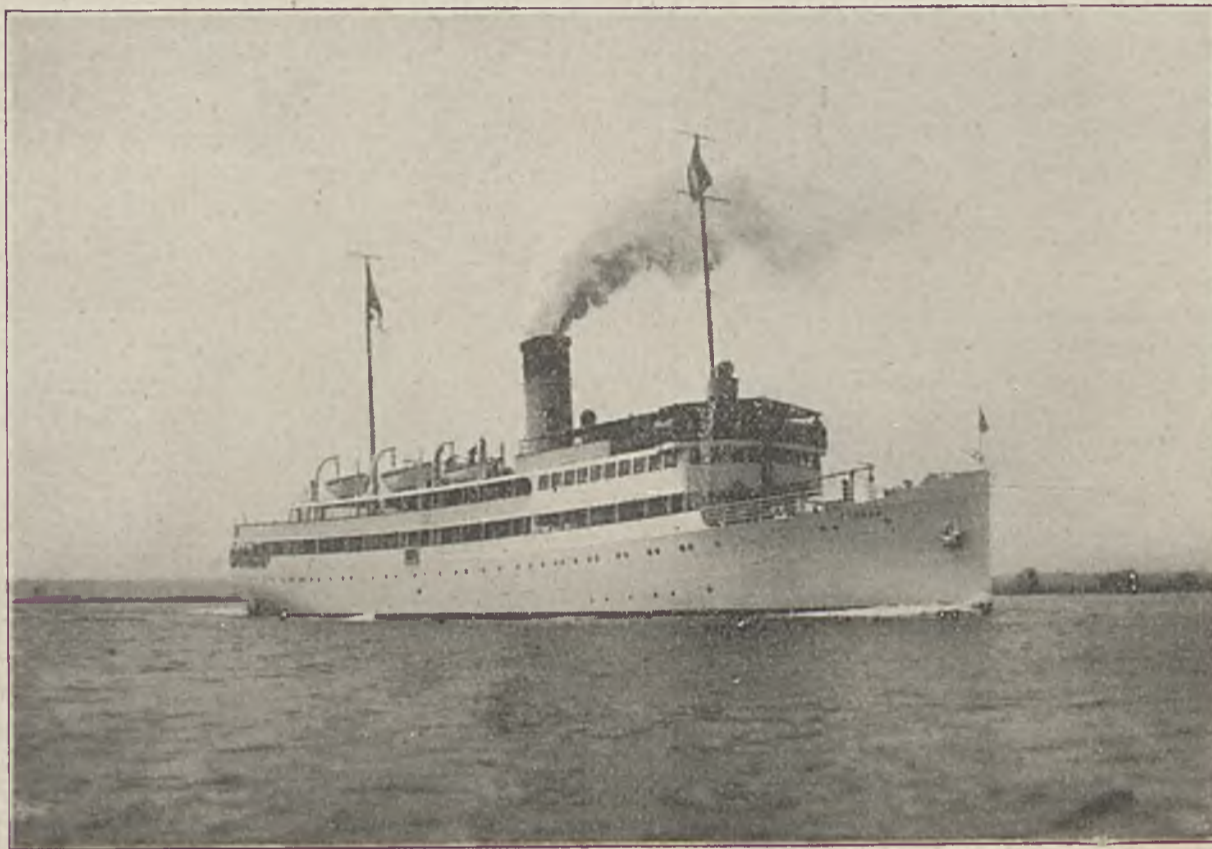
In Stargard i. Pom. ist die im Kriege abgebrannte, der Firma Karow gehörige große Mühle zu erwähnen, die in der Zwischenzeit ganz modern aufgebaut ist und die mit der gleichen Familie gehörigen Kleinmühle z. Zt. eine Tagesleistung von ca. 100 To. aufweist. Neuerdings hat die Familie noch die Walzenmühle in Königsberg i. Pr.

erworben und wird also ihre müllerische Betätigung auch über die Grenzen Pommerns ausdehnen.

In Klützw b. Stargard liegt die bereits im Jahre 1229 vom Johanniter-Orden errichtete Mühle, die heute von Herrn Mehlkuch, dem Erfinder der weit bekannten automatischen Absack-Wage „Velox“ betrieben wird, nachdem sie in der letzten Zeit dauernd vergrößert und verbessert ist.

In Labes ist die Mühle des verstorbenen, um den Müllerei-Nachwuchs so verdienten Herrn Neumann zu erwähnen, die nach einem Brande im letzten Jahre wieder neu aufgebaut ist, in Pasewalk die seit langem dort betriebenen Mühlenwerke der Firma Stege, in Stolp die Mühle der Firma Kauffmann & Sommerfeldt, in Kolberg die nach einem Brande neu aufgebaute Mühle des Herrn Wolff, die Mühle der Firma Klettner in Plathe und viele andere.

Vergrößerung der Passagierschiffsflotte der Ostsee.



Der ständig wachsende Zustrom der Großstädter zu den herrlich gelegenen Badeorten der Pommerschen Ostseeküste, sowie zu der Insel Rügen veranlaßte die Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich im Spätherbst vorigen Jahres, einen neuen, allen modernen Anforderungen genügenden Passagierdampfer bei den Stettiner Oderwerken A.-G. in Auftrag zu geben.

Am 26. März 1927 konnte das Schiff terminmäßig zu Wasser gelassen werden und erhielt bei der Taufe an diesem Tage den Namen „Rugard“, welches der größte Berg der Insel Rügen ist, die zur Hauptsache das Reiseziel des Schiffes sein wird.

Es wurden von der Bauwerft folgende Abmessungen für Schiff und Maschinen gewählt: Länge über alles 77,6 m, Breite 11,0 m. Der Tiefgang durfte mit Rücksicht auf die Anlegeplätze der Seebäder 3,7 m nicht überschreiten.

Als Antrieb sind 2 Stück Dreifach-Expansionsmaschinen vorgesehen, die zusammen 2000 PS. erzeugen und dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 15 Seemeilen geben können. Vier zylindrische Röhrenkessel modernster Konstruktion und mit künstlichem Zug, von insgesamt 478 qm Heizfläche erzeugen den für die Maschinen nötigen Dampf von 14,5 Atmosphären Betriebsüberdruck.

Mit Rücksicht auf das Auslaufen einer schlanken Wasserlinie im Hinterschiff wurde die moderne Kreuzerheckform gewählt, die zugleich den Vorteil bot, daß der hier liegende Salon II. Klasse verhältnismäßig geräumige Ausmaße erhalten konnte.

Der Schiffskörper wurde nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd für große Küstenfahrt erbaut; außerdem erhielt das Schiff eine Eisverstärkung. Als besondere Neuerung gegenüber den älteren Fahrzeugen dieser Verwendung erhielt der Dampfer „Rugard“ einen von hinten

bis vorn durchlaufenden Doppelboden, der in sich durch Einbau von 14 wasserdichten Quer- und Längsschotten in 20 Abteilungen getrennt wurde. Diese Zellen dienen größtenteils zur Aufnahme von Ballastwasser, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, das Schiff selbst bei den ungünstigsten Belastungsfällen auch in See genügend stabil zu erhalten.

Zur Materiallieferung wurden nur erstklassige bekannte Firmen zugelassen.

Die Aufenthaltsräume für Besatzung und Fahrgäste sind auf 4 Decks verteilt; ein fünftes Deck, das sogenannte Bootsdeck, dient außer zur Aufstellung von 6 Booten vorn als Sonnenplatz für die Passagiere, sowie als Kommandobrücke. In seiner ganzen Länge bildet dieses Deck das Sonnendach für die Promenade.

Auf dem untersten Deck (III. Deck) befinden sich die Wohnräume des größten Teils der Besatzung.

Auf dem darüber liegenden II. Deck sind die Kammern für 38 Passagiere eingebaut, die alle, mit Ausnahme einer einzigen, an der Außenhaut liegen und somit luftig und hell angeordnet sind. Im vorderen Teil dieses Decks liegt der große Speiseraum, in dem gleichzeitig 100 Fahrgäste bequem essen können. Zwischen den oben erwähnten Passagierkammern ist der Gesellschaftsraum angeordnet. Dieser dient außer zu dem gemütlichen Zusammensein der Passagiere gleichzeitig als Hilfsspeiseraum, in dem weitere 50 Personen ihre Mahlzeiten einnehmen können.

Von diesem Gesellschaftsraum aus führt eine breite bequeme Treppe mit 2 Ausgängen zum Rauchsalon, der aus Cebranolz ausgeführt ist und den rauchlustigen Gästen einen gemütlichen Aufenthaltsraum bietet.

Von einem geräumigen Vorraum vor dem Speisesaal führt eine breite, freitragende Schwungtreppe, auf welcher man direkt in den Damensalon gelangt. Der Vorplatz,

sowie der Damensalon sind in hell polierter Birke geschmackvoll mit vornehmer Wirkung ausgeführt.

Die Salons II. Klasse, die Wohnräume für Offiziere und Besatzung, sowie die Wirtschaftsräume sind zweckentsprechend eingerichtet worden. Geräumige Küchen und Anrichten sorgen für schnellste und gute Bedienung selbst der verwöhntesten Fahrgäste.

Modern ausgestattete Toilettenräume für Passagiere sind auf zwei Decks in ausreichender Anzahl verteilt. Auf den freien Decks, dem Haupt-, Promenaden- und dem vorderen Bootsdeck sind bequeme Teakholz-Sitzbänke für etwa 400 Personen aufgestellt. Für Tagesfahrten auf See können im ganzen etwa 1850 Personen mitgenommen werden.

Eine vorne und seitlich durch Schiebefenster geschützte Veranda auf dem vorderen Teil des Promenadendecks bietet den Passagieren in Armlehnstühlen an Tischen einen angenehmen und vor Zug gesicherten Aufenthalt.

Außerdem gestattet das sehr geräumige Promenadendeck das Aufstellen von mehreren Hundert Deck-, Klapp- und Liegestühlen.

Außer reichlicher Unterbringungsmöglichkeit für Handgepäck hat das Schiff im vorderen Teil auch einen ge-

räumigen Laderaum für große Gepäckstücke auf längeren Reisen.

Eine moderne drahtlose Telegraphie-Anlage ist vorgesehen.

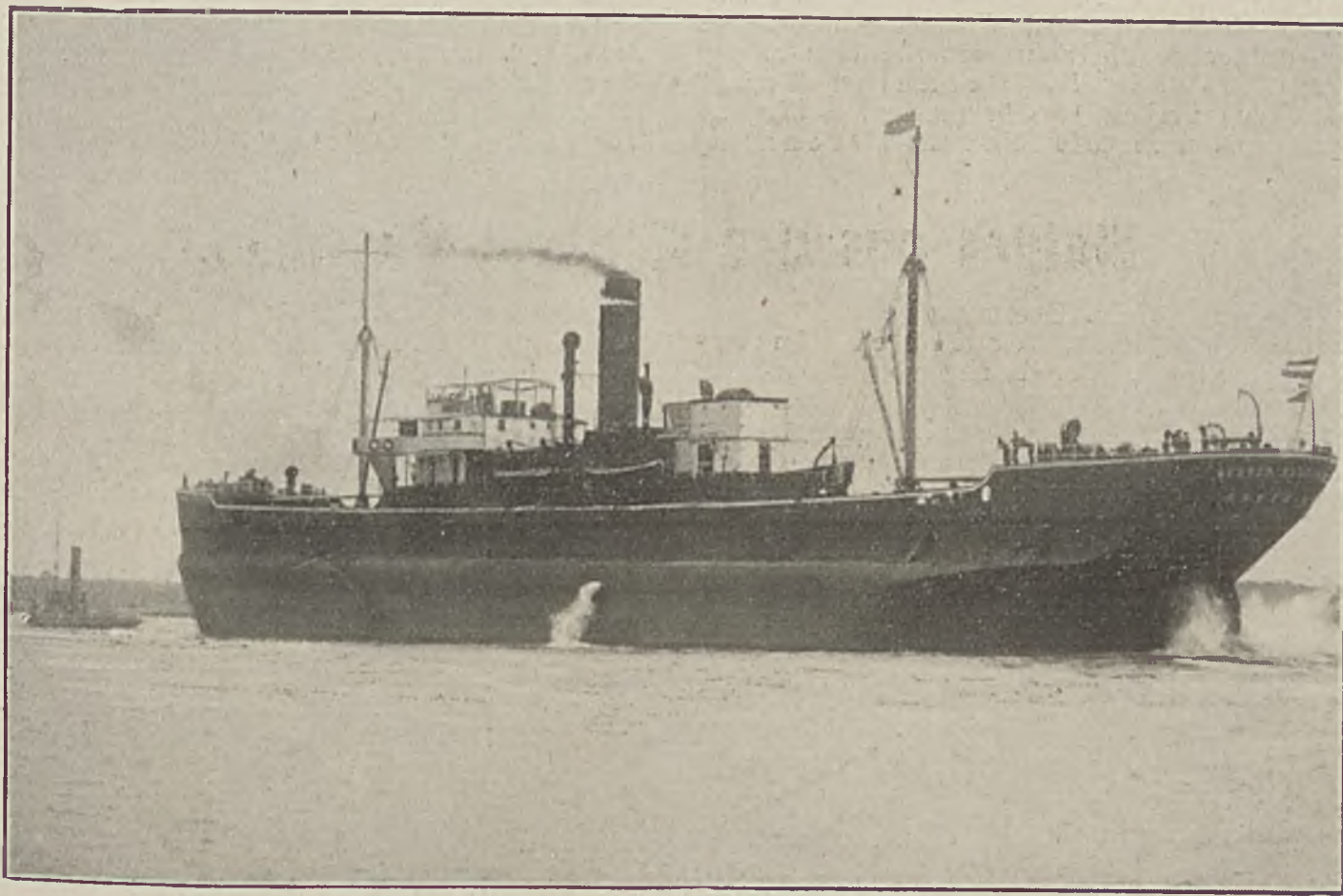
Alle Einrichtungen für die Navigation des Schiffes sind den neuesten Erfahrungen angepaßt. Das besonders kräftige Unterwasser-Ruder wird durch eine Dampfzylinderanlage unmittelbar angetrieben und die Betätigung des Wechselschiebers für diese Rudermaschine geschieht von der Brücke aus, mittels einer Telemotoranlage. Kräftige Winden und Spille sind auf dem Vor- und Hinterschiff aufgestellt, die ein schnelles und sicheres Anlegen des Schiffes ermöglichen.

Besonderer Wert sind von der Bauwerft und von der Reederei auf eine hinreichende elektrische Beleuchtungsanlage gelegt worden. Drei besonders hochkerzige Lampen gewährleisten ein sicheres An- und Vonbordgehen, bei allen 3 Ausgängen gleichzeitig, eine Maßnahme, die besonders am Ziel der Reise von den Fahrgästen sehr geschätzt wird.

Das Schiff soll im Sommer 3 mal wöchentlich und Sonntags über Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz nach Rügen verkehren.

„Auf denn mit „Rugard“ gen Rügen.“

Firma W. Kunstmann.



D. „Werner Kunstmann“
(das grösste Schiff der Stettiner Handelsflotte, 6800 t. d. w.)

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 Schlepp- 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 zusammengeschnitten, aber durch tatkräftigen Wiederaufbau, insbesondere Neubau und Ankauf von größeren Dampfern, hat sich die Reederei wieder die achtunggebende 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 aus Nordafrika, Amerika, Westindien und Australien werden von ihr in großem Umfange umge-

schlagen. 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 aus-

gedelntes 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.

Reisen nach Skandinavien.

Die skandinavischen Länder sind im Sommer ein beliebter Anziehungspunkt für deutsche Touristen, und die Zahl dieser Touristen, welche alljährlich die Länder Dänemark, Schweden und Norwegen aufsuchen, ist immer größer geworden.

Am angenehmsten reist man in den warmen Sommer-Monaten nach Skandinavien von Stettin aus mit den beliebten Passagier-Dampfern der Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kopenhagen. Dieser Gesellschaft ist es gelungen den Anforderungen des reisenden Publikums voll und ganz zu genügen, um die ständig wachsende Zahl der Reisenden ist ein Beweis dafür, daß die Dampfer dieser Gesellschaft immer mehr und mehr beliebt werden, sei es nun wegen der schnellen Beförderung, oder wegen der Bequemlichkeit oder der ausgezeichneten Küche an Bord dieser Dampfer. Als größter Passagierdampfer für die Fahrt von Stettin nach den nordischen Ländern kommt der D. „Dronning Maud“ in Frage, welcher jeden Freitag 18 Uhr (nachm. 6 Uhr) ab Stettin über Kopenhagen nach Oslo fährt. D. „Dronning

Maud“ ist mit allem möglichen Komfort ausgestattet und hat im ganzen 190 Kabinenplätze. Außerdem kann man jeden Dienstag 18 Uhr (6 Uhr) mit dem D. „Odin“ von Stettin über Kopenhagen nach Göteborg reisen. D. „Odin“ ist speziell für diese Tour gebaut worden und ebenfalls sehr bequem eingerichtet.

Für die Tour nach Westnorwegen hat die Gesellschaft vor ein paar Jahren die schönen und ebenfalls modern eingerichteten Dampfer „Bergenhuis“ und „Trondhjem“ erbauen lassen, welche jetzt in 10 tägigen Abständen von Stettin via Kopenhagen nach den westnorwegischen Plätzen, Arendal bis nördlichst Drontheim fahren.

Durch die Reisebüros und den Stettiner Vertreter der Gesellschaft, Fa. Gustav Metzler, ist ein illustrierter Prospekt über die Routen der Gesellschaft ab Stettin nach Skandinavien nebst Anhang über die Verbindung von Kopenhagen nach Island und Hotelverzeichnis in Dänemark, Schweden und Norwegen kostenlos erhältlich.

Einiges aus der Stettiner Wirtschaft.

Die Firma Gebr. Beermann

wurde im Jahre 1864 als eins der ersten Unternehmen in Deutschland zur Verwertung von Eisen- und Metallabfällen gegründet.

Mit der in den folgenden Jahrzehnten sich immer mehr vergrößernden Ausnutzung dieser Industrieabfälle schritthaltend, betätigte sich das ursprünglich nur als Handelsfirma tätige Unternehmen seit der Jahrhundertwende auch auf industriellem Gebiete. In Stettin-Grabow, zwischen dem Dammschen See und der Oder, entstand die erste Abwrackwerft im Ostseegebiet. Drohende Schlachtschiffe und Passagedampfer, wie der seinerzeit weltbekannte Doppelschrauben- und Passagierdampfer „Auguste Viktoria“ von 12 000 Tonnen wurde hier zerschnitten, zertrennt, zersägt, zerschlagen „verschrottet“, um als Rohstoff den Kreislauf der Industrieware von neuem zu beginnen. Während die so überalterten Schiffe wie veraltete Industrieanlagen in metallische Rohstoffe zurückverwandelt, hat diese Firma andererseits auch die Verarbeitung des Metallrohstoffes in Metallfabrikate in die Hand genommen. Ein Metallschmelzwerk und eine besonders in der Nachkriegszeit erheblich ausgebaute Bleiwarenfabrik verwandeln das schmutzige Altmetall in glitzernde Metallwaren, die ihre Fabrikmarke (ein aufrechtstehender Bleirohring mit den in stehenden Firmeninitialen) in die Welt hinaustragen, bis sie nach Ablauf ihrer Lebensdauer in den Mutterschoß, den Schmelzofen, zurückkehren und gereinigt und geläutert die Seelenwanderung des Metalls von neuem beginnen. So stellt die Firma in ihrem vertikalen Aufbau heute einen Konzern im eigenen Hause dar, woraus sich die auffallend günstige Preiskalkulation ihrer Fertigfabrikate zum Nutzen der Verbraucher und der Gesamtwirtschaft erklären dürfte.

Zu den führenden Speditionshäusern in Stettin gehört die

Firma Cohrs & Ammé Nachfolger.

Dieselbe ist gegründet im Jahre 1890 und hat sich seither unbeirrt nur auf das Speditionsgeschäft in allen seinen Arten beschränkt. Die Firma verfügt über große Lager Räume 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 Zucker sowie 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 Nachfolger häufig gelungen, dem Seehafen Stettin Transporte, welche über Konkurrenzhäfen zu gehen drohten, zu erhalten.

Eine Zweigniederlassung wird unterhalten in Lübeck, während die frühere Danziger Zweigniederlassung aus besonderen Gründen in eine selbständige Firma unter führender Beteiligung der Stettiner Stammfirma umgewandelt wurde. Inhaber desselben sind die Herren Günther Ehrhardt, der Sohn des Gründers der Firma und Leo Gabali, der seit dem Jahre 1897 in der Firma tätig ist.

Die Firma

H. A. Hansen

befaßt sich seit 1911, mit dem direkten Import von Japan- und Chinawaren. Sie bestand zunächst in London, wurde dort im Kriege liquidiert und 1919 in Kopenhagen neu begonnen. Seit 1922 hat sie auch in Stettin eine Niederlassung.

Die Firma macht ihre Hauptgeschäfte in Skandinavien. Sie ist an der deutschen Ostsee das einzige Haus dieser Branche. Herr Hansen selbst war eine Reihe von Jahren in Ostasien und fährt noch jetzt regelmäßig zum Einkauf seiner Waren hinaus.

Die Ostreederei G. m. b. H., Stettin.

Die im Jahre 1918 mit dem Sitz in Stettin gegründete „Ostreederei G. m. b. H.“ entstammt einer Reedereiabteilung der Stettiner Speditionsfirma Cohrs & Ammé Nachfolger, die bereits jahrzehntelang umfangreiche Massenguttransporte auf der Oder ausführte und eine Anzahl Schleppdampfer und Frachtkähne erwarb, die bei Gründung der Ostreederei in deren Besitz übergingen. Gründer waren: die Firma Cohrs & Ammé Nachfolger, Stettin, das Nordische Erzkontor G. m. b. H., Lübeck und die Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, Witkowitz, die das Stammkapital von M. 1 260 000.— zu gleichen Teilen übernahmen.



ODER



**KOHLENHANDELSGES. M. B. H.
STETTIN**

Fernsprecher 7000 und 7001 □ Telegrammwort: Odercarbo
Bankkonten: Reichsbank - Giro - Konto □ Deutsche
Bank, Filiale Stettin □ Postscheckkonto: Stettin Nr. 7385



Export von:

Pa. Niederlausitzer Braunkohlenbriketts „Skandia“
Pa. Niederschlesischen Hüttenkoks
Pa. Westfälischen Steinkohlen- und Hüttenkoks
Schlesischen Steinkohlen / Bunkerkohlen

Ballowitz & Ziegler

STETTIN

AUGUSTAH AUS

Fernsprecher Nr. 7002-7003

Telegramm-Anschrift: Glückauf



Baustoff-Export

Nach der im Jahre 1923 auf Grund des Friedensvertrages durchgeführten Schiffsabgabe an die Tschechoslowakei ist die Ostreederei ab 1. Januar 1924 mit der Cechoslovakischen Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft in eine Betriebsgemeinschaft eingetreten, als sie ferner mit den hauptsächlichsten deutschen Reedereien ein Abkommen getroffen hat zur gemeinsamen Beförderung der von Stettin oderaufwärts nach der Tschechoslowakei und Oberschlesien bestimmten Schmelzmaterialien wie: Erze, Kiese etc.; dieses Abkommen ist auch heute noch in Wirksamkeit.

Die jährliche Leistung der Betriebsgemeinschaft beläuft sich im Bergverkehr auf rund 300 000 Tonnen.

Für das Talgeschäft stützt sich die Betriebsgemeinschaft auf die Oppelner Verlade- und Lagerhaus-Gesellschaft Albert Koerber m. b. H., Oppeln, die zu gleicher Zeit mit der Ostreederei von den gleichen Gesellschaftern im Jahre 1918 gegründet worden ist. Das Talgeschäft der Betriebsgemeinschaft beziffert sich alljährlich auf rund 200 000 To.

Zu Berg sind in der Hauptsache schwedische Erze, zu Tal Kohlen, Holz, Eisen, Zucker usw. abbeordert worden.

Außer den Stammhäusern in Stettin und Oppeln werden Geschäftsstellen unterhalten in Berlin, Fürstenberg a. O., Breslau und Cosel-Oderhafen. Der Verkehr der Ostreederei erstreckt sich gemäß den Zwecken der Betriebsgemeinschaft hauptsächlich auf die Oder, hinsichtlich des Talverkehrs auch auf die märkischen Wasserstraßen, mitteldeutsche Plätze, Hamburg und Lübeck.

Die Cechoslovakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Die Oder hat seit jeher für Schlesien, Mähren und die Slowakei große wirtschaftliche Bedeutung besessen, die sich darin spiegelt, daß in den letzten Vorkriegsjahren rund eine in die jetzige Tschechoslowakei gerichtete Warenbewegung in der Ein- und Ausfuhr von 800 000 Tonnen auf dem Wasserwege zu verzeichnen war. Es kann daher nicht wundernehmen, wenn die tschechoslowakische Staatsverwaltung und die interessierten Kreise der Wirtschaft den Wunsch hegten, eine eigene heimische Flußschiffahrtsunternehmung ins Leben zu rufen. So entstand als jüngstes Unternehmen dieser Art neben den bedeutenderen tschechoslowakischen Flußschiffahrtsgesellschaften auf der Elbe und der Donau auf Grund des Gesetzes vom 7. März 1924, Zahl 64 der Sammlung der G. u. V. der CSR, im Jahre 1924 die

Cechoslovakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft mit einem Stammkapital von Kc. 10 000 000.—, woran neben der tschechoslowakischen Staatsverwaltung als Hauptaktionär drei kapitalkräftige Unternehmungen der heimischen Großindustrie, und zwar die Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, die Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft in Brünn und der Großindustrielle, Schuh- und Lederwarenfabrikant T. & A. Bata in Zlin (Mähren) beteiligt sind. Der Sitz der Gesellschaft ist Prag, jener der Direktion jedoch Stettin.

Die Gesellschaft hat am 1. Januar 1924 die Tätigkeit aufgenommen und ging zur gleichen Zeit mit der Ostreederei G. m. b. H. in Stettin eine Betriebsgemeinschaft ein, durch die die Betriebsmittel beider Unternehmungen vereinigt und fortan für gemeinsame Rechnung bewirtschaftet werden. Diese Vereinigung der vorgenannten Betriebe führte eine wesentliche Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit und eine bessere Ausnützung der Betriebsmittel herbei.

Der Schiffspark der Cechoslovakischen Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft besteht derzeit aus neun Schleppdampfern verschiedener Größe (300—800 PS), zwei in Stettin in Verwendung stehenden Bugsierdampfern (zusammen 5562 PS) sowie 70 Frachtkähnen und 8 Lagerkähnen.

Der Schiffspark enthält fast ausschließlich Fahrzeuge neuerer Typen, ganz aus Eisen, mit und ohne Deck und Zollverschluß, des sogenannten Breslauer und Berliner Maßes mit einer Gesamttragfähigkeit von 35 000 t.

Im Verein mit der Flotte der Ostreederei G. m. b. H. (siehe den diese betreffenden Artikel) beschäftigt die Cechoslovakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft ihren Park vorwiegend im Transport von Schmelzprodukten für die heimische Eisenindustrie, als Erzen, Phosphaten, Abbränden, Kiesen, Schrottmaterial, dann Bauxit, Roheisen und dergl. von Stettin nach Cosel, und sodann in umgekehrter Richtung neben dem entwicklungsfähigen Transport tschechoslowa-

kischer Exportgüter vorwiegend mit der Verfrachtung von Kohlen und Koks der oberschlesischen (sowohl deutschen wie polnischen) und niederschlesischen Kohलगewinnungsstätten, daneben werden jedoch auch andere Güter, vornehmlich Holz, Zucker, Malz, Eisen, Maschinenbestandteile und sonstiges Stückgut von allen wichtigen Oderumschlagsplätzen, als Cosel, Oppeln, Breslau (Stadthafen und Umschlagstelle Pöpelwitz), Maltsch, Steinau, Tschicherzig usw. zur Verfrachtung übernommen. Die Transportfahrten erstrecken sich einesteils auf der Oder bis nach Stettin und darüber hinaus in das Stettiner Haff und den Greifswalder Bodden unter die Tore Stralsunds und andererseits über die Märkischen Wasserstraßen bis nach Berlin und dessen nähere und weitere Umgebung sowie zur Elbe nach Magdeburg und stromabwärts bis Hamburg.

In dem Wettbewerbe des größten preußischen Seehafens Stettin mit dem Hafen der Freien Stadt Danzig, welcher in der seitens Polen vernachlässigten Weichsel keine der Oder ebenbürtige Wasserstraße ins Hinterland zur Verfügung steht, ist die Stellung der Cechoslovakischen Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft ganz eindeutig dadurch gekennzeichnet, daß dieselbe als wertvoller Zubringer des Odermündungshafens Stettin an dem Gedeihen desselben und seiner Industrien das allergrößte Interesse hat.

Rotaprint — Büro-Druckmaschine.

Erfindergeist und zäher Wille haben dem teuren Offset-Riesen der Fachdruckereien den Rotaprint gegenüber gestellt, eine Maschine, die bei größter Widerstandsfähigkeit so einfach ist, daß sie von jedem Laien bedient werden und daher im Büro verwendet werden kann.

Als Schriftträger wird das papierblatt dünne Rotaprint-Metallblatt benutzt, das nicht nur mit Feder, Stift oder Pinsel, sondern auch mit jeder Schreibmaschine beschriftet werden kann, als wär's ein Blatt Papier! Nach erfolgter Beschriftung wird das Metallblatt in den Rotaprint eingespannt und dieser fertigt in einer Stunde bis zu 6000 hervorragende Quart-Abzüge (Din A 4) oder bis zu 10 000 Oktav-Abzüge (Din A 5) oder 297×420 (Din A 3).

Auch Zeichnungen, Briefköpfe und Vordrucke jeder Manier kann man auf den Rotaprint selbst herstellen. Setzt man dem auf einem Metallblatt vorgedruckten Briefkopf Schreibmaschinentext, Geschäftsstempel und Unterschrift hinzu, so liefert der Rotaprint komplette Rundschreiben in einem Arbeitsgang.

Der Rotaprint kann dünnste und stärkste Papiere jeder Farbe verarbeiten.

Der Rotaprint amortisiert sich sowohl bei Verwendung für Auflagen bis zu 10 000 und mehr, als auch bei häufigerem Gebrauch für kleinere Auflagen (z. B. auch schon bei Auflagen von 30 Stück) innerhalb kürzester Zeit.

Unverbindliche Auskunft durch:

Electro- und Maschinen-Vertrieb

Hermann Wulff

Stettin, König-Albertstr. 48 — Fernruf 7246.

Die Firma

W. Stange & Co, Ges. m. b. H.,

Altdamm bei Stettin, wurde im Jahre 1874 gegründet und befindet sich noch heute im Besitz der Familie Stange. Betrieben wird eine Holzbearbeitungs- und Fabrik. Als Spezialität wird seit langen Jahren buchenes Butterfaßholz für Exportzwecke hergestellt. Schon vor dem Kriege zählte die Firma zu den größten ihrer Branche. Der Exporterfolg heute wie damals hauptsächlich nach Rußland und den östlichen Randstaaten.

Die Firma beschäftigt ca. 300 Arbeiter. Die Produktionsfähigkeit des neuzeitlich ausgebauten Werkes beträgt 1 Million pro Jahr. Es ist damit das größte seiner Art in ganz Deutschland. Nur wenige Kilometer vom Stettiner Hafen entfernt — also nicht durch hohe Vorfahrt belastet — kann die Firma Lieferungen nach den Bedarfsländern prompt und billig ausführen. Große Trockenanlagen modernster Art gewährleisten ein gleichmäßig und einwandfrei getrocknetes Material und damit eine wirklich erstklassige Verpackung der Butter. Steigende Exportziffern bieten den besten Beweis für Qualität und Preiswürdigkeit.



Hansa-Haus, Geschäftshaus der Firma Cohrs & Ammé Nachfolger in Stettin.

Cohrs & Ammé Nachfolger

Stettin

Telegramm-Adresse: Cohrsam

Fernsprecher 6350, 6351, 6352, 6353

Spedition • Lagerung • Versicherung

Grosse Lagerräume mit direktem Bahnanschluss an seetiefen Kais

Bemusterungen • Verwiegungen • Kontrollen

Spezialität:

Verfrachtung und Lagerung von Zucker aller Art sowie Massen-Transporte
in Erzen, Kohlen, Holz, Eisen.

Didier, Steffin.



Die Stettiner Chamotte-Fabrik Akt.-Ges. vorm. Didier, deren Zentralverwaltung sich seit dem 1. Oktober 1925 in Berlin-Wilmersdorf, Westfälische Str. 90 (Am Fehrbelliner Platz) befindet, konnte am 27. Dezember 1922 auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken.

Aus kleinsten Anfängen hervorgegangen, stellt ihr Werdegang nicht nur die Geschichte der Firma dar, sondern bedeutet auch ein Blatt in der Entwicklungsgeschichte der Gasindustrie, auf welchem Gebiete die Stettiner Chamottefabrik führend ist und sich durch ihre zahlreichen Bauten von Gaserzeugungsöfen in allen Erdteilen Weltruf erworben hat.

Auch auf dem Gebiete des Industrieofenbaues steht die Firma mit in erster Linie. Didier-Oefen finden Anwendung in der Eisen-, Glas- und chemischen Industrie, der Keramik, in Kokereien und im Schiffbau. Sie entsprechen allen Anforderungen der Technik und einer rationellen Wärmewirtschaft.

Den Forderungen neuzeitlicher Hygiene in städtebaulicher Hinsicht ist die Stettiner Chamottefabrik durch ihre

Müllverbrennungsanlagen, Fäkalienverwertungsanlagen und ihre allseits bekannten, weit verbreiteten Einäscherungsöfen für Krematorien, System „Schneider-Didier“, nachgekommen.

Die reichen Erfahrungen im Ofenbau und die Kenntnis der Anforderungen, welche an das Material gestellt werden, versetzen die Stettiner Chamottefabrik in die Lage, für alle Zwecke der technischen und chemischen Industrie das passende Steinmaterial in jeder gewünschten Form und Güte bis zu den hochwertigsten Qualitäten anzufertigen. Didier-Material ist in der ganzen Welt bekannt.

Erwähnt seien zuletzt noch die Erzeugnisse für den Bedarf in Laboratorien.

Außer dem Stettiner Werk, welches das Bild darstellt, gehören zur Firma noch Werke und Gruben in allen Teilen des Deutschen Reiches und in Böhmen (Tschechoslowakei), die es der Stettiner Chamottefabrik ermöglichen, stets allen Anforderungen in weitestem Maße in bewährter Güte und Ausführung schnellstens nachzukommen.

Greifenhagener Dampfschiffsreederei G. m. b. H. Greifenhagen

Liegeplatz der Schiffe in Stettin am
Schwedter Ufer gegenüber dem Bahnhof

Fernrufe: **Greifenhagen 4**, Stettin 3379, Garz 302,
Fiddichow 1, Schwedt 87.

Tägliche Fahrgast- und Eilgutverbindung von Steffin die Oder aufwärts

nach Greifenhagen, Fiddichow, Schwedt,
Gatow-Vierraden, Garz und 17 Dörfern
an der Ost- und Westoder.

Sonderfahrten zu den Ausflugs-Orten
im Odertal, am Stettiner Haff und den
Badeorten an der See — Vermietung
von Schiffen mit einer Vermessung von
150—500 Personen an Schulen u. Vereine

Ausführung von Massentransporten
in gedeckten Schuten.

Parkettfabrik Greifenhagen

Greifenhagen bei Stettin

liefert in sauberster Ausführung

Stabfußboden in Eiche und Buche

Modernste Maschinen Neuzzeitliche Trockenanlage

Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn,
Anschlußgleis Parkettfabrik

Eigener Hafen an der Oder

Der „Ostsee-Handel“

bringt als führende Wirtschaftszeitschrift

der Ostsee-Länder

am 1. Juli eine zweite große Auslands-Ausgabe

Sinnland

und die Baltischen Staaten

Isolierung spart Kohlen,
Kohlen sind sehr teuer!

Pommersches Isolierwerk
F. Schallehn

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 27
Fernsprecher 877

Ausführung jeder Art von Isolierungen
an Dampfleitungen mit Leichtkieselguhrmasse-Toalit
oder Glaswatte,
an Kühlanlagen mit Korksteinschalen

Betriebsfertige Herstellung von Kühlanlagen
mit bewährten Kompressoren, Milchkühlanlagen

Generalvertreter für Pommern
der Mannesmann-Tiefkühlschränke und
Klein-Kühlanlagen Robert Wahl,
Balingen

Darum isoliert die Dampfanlagen!



Ein vorbildliches deutsches Fabrikat

das von Grund auf aus deutschem Material von deutschen Arbeitern
in unserer Fabrik in Wittenberge Bez. Potsdam hergestellt wird
8000 Arbeiter und Angestellte

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsstellen in Pommern: Stettin, Luisenstr. 19

Anklam, Peenstr. 7 / **Belgard (Pers.),** Karlstr. 27 / **Bublitz,** Poststr. 144
Bütow, Lange Str. 68 / **Cammin i. Pom.,** Wallstr. 100 / **Demmin,**
Frauenstr. 9 / **Greifswald,** Lange Str. 15 / **Köslin,** Bergstr. 1
Kolberg, Kaiserplatz 6 / **Neustettin,** Preußische Str. 2 / **Pöltz,**
Baustr. 7 / **Polzin,** Brunnenstr. 17 / **Rügenwalde,** Lange Str. 32
Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 43 / **Stolp,** Mittelstraße 5
Stralsund, Mönchenstr. 30 / **Swinemünde,** Färberstr. 5.

Weitgehendste
Zahlungserleichterungen

Mäßige Monatsraten

Rotaprint



Die Büro Offset-Druckmaschine

druckt in einem Arbeitsgang Briefkopf, Text,
Firmenstempel und Unterschrift. — Die
Stundenleistung beträgt 6000 Exemplare. — Den
Schriftträger, das Rotaprint-Metallblatt be-
schrifftet man wie ein Blatt Papier (z. B. in der
Schreibmaschine). Kein Typensetzen! — Es
können Formulare, Photos, Zeichnungen sowie
Drucke jeder Manier auf jedem Papier oder
Karton gedruckt werden.

Unverbindliche Auskunft durch

Electro- und Maschinen-Vertrieb
Hermann Wulff
Stettin, König-Albert-Str. 48 / Fernruf 7246

W. Stange & Co.

Ges. m. b. H.

Holzbearbeitungs- und Särfabrik
U l d a m m bei Stettin

Gegründet 1874

Telegraphadr.: „Holzindustrie“

Spezialität:

Buchenes Butterfaßholz für Exportzwecke

Die Produktionsfähigkeit unserer Anlage
beträgt 1 Million Rumpf pro Jahr.

Fernsprecher Nr.
1114 und 1314

Lange & Staeker

Fernruf ab 1. 10. 27
21114 und 21115

Import

Aktiengesellschaft

STETTIN

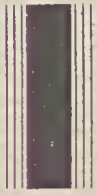
Export

Drahtanschrift: Ryegrass. — V. D. S. Drahtschlüssel, ABC Code 5th Edition

SPEZIALITÄT:

Kleesaaten / Grassaaten / Futterrübensaaten / Futterkräuter

SIE FÖRDERN IHREN EXPORT



wenn Sie in

„DER BUND“

Verkehrs- und Wirtschaftszeitschrift

(Herausgeber: Hamburg-Amerika-
Linie und Meßamt Frankfurt a. M.)

regelmäßig inserieren

Probenummer und Tarif durch die Anzeigen-
verwaltung „DER BUND“, Frankfurt a. M.,
Haus Offenbach und durch den Generalvertreter
für Pommern: Anzeigenannahme: M. Haut,
Stettin, Friedrich-Karl-Straße 22



H.A. Hansen

China- und Japan-Import

Kopenhagen K, St. Kannikestr. 18

Tel. Centr. 11514, Pal. 1851 (Freihafen)

Stettin, Unterwiek 19, Tel. 5590

China- u. Japanwaren aller Art:

Porzellane, Lackwaren, Messing-
sachen, Körbe, Schirme, Spiel-
sachen, Scherzartikel usw.

Direkter Import



Gebr. Beermann

Stettin 1, Speicherstr. 29, Schließfach 25

Abwrackwerft / Bleiwaren-Fabrik

Zinkschmelze / Schrott / Metalle

Import aus **Export nach**
den Ostseeländern

Altmetalle u. Metallrück-
stände zur Verwertung
im eigenen Betriebe, Ab-
wrackmontage. Industr.
Abbrüche, Eisenschrott.
Bleirohre, Bleibleche,

Bleiaraturen etc. spez.
für die chem. und Zell-
stoffindustrie, Bleirohre
für Installat. Remelted
Zink Marke W. H. für
Verzinkereien.

Louis Lindenberg / Stettin

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Fernsprecher 7355—57 / Gegr. 1872 / Telegramm-Adresse: Dachpappenfabrik Lindenberg

Asphalt-, Dachpappen- u. Teerprodukte-Fabrik

Präp. Dachpappen besandet und unbesandet in allen Stärken. Sämtliche Teer-
produkte wie: Steinkohlenteer, Klebmasse, Karbolineum, Asphaltkitt usw.

PAUL KÖRNER

Gegr. 1881 **STETTIN** Gegr. 1881

Telegramm-Adresse: „Peka“ / Telefon Nr. 2324—2325

Hering's-Import u. Export

Eigene Kühlräume

Girokonto Reichsbank / Deutsche Bank / Commerz- und
Privatbank, Fil. Stettin / Postscheckkonto: Stettin 9805