



Fabrikations-Zweige:

Bratenschmalz = Siederei / Kunstspeisefett = Fabrik / Syrup = Raffinerie

Kaffee- und Getreide = Röstereien / Malzkaffee = Fabrik

Fruchtetuvage = Anstalt / Gewürz = Mühlen

Zetzlaff & Wenzel • Stettin

KOLONIALWAREN-GROSSHANDEL UND EINFUHR

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN IN HAMBURG UND KÖNIGSBERG I. PR.

Hartmann & Warsow

Telefon 123

Stettin-Lastadie

Telefon 123



Import

Beerig, Kaffee und Reis

Th. Heyn Nchf.

STETTIN

WARENGROSSHANDLUNG

Zucker

Schmalz

Heringe

Kaffee

Spirituosen

FERNSPRECHER 132, 4030

NEUE FERNSPRECH-ANSCHLÜSSE 20131, 20132

Germania-Versicherung Stettin

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:
30 Millionen Reichsmark

Prämieinnahme 1926: **19,4 Millionen RM.**
Bestand Ende 1926 mehr als **234 Millionen RM.**
Versicherungssumme

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

GERMANIA-GESELLSCHAFTEN STETTIN

Diese schließen ab:

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

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

Otto Hempel

STETTIN

Neue Königstrasse 1

Fernspr. Nr. 578, 2956



Herings-Import
und
Waren en gros

Glander & Priebe

Stettin - Lastadie 77-78

Fernruf: Stettin 5980 u. 5981



Kolonialwaren-Großhandlung
Schmalz-Siederei
Kunstspeisefett-Fabrik

Alfred Nentwich

STETTIN, Große Lastadie Nr. 68

Telefon 7463, 7464, 7465

Waren-Großhandlung
Kaffee-Rösterei
Groß-Desillation u. Likörfabrik

HUSSLA & PAULY

STETTIN
HERINGE u. SARDELLEN
IMPORT
WARENGROSSHANDEL

Külzow & Schmidt, Stettin

Gegründet 1900

IMPORT

EXPORT

Kolonialwaren-Großhandlung
Haupthandelsartikel Mühlen-Fabrikate
Zwiebeln · Salzgurken · Südfrüchte · Sauerkohl

Export nach allen Ostsee-Staaten

Carl Wilh. Krauthoff

Stettin-Lastadie

Telefon 37362, 37363

Waren- und Hering-Großhandel · Kaffee-Großrösterei · Likörfabrik
Erste Pommerische Weinbrennerei · Weinhandel · Tabakwarenhandel

R. Besser / Stettin

Schuhstraße 13/15

Gegründet 1872

Telefone Nr. 1104 und 1117

Telegr.-Adr.: Erbesser

Import und Großhandel
Butter / / Käse / / Fettwaren

Eier-Import-Gesellschaft

m. b. H.

Stettin, Schuhstraße Nr. 13/15

Telefon-Anschluß Nr. 2901 — Telegramm-Adresse: Eierimport

Unterhält ständig umfangreiches
Lager in- und ausländischer Eier

**P
E
L
E
T**

Paul Zimmermann

Stettin

Merkurhaus / Gegründet 1878

Import · Großhandel

Kolonialwaren

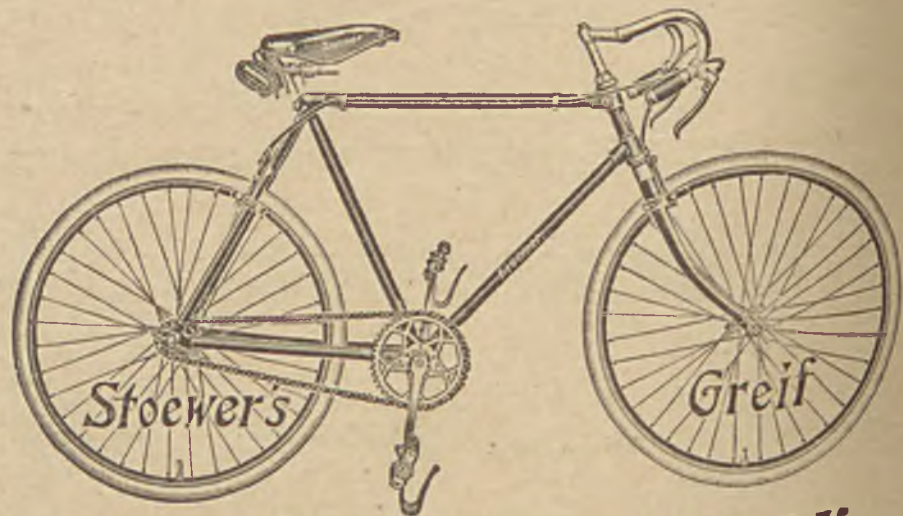
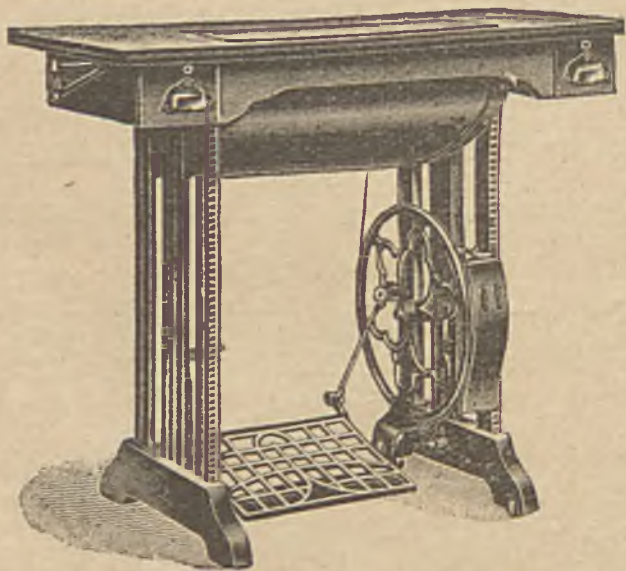
Hering · Schmalz · Zucker

Kaffee-Rösterei



3 Qualitäts- Erzeugnisse

deutscher Feinmechanik



NÄHMASCHINEN- UND FAHRRÄDER-FABRIK
Bernh: Stoewer Actien-
 gesellschaft **Stettin-Grünhof**

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

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

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

Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark. Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse Eingang Schunstraße, 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. 21

Stettin, 1. November 1927

7. Jahrg.

Die 5. Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer.

Am Dienstag, den 25. Oktober fand die zweite und letzte diesjährige Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin in der Börse statt. Der Präsident, Herr Unterstaatssekretär a. D. Dr. Hellmut Toepffer, eröffnete die Versammlung und begrüßte zunächst die geladenen Gäste, unter denen sich die Herren Oberpräsident Lippmann, Regierungspräsident von Haltern, Oberbürgermeister Dr. Ackermann, der Vorsitzende der Landwirtschaftskammer, Herr von Flemming, der Reichsbahnvizepräsident Fluhme, der Vertreter der Handwerkskammer, sowie eine Reihe von Reichstags- und Landtagsabgeordneten und Stadtverordneten befanden. Herr Präsident Dr. Toepffer wandte sich sodann an den Herrn **Oberpräsidenten Lippmann**, um namens der Kammer einem Gefühl der Dankbarkeit Ausdruck zu geben, das die Wirtschaftskreise Pommerns schon lange beseelte. Herr Präsident Dr. Toepffer erinnerte daran, wie Herr Oberpräsident Lippmann in schwerster Zeit im Jahre 1918 auf seinen heutigen Posten berufen wurde. Damals lag mit der gesamten deutschen Wirtschaft

auch die pommersche völlig danieder. Insbesondere war auch Stettin durch die Wegnahme seiner Handelsflotte auf Grund des Versailler Vertrages sowie durch die Folgen der Zwangswirtschaft und des Krieges überhaupt schwer getroffen. In den schwierigen Zeiten, in denen Herr Oberpräsident Lippmann an der Spitze der Provinz gestanden hat, hat er sich den Dank ganz Pommerns sowie namentlich der pommerschen Wirtschaft in großem Maße erworben. Die pommersche Wirtschaft weiß, welchen Einfluß die Tätigkeit des Oberpräsidenten auf alle wirtschaftlichen Vorgänge und erzielten Erfolge gehabt hat. Die Wirtschaft weiß, daß die großen Arbeiten zur Erhaltung und Stärkung des pommerschen Stromes, der Oder, zur Erhaltung des Seehafens Stettin, der Industrie und des Handels Pommerns nicht zum wenigsten auf die Tatkraft des Oberpräsidenten zurückzuführen sind. Herr Dr. Toepffer führte dann aus, daß die Kammer erwogen hat, wie sie ihrem Danke in einer Form Ausdruck geben könne, der den heutigen Tag überdauert. Die Kammer hat beschlossen, eine

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

Medaille schlagen zu lassen, die von dem Dank der Wirtschaft Zeugnis geben soll. Herr Präsident Dr. Toepffer verlas darauf eine **Urkunde**, die dem Oberpräsidenten Lippmann zugleich mit der Medaille überreicht wurde, und die mit dem Wunsch schließt, daß Herr Oberpräsident Lippmann die Geschicke der pommerschen Wirtschaft und Stettins noch recht lange leiten möge.

Im Anschluß **ergriff Herr Oberpräsident Lippmann das Wort** und gab seinem Dank für die Freundschaft und das Vertrauen Ausdruck, das die Handelskammer ihm durch die ihm erwiesene Ehrung entgegengebracht hat. Der Oberpräsident kam dann auf die Zeit zu sprechen, in der er als junger Abgeordneter im Parlament sich schon für dieselben Ziele im Interesse der pommerschen Wirtschaft eingesetzt hat, deren Erfüllung sie nun soviel näher gekommen ist. Insbesondere gedachte der Oberpräsident derjenigen Männer, mit denen er in früheren Jahren gemeinsame Arbeit für die Erreichung der großen wirtschaftlichen Ziele Pommerns und Stettins geleistet hat, namentlich des

verstorbenen Obervorstehers der Kaufmannschaft, Manasse, sowie des langjährigen Binnenschiffahrtsvertreterers in der alten Kaufmannschaft, Direktors Otto Lange. Er schloß daran den Dank für diejenigen Vertreter der Wirtschaft, die ihm in tatkräftiger Mitarbeit bis auf den heutigen Tag zur Seite gestanden haben. Zum Schluß seiner Ausführungen wies der Oberpräsident darauf hin, daß er die ihm zuteil gewordene Ehrung so auffasse, daß sie nicht ihm allein, sondern in seiner Person der gesamten Beamtschaft der Provinz gelte, und gab die Versicherung ab, daß die **pommersche Beamtenschaft** von der Auffassung, **der berufene Diener, Freund und Förderer der Wirtschaft** zu sein, durchdrungen sei und stets an dieser Auffassung festhalten werde.

Es wurde sodann in die Tagesordnung eingetreten, und Herr Präsident Dr. Toepffer gab zunächst Bericht über die Tätigkeit der Industrie- und Handelskammer seit der letzten Vollversammlung, wobei er folgendes ausführte:

Die Tätigkeit der Industrie- und Handelskammer seit der letzten Vollversammlung.

Wie es bei dem Charakter der Stettiner Kammer als einer Seehandelskammer natürlich ist, haben auch in der jetzt hinter ihr liegenden Periode ihrer Tätigkeit **die Arbeiten auf dem Gebiet des Verkehrswesens den breitesten Raum eingenommen**. Voranzustellen sind hier die mit den **Verhältnissen im Stettiner Hafen** zusammenhängenden Fragen, insbesondere natürlich die für Stettin, das heute im härtesten Wettbewerbskampf mit Danzig und den anderen mit ihm rivalisierenden Häfen steht, so überaus wichtige Förderung des Ausbaues seines Hafens. Es bestanden hier zunächst **Unstimmigkeiten über die Verteilung der für den weiteren Ausbau zur Verfügung zu stellenden Gelder zwischen der Stadt Stettin und dem Preußischen Staat**. Die Kammer war bestrebt, in dieser Beziehung auf eine Verständigung hinzuwirken, damit keine schädliche Verzögerung des Ausbaues eintrete. Nicht zum wenigsten den Bemühungen der Kammer ist zu verdanken, wenn die diesbezüglichen Verhandlungen zu einem befriedigenden Ergebnis führten, mit dem beide Teile, Staat und Stadt, einverstanden waren. Inzwischen ist **von der Preußischen Regierung eine Gesetzesvorlage ausgearbeitet** worden, die bereits die Billigung des Staatsrates gefunden hat. Demnach wird **für den Stettiner Hafenausbau der Betrag von über 10 Millionen Mark zur Verfügung gestellt**. Hierdurch ist die nächste Etappe des Ausbaues erfreulicherweise finanziell gesichert, wenn freilich auch nicht verkannt werden kann, daß die Stadt Stettin bei dieser Regelung des weiteren Hafenausbaues immerhin **noch ein Drittel selbst tragen** muß, was sich natürlich ebenfalls wiederum in hohen Gewerbesteuern für Wirtschaft und Verkehr Stettins auswirken wird.

Auch die **Organisations- und Finanzverhältnisse der Hafengesellschaften** beschäftigten die Kammer wiederum in zahlreichen Sitzungen. Den breitesten Raum beanspruchte hier die **Frage der Ueberführung eines Teiles des von der Hafenbetriebsgesellschaft anlässlich des englischen Kohlenstreiks erzielten Ueberschusses in Höhe von 300 000 Mk. an die Hafengemeinschaft als Pacht für das vergangene Jahr**. Die Kammer glaubte, einer Ueberweisung in dieser Höhe nicht zustimmen zu können. Entgegen ihrem Einspruch wurde aber dennoch beschlossen, die Ueberweisung vorzunehmen, obwohl die Hafenbetriebsgesellschaft hierdurch aller Mittel entblößt worden ist und ihr die Möglichkeit genommen wurde, mit Hilfe des bis dahin vorhandenen Fonds von sich aus etwa auftretende Störungen des Hafenbetriebes durch rasche Erledigung kleiner Reparaturen bzw. durch nötig gewordene kleine Neuanschaffungen zu beseitigen. Im Zusammenhang hiermit mußte sich die Kammer auch mit der in Aussicht genommenen **Erhöhung des Gesellschaftskapitals der Hafenbetriebsgesellschaft** befassen, wovon zu

einem anderen Punkt der heutigen Tagesordnung noch zu sprechen sein wird.

Zwecks **Verbesserung der Umschlagsmöglichkeiten für Getreide im Stettiner Hafen** wurde die **Anschaffung eines dritten Elevators** in mehreren Sitzungen von Wiegeamt und Kammer erörtert. Schließlich wurde der Beschluß gefaßt, das Wiegeamt zu ermächtigen, einen dritten Elevator von einer ungefähren Leistungsfähigkeit von 50 t pro Std. zum Preise von 99 000 Mk. in Auftrag zu geben. Die Fertigstellung dieses Elevators, der zu einer wesentlichen Verbesserung der Umschlagsgelegenheit für Getreide im hiesigen Hafen beitragen wird, dürfte bald beendet sein.

Auch der **Neuregelung der Winterliegeplätze für die hier überwinterten Binnenfahrzeuge und Seeschiffe** wurde von der Kammer verstärkte Beachtung geschenkt. Es gelang ihr, der Binnenschiffahrt den sogenannten Schafstall wieder als Liegeplatz zurückzugeben, dadurch, daß für die Seedampfer, die im vorigen Jahre dort überwintert hatten, anderweitig Platz geschaffen wurde. Trotzdem bleibt die **Notwendigkeit, für die Binnenschiffahrt noch eine größere Anzahl von Liegeplätzen zu schaffen**, sowie auch eine Verbesserung der Zufahrtsstraße zu den bisher oderaufwärts vorhandenen und die Anlage von Wasserstöcken an einer Reihe dieser Liegestellen vorzunehmen, nach wie vor noch bestehen. Die Kammer wird weiter bestrebt sein, eine Verbesserung der jetzigen Liegeplatzverhältnisse für die Binnenschiffahrt herbeizuführen.

Zwei für die Oderschiffahrt, den **Verkehr zwischen Stettin und Berlin** und letzten Endes für den Stettiner Hafen überaus bedeutende Fragen, die die Kammer während der Berichtszeit beschäftigt haben, sind die des **Ausbaues des Staubeckens von Ottmachau** sowie die des **Baues des Schiffshebewerkes bei Liepe**. Nach der Kammer zuteil gewordenen Mitteilungen sollen die für den **Bau des Hebewerkes bei Niederfinow im Etat von 1928 vorgesehenen Mittel gestrichen** werden. Die Kammer hat hiergegen auf das **nachdrücklichste Einspruch** erhoben, da eine Verzögerung des Baues des Schiffshebewerkes die Möglichkeit nahe rückt, daß angesichts der starken Reparaturbedürftigkeit der vorhandenen Schleusentreppe der **Verkehr zwischen Stettin und Berlin für die Großschiffahrt wieder, wie es bereits in diesem Jahre lange Zeit der Fall war, völlig unterbunden** wird.

Was das Ottmachauer Staubecken angeht, so sind der Kammer in letzter Zeit wiederholt erneute **Klagen** darüber zugegangen, daß der Bau des Staubeckens trotz seiner großen Dringlichkeit für die Oderschiffahrt bisher verzögert und **mit dem Bau des Staudammes überhaupt noch nicht begonnen** worden sei. Trotz der schwierigen Lage der Oder-

schiffahrt, die ihre Rückwirkungen auch auf den ohnehin im schwersten Wettbewerbskampf gegen Danzig und andere Häfen stehenden Seehafen Stettin nicht verfehlt hat und obwohl es sich um die Herstellung eines Bauwerkes handelt, für das die Vorarbeiten seit über 20 Jahren betrieben werden, erfolgt die Durchführung des Projektes so langsam, daß eine **Herstellung befriedigender Wasserverhältnisse**, nämlich eine dauernd vorhandene Tauchtiefe von 1,40 m noch lange nicht zu erwarten sein dürfte. Es wird daher beantragt, folgende (als Anlage beigefügte) Entschließung anzunehmen.

Von sonstigen Binnenschiffsfragen muß zunächst die der Erhöhung des Schiffsliegegeldes erwähnt werden. Die umfangreichen Erhebungen, die die Kammer hierüber angestellt hatte, konnten inzwischen zum Abschluß gebracht werden; die Kammer beschloß daraufhin, sich für eine **Erhöhung der Liegegelder um 25%** und eine **Herabsetzung der Liegefrist, gleichfalls um 25%**, einzusetzen. — Die zahlreichen Strafmandate für Binnenschiffer wegen Uebertretung der geltenden Bestimmungen über Ankerführung, Mitnahme eines Beibootes usw. wurden von der Kammer zum Anlaß genommen, auf eine Milderung der Anwendung dieser Bestimmungen gegenüber der Binnenschiffahrt hinzuwirken. Zuletzt ist eine Kommission eingesetzt worden, die die fraglichen Bestimmungen einer Nachprüfung unterziehen soll.

Die für die weitere Entwicklung des Stettiner Hafens so überaus wichtige **Frage der weiteren Vertiefung der Schiffahrtstraße Stettin—Swinemünde** beschäftigte die Kammer fortlaufend. Im Juni d. Js. wurde von der Vertiefungsgesellschaft der Beschluß gefaßt, die **Summe von 684 000 M. für die beschleunigte Fertigstellung des Papenwasserdurchstiches zunächst vorschußweise** durch die Gesellschaft zu übernehmen, mit der Maßgabe, daß **das Reich** seinen Anteil in Höhe von 365 000 M. für diese beschleunigten Arbeiten in den Baujahren 1928/29 und 1929/30 an die Gesellschaft zurückführt. Da aus den laufenden Schiffahrtsabgaben die gesamte Summe, die von der Gesellschaft übernommen worden ist, nicht bestritten werden konnte, wurde **ein Kredit in der erforderlichen Höhe für die Gesellschaft aufgenommen**. Diese Maßnahme hat sich als notwendig erwiesen, da hierdurch der Papenwasserdurchstich, der eine Verkürzung und Begradigung des Schiffahrtsweges durch das Papenwasser bringt, **schon im laufenden Jahre fertiggestellt** werden kann, während er planmäßig erst Ende des Jahres 1928 bzw. im Frühjahr 1929 fertigzustellen wäre, was von nachteiligen Folgen für die Schiffahrt gewesen wäre.

Neue, erst in jüngster Zeit gepflogene Verhandlungen in der Frage der Vertiefung haben ergeben, daß **inzwischen auch das Reich die Notwendigkeit ausdrücklich anerkannt** hat, die Schiffahrtstraße Stettin—Swinemünde über die augenblicklich stattfindende Vertiefung hinaus auf eine Tiefe zu bringen, die den Stettiner Hafen ohne weiteres auch für 8000 To.-Schiffe, die als die Regelschiffe des modernen Weltverkehrs anzusehen sind, zugänglich macht. Diese Verhandlungen haben dahin geführt, daß das Reich zwar noch nicht völlig auf eine Beteiligung der Interessenten am weiteren Ausbau der Schiffahrtstraße verzichten zu können glaubte, daß es aber **doch eine finanzielle Regelung für die weitere Vertiefung vorgeschlagen** hat, die eine bedeutende Ermäßigung der jetzt erhobenen Abgaben zuläßt und somit eine Entlastung für die Schiffahrtreibenden bedeutet. Die Gesellschaft, deren Gesellschafter bekanntlich Provinz, Stadt und Industrie- und Handelskammer sind, hat sich grundsätzlich mit dieser durch die Reichsregierung vorgeschlagenen Regelung **einverstanden** erklärt. An anderer Stelle der heutigen Plenarversammlung wird daher **ein vom Oberpräsidium der Provinz Pommern verfaßter Vertragsentwurf für den weiteren Ausbau der Seeschiffahrtstraße Stettin—Swinemünde**, dessen praktische Bedeutung darin besteht, daß durch die hierin vorgesehene finanzielle Regelung eine Ermäßigung der bisherigen Schiffahrtsabgaben auf der Wasserstraße Stettin—Swinemünde auf etwa ein Viertel eintritt, zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

Von sonstigen die Seeschiffahrt betreffenden Fragen sei noch kurz erwähnt, daß die **Wiedereinrichtung einer Pfahlgruppe für die Deviationsbestimmung für Seeschiffe** von der Kammer beantragt und diesbezügliche Kostenschläge von ihr angefordert wurden. Ferner unternahm die Kammer energische Schritte, die **Handhabung der gesundheitspolizeilichen Untersuchung der Seeschiffpassagiere** durch Beamte des Hafenaufamtes Swinemünde zu erleichtern, da die dort geübte Art und Weise, wie die Untersuchung

vorgenommen wurde, **als im höchsten Grade verkehrsschädlich** angesprochen werden mußte.

Die Fragen des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahngütertarife haben die Kammer in den abgelaufenen 9 Monaten im starken Maße beschäftigt. Was die Fragen des Eisenbahnverkehrs anlangt, so ist in erster Linie auch in dem abgelaufenen Geschäftsjahre, wie insbesondere im Jahre 1926, für den Verkehr als äußerst störend empfunden worden, daß die seit langem geplante und im Bau begriffene **Güterumgehungsbahn noch nicht fertiggestellt** ist. Die Stettiner Güterumgehungsbahn ist nicht nur für die Wirtschaft Pommerns, sondern für die Verkehrswirtschaft ganz Nordostdeutschlands **eine dringende Notwendigkeit**. Wir müssen verlangen und dürfen erwarten, daß die begonnenen Arbeiten mit tunlichster Beschleunigung ihrer Vollendung entgegengeführt werden. Was die übrigen Fragen des Güterverkehrs anlangt, so ist es den Stettiner Verkehrskreisen, insbesondere den Abladern leicht verderblicher Güter, wie Eier, Butter, Heringe usw. immer wieder aufgefallen, daß die **Dauer der eisenbahnseitigen Beförderung von Stettin nach den süd- und mitteleutschen Empfangsgebieten erheblich größer ist, als diejenige von den Wettbewerbshäfen Lübeck und Hamburg**. Die Stettiner Handelskammer ist in diesen Fragen wiederholt vorstellig geworden und hofft, daß die in dieser Hinsicht zwischen den Seehäfen bestehende unterschiedliche Behandlung in Zukunft beseitigt werden wird. Eine weitere Frage, die insbesondere für den nord-ostdeutschen Personenverkehr bedeutungsvoll ist, ist der **Bau des Stettiner Personenbahnhofs**. Das Projekt des Baues eines Bahnhofes hat bereits historische Bedeutung erlangt. Auch in der abgelaufenen Berichtsperiode ist die Frage des Baues des Personenbahnhofs, soweit der Industrie- und Handelskammer bekannt geworden ist, **nicht weiter gekommen**. Die Industrie- und Handelskammer Stettin legt großen Wert darauf, daß dieses Projekt nun endlich einmal mit größter Beschleunigung betrieben und seiner Vollendung entgegengeht. **In Eisenbahntarif- und Verkehrsfragen hat die Kammer in den abgelaufenen 9 Berichtsmonaten über 100 Gutachten erstattet, Antworten beantwortet und Anträge gestellt**. Durch die als Eisenbahngütertarifreform bezeichnete **Staffelung und Ermäßigung der Abfertigungsgebühren der Wagenladungsklassen, die Ermäßigung der Zuschläge bei der Bildung der Nebenklassen** sowie durch eine geringe **Senkung der Frachtsätze der höchsten Wagenladungsklasse**, die auch für die Klassen B, C und D zu Ermäßigungen geführt hat, ist eine gewisse Entlastung herbeigeführt worden. Ebenso ist durch die Ermäßigung und Staffelung der Abfertigungsgebühren **eine geringe Ermäßigung der Nahentfernungen herbeigeführt** worden. So begrüßenswert gerade für die Stettiner Verkehrswirtschaft diese Erleichterungen auch sind, kann doch nicht davon gesprochen werden, daß hierdurch den Bedürfnissen der Wirtschaft, und insbesondere der Seehafenverkehrsbelange Stettins Rechnung getragen ist. Die durch den Staffeltarif herbeigeführten **Wettbewerbsverschiebungen zwischen Stettin und Hamburg**, die sich bei den mittleren Entfernungen auf etwa 10% zugunsten Hamburgs beläuft, ist noch nicht beseitigt. Stettin ist noch nicht wieder in den vollen Genuß der Vorteile gelangt, die durch seine günstige geographische Lage an sich erwachsen. Die **Forderung der Stettiner Wirtschaft in dieser Hinsicht geht daher auf eine weitere Entlastung der übersetzten oberen Wagenladungsklassen** und auf eine wirkliche **Ermäßigung der nahen und mittleren Entfernungen** zwecks Beseitigung der unerträglichen Verschiebungen, die der Staffeltarif herbeigeführt hat.

Auf dem Gebiet des Seehafenausnahmetarifwesens wird immer wieder bemerkt, daß **zwischen Stettin und seinem großen deutschen Wettbewerbshafen Hamburg die Parität nicht voll gewahrt** erscheint. Daß in den Seehafentariifen für den Transitverkehr sowie für den Ein- und Ausfuhrverkehr durchgeführte **Prinzip der Nullregulierung** ist durch die Einführung von A- und B-Frachtsätzen in verschiedenen Durchfuhrtarifen **durchbrochen** worden. Durch die Einführung und Beschränkung der niedrigeren B-Frachtsätze auf die großen Nordseehäfen findet selbstverständlich auch eine Ablenkung desjenigen Verkehrs nach diesen Häfen statt, der nach Skandinavien, England, dem Mittelmeer usw. gerichtet ist, abgesehen davon, daß der Aufbau von transatlantischen Linien Stettin durch diese Tarifierungsart ein für allemal genommen wird. Abgesehen hiervon hat die Kammer auch in einzelnen Tarifen neuerdings festgestellt, daß bei den Mindestmengenrabatten bei Sendungen, die über Hamburg ausgehen, bis 15% größere Rabatte ausgebaut sind, als bei über Stettin ausgehenden Sendungen.

Ueberdies ist zum großen Bedauern der Stettiner Handelskammer und zum schweren Schaden des Stettiner Warenhandels, der bereits im Jahre 1926 als untragbar bekämpfte **Ausnahmetarif für serbische Pflaumen** in ungefähr gleicher Weise für Hamburg und Stettin wiederum zur Einführung gelangt. Während der Hamburger Frachtsatz von Passau 1,50 M. beträgt, muß das 47 km näher zu Passau gelegene Stettin einen Frachtsatz von 2,92 M. bezahlen. Da Stettin vor dem Kriege in diesem Handelszweig unbestritten die Führung hatte, kann es sich bei dieser Tarifgebarung nicht beruhigen und erwartet auch, daß die Reichsbahnverwaltung im kommenden Jahre den unbestreitbar gerechtfertigten Stettiner Ansprüchen in gebührender Weise Rechnung trägt. Besonders schwerwiegend hat sich für den Seehafen Stettin der **Wettbewerb Danzigs** herausgebildet, und es besteht für Stettin die Gefahr, daß es einen nicht unerheblichen Teil seines Erzimports an Danzig abgeben müssen, wenn nicht von Seiten der Reichsbahn die erforderlichen **Tarifabwehrmaßnahmen** aufgenommen werden. Wenn auch in diesem Jahre durch Abschluß entsprechender Verträge zwischen Reichsbahn und Erzbeziehern noch eine gewisse Sicherung für die Wahl des Weges über Stettin gegeben ist, so wird doch die kommende Erzperiode nach Auffassung aller Beteiligten eine Sachlage schaffen, die Stettin bei Fortdauer der jetzigen Verhältnisse eines erheblichen Teiles dieser Erztransporte beraubt. Die Industrie- und Handelskammer Stettin hat daher sowohl die Reichsbahn als auch die fraglichen Zentralbehörden auf diese Verhältnisse aufmerksam gemacht und gebeten, den Abwehrkampf gegen die polnischen Angriffsmaßnahmen durch Erstellung wirklich wirksamer Wettbewerbsstarife im verstärkten Maße aufzunehmen. Auch muß nach Auffassung der Kammer durch entsprechende Tarifmaßnahmen dafür Sorge getragen werden, daß **Stettin an der Kohlenausfuhr in nennenswertem Maße beteiligt** wird. Bei Erstellung dieser Wettbewerbsstarife ist es erforderlich, den Belangen der Binnenschiffahrt nach Möglichkeit durch gleichzeitige Einrichtung von Zu- und Ablaufstarifen zu entsprechen. Schließlich erfordert es das Verkehrsinteresse Stettins auf das dringendste, daß reichsbahnseitig mit tunlichster Beschleunigung die **Wiederherstellung direkter Tarife mit den österreich-ungarischen Nachbarstaaten sowie den Balkanstaaten** erfolgt. Durch das Fehlen direkter Tarife mit Rumänien, mit Ungarn, mit Jugoslawien und anderen südeuropäischen Staaten ist **Stettin** gegenüber seinen westdeutschen Wettbewerbern **ganz erheblich benachteiligt** worden. Die Kammer hofft, daß diese zum Teil in Angriff genommenen schwierigen Arbeiten baldmöglichst einem befriedigenden Ergebnis entgegengeführt werden.

Fragen des Postverkehrs beschäftigten die Kammer häufig. Erwähnt seien hier besonders der zur Erörterung gestellte **Wegfall der Paketkarte**, der mehrfach zur Beratung stand und über dessen Zweckmäßigkeit die einzelnen Handels- und Industriezweige sehr verschiedener Meinung waren, sowie die **Beseitigung des Frankaturzwanges bei Expresgutsendungen**, die von der Kammer befürwortet wurde.

Steuerangelegenheiten nahmen auch während der letzten Arbeitsperiode der Kammer einen verhältnismäßig breiten Raum ein. Insbesondere hervorzuheben ist hier das **Gewerbesteuerrahmengesetz**, mit dem die Kammer sich eingehend befaßte. **Ebenso wie gegen den übermäßigen Steuerdruck trat die Kammer auch für ein tragbares Maß der sozialen Lasten und anderen Abgaben ein.** So wurde sie wiederum in zahlreichen Fällen mit **Entwürfen für Ortsatzungen von Berufsschulen**, z. B. für die Städte Demmin, Stargard, Plathe, Gollnow usw. befaßt. In allen Fällen wurde von der Kammer entsprechend den stets von ihr in dieser Beziehung verfolgten **Grundsätzen** darauf hingewirkt, **die Kosten für die Berufsschule möglichst niedrig zu halten**, den Kreis der Berufsschulpflichtigen nicht zu weit zu ziehen und den Vertretern der Wirtschaft in den Kuratorien der Schulen einen möglichst starken Einfluß zu sichern.

Die aus der privatwirtschaftlichen Tätigkeit der öffentlichen Hand für das freie Gewerbe drohenden Gefahren behielt die Kammer nach wie vor im Auge. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß auch die **gewerbliche Tätigkeit der Landlehrer** das Eingreifen der Kammer notwendig machte, da die Betätigung der Lehrer als Vertreter von Ein- und Verkaufsvereinen in einigen Landkreisen den freien Handel in einer nicht mehr vertretbaren Weise beeinträchtigte.

Um auf das **Gebiet der Zölle und des Außenhandels** überzugehen, so wurde seitens der Kammer in mehrfachen

Verhandlungen überall dort auf eine **Erleichterung der Zollabfertigung** hingewirkt, wo sich in der Praxis Schwierigkeiten ergeben hatten. Insbesondere waren es **gewisse Mißstände im Stettiner Hafen**, die sich bei der Verzollung von Auslandsweizen, bei der Verzollung von Sämereien, sowie durch die neuerliche Nichtzulassung hiesiger Spediteure zur Zollabwicklung entwickelt hatten und für deren Beseitigung die Kammer sich nachdrücklich einsetzte.

Eine Frage, die die Kammer ferner häufig beschäftigte, war die der **endgültigen Regelung des von der Stettiner Konfektion betriebenen Lohn- und Eigenveredelungsverkehrs**. Die in dieser Angelegenheit von der Kammer immer wieder erneut erhobenen Vorstellungen, daß der Stettiner Konfektion die von ihr beantragten Veredelungsverkehre im Interesse des Stettiner Arbeitsmarktes und im Interesse auch der Beziehungen dieses Industriezweiges zum Auslande zu bewilligen wären, führten schließlich nach vorangegangener Besichtigung einiger Betriebe durch Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums dahin, daß heute den Konfektionsfirmen in dieser Frage in einem höheren Maße entgegengekommen wird.

Den laufenden Handelsvertragsverhandlungen schenkte die Kammer nach wie vor Beachtung. Insbesondere hatte sich mehr und mehr gezeigt, daß die **Absatzverhältnisse verschiedener Handelszweige Stettins und des weiteren Kammerbezirkes**, — insbesondere seien hier der Heringshandel, der Warenhandel und der Landesproduktenhandel genannt —, ganz abgesehen von der Beeinträchtigung des Stettiner Verkehrs **durch das Fortdauern des Handelskriegs mit Polen, starke Einbuße erlitten** haben. Die beteiligten Handelszweige, wie übrigens fast die gesamte ostdeutsche Wirtschaft, sind durch den deutsch-polnischen Handelskrieg, dessen Ende nach dem heutigen Stande der Verhandlungen zunächst noch gar nicht abzusehen ist, in einer schwierigen Lage, deren **Beseitigung durch ein tragbares Abkommen auf das dringendste zu wünschen** ist.

Es ist bekannt, daß überall hohe Schutzzölle einer gedeihlichen Entwicklung des internationalen Handels im Wege stehen. Eine wichtige Etappe auf dem für die weitere wirtschaftliche Entwicklung fast aller europäischen Länder notwendigen Wege, die bestehenden Handelshemmnisse zu beseitigen, die Zölle herabzusetzen und eine Erleichterung der für den internationalen Handelsverkehr geltenden Bestimmungen einzuführen, war die **Stockholmer Tagung der Internationalen Handelskammer, auf der auch die Stettiner Kammer vertreten war**.*) Diese Tagung lief bekanntlich auf ein **Bekanntnis zum Freihandel** hinaus, dessen vollere praktische Verwirklichung zwar noch auf Jahre hinaus erhebliche Hindernisse entgegenstehen dürften, das nach und nach in die Tat umzusetzen, aber gerade auch die Stettiner Kammer, wie es bei ihrer Stellung als Seehandelskammer nicht anders möglich ist, nach Kräften bestrebt sein wird.

Die **Frage der Termine für die Saison- und Inventurausverkäufe**, die schon vielfach Gegenstand von Besprechungen gewesen war, ist in der Berichtszeit wieder aufgenommen worden und einer endgültigen Regelung bereits nahegebracht. Die Stettiner Textil- und Schuhwarenbranche haben sich auf folgende Termine geeinigt. Der **Inventurausverkauf** soll am ersten Montag nach dem 4. Januar beginnen, der **Saisonausverkauf** am 1. August. Diese Regelung ist für den ganzen Regierungsbezirk mit Ausnahme der Inseln Usedom und Wollin, die infolge ihrer Bäder-saison eine besondere Stellung einnehmen, einheitlich in Aussicht genommen, und bereits der überwiegende Teil der Ortsausschüsse hat sich zustimmend geäußert. Das **Ausverkaufswesen** hat die Kammer außerdem gelegentlich einer Rundfrage des Deutschen Industrie- und Handelstages beschäftigt, in der eine **Neufassung der §§ 7 bis 9 des unlauteren Wettbewerbsgesetzes** nach dem Vorschlage des Einzelhandelsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages zur Begutachtung mitgeteilt wurde.

Die übliche **gutachtliche Tätigkeit der Kammer gegenüber den Gerichten des Kammerbezirkes** war während der letzten Arbeitsperiode eine besonders lebhaftere. Auch auf dem **Gebiet der Rechtsfortbildung** entfaltete die Kammer in der Berichtszeit eine rege Tätigkeit. So wurde in erster Linie zur **Aenderung des Hauszinssteuergesetzes, zum Berufsausbildungsgesetz** sowie zur **Frage der Abänderung des preußischen Gerichtskostengesetzes** in Bezug auf die Herabsetzung des Tarifs, namentlich was die für die Eintragung von Schiffen ins Schiffsregister zu erhebenden Gebühren anbelangt, Stellung genommen.

*) Vergl. O.-H. Nr. 12 u. 14.

Im Anschluß an den Tätigkeitsbericht trug Herr Dr. Toepffer noch folgende EntschlieÙung vor, die von der Versammlung einstimmig angenommen wurde:

EntschlieÙung.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat sich in ihrer Vollversammlung vom 25. Oktober d. Js. aufs Neue mit der Frage der Herstellung des Ottmachauer Staubeckens beschäftigt; sie kann sich jedoch des Eindrucks nicht erwehren, daß der Ausbau nicht mit der Beschleunigung in Angriff genommen und durchgeführt wird, wie es für die notleidende Oderschiffahrt unbedingt erforderlich wäre. Obwohl an dem Plan des Ottmachauer Staubeckens bereits seit Jahrzehnten gearbeitet wird, sind, soweit die Kammer unterrichtet ist, die Entwurfsarbeiten für das Staubecken noch nicht fertiggestellt. Auch sind die sonstigen Vorarbeiten, die Verlegung der Bahnstrecke Ottmachau—Patschkau und der erforderliche Grunderwerb dem Vernehmen nach noch nicht durchgeführt. Durch die schwierige Lage, in der sich die Oderschiffahrt infolge des Fehlens einer ausreichenden Stromregulierung befindet, ist auch der Stettiner Hafen, der sich heute ohnehin im scharfen Wettbewerbskampf gegen andere Häfen befindet, empfindlich in Mitleidenschaft gezogen.

Die Bedeutung Stettins als Seehafen und seine Weiterentwicklung.

Ein Vortrag von Direktor Dr. Georg Behm, Mitglied der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Die Bedeutung Stettins als Seehafen und seine Weiterentwicklung! Der Rahmen dieses Themas begreift Aufgaben in sich, die zu den vornehmsten einer Industrie- und Handelskammer des Bezirks Stettin zählen, er umfaßt Fragen, von denen man mit vollstem Recht sagen kann, daß sie für Stettin und sein engeres pommersches Hinterland von lebenswichtigster, wahrhaft entscheidender Bedeutung sind. Denn, meine Herren, das lassen Sie mich hier bekennen: So hoch man den Einfluß einschätzen mag, der auf Stettin die Tatsache ausgeübt hat, daß es als Provinzialhauptstadt der Sitz zahlreicher Behörden und Selbstverwaltungskörperschaften ist, so sehr nach manchen Richtungen zum Ausdruck kommt, daß ein Teil seiner Bevölkerung sich um die zahlreich vertretene Beamtschaft gruppiert, so sehr wir in unserer Stadt den Reflex des großen landwirtschaftlichen Produktionsgebietes unserer Provinz Pommern spüren, so stark hier wie in jedem größeren Bevölkerungsmittelpunkt das Kleingewerbe und der Einzelhandel blühen mögen, das Entscheidende in der wirtschaftlichen Struktur und der Zusammensetzung der Bevölkerung Groß-Stettins ist letzten Endes doch, daß hier in Großhandel und Industrie gleichermaßen ein Wirtschaftszentrum von besonderer Bedeutung sich gestaltet hat.

Das wesentlichste Fundament dieser wirtschaftlichen Entwicklung aber ist die Tatsache, daß hier an der unteren Oder sich wirtschaftliche Kraftlinien wertvollster Art zu einem Magnetfelde, das sich in unserem Hafen verkörpert, vereinigen, daß Verkehrsbeziehungen, die von See kommen und über See gehen und die Odermündung zu einem Tor der Weltwirtschaft machen, hier sich mit anderen Verbindungen verflechten, die in ein weites Hinterland hineingreifen. Diese Verknüpfung von See und Binnenland hat um den Stettiner Hafen herum einen deutschen Verkehrsmittelpunkt bedeutenden Ausmaßes entstehen lassen. Seewasserstraße und Oderstrom sind die Lebensadern der Stettiner wirtschaftlichen Existenz schlechthin.

Aber nicht nur für Stettin und sein pommersches Hinterland sind die Fragen der Bedeutung seines Seehafens und der Weiterentwicklung desselben von Interesse. Ein Hafen ist von maßgeblichster wirtschaftlicher Bedeutung auch für sein weiteres Hinterland, und so darf ich mit gutem Grunde an die Spitze meiner Ausführungen die Ueberzeugung stellen, daß es sich hier nicht nur um Probleme handelt, deren Untersuchung etwa nur vom Standpunkte des Stettiner Platzinteresses — mit einem gewissen Lokalpatriotismus gesehen — lohnt, sondern daß es hier um Angelegenheiten geht, die von wirtschaftlicher Wichtigkeit für ganz Ostdeutschland sind, und die deshalb das Interesse nicht nur der Provinz Pommern, sondern auch des Landes Preußen und des Deutschen Reiches in weitgehendem Maße verdienen.

Vorweg sei mir noch eine kurze Klarstellung meines Themas gestattet:

Eine ebenfalls sehr schwere Beeinträchtigung der Stettiner Binnenschiffahrtsinteressen ist in der beabsichtigten Streichung der im Reichshaushalt für 1928 eingestellten Mittel für den Bau des Schiffshebewerks bei Niederfinow zu erblicken. Die beschleunigte Ausführung des Baues des Schiffshebewerks ist dringend erforderlich, da die vorhandene Schleusentreppe bekanntlich stark reparaturbedürftig ist. In diesem Jahre hat sie aus diesem Grunde während der Hauptverkehrsperiode schon monatelang geschlossen werden müssen, so daß der Stettin-Berliner Verkehr für die Großschiffahrt völlig unterbunden war. Die bei Verzögerung des Baues des Schiffshebewerks drohende Wiederholung dieser Verhältnisse würde für den Verkehr zwischen Stettin und Berlin allerschwerste Schädigungen nach sich ziehen.

Die Industrie- und Handelskammer erhebt daher die Forderung, daß sowohl für die Herstellung des Staubeckens von Ottmachau als auch für den Bau des Schiffshebewerks bei Liepe die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden, damit die unverzügliche Inangriffnahme und beschleunigte Durchführung dieser Arbeiten gesichert ist.

Darauf erhielt Herr Direktor Dr. Behm das Wort zu seinem Vortrage: **Die Bedeutung Stettins als Seehafen und seine Weiterentwicklung.**

Der zur Behandlung stehende Stoff ist so umfangreich, daß er den Rahmen eines Vortrages sprengen würde, wenn ich nicht von vornherein eine gewisse Beschränkung walten lassen wollte. Ich muß mich deshalb in vielen auf die Darlegung der großen Entwicklungs- und Richtlinien und hinsichtlich der Einzelheiten auf beispielhafte Erwähnung beschränken. Ich muß auch von vornherein davon absehen, mich mit dem technischen Rahmen des Stettiner Seehafens zu beschäftigen; nicht dieser Rahmen, sondern die Frage soll uns beschäftigen, wie er von lebendigem Leben erfüllt ist, und wie seine verkehrswirtschaftliche Entwicklung, insbesondere in den letzten Jahren seit dem Kriege, sich gestaltet hat, nachdem dessen unglücklicher Ausgang die aufsteigende Kurve jäh unterbrochen hatte.

1. Verkehrslage Stettins.

Zunächst dürfte es erforderlich sein, einige Ausblicke auf die natürlichen Vorbedingungen des Stettiner Verkehrs, auf die Verkehrslage Stettins vorzuschicken.

1. Seewärtige Beziehungen.

Hinsichtlich der seewärtigen Beziehungen Stettins kann die Sachlage kurz dahin zusammengefaßt werden, daß es sich bei Stettin — seiner natürlichen Lage entsprechend — in erster Linie um einen deutschen Hafen an der Ostsee handelt, für dessen Entwicklung seine zentrale Lage an der deutschen Ostseeküste nicht ohne Bedeutung gewesen ist. Etwa die Hälfte des Stettiner Verkehrs ist in der Tat Ostseeverkehr. Aber die Entwicklung Stettins hat sich nicht auf die Ostsee beschränkt. Die Stettiner Schiffe gingen schon frühzeitig durch die dänischen Gewässer in die Nordsee hinaus, und Verkehrsbeziehungen wurden vielfach nach der Nordsee und darüber hinaus angeknüpft. Eine Förderung erfuhr diese Entwicklung durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals, der allerdings auf der anderen Seite Hamburg zu einem Ostseehafen machte und damit der besonderen Ostseestellung Stettins erheblichen Abbruch tat.

Heute ist Stettin europäischer Hafen schlechthin, und wenn er auch nicht unter die erste Kategorie der Welthäfen zählt, so steht er doch als drittgrößter deutscher Hafen — nächst Hamburg und Bremen — an beachtlicher Stelle.

Von besonderer Bedeutung für den Stettiner Hafen ist die Tatsache, daß er weit ins Binnenland vorgeschoben ist. Mit seiner Lage etwa unter dem 53. Breitengrad ist er der am weitesten südlich im Binnenlande liegende deutsche Seehafen.

Die Auswirkung dieser natürlichen Lage kann naturgemäß in vollem Umfange erst einsetzen, wenn die Fahrstraße von der See bis Stettin schiffahrtstechnisch das Anlaufen auch der größten Schiffe ermöglicht. Sie wissen, daß lange Zeit die Tiefenverhältnisse des Stettin-Swinemünder-Fahrwassers unbefriedigende waren. Seit 1902 betrug der

zulässige Tiefgang 7 m. Kurz vor dem Kriege wurde mit der Vertiefung auf 8 m Baggertiefe begonnen. Leider konnten diese durch preußisches Gesetz festgelegten und nach dem Kriege durch Staatsvertrag vom Reich zur Ausführung übernommenen Arbeiten erst ernstlich weitergeführt werden, nachdem im Jahre 1924 die Beschaffung von $\frac{5}{11}$ der Bausumme von den Interessenten übernommen wurde. Das Reich erklärte damals, angesichts des finanziellen Zusammenbruchs nicht in der Lage zu sein, die gesamte Bausumme von rund 11 Millionen Mark seinerseits aufzubringen und deshalb trotz der festgelegten Staatsvertragsverpflichtung die Vertiefung nur durchführen zu können, wenn von Stettiner Seite 5,5 Millionen Mark zu eigenen Lasten übernommen würden. In der Zwangslage, entweder die Tiefenverhältnisse des Fahrwassers auf einem unzureichenden — hinter den Konkurrenzhäfen erheblich zurückbleibenden — Stande verbleiben zu sehen oder durch Vorbelastung des Stettiner Verkehrs und der Stettiner Wirtschaft jene unbedingt notwendigen technischen Voraussetzungen für das Gedeihen der Stettiner Wirtschaft zunächst einmal zu schaffen, fand man sich schweren Herzens bereit, auf den Boden des vorgeschlagenen Vertrages zu treten. Zur Finanzierung des Stettiner Bauanteils sollten die Befahrungsabgaben dienen, die bisher auf der Stettin-Swinemünder Fahrstraße erhoben wurden, und die entsprechend der auch bei anderen deutschen Häfen damals einsetzenden Praxis sonst ohne Ausführung der Vertiefung weggefallen wären. Allerdings ging man hierbei davon aus, daß es der Vertiefungsgesellschaft, welche aus der Provinz Pommern, der Stadt Stettin und der Industrie- und Handelskammer gebildet wurde, möglich sein würde, die erforderlichen Baukapitalien im Wege der Anleihe zu beschaffen und diese Anleihe alsdann aus dem Aufkommen ermäßigter Befahrungsabgaben zu verzinsen und zu tilgen. Leider erwies sich dieser Weg infolge der Gestaltung der finanziellen Verhältnisse als nicht gangbar, so daß die hohen Befahrungsabgaben weiter erhoben werden mußten, um aus ihnen den Kapitalbedarf unmittelbar zu decken. Dadurch wurde eine Vorbelastung des Stettiner Verkehrs in einem Ausmaße herbeigeführt, dessen ungünstige Auswirkungen sich von Jahr zu Jahr mehr geltend machen und schließlich unerträglich werden mußten.

Auch diese zur Zeit noch im Gange befindliche und voraussichtlich in $1\frac{1}{2}$ Jahren abgeschlossene Vertiefung hat indes noch nicht die Gleichstellung mit den anderen Häfen gebracht. Die Tiefenverhältnisse von Hamburg, Lübeck und Danzig sind noch immer günstiger, und es ist deshalb nur zu begrüßen, daß in neuester Zeit der Gedanke einer weiteren Vertiefung des Fahrwassers im Anschluß an die jetzigen Arbeiten sich zu einer entsprechenden Vorlage des Reichsverkehrsministeriums verdichtet hat, deren Ziel die weitere Vertiefung auf 9,6 m Baggertiefe ist, womit es ermöglicht werden soll, das Regelfrachtschiff des Weltverkehrs, das heute mit 8000 Br.-Reg.-To. angenommen wird, auch nach Stettin heraufzubringen. Bisher war die Abfertigung derart großer Schiffe nur bei vorheriger Ableichterung in Swinemünde denkbar, was naturgemäß für Schiff- und Ladungsinteressenten außerordentliche Mehrkosten im Gefolge hatte, die die Anziehungskraft des Stettiner Hafens für derartige Schiffe stark verringern mußten. Leider ist auch die neueste Vorlage des Reichs nicht ohne Beteiligung der Interessenten gedacht. Ich komme darauf noch später zurück.

2. Binnenländische Verkehrsbeziehungen.

Mit den Auswirkungen dieser Seewasserstraße verbindet sich nun die Fülle der binnenländischen Verkehrsbeziehungen Stettins. Das Hinterland beschränkt sich nicht auf den engeren Kreis Pommerns, auch nicht auf Ostdeutschland einschl. des großen Zentralpunktes Groß-Berlin; es erstreckt sich vielmehr westwärts auf nicht unbeträchtliche Teile von Mittel- und Süddeutschland, ostwärts auf Westpolen, südwärts auf die Tschecho-Slowakei und angrenzende Länder. Die verkehrstechnische Erschließung dieses Hinterlandes ist günstig.

a) Binnenwasserstraßen:

Vorzustellen ist die Tatsache, daß Stettin durch ein verzweigtes Netz von **Binnenwasserstraßen** mit dem Binnenlande verbunden ist; denn es ist zweifellos, daß in erster Linie diejenigen Seehäfen, welche einwandfreie Binnenwasserstraßenverbindungen besitzen, eine maßgebliche Verkehrsposition haben erringen können. Hamburg, Rotterdam, Antwerpen beweisen die Richtigkeit dieses Satzes. Die Wiederentwicklung von Emden und Lübeck konnte erst einsetzen, nachdem die fehlende Wasserverbindung nach dem

Hinterlande durch den Bau entsprechender Kanäle wiederhergestellt war. In Stettin steht zur Verfügung zunächst die für Kahngrößen von 4—600 Tonnen eingerichtete **Oder** mit ihrem wertvollen Hinterland, insbesondere der entwickelten Provinz Niederschlesien und dem ober-schlesischen Industriegebiet. Leider ist der Ausbau der Oder, durch den Krieg unterbrochen, noch nicht so weit fortgeführt, wie es unbedingt im Interesse der deutschen Wirtschaft zu wünschen wäre. Noch immer haben wir auf der Oder Perioden starker Trockenheit, in denen die Kähne vielfach versommen oder abgeleichtert werden müssen. Noch immer fehlt die Regulierung der mittleren Oder und die Herstellung des großen bei Ottmachau geplanten Staubeckens, das in Zeiten der Wasserklemme durch Zuschußwasser einen ausreichenden Mindestwasserstand gewährleisten soll. Es fehlt auch noch immer die seit langem geforderte unmittelbare Wasser-Verbindung mit dem ober-schlesischen Industriegebiet, die über Kosel hinaus durch Ausbau des aus der friderizianischen Zeit stammenden Klodnitz-Kanals herzustellen eine dringende Notwendigkeit ist, um den Zwang des gebrochenen Verkehrs zwischen Oberschlesien und Stettin zu beseitigen.

Ergänzt wird die Oder in westlicher Richtung durch die Kanalverbindung mit Groß-Berlin, die, lange Zeit in unzureichender Weise nur durch den alten Finowkanal vermittelt, seit 1914 einen modernen Ausbau durch Fertigstellung des **Hohenzollern-Kanals** erfahren hat. Er ist für das Regelfrachtschiff der märkischen Wasserstraßen, den 600 Tons-Kahn ausgebaut, und gibt über Berlin hinaus auch die Möglichkeit der Verbindung mit den Stationen der mittleren Elbe.

Nach Osten wird das Binnenwassernetz ergänzt durch die **Warthe und Netze**, wodurch im besonderen der Wasser-Verkehr mit den Posenschen Stationen möglich wird. Allerdings ist auch dieser Wasserweg, ebenso wie die Oder selbst, selten vollschiffig und infolgedessen nicht so auszunutzen, wie es an sich bei günstigem Ausbau möglich wäre.

Nicht zuletzt müssen schließlich die Binnen- und Küstenwasserstraßen erwähnt werden, welche Stettin nicht nur mit den Plätzen des Odermündungsgebiets, sondern auch darüber hinaus mit fast allen vorpommerschen Städten verbinden. Bekanntlich ermöglicht es die Eigenart der vorpommerschen Küstengewässer, auch hier noch Binnenschiffe zu verwenden. Dieser **vorpommersche Binnenverkehr** wird vielfach nicht genügend beachtet. Die Mengen, die er transportiert, sind durchaus nicht unbedeutende.

b) Eisenbahn.

Günstige **Eisenbahnverbindungen** ergänzen dieses Binnenwasserstraßennetz in glücklicher Weise. Naturgemäß geht das durch sie erschlossene Hinterland geographisch weit über die vorher erwähnten Wasserstraßen hinaus. In der Hauptsache tritt im Westen noch der gesamte Freistaat Sachsen zu dem Stettiner Hinterland hinzu, und es wird manchem der Herren, die nicht unmittelbar mit den einschlägigen Verhältnissen zu tun haben, überraschend sein, zu hören, daß die Linie, welche die gleichen tarif-kilometrischen Entfernungen für Stettin einerseits und Lübeck und Hamburg andererseits zeigt, unmittelbar östlich von Magdeburg, westlich von Halle und sodann über Hof, Nürnberg, Augsburg, München verläuft. Nach Osten waren früher auf dem Bahnwege besonders die polnischen Textilgebiete von Kalisch und Lodz sowie das gesamte westliche Galizien an Stettin angegliedert. Nach Süden kommen auch heute noch die Tschecho-Slowakei sowie ungarische und rumänische Gebiete zu dem durch die Eisenbahn mit Stettin verbundenen Hinterlande hinzu.

3. Stettiner Eigenhandel und Industrie.

Wenn man von dem Hinterland eines Hafens spricht, wird nicht selten außer Acht gelassen, daß sein **unmittelbarer Wirtschaftsbezirk** ebenfalls für den Hafenverkehr ein oft sehr maßgebliches Hinterland im engeren Sinne bildet. So ist es auch in Stettin. Ich sagte schon eingangs, daß die Verkehrslage Stettins für einen großen Teil der in ihm angesiedelten wirtschaftlichen Unternehmungen die Voraussetzung bildet. Das gilt sowohl für die reinen Handelsunternehmungen wie für die Industrie. Es ist ein Prozeß der gegenseitigen Befruchtung. Ein beträchtlicher Teil der Einfuhr- und Ausfuhrmengen des Stettiner Hafenverkehrs wäre ohne die eigene Stettiner Industrie und ohne den eigenen Stettiner Handel nicht vorhanden. Andererseits steht und fällt der größte Teil dieser Unternehmungen mit den Vorbedingungen, welche erst der entwickelte Hafen für sie schafft. Was den Handel angeht, so darf ich an eine Reihe

typischer Eigenhandelszweige erinnern, welche nur auf den Seehafenbeziehungen beruhen. Ich nenne den Heringshandel, nicht unerhebliche Teile des Warenhandels, den Bunkerkohlenhandel; auch für einen wesentlichen Teil des Getreidehandels gilt das Gleiche. Was die Industrie anbelangt, so brauche ich nur an die früher in Stettin so bedeutende — heute leider stark zurückgegangene — Werftindustrie zu erinnern. Ich erwähne weiter als Beispiele die Industrie der Oelmühlen, welche auf dem seewärtigen Bezuge der Oelsaaten aufgebaut ist, die Papierindustrie, welche von der seewärtigen Einfuhr von Papierholz abhängt, die Düngemittelindustrie, welche auf die Möglichkeit billigen Bezuges der Rohphosphate angewiesen ist.

2. Das seewärtige Verkehrsnetz Stettins vor dem Kriege.

Wie hatte sich nun vor dem Kriege auf der Basis dieser soeben geschilderten Vorbedingungen das **seewärtige Verkehrsnetz Stettins** entwickelt? Zwei große Zweige der Schifffahrt sind zu unterscheiden: Die regelmäßige Linienschifffahrt und die Trampschifffahrt. Die Linienschifffahrt verband Stettin in ständigem Verkehr mit einer großen Zahl anderer Seehäfen. Regelmäßige Linien gingen von hier nach den meisten größeren Ostseehäfen; insbesondere spielte der Verkehr mit Rußland in der Linienschifffahrt eine besondere Rolle. Auch mit den deutschen Nordseehäfen und den Rheinhäfen Hollands und Belgiens, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, bestand ein reger Verkehr; insbesondere waren die Verbindungen mit den letzteren außerordentlich intensiv. Weitere Linien verbanden Stettin mit einer Anzahl englischer Häfen wie London, Hull, Leith, Liverpool sowie mit der Westküste Schwedens und der Süd- und Westküste Norwegens. Dagegen bestanden keine festen Linien über Ost- und Nordsee hinaus. Ver Versuch einer Linie nach Spanien und Italien in Anlehnung an den Hamburg-Dienst der dortigen Firma Sloman, der im Jahre 1913 versucht wurde, gelangte kaum zur Auswirkung. Die früher nach New York befahrene Linie, die ursprünglich von dem Baltischen Lloyd, einer eigenen Stettiner Unternehmung, eingerichtet und deren Liquidation von der Hamburg-Amerika-Linie übernommen war, wurde Anfang des Jahrhunderts endgültig aufgegeben, wobei nicht so sehr der Zwang wirtschaftlicher Notwendigkeiten, als der Wunsch der Hamburger Gesellschaft maßgebend war, ihren Verkehr nur in Hamburg zu konzentrieren.

Die in Ost- und Nordsee lebhaft, aber nicht darüber hinausreichende Linienschifffahrt wurde durch die Trampschifffahrt wesentlich ergänzt. Sie erfuhr für eine Reihe von Verkehrsrelationen eine solche Intensivierung, daß man beinahe von einer regelmäßigen Trampschifffahrt sprechen konnte. Dies galt vor allem für den Kohlen- und den Erzverkehr. Die Kohleneinfuhr von England und zum Teil auch von Rotterdam hatte insbesondere für die Versorgung des Groß-Berliner Marktes, auf dem westfälische, englische und oberschlesische Kohle in annähernder Preisparität mit einander kämpften, einen erheblichen Umfang. Noch größer waren indes die Erzmengen, welche regelmäßig von Spanien und dem Mittelmeer, vor allem aber von Schweden nach Stettin eingeführt wurden. Es waren die Mengen, die für die oberschlesische und mährische Eisenindustrie bestimmt waren, zu einem nicht unerheblichen Teile aber auch Quantitäten, die in dem an der unteren Oder gelegenen — damals in vollem Betriebe befindlichen — Hochofenwerk der „Hütte Kraft“ ihre Verwendung fanden. Zu diesen Erz- und Kohlenvers Schiffungen traten erhebliche Mengen an Schwefelkiesen, Phosphaten, Papierholz, Sojabohnen und ähnlichen Rohstoffen hinzu. Auf diese Weise hatte Stettin auch einen nicht unbedeutlichen Schiffsverkehr von Uebersee, da die Phosphate teils von Westindien und Nordamerika, teils vom Stillen Ozean nach Stettin ständig und die in den letzten Jahren vor dem Kriege ständig steigende Sojabohneinfuhr aus der Mandschurei stammte.

Ausgehend von Stettin hatte allerdings die Trampschifffahrt nur geringe Ladungsmengen, wie ja überhaupt das Charakteristikum der Stettiner Hafenentwicklung vor dem Kriege darin lag, daß die Einfuhr zahlenmäßig ganz wesentlich überwog. Es waren ausgehend nicht unerhebliche Zementmengen zu transportieren; auch die Zuckerausfuhr, hauptsächlich von Rohzucker, nach England und Frankreich war bedeutend. Die Ausfuhr von Oelkuchen fing an, sich vor dem Kriege zu beleben. Kohlenausfuhr gab es nur gelegentlich nach südkandinavischen Plätzen; in größerem

Umfange pflegte sie nur dann einzusetzen, wenn gelegentlich in den englischen Kohlengebieten Streik herrschte und alsdann die oberschlesische Kohle in der Ostsee wettbewerbsfähig wurde.

3. Verkehrsentwicklung vor dem Kriege.

Die Verkehrsentwicklung des Stettiner Hafens vor dem Kriege zeigte — allgemein betrachtet — einen erfreulichen Aufstieg, wenn auch nicht verkannt werden konnte, daß das Tempo des Aufstiegs nicht entfernt dasselbe war, wie es für die Nordseehäfen festgestellt werden konnte. Einige Einzelheiten möchte ich Ihnen — unter Beschränkung auf das Wesentliche und unbedingt Notwendige — vor Augen führen.

1. Schiffsverkehr.

Zunächst der Schiffsverkehr:

Der Seeschiffsverkehr Stettins **einschl.** der unteren Oder bis Cavelwisch stieg in den 4 letzten Jahren vor dem Kriege von etwas über 5000 Schiffen mit über 2 Millionen Netto-Registertonnen im Eingang sowohl wie im Ausgang für 1910, auf rund 5900 Schiffen mit 2,7 Mill. Netto-Reg.-To. im Eingang und 6200 Schiffen mit etwas über 2,7 Mill. Netto-Reg.-To. im Ausgang für das Jahr 1913. Die **Hamburger** Ziffern sind für den Seeschiffsverkehr selbstverständlich ganz wesentlich bedeutender, kommt doch hier der regelmäßige Verkehr der vielen Uebersee-Passagierlinien hinzu, auf denen Schiffe von erheblicher Größe verkehren, ohne daß sie wesentliche Ladung befördern. In den gleichen Jahren, 1910 bzw. 1913, wies Hamburg einen Eingang von 12,6 bzw. 14,1 Mill. Netto-Reg.-To. und einen Ausgang von 12,7 bzw. 14,5 Mill. Netto-Reg.-To. auf. Für **Bremen** einschl. Bremerhaven bewegt sich in den gleichen Jahren Eingang sowohl als Ausgang zwischen 4 und 5,2 Mill., für **Lübeck** zwischen 850 000 und 1 Mill., also nicht unbedeutlich weniger als in Stettin, und ebenso für **Danzig** nur zwischen 880 000 und 930 000 Netto-Reg.-To., sowohl für Eingang wie Ausgang.

2. Güterverkehr.

Die Ziffern des **Güterverkehrs** sind für die Beurteilung der Bedeutung eines Hafens von größerem Wert. Der seewärtige Güterverkehr in **Groß-Stettin** betrug für die gleichen Jahre für Eingang und Ausgang zusammen im Jahre 1910 rund 4,8 Mill. To. zu 1000 kg, im Jahre 1913 rund 6,25 Mill. To. Von dieser letzteren Ziffer entfielen rund $4\frac{1}{4}$ Mill. To. auf die Einfuhr, nahezu 2 Mill. To. auf die Ausfuhr. Die Gesamtziffern für **Hamburg** waren:

für 1910 rd. 22 Mill. To.

für 1913 rd. 25 $\frac{1}{4}$ Mill. To.

für **Bremen**, das einen wesentlich größeren Seeschiffsverkehr — der Tonnage nach — als Stettin ihn hatte, aufwies,

für 1910 5 540 000 To.

für 1913 7 150 000 To.

Stettin kam also hinsichtlich des seewärtigen Warenverkehrs der Menge nach nahezu an Bremen heran, und zwar betone ich dabei, daß die Ziffern für **Bremen und Bremerhaven** zusammengerechnet sind. Dem Werte nach stand naturgemäß die Einfuhr Stettins hinter derjenigen Bremens weit aus zurück; in Stettin spielte eben der Massengutverkehr mit Kohle, Erzen usw. eine Hauptrolle, während der Bremer Verkehr sich in stärkerem Maße auf Stückgut und hochwertige Massenprodukte, wie z. B. Baumwolle, erstreckte.

Was die Konkurrenzhäfen Stettins an der Ostsee anbelangt, so blieben sie hinter dem Stettiner Verkehr weitaus zurück. Der seewärtige Verkehr in **Danzig** betrug im Jahre 1913 insgesamt nur 2,1 Mill. To., in **Lübeck** rund 2 Mill. To. Der Vollständigkeit halber sei noch **Königsberg** angefügt, das etwas über 1,8 Mill. To. Gesamtverkehr hatte. Es konnte damals mit Recht festgestellt werden, daß der Verkehr Stettins größer war als in den drei Häfen Danzig, Königsberg und Lübeck zusammengenommen. Die Vormachtstellung Stettins unter den deutschen Ostseehäfen war unbestritten, wenn auch in manchen speziellen Ostseerelationen die Lübecker Konkurrenz, besonders nach russischen Häfen, durchaus fühlbar war.

Dennoch war der Abstand gegen **Hamburg** sehr groß, und er war in den letzten Jahren vor dem Kriege weitaus größer — prozentual genommen —, als er beispielsweise in den siebziger Jahren gewesen war. Es dürfte nicht ohne Interesse sein, daß der Durchschnittsverkehr Hamburgs in den Jahren 1871—75 etwas über 3 Mill., derjenige Stettins

1,35 Mill. To. war, während für den Durchschnitt der Jahre 1911—13 die entsprechenden Ziffern 24½ Mill. für Hamburg und nur 5,7 Mill. für Stettin sind. Der Verkehr Hamburgs hat sich also in der fraglichen Zeit auf rund 800%, derjenige Stettins nur auf etwas über 400% der Ziffern der siebziger Jahre erhöht. Die Konkurrenz Hamburgs machte sich nicht nur dadurch geltend, daß Hamburg den Uebersee-Linienverkehr auch für die nach der Ostsee und nach dem Stettiner Hinterland bestimmten Ueberseegüter bei sich monopolisierte, sondern vor allem auch darin, daß es in immer stärkerem Maße vermittelst des Nord-Ostsee-Kanals Konkurrent im Ostseeverkehr geworden war, und hier infolge der breiteren Grundlage, welche ihm der Ostseeanschlußverkehr an den Ueberseeverkehr gab, in der Lage war, vielfach den Stettiner Ostseeverkehr zu überflügeln.

Ich ergänze die gegebenen Ziffern noch ganz kurz durch einige Angaben über den **Güterverkehr** auf den **Stettiner Binnenwasserstraßen**. Er betrug im Jahre 1913 im Eingang 2,3 Mill., im Ausgang 2,7 Mill. Tonnen. Von der letzteren Summe entfielen allein 1,6 Mill. To. auf den Verkehr nach der oberen Oder. Der **Eisenbahngüterverkehr** betrug im Ausgang und Eingang insgesamt im Jahre 1913 1,9 Mill.

Faßt man **Seeverkehr, Binnenwasserstraßenverkehr und Eisenbahnverkehr** zusammen, so ergibt sich die überraschende Tatsache, daß Stettin an Gesamtumfang des Verkehrs sogar Bremen noch etwas übertraf. Mir liegen die Ziffern des Gesamtverkehrs für das Jahr 1912 vor. Er betrug in **Hamburg** 44,7 Mill., in **Stettin** rund 12,7 Mill. und in **Bremen** 12,4 Mill.

3. Einzelheiten des Stettiner Verkehrs.

Ueber die Zusammensetzung des Stettiner Vorkriegsverkehrs sind vielleicht folgende Angaben instruktiv:

Von der seewärtigen Einfuhr von insgesamt 4¼ Mill. To. entfielen im Jahre 1913 nicht weniger als 1¾ Mill. To. auf die Einfuhr von Erzen für die Stettiner, die oberschlesische und mährische Eisenindustrie sowie von Schwefelkiesen für die chemische und Papier-Industrie in Pommern, Posen und Schlesien. Rund 900 000 Tonnen betrug die Einfuhr von Kohlen und Koks für den Bedarf der Industrie und der Gas- und Elektrizitätswerke in Pommern und vor allem Groß-Berlin. Weitere erhebliche Mengen der Einfuhr entfielen auf Rohphosphate für die Düngemittelindustrie, Papierholz für die Papierindustrie, Oelfrüchte und Oel-saaten für die Oelindustrie, Kleie für die ostdeutsche Landwirtschaft.

Von der Einfuhr stammten allein rund 1½ Mill. To. aus Schweden; rund 1 Mill. To. aus Großbritannien.

In der sehr viel schwächeren Ausfuhr (die knapp 2 Mill. To. von 6¼ Gesamtverkehr erreichte) überwogen die Produkte des weiten landwirtschaftlichen Hinterlandes, wie Getreide, Zucker, Mühlen- und Kartoffel-Fabrikate, Futterkuchen. Von industriellen Fabrikaten sind Zement, Zink, chemische Produkte, Papier und Pappen, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren zu nennen.

4. Verkehrsentwicklung nach dem Kriege.

Wie haben sich nun die **Verkehrsziffern** für die Zeit nach dem Kriege gestaltet?

1. Seeschiffsverkehr.

Für den **Seeschiffsverkehr** muß in Stettin ein erhebliches Zurückbleiben konstatiert werden. Zwar weist das Jahr 1926 sowohl im Eingang wie im Ausgang nahezu die gleiche Registertonnage auf, wie sie das Jahr 1913 zeigte, nämlich im Eingang rund 2¾ Mill. To., im Ausgang noch eine Kleinigkeit mehr; aber das Jahr 1926 ist ja zweifellos nicht als Normaljahr anzusprechen, da in der zweiten Hälfte des Jahres infolge des englischen Kohlenstreiks eine in dieser Form vorher niemals vorhanden gewesene Steigerung des Verkehrs durch die Ausfuhr von Kohle nach Skandinavien und England einsetzte. Die Ziffern des Jahres 1925 zeigen demgegenüber nur eine Tonnage von etwas über 2 Mill. To. im Eingang sowohl wie im Ausgang, und die für das laufende Jahr 1927 vorliegenden Ziffern weisen für die ersten 9 Monate lediglich einen Eingang von rd. 1½ Mill. Reg.-To. und einen Ausgang von gleichem Umfange nach.

Wie steht es demgegenüber in den Konkurrenzhäfen? Hamburg hat an Tonnage seinen Vorkriegsstand überflügelt. Bereits im Jahre 1925 hatte es sowohl im Eingang wie im Ausgang je 2½ Mill. Reg.-To. mehr als im Jahre

1913 aufzuweisen. Im Jahre 1926 hat eine weitere Steigerung auf rund 17½ Mill. To. im Eingang wie im Ausgang eingesetzt, die allerdings ebenfalls zum Teil auf die Verhältnisse während des englischen Kohlenstreiks zurückzuführen sind. Die ersten 9 Monate des laufenden Jahres zeigen indes bereits eine weitere Belebung; sie weisen im Eingang wie im Ausgang bereits rd. 14½ Mill. Reg.-To. auf.

Was aber viel bedenklicher ist als die Hamburger Entwicklung, das sind die gegenüber den Vorkriegsverhältnissen vollkommen veränderten Verkehrsziffern der Weichselhäfen. Danzig, das 1913 nur etwa ein Drittel des Stettiner Schiffsverkehrs erreichte, hat im Jahre 1925 zwar noch einen etwas geringeren Verkehr, als ihn Stettin aufwies, gehabt; aber 1926 infolge der Verkehrssteigerung durch die Ausfuhr der oberschlesischen Kohle einen kolossalen Aufschwung des Schiffsverkehrs erlebt, der nunmehr über den Stettiner Verkehr des gleichen Jahres wesentlich hinausgeht. Die Ziffern sind 3,4 Mill. Netto-Reg.-To. im Eingang wie im Ausgang, gegenüber rund 2¾ Mill. Netto-Reg.-To. in Stettin. Die Entwicklung der ersten 9 Monate des laufenden Jahres geht noch erheblich über diese Ziffern hinaus. Obwohl der englische Kohlenstreik etwa um die Jahreswende beendet war, ist der Kohlenverkehr doch rege geblieben, und neuerdings hat eine erhebliche Abwanderung des Erzverkehrs für das oberschlesische Gebiet von Stettin nach Danzig eingesetzt, so daß in den ersten 9 Monaten bereits im Eingang wie im Ausgang rund 2,9 Mill. Reg.-To. Schiffsverkehr für Danzig zu konstatieren war, während er in Stettin, wie erwähnt, nur 1½ Mill. Reg.-To. betrug. Was die übrigen vorher genannten Häfen betrifft, so hat **Bremen** ebenfalls eine Steigerung des Schiffseinfuhr- und -ausgangs über den Vorkriegsverkehr von 5,2 Mill. Reg.-To. hinaus auf 7,2 Mill. Reg.-To. im Jahre 1926 erlebt, während **Lübeck** allerdings ebenso wie Stettin den Vorkriegsverkehr noch nicht wieder erreicht hat, und auch **Königsberg**, abgesehen von dem anormalen Jahre 1926, ebenfalls noch hinter ihm zurückbleibt.

2. Güterverkehr.

Von charakteristischer Bedeutung aber sind vor allem die **Ziffern des seewärtigen Güterverkehrs**. Auch hier tritt hervor, wie stark **Stettin** hinter dem Vorkriegsverkehr noch zurückgeblieben ist. Ich erinnere an die Ziffer für 1913, die für Eingang und Ausgang zusammen rund 6¼ Mill. To. betrug. 1924 belief sich die entsprechende Stettiner Ziffer erst auf 2¾ Mill. To., 1925 auf 4,15 Mill. To., 1926 dann allerdings infolge der Steigerung der Kohlenausfuhr wegen des englischen Streiks auf rund 5,8 Mill. To. Für die ersten 9 Monate des laufenden Jahres aber ist der Ausfall der Ausfuhrkohle bereits wieder stark fühlbar geworden; die Abwanderung von Erzen nach Danzig kommt als neues Moment hinzu. So können wir für die ersten 9 Monate des Jahres 1927 tatsächlich nicht mehr als 2,65 Mill. To. seewärtigen Warenverkehr verzeichnen, so daß die Verkehrsziffer des Jahres 1925 in diesem Jahre kaum erreicht werden wird.

Für **Hamburg** ist die entsprechende Ziffer des Jahres 1925 — das Jahr 1926 lasse ich als nicht charakteristisch zurück — 19,4 Mill. To., also auch noch ein wesentliches Zurückbleiben hinter dem Vorkriegsverkehr, für die ersten 8 Monate des laufenden Jahres rund 16,1 Mill. To., worin eine ansteigende Kurve unverkennbar zum Ausdruck kommt. Für **Bremen** ist ebenfalls noch ein Zurückbleiben des Warenverkehrs hinter 1913 zu konstatieren. 1925 betrug der dortige Warenverkehr erst 4,3 Mill. To. gegenüber 7 Mill. To. vor dem Kriege.

Der überraschende Fortschritt des polnischen Verkehrs über **Danzig** kommt in den Ziffern des Warenverkehrs noch charakteristischer zum Ausdruck als in denen des Schiffsverkehrs. Ich erinnere an 1913: 2,1 Mill. To. Gesamtverkehr, wovon die Hauptmenge auf die Einfuhr entfiel. Nach dem Kriege bietet sich das umgekehrte Bild. Die Ausfuhr ist ganz wesentlich gesteigert, während die Einfuhr zunächst die Vorkriegsziffern noch nicht erreichen konnte, bis im laufenden Jahre auch hier infolge der Abwanderung der Erzeinfuhr von Stettin nach Danzig eine Aenderung eintrat. Noch 1925 betrug der Gesamtverkehr lediglich rund 2,7 Mill. To., blieb also hinter dem Stettiner Verkehr nicht unerheblich zurück. 1926 aber setzte eine schlagartige Aufwärtsentwicklung ein. Der erste Anlaß für sie war durch den deutsch-polnischen Zollkrieg und die durch ihn bedingte Notwendigkeit, der oberschlesischen Kohlenausfuhr über See neue Absatzgebiete zu erschließen, gegeben; kaum aber hatte sie begonnen, so erhielt sie durch den Ausbruch des englischen Kohlenstreiks einen rapiden Auftrieb. Was aber vielleicht am wenigsten erwartet werden konnte. Auch nach der Beendigung dieses Streiks hat die Kohlenausfuhr infolge der Eroberung neuer Absatz-

gebiete und einer Preispolitik, welche ungeachtet der Selbstkosten die gewonnenen Absatzgebiete um jeden Preis festzuhalten sucht, eine geradezu überraschende Höhe beibehalten. Der seewärtige Warenverkehr betrug infolgedessen in Danzig im Jahre 1926 nicht weniger als 6,3 Mill. To., wovon allein 5,7 Mill. To. auf die Ausfuhr und hiervon 3,4 Mill. To. auf Kohlenausfuhr entfielen. Für die ersten 9 Monate des laufenden Jahres sind bereits 5,23 Mill. To. Gesamtverkehr zu verzeichnen, wovon rund 900 000 To. auf die Einfuhr entfallen, davon allein 400 000 To. auf Erze und Schrott für die oberschlesische und tschecho-slowakische Industrie, und 4,33 Mill. To. auf die Ausfuhr, wovon 2,7 Mill. To. auf Kohlenausfuhr zu buchen sind. Neben der Kohlenausfuhr hat sich übrigens auch die Holzaustrahlung nach dem Kriege noch wesentlich belebt; 1926 wurden an Holz 1,4 Mill. To. exportiert. Dabei spielt allerdings der Raubbau der polnischen Forstverwaltungen eine erhebliche Rolle.

Noch ein kurzer Blick auf **Lübeck** und **Königsberg**. Lübeck hat auch im Warenverkehr die Vorkriegshöhe noch nicht wieder erreicht. Der Gesamtgüterverkehr betrug 1926 nur 1,5 Mill. To., scheint aber in diesem Jahre dem Vernehmen nach bessere Fortschritte zu machen. Auch Königsberg hat, abgesehen von dem anormalen Jahre 1926, erst etwa $\frac{3}{4}$ des Vorkriegsverkehrs wieder erreicht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß zwar, von Danzig abgesehen, die genannten Häfen sämtlich hinsichtlich ihres Warenverkehrs noch hinter ihren Vorkriegsziffern zurückstehen — hinsichtlich des Schiffsverkehrs liegt es allerdings in den Nordseehäfen umgekehrt, was die nach dem Kriege sehr viel schlechtere Ausnutzung der Tonnage erweist —, daß aber das Zurückbleiben des **Stettiner** Verkehrs besonders hervortritt. Noch eine Ziffer zur Illustration: Stettin hatte 1913 seewärts und binnenwärts zusammen einen Gesamtverkehr von 12,7 Mill. Tonnen, 1925 erst von 9,8 Mill. — In dem Ausnahmejahr 1926 war er allerdings durch die Kohlenausfuhr während des englischen Streiks auf insgesamt rund 13 Mill. To. gestiegen. — Es kann weiter festgestellt werden, daß einerseits die Hamburger Konkurrenz im Ostseeverkehr nach wie vor für Stettin außerordentlich fühlbar ist, daß aber in den letzten $1\frac{1}{2}$ Jahren neben Hamburg und über die Hamburger Konkurrenz hinaus in der Konkurrenz der Weichselhäfen ein für Stettin weitaus gefährlicheres Moment hinzugekommen ist. Je länger, desto mehr wird diese Konkurrenz nicht so sehr von dem polnischen Verkehr über Danzig, die alte deutsche Stadt, der man an sich — angesichts ihrer schwierigen wirtschaftlichen Lage — einen guten Verkehr wohl wünschen möchte, wenn er nur nicht zum großen Teil eine unnatürliche Abwanderung von Stettin bedeuten und aus dessen Lebensmark genommen sein würde, als vielmehr von dem im Ausbau befindlichen neuen polnischen Hafen Gdingen geübt werden, in den die polnische Regierung außerordentliche Mittel hineinsteckt, und den sie dazu bestimmt hat, allmählich einen wesentlichen Teil des Danziger Verkehrs zu übernehmen. Schon heute werden in Gdingen monatlich 90 000 To. Kohlen umgeschlagen. Eine besondere Verbindungsbahn Gdingen-Oberschlesien ist geplant und an zahlreichen Stellen im Bau.

5. Gründe für das Zurückbleiben Stettins nach dem Kriege.

Es ist von entscheidender Bedeutung für die mit dem **Stettiner** Hafen verknüpften Interessen, sich über die Gründe für die ungenügende Entwicklung des Stettiner Verkehrs einerseits und die über Erwarten starke Entwicklung der polnischen Ein- und Ausfuhrhäfen andererseits klarzuwerden.

1. Politische Gründe.

Vorzustellen sind ohne Frage die politischen Veränderungen infolge des Krieges. Wenn wir den Blick seewärts lenken, so sehen wir an der Ostsee eine vollkommene Verschiebung der Landkarte vor uns.

Rußland ist zusammengebrochen, und der Verkehr mit dem einzigen ihm verbliebenen Hafen Petersburg, jetzt Leningrad, ist nur ein Schatten der früheren starken Verkehrsbeziehungen. Die Ausfuhrmengen an Getreide, Schlacken, Papierholz sind wesentlich zurückgegangen, der große Exportartikel „Kleie“ fällt heute vollständig aus. Die rigorose Handhabung des Außenhandelsmonopols durch die derzeitige russische Regierung wird eine nennenswerte Belebung des Verkehrs in absehbarer Zeit kaum erwarten lassen.

Die Neubildung der **Randstaaten** und **Finnlands** hat zwar den Verkehr mit diesen Ländern selbst gegenüber den Vorkriegsverhältnissen teilweise nicht unerheblich belebt. Doch

ist die Rolle dieser Gebiete als Mittler für einen Transitverkehr nach dem inneren Rußland nicht zuletzt durch eisenbahntarifliche Maßnahmen stark eingeschränkt.

Von grundstürzender Bedeutung für uns aber ist die Wiedererrichtung Polens mit Danzig als freistaatlichem Ausfuhrhafen und Gdingen als neuem echt polnischen Hafen gewesen; sie hat die Verhältnisse in unmittelbarer Nähe Pommerns vollständig verschoben. Das polnische Hinterland, das früher dank künstlicher Maßnahmen der russischen Regierung gegen seine natürlichen Vorhäfen an der Weichsel abgeriegelt war — die polnischen seewärtigen Transporte wurden damals vielfach nach Libau und Riga gezogen —, hat jetzt den natürlichen Verkehrsweg weichselwärts freigegeben erhalten. Das Hinterland der Weichselhäfen ist dadurch enorm vergrößert worden. Zwangsläufig geht damit eine starke Beeinträchtigung des Stettiner Hinterlandes Hand in Hand, weil auch das westliche Kongreßpolen und Westgalizien, die früher zur Interessensphäre Stettins gehörten, heute nach Danzig gravitieren. Vor allem aber sind Posen und der wertvollste Teil Oberschlesiens von Deutschland abgetrennt worden! Beide gehörten zum selbstverständlichen Interessengebiet des Stettiner Seehafens und des Oderverkehrs; die Bedeutung Oberschlesiens für Stettin war in vielen Richtungen geradezu entscheidend gewesen. So wirkt sich das tragische Geschick des deutschen Ostens unheilvoll auf uns aus! Naturgemäß sind die Maßnahmen der polnischen Regierung von vornherein darauf gerichtet gewesen, durch wirtschaftliche Maßnahmen die politische Grenze zu einer wirtschaftlichen zu vertiefen. So haben die polnischen Staatsbahnen alsbald eine systematische Tarifpolitik begonnen, die auf eine einseitige Konzentrierung des Verkehrs nach den Häfen Danzig und Gdingen abgestellt ist. Diese Tarifpolitik, die nicht davor zurückscheut, unter den Selbstkosten liegende Frachten zu berechnen, und durch den Tiefstand der bisher nicht stabilisierten polnischen Valuta in ihren Auswirkungen verschärft worden ist, ist der Hauptgrund, weshalb die Stettiner Entwicklung nicht zu ihren Vorkriegsziffern ansteigen kann. Wie systematisch und weitgehend diese Eisenbahnpolitik seitens der polnischen Regierung betrieben wird, geht wohl am besten daraus hervor, daß heute selbst die Oder-schiffahrt im gebrochenen Verkehr von Stettin über Kosel nach Deutsch-Oberschlesien und nach dem tschechischen Witkowitz Revier nicht mehr mit den direkten polnischen Eisenfrachten dorthin konkurrieren kann. So erleben wir von Monat zu Monat zähneknirschend eine immer stärkere Abwanderung des verkehrsgeographisch in Stettin als bodenständig betrachteten Erz- und Schrottverkehrs nach Danzig, nicht nur für die Transporte nach Polnisch-Oberschlesien, sondern auch schon nach Deutsch-Oberschlesien, und in ständig sich vergrößerndem Maße nach der Tschecho-Slowakei. Nur noch knapp 740 000 Tonnen Erz und Schrott sind in den ersten 9 Monaten des laufenden Jahres über Stettin eingeführt worden, während über die Weichselmündung in der gleichen Zeit bereits rund 450 000 Tonnen hereinkamen! Ich brauche den Herren, die den Fragen der Hafenverwaltung näherstehen, nicht zu sagen, welchen Einfluß gerade diese Verschiebung auf dem Gebiete des Massengutverkehrs auf die Rentabilität des **Stettiner** Hafenbetriebes ausüben muß. Und dieser Erzverkehr ist nichts, was in irgendwie nennenswertem Umfange (an der Weichsel) bodenständig gewesen wäre; nein, hier handelt es sich um absolut legitimen Besitz des Stettiner Seehafens von jeher.

So drücken, wie sich mehr und mehr herausgestellt hat, die Veränderungen der Ostgrenzen in ganz besonderem Maße auch auf die Wirtschaft des Oderstromes und der Odermündung. Nicht die durch Abtretung verstümmelten Gebiete allein, nicht nur das abgetrennte Ostpreußen, auch Pommern gehört mit Stettin in den Rahmen deutscher Ostpolitik.

Dazu kommt, daß ohnedies die grundlegenden wirtschaftlichen Veränderungen, welche der Versailler Vertrag für Deutschland allgemein im Gefolge gehabt hat, ihre tiefen Spuren in dem Stettiner Verkehrsbild hinterlassen haben. Die allgemeine deutsche Verarmung mußte naturgemäß die Intensität der Verkehrsbeziehungen aufs stärkste beeinflussen, eine Erscheinung, die in dem in seiner Konsumfähigkeit vielfach weniger entwickelten und finanziell weniger leistungsfähigen ostdeutschen Hinterlande Stettins in besonderem Maße zum Ausdruck kommen mußte.

2. Einschränkung des Stettiner Verkehrsnetzes.

Infolgedessen ist der Verkehr in vielen Richtungen von und nach Stettin nach dem Kriege zu schwach gewesen, als daß ein Wiederaufbau des alten seewärtigen Liniennetzes wieder in vollem Umfange möglich gewesen wäre. In dieser Beziehung sind naturgemäß die Vorbedingungen des

weitaus größeren Wirtschaftsmittelpunktes Hamburg günstiger gewesen, und infolgedessen haben wir heute das Bild vor uns, daß in Hamburg das Liniennetz der Vorkriegszeit in vollem Umfange wiederhergestellt ist, während in Stettin als Folgeerscheinung der schwächeren Wiederentwicklung des Warenverkehrs noch heute manche seewärtigen Verkehrsrelationen nicht wieder haben angeknüpft werden können. Eine kurze Schilderung des **heutigen seewärtigen Verkehrsnetzes** Stettins im Vergleich mit der Vorkriegszeit sei angefügt:

Der Schiffsverkehr mit Rußland hat sich natürlich in Auswirkung der vorher geschilderten politischen und wirtschaftlichen Veränderungen gegenüber der Vorkriegszeit ganz wesentlich verringert. Mit einzelnen Randstaaten hat sich dafür eine Belebung des Verkehrs herbeiführen lassen, insbesondere mit Finnland. Dagegen ist der Verkehr mit Skandinavien, dessen industrielle Selbstversorgung während des Krieges erhebliche Fortschritte gemacht hat, nicht unwesentlich eingeschränkt, vor allem aber mit den Rheimmündungshäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen und mit Großbritannien. Hier hat es sich leider bisher nicht ermöglichen lassen, die regelmäßigen Verbindungen nach Hull, Leith und Liverpool wieder aufzunehmen, so daß wir zur Zeit nur mit London eine ständige Verbindung unterhalten. Diese schwächere Bedienung der regelmäßigen Linien hat naturgemäß zur Folge, daß vielfach Güter, die an sich zum verkehrsgeographischen Hinterlande Stettins gehören, nur deshalb über Hamburg verschifft werden, weil hier die häufigere Verbindung den Ladungsinteressenten Vorteile gewährt. Es ist seitens der Stettiner Schifffahrt viel versucht worden, um auf diesem Gebiete wieder zum Vorkriegsstande zu kommen; aber es hat sich als unendlich schwer erwiesen, gegenüber der, ich möchte sagen, gewissermaßen magischen Anziehungskraft eines so großen Verkehrsmittelpunktes wie Hamburg, der den Wiederaufbau eines Liniennetzes naturgemäß schneller durchführen konnte, unsererseits wieder Terrain zu gewinnen. Es kommt hinzu, daß die Ueberseezufuhren heute noch einseitiger als vor dem Kriege in Hamburg konzentriert werden, und auch der in diesem Zusammenhange vielleicht zu erwähnende Versuch, von Stettin aus eine regelmäßige Linie nach den Häfen der Levante, der Adria und des Schwarzen Meeres einzurichten, hat zu einem Erfolge nur in beschränktem Rahmen führen können.

Auch der Umfang des Trampverkehrs ist gegenüber dem Kriege stark zurückgegangen. Nur die Papierholz- und Sojabohneinfuhr sind gegenüber den Vorkriegsverhältnissen gestiegen, was auf die Entwicklung der einschlägigen Stettiner Industrieunternehmungen zurückzuführen ist. Dagegen war der Erzverkehr schon infolge der geringeren Aufnahmefähigkeit des oberschlesischen Industriegebietes, das durch die Abtrennung Ostoberschlesiens in seiner Produktion in katastrophalem Maße zurückgeworfen wurde, stark zurückgegangen, wozu nunmehr die vorerwähnte Abwanderung der oberschlesischen und tschechischen Bezüge nach Danzig hinzukommt. Der Phosphatverkehr hat infolge des Daniederliegens der deutschen Superphosphatindustrie ebenfalls noch nicht wieder die alte Bedeutung gewinnen können. Die Zuckerausfuhr ist ebenfalls zurückgeblieben, weil die frühere Ueberschußproduktion der ostdeutschen Landwirtschaft fehlt. Eine gewisse Besserung der Holzausfuhr ist zweifellos nur vorübergehender Natur, da sie lediglich mit dem Kahlschlag von der Forleule verwüsteter Forsten zusammenhängt. Der Kohlenverkehr ist, was die Einfuhr betrifft, mengenmäßig zurückgegangen, da die Wettbewerbsverhältnisse sich nach dem Kriege zweifellos zu Ungunsten der englischen Kohle verschoben haben. Was die Ausfuhr oberschlesischer Kohle betrifft, so hat sie, ähnlich wie vor dem Kriege, nur unter Streikverhältnissen Bedeutung gewinnen können. Schlagartig ist sie dann allerdings während des englischen Kohlenstreiks im Jahre 1926 auf nicht weniger als 2,3 Mill. To. gestiegen, und die Stettiner Massengutumschlagsanlagen, insbesondere der während des Krieges beschaffte Seeschiffskohlenkipper, haben dabei gezeigt, daß das technische Rüstzeug des Stettiner Hafens sehr wohl für die Bewältigung solcher Massenverkehre eingerichtet ist. Die hiesigen Umschlagsleistungen an Kohle waren im vorigen Herbst in kurzem größere, als sie im Danziger Hafen bewältigt werden konnten.

3. Schlechte Lage der Stettiner Industrie und des Stettiner Eigenhandels.

Wenn man von den Gründen des Zurückbleibens der Stettiner Verkehrsentwicklung spricht, kann man unter keinen Umständen vorbeigehen an der bedauerlichen Tatsache, daß die Stettiner **Industrie** und der Stettiner **Eigenhandel** ihrerseits ebenfalls in recht unbefriedigender Lage sich befinden.

Bei der Stettiner Industrie sind es zum großen Teil auch heute noch Auswirkungen des Krieges, die dafür verantwortlich zu machen sind, — ich erinnere an die Werftindustrie, die Superphosphatindustrie — zum Teil sprechen die nachteiligen Folgeerscheinungen der die deutsche Industrie — unserer Ueberzeugung nach nicht durchweg zu ihrem Vorteil — erfassenden Konzentrationsbewegung und Vertrustung mit. Auch die später noch zu kennzeichnende Eisenbahntarifpolitik der Reichsbahn ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Zu einem erheblichen Teil aber handelt es sich um Auswirkungen des Zollkrieges, der nun schon an die zwei Jahre zwischen Deutschland und Polen besteht.

Was in dieser Beziehung von der Industrie gesagt werden muß, gilt in vollstem Umfange auch für den Stettiner Eigenhandel, für den vielfach das Andauern dieses Zollkrieges von ganz üblichen Folgen begleitet ist. Ich erinnere an die aus diesem Grunde durchaus unbefriedigende Lage des Stettiner Warenhandels; ich führe als charakteristisch die Tatsache an, daß der von altersher in Stettin an hervorragender Stelle stehende Salzheringshandel (Stettin war der größte deutsche Platz für Salzheringseinfuhr und Vertrieb desselben nach dem Binnenlande) heute schon nicht mehr diejenigen Quantitäten einführt, die jetzt nach Polen direkt hereingenommen werden.

4. Innere Wirtschaftspolitik.

Aber es handelt sich bei den Gründen für das Zurückbleiben Stettins nicht nur um Momente, die auf dem Gebiet der auswärtigen Politik und der äußeren Wirtschaftspolitik liegen, sondern zu einem guten Teil auch um **innerdeutsche Maßnahmen**, deren Abstellung nicht so schwierig wäre, wie die Lösung jener außenpolitischen Probleme. Es handelt sich dabei um Fragen der **Wasserstraßen- und Hafenpolitik** einerseits, um solche der **Eisenbahntarifpolitik** andererseits.

a) Wasserstraßenpolitik.

Auf dem Gebiete des Wasserstraßenwesens weise ich auf jene eingangs geschilderte Weitererhebung der ursprünglichen — inzwischen in den anderen deutschen Häfen abgeschafften — Befahrungsabgaben hin, welche dazu dienen, den Kapitalanteil zu finanzieren, den die Stettiner Interessenten in Höhe von 5½ Mill. Mark zum Ausbau der Stettiner Schifffahrtsstraße beitragen mußten. Ich schilderte Ihnen schon oben, daß angesichts der Unmöglichkeit, das Baukapital im Wege der Anleihe zu finanzieren, diese Befahrungsabgaben nach wie vor erhoben werden müssen. Ich bitte darum, sich zu vergegenwärtigen, was es für einen Seehafen bedeutet, wenn für jedes Schiff, das diesen Hafen besucht, beim Eingang ein Hafengeld von 8 Pfg. je cbm Netto-Raumgehalt und beim Ausgang die gleiche Abgabe, dann weiter bei Seeschiffen, welche die Größe von 2500 cbm überschreiten, außerdem eine Zusatzabgabe — sogenannte Vertiefungsabgabe — in Höhe von 7 Pfg. für die geladene Tonne erhoben werden, während in anderen deutschen Häfen — von Königsberg abgesehen — solche Abgaben unbekannt sind. Es handelt sich um außerordentlich beträchtliche Summen. Das Aufkommen aus diesen Abgaben betrug im Jahre 1926 nicht weniger als 1,3 Mill. Mark, im Jahre 1925 rund 1 Mill. Mark. Es dürfte klar sein, daß unter diesen Umständen die Konkurrenzfähigkeit der Stettiner Schifffahrt, die diese Vorbelastung vorweg aufbringen muß, gegenüber anderen Häfen ganz wesentlich erschwert ist.

Wir freuen uns, daß gelegentlich der Vorberatungen über eine weitere Vertiefung der Stettin-Swinemünder-Wasserstraße auf 9,6 m Baggertiefe die Vertreter des Reichsverkehrs- und des Reichsfinanzministeriums anerkannten, daß eine Fortsetzung der Erhebung der Abgaben in dieser Höhe unmöglich sei, und daß sie bei ihrer auf allgemeine Grundsätze gegründeten Forderung, auch für die weiteren Bauarbeiten müsse eine Beteiligung für Interessenten gewährleistet bleiben, wenigstens die Form der Kapitalszuschüsse durch eine solche laufender Jahresbeiträge zur Verzinsung und Amortisation des Bauaufwandes ersetzen. Es war uns sehr interessant, daß bei dieser Gelegenheit von maßgebender Seite des Reichsverkehrsministeriums erklärt wurde, wenn man seinerzeit vorausgesehen hätte, daß der Stettiner Vertiefungsgesellschaft eine Finanzierung im Wege der Anleihe nicht möglich wäre, so würde man jene Kapitalszuschüsse für die in Arbeit befindliche Vertiefung nicht verlangt haben.

Es kommt hinzu, daß auch die Hafengebühren im hiesigen Hafen noch immer höher sind als in anderen Häfen. Das gilt insbesondere von der Erhebung eines besonderen Erstädtischen Hafengeldes von 2 Pfg. je cbm, dessen Erträge im letzten Jahre allein etwa ¼ Mill. Mark ausmachten; dies gilt auch von den übrigen Hafengebühren,

die in manchem höhere Belastungen ergeben, als sie die Tarife der Konkurrenzhäfen zeigen.

b) Eisenbahntarifpolitik.

An letzter Stelle, aber was ihre Bedeutung anbetrifft, durchaus nicht zuletzt, erwähne ich die Tarifmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn als Grund für das Zurückbleiben der Entwicklung des Stettiner Hafens.

Vor dem Kriege waren die **Normaltarife** der Preußischen Staatsbahn im wesentlichen auf dem System der Kilometer-tarife aufgebaut. Nach dem Kriege wurde dieses System in überraschender Schwenkung aufgegeben und durch ein weitgetriebenes Staffeltarifsystem ersetzt, dessen Auswirkungen nach unserem Dafürhalten für die deutsche Wirtschaft nicht von Segen gewesen sind. Das System der Staffeltarife hat für die deutschen Häfen die natürliche verkehrs-geographische Trennung der einzelnen Interessenbereiche in stärkster Weise verschoben. Es hat vor allem auch für die deutsche Industrie eine so weitgehende Beeinflussung der historischen Standortverhältnisse und damit der Wettbewerbsverhältnisse überhaupt gebracht, wie sie bei der Annahme dieses Systems wohl kaum vorausgesehen werden konnte.

Wir müssen leider feststellen, daß diese Wirkungen der Staffeltarife sich, im großen und ganzen gesehen, durchaus zu Ungunsten des Ostens und auch zu Ungunsten des Stettiner Hafens geltend gemacht haben.

Wir begrüßen es, daß in neuerer Zeit eine starke Gegenbewegung eingesetzt hat, daß anscheinend auch in den Kreisen der Industrie, die ursprünglich dem Staffeltarifschema freundlich gegenüberstand, sich die Erkenntnis durchzusetzen beginnt, daß nur ein Abbau der zu weit getriebenen Staffeltarife wieder erträgliche Verhältnisse schaffen kann. Wir begrüßen es, daß auch im Kreise der Reichsbahn-Hauptverwaltung sich die Erkenntnis Bahn gebrochen hat, daß ein Abbau der Staffeltarife in gewissem Umfange zustande werden muß, und daß die heute weitaus zu stark belasteten Nahentfernungen entlastet werden müssen. Praktische Ansätze zur Aenderung der bestehenden Tarifverhältnisse sind nunmehr bereits gemacht worden; aber wir möchten auf das dringendste zum Ausdruck bringen, daß hier nicht etwa ein Interesse lediglich des Ostens einschließlich Stettins, sondern nach unserem Dafürhalten eine Forderung weitester Kreise der deutschen Wirtschaft vorliegt, daß auf dem beschrittenen Wege des Abbaus weiter vorangegangen wird; denn die bisherigen Entlastungen sind ungenügend.

Wenn ich feststellte, daß unter der Auswirkung des heutigen Reichsbahntarifsystems auch der Stettiner Hafen gelitten hat, so möchte ich ausdrücklich hinzufügen, daß diese schädliche Auswirkung sich vor allen Dingen auch auf die Stettiner Industrie und den Stettiner Eigenhandel erstreckt. Mögen sonst gelegentlich zwischen den Interessen des Handels und der Industrie Verschiedenheiten sich ergeben, die auch im Rahmen einer Industrie- und Handelskammer nicht immer restlos überbrückt werden können, so dürfen wir hier doch behaupten, daß eine Einheitsfront der ganzen Wirtschaft unseres Bezirks sich ergeben hat, und daß diese Einheitsfront auch bei der größten Zahl der deutschen Handelskammern in gleicher Weise heute in Erscheinung tritt.

Auf dem Gebiete der Gewährung von **Ausnahmetarifen** haben wir ebenfalls lebhaft Klagen vorzubringen. Das von der Reichsbahn aufgebaute System zahlreicher Ausfuhr- und Durchfuhrtarife, die in Abweichung vom Normaltarif gestaltet sind, hat — das kann man wohl sine ira et studio feststellen — wenn nicht die Tendenz, so doch die Wirkung einer fühlbaren Konkurrenzierung nicht nur der deutschen Binnenschifffahrt, sondern auch der deutschen Küstenschifffahrt gehabt. Daß die nachteiligen Wirkungen auf die deutschen Seehäfen nicht ausgeblieben sind, ist nicht verwunderlich.

Was die **Seehafen-Ausnahmetarife** anbelangt, so waren in den ersten Jahren nach dem Kriege bedauerlicher Weise nicht unerhebliche Begünstigungen des Verkehrs der Nordseehäfen im Gegensatz zum Stettiner Verkehr festzustellen. Seit 1924 können wir indes zu unserer Genugtuung konstatieren, daß eine grundsätzliche Regelung getroffen ist, welche in den meisten Fällen die Parität zwischen den Nordseehäfen und Stettin auf dem Gebiete dieser Ausnahmetarife gewährt hat. Allerdings haben wir doch in Einzelfragen immer wieder unsere Interessen zur Geltung bringen müssen, und noch neuestens ist beispielsweise in der Frage der Zuckerausnahmetarife von schlesischen Stationen bedauerlicher Weise eine durch nichts gerechtfertigte Bevorzugung Hamburgs gegenüber Stettin hinsichtlich der Frachtermäßigungen festzustellen.

Wie aber steht es hinsichtlich der Frage, ob wir in Stettin diejenigen Seehafen-Ausnahmetarife von der Reichsbahn erhalten haben, die wir zur Wahrung unserer Konkurrenzfähigkeit gegenüber den polnischen Ein- und Ausfuhrhäfen unbedingt brauchen? Hier müssen wir leider feststellen, daß bisher bei der Reichsbahn-Hauptverwaltung das Verständnis für unseren Existenzkampf nicht in genügendem Maße zu finden gewesen ist. Ist es denn etwas so Besonderes, wenn wir von der Deutschen Reichsbahn erwarten, daß sie die Interessen des deutschen Hafens Stettin gegenüber der Dumpingkonkurrenz der polnischen Staatsbahn zu wahren unternimmt? Haben nicht ganz ähnliche Verhältnisse an anderer Stelle vorgelegen? Ich erinnere daran, daß die Reichsbahn schon vor längerer Zeit sich entschlossen hat, die billigen linksrheinischen Tarife der französischen Bahnen durch entsprechende Gestaltung der Tarife für den rechtsrheinischen Verkehr zu bekämpfen, daß sie im Kampf um den Verkehr von der Tschechoslowakei zur See in entschiedenster Weise gegen die Bevorzugung Triest's vorgegangen und durch weitgehende Herabsetzung ihrer Frachten erreicht hat, daß heute der größere Teil der tschechoslowakischen Ausfuhr wieder den Weg über die Deutschen Reichsbahnstrecken nach den deutschen Ausfuhrhäfen nimmt. Nichts anderes steht hier in Frage. Es ist, wie wir meinen, nicht nur ein Interesse des Stettiner Hafens, nicht nur ein ostdeutsches nationales Interesse, sondern es ist letzten Endes auch ein eigenes Wirtschaftsinteresse der Reichsbahn, der Konkurrenz der polnischen Staatsbahn zu begegnen.

6. Abhilfemaßnahmen.

Die Darlegung der Gründe für die nicht zureichende Entwicklung des Stettiner Seehafenverkehrs in den letzten Jahren hat zum großen Teil den Weg der **Abhilfemaßnahmen** bereits gezeigt. Lassen Sie mich in einem abschließenden Teil meines Vortrages das, was nottut, noch einmal klarlegen und zusammenfassen.

1. Ausbau des Stettiner Hafens und der Wasserstraßen.

Voranstellen möchte ich, daß die Tatsache, daß wir bisher nicht vollen Erfolg mit dem Wiederaufbau des Stettiner Verkehrs gehabt haben, nicht entmutigen darf. Wir dürfen nicht unterlassen, darin fortzufahren, das technische Rüstzeug für den Stettiner Hafen auf der Höhe zu halten, oder richtiger gesagt, auf die Höhe zu bringen, die es haben muß, um den zu stellenden Anforderungen zu genügen.

Infolgedessen begrüßen wir aufs wärmste die demnächstige Verabschiedung der Vorlage der Preußischen Staatsregierung im Landtage, durch welche annähernd 15 Mill. Reichsmark für den weiteren Ausbau des Stettiner Hafens bereitgestellt sind. Es handelt sich dabei um absolut notwendige Bauarbeiten. Ich erinnere die Herren, welche unsere Hafenverhältnisse näher kennen, an die unbedingt notwendige Ersetzung der alten baufälligen und teuer arbeitenden Dunzig-Schuppen durch eine moderne Umschlagsanlage. Ich erinnere an die Notwendigkeit, die in den letzten 10 Jahren ausgebaute Massengutumschlagsanlage nach den Erfahrungen der Praxis zu ergänzen und ihr die durch das stete Wachsen der Schiffsgrößen unumgänglich gewordene verbesserte Zufahrt zu geben. Ich erinnere vor allem daran, daß der Stettiner Hafen unbedingt eine leistungsfähige moderne Getreidelagerungsanlage haben muß, wenn er seinen weiteren Aufgaben auf dem Gebiete des Getreideverkehrs gerecht werden soll.

Aus den gleichen Ueberlegungen haben wir es lebhaft begrüßt, daß das Reichsverkehrsministerium sich unter dankbar anzuerkennender Teilnahme des Reichsfinanzministeriums entschlossen hat, einer weiteren Vertiefung des Stettin-Swinemünder Fahrwassers zuzustimmen.

Wir wissen, was wir hinsichtlich aller dieser Fragen, mag es sich um den Ausbau der Fahrstraße, mag es sich um die Teilnahme der Preußischen Regierung an der Verwaltung und dem Ausbau der Stettiner Hafenanlagen selbst handeln, unserem Herrn Oberpräsidenten verdanken, und ich würde es als ein Versäumnis empfinden, wenn ich nicht an dem heutigen Tage, an dem die Industrie- und Handelskammer in äußerlich sichtbarer Form ihrem Dank und ihrer Verehrung für den Herrn Oberpräsidenten Ausdruck gegeben hat, auch im Rahmen dieses Vortrages darauf hinweisen würde, wieviel wir in den hier behandelten Fragen dem Herrn Oberpräsidenten, seinem Verständnis und seiner Tatkraft zu verdanken haben, und wie wir auch hinsichtlich der uns drückenden Sorgen wissen, daß wir auf seine Anteilnahme und sein Eintreten für uns hoffen dürfen.

Die weitere Verbesserung der Seewasserstraße muß indes notwendig nach der Richtung des Hinterlandes ihre Ergänzung durch den weiteren Ausbau der **Oderwasserstraße** erfahren. Ich freue mich, Ihnen berichten zu können, daß in der letzten Sitzung des Reichswasserstraßenbeirats auf einmütigen Antrag der ostdeutschen Vertreter eine Verstärkung derjenigen Summe beschlossen wurde, die für den Ausbau des Ottmachauer Staubeckens und damit indirekt für die Verbesserung der Oderwasserstraße zur Verfügung gestellt wurde. Für das Staubecken ist eine Bauzeit von 10 Jahren vorgesehen. Es muß im Interesse der dringend notwendigen Verbesserung der Verhältnisse auf der Oder unbedingt dahin gestrebt werden, diese Baufrist nach Möglichkeit abzukürzen. Dankenswerter Weise hat das Reichsverkehrsministerium auch Mittel für Vorarbeiten für den insbesondere von der oberschlesischen Industrie seit langem geforderten modernen Ausbau des Klodnitz-Kanals bereitgestellt, und wir dürfen hoffen, daß der Bewilligung dieser Vorarbeitsmittel baldmöglichst die Bereitstellung der ersten Bausumme folgt. Dieser Kanal als natürliche Verlängerung der Oder in das Herz des Industriegebiets hinein ist zweifellos eine Baumaßnahme, der die Wirtschaftlichkeit nicht abgesprochen werden kann. Mag man sonst über die Frage: „Vervollkommnung der Eisenbahn oder Ausbau neuer künstlicher Wasserstraßen?“ denken, wie man will, darin sollten alle an der deutschen Verkehrswirtschaft interessierten Kreise einig sein, daß es ein Verlust für die gesamte Volkswirtschaft wäre, wenn nicht das vorhandene Wasserstraßennetz, insbesondere das der natürlichen Ströme auf der Höhe größtmöglicher Leistungsfähigkeit gehalten und diejenigen örtlichen Ergänzungen erfahren würde, die zur Erzielung der vollen Leistungsfähigkeit notwendig sind. Ich glaube, es dürfte kein Zweifel darüber sein, daß in den Rahmen einer solchen Wasserstraßenpolitik nicht nur das Ottmachauer Staubecken, sondern auch der Klodnitz-Kanal gehören.

Anfügen möchte ich hier noch eine Einzelheit:

Im letzten Etat des Reichsverkehrsministeriums sind die ersten Mittel für die Ausgestaltung der Havel-Binnenwasserstraßen Berlin—Elbe zu einer Schiffsstraßen für 1000 To. Schiffe angefordert worden. Es sind das Maßnahmen, die einmal durch den Wunsch bedingt sind, die großen Elbkähne bis Berlin herauszubringen, andererseits schon eine Vorbereitung für die spätere Durchführung des Mittelland-Kanals bis Berlin darstellen. Ich möchte in diesem Zusammenhange darauf aufmerksam machen, daß jedenfalls pari passu mit diesen Arbeiten auch die Ausgestaltung der Schiffsstraßen von Stettin nach Berlin für 1000 To.-Schiffe erfolgen muß, wozu neben einer technisch jederzeit möglichen Anspannung des Wasserspiegels im Hohenzollern-Kanal lediglich der Ausbau der entsprechenden Schleusen gehört. Die Schleusentreppe bei Niederfinow soll durch den in Vorbereitung befindlichen Bau des Hebwerks ergänzt werden, das bereits für den 1000 kg-Typ eingerichtet wird. Praktisch gesprochen, handelt es sich also anscheinend nur um den Bau einer zweiten größeren Schleuse bei Lehnitz. Es wird darauf zu achten sein, daß in diesem Sinne rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen vorbereitet werden. Uebrigens hören wir zu unserem größten Erstaunen soeben aus Berlin, daß die vom Reichsverkehrsministerium unter Zustimmung des Reichswasserstraßenbeirats angeforderte erste Baurate für das Hebewerk bei Niederfinow vom Reichsfinanzministerium abgesetzt worden ist; kann angesichts des Zustandes der Schleusentreppe die Verantwortung für die abermalige Verschiebung des Baubeginns denn überhaupt noch getragen werden? —

2. Ermäßigung der Abgaben.

Der zweite Kreis der Maßnahmen, die zur Unterstützung Stettins unbedingt notwendig sind, bezieht sich auf die Abgaben auf den **Wasserstraßen** und die **Hafenabgaben**.

Zunächst die Abgabe für die Fahrstraße Stettin—Swinemünde:

Wir freuen uns, daß die Regierung mit uns darin einig ist, daß die bisherigen Abgaben in der derzeitigen Höhe unmöglich aufrecht erhalten werden können. Wir haben indes lebhaft bedauert, zu sehen, daß die seitens der Reichsregierung für die weitere Vertiefung der Fahrstraße geforderte Beteiligung der Interessenten nicht anders denkbar ist, als in einer teilweisen Beibehaltung der Befahrungsabgaben. Wir hatten die Hoffnung, daß die interessierten öffentlichen Körperschaften, das Land Preußen, die Provinz Pommern und die Stadt Stettin ihrerseits die vom Reich erforderten Bauzuschüsse verzinsen und tilgen würden, wie dies beispielsweise bei der Unterweserkorrektion durch den Bremer Stadtstaat geschieht. Wir haben leider sehen müssen, daß finanzielle

Erwägungen einer solchen Stellungnahme der an dem Ergehen des Stettiner Hafens interessierten Körperschaften entgegenstehen. So haben wir uns schweren Herzens damit einverstanden erklären müssen, daß zur Finanzierung der für 20 Jahre vorgesehenen laufenden Zahlung an das Reich, welche mit 330 000 Mark jährlich zur Verzinsung und Amortisation des Baukapitals beitragen soll, doch in gewissem Umfange die Befahrungsabgabe beibehalten wird; aber wir möchten auch an dieser Stelle auf das nachdrücklichste zum Ausdruck bringen, daß eine Steigerung der Abgabe über den Satz von 2 Pf. je cbm und je Ladungstonne hinaus unter allen Umständen für den Stettiner Verkehr unerträglich ist und den mit der Vertiefung bezweckten Effekt von vornherein illusorisch machen würde. Der Satz von 2 Pf. entspricht dem Normalsatz der Vertiefungsabgabe vor dem Kriege, wobei indes zu beachten ist, daß die mit Massengut einkommenden und die in Ballast ein- oder ausgehenden Schiffe damals nur die Hälfte der Abgabe zahlten. Jedenfalls sei auf das nachdrücklichste darauf hingewiesen, daß nur noch in Königsberg eine Abgabe ähnlicher Art erhoben wird, und daß sie somit gegenüber allen anderen deutschen Häfen und insbesondere auch gegenüber Danzig in vollem Umfange eine Vorbelastung Stettins bedeutet.

Auch eine Ermäßigung der seitens der Hafengemeinschaft und der seitens der Hafenbetriebsgesellschaft erhobenen Abgaben und Gebühren sollte erstlich ins Auge gefaßt werden, um den Stettiner Verkehr zu beleben. Das städtische Hafengeld bedeutet, jedenfalls im Verhältnis zu anderen Häfen, ebenfalls eine Belastung, die ins Gewicht fällt, und es sollte in dieser Frage, wie hinsichtlich der Normierung der Umschlagsgebühren seitens des Staates Preußen und der Stadt Stettin, die zusammen am Hafen gleichmäßig interessiert sind, nach dem Grundsatz gehandelt werden, daß eine Tarifiermäßigung ganz ohne Zweifel eine Verkehrsbelebung herbeizuführen pflegt, die alsdann in der Summe der Abgaben und Gebühren trotz der Senkung des Einheitssatzes der letzteren ein Mehr gegenüber dem Aufkommen der ursprünglichen höheren Gebühren einbringt. Es ist das eine rein kaufmännische Ueberlegung, die sich fast stets noch als richtig erwiesen hat.

3. Eisenbahntarifmaßnahmen.

An letzter Stelle aber — und wiederum nicht zuletzt ihrer Bedeutung nach — nenne ich diejenigen Maßnahmen, die wir von der Deutschen Reichsbahn erwarten. Wir setzen unsere Hoffnung darauf, daß die im Gange befindliche und unseres Erachtens nicht aufzuhaltende Bewegung zum Abbau des Staffeltarifs in Kürze sich mehr, als es bisher der Fall war, praktisch auswirken und insbesondere eine Ermäßigung der Nahverkehrsbelastung bringen wird. Vor allem aber vertrauen wir darauf, daß die Reichsbahn jetzt bereit sein wird, was schon längst hätte geschehen sollen, der Verschiebung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im deutschen Osten über den Rahmen der ostpreußischen Frage hinaus, auf die man sich bisher im wesentlichen beschränkt hatte, Rechnung zu tragen und einen durchgreifenden tarifarischen Abwehrkampf gegen die polnische Staatsbahn und die einseitige Bevorzugung der polnischen Ausfuhrhäfen aufzunehmen. Der vor etwa Jahresfrist eingeführte Ausnahmetarif 7c, der eine Ermäßigung um 1 RM. je Tonne brachte, genügt heute nicht mehr, und die vorläufig noch vage Hoffnung auf eine Milderung des Dumping der polnischen Staatsbahn durch endlich einmal erfolgreiche Stabilisierung des polnischen Zloty darf in der Anordnung wirksamer Tarifmaßnahmen nicht beirren. Wir müssen **unbedingt** sofort weitergehende Ausnahmetarife für die Erzeinfuhr haben, um ihre künstliche Ablenkung nach den Weichselhäfen zu bekämpfen, und zwar Ausnahmetarife einmal nach Deutsch-Oberschlesien und bis zur deutsch-polnischen Grenze in Oberschlesien, und sodann bis zu der für das Witkowitz Revier in Frage kommenden tschecho-slowakischen Anschlußstation.

Wir würden es in diesem Zusammenhange besonders begrüßen, wenn sich die Reichsbahn dazu verstehen würde, entgegen ihrer bisher in dieser Frage geübten grundsätzlichen Ablehnung auch für die Anschlußfrachten ab Kosel-Oderhafen Ausnahmesätze zu gewähren, damit auch eine Verbilligung des gebrochenen Verkehrs über die Oderwasserstraßen möglich würde. Denn wir verkennen naturgemäß keineswegs, daß in der Einführung von Erzausnahmetarifen nur von Stettin, nicht auch von Kosel ein Beseitigen der Interessen der Binnenschifffahrt enthalten wäre, das wir, wenn irgend möglich, vermeiden möchten. Allerdings muß man sich darüber klar sein, daß, solange Erzausnahmetarife nicht eingeführt sind, der Erz-

verkehr ohnedies von der Oderwasserstraße abwandern wird, weil er sich eben nach Danzig hinüberzieht. Das primäre ist deshalb die unbedingte Notwendigkeit, die Ausnahmetarife einzuführen; erst in zweiter Linie kann die Wahrung der Binnenschiffahrts-Interessen damit verbunden werden.

Vor kurzem ist der Gedanke der Einführung von **Großraumgüterwagen** zur Verbilligung der Erztransporte in die Debatte geworfen worden. Wir haben in unserem Kreise diese Frage eingehend beraten, und müssen sagen, daß wir trotz mancher Bedenken, die sich wieder auf die Interessen der Binnenschiffahrt bezogen, dennoch nahezu einmütig zu der Ueberzeugung gekommen sind, daß der technische Fortschritt, der sich in den Großraumgüterwagen verkörpert, unmöglich in seiner Auswirkung gehemmt werden kann, daß wir vielmehr fordern müssen, daß, sobald die Verwendung von Großraumgüterwagen eisenbahnseitig technisch möglich ist, und sobald die Empfangswerke darauf eingerichtet sind, ihre Verwendung im Verkehr zwischen Stettin und dem oberschlesischen Gebiet unbedingt stattfinden muß. Es kann den Anschein haben, als wenn dabei die Interessen der Binnenschiffahrt, die wir stets seitens unserer Kammer als ein notwendiges Glied der Verkehrsorganisation betrachtet und in ihren Interessen zu schützen versucht haben, zurückgesetzt würde. Wir sind indes der Ueberzeugung, daß die Binnenschiffahrt nur dadurch ihre Stellung wahren kann, daß auch sie sich technisch rationalisiert, wozu der beschleunigte zweckentsprechende Ausbau ihrer Verkehrswege die Vorbedingung bildet.

Schließlich möchten wir, soweit die Reichsbahn in Frage steht, zu bedenken geben, ob es eine richtige Politik ist, die erheblichen Mengen der polnisch-schlesischen Ausfuhrkohle samt und sonders auf den polnischen Staatsbahnen abrollen zu lassen. Wir könnten uns denken, daß es durchaus möglich wäre, beträchtliche Mengen dieser Ausfuhrkohle für den Transport auf der Deutschen Reichsbahn und den Umschlag über den deutschen Seehafen Stettin zu gewinnen, wenn die Kohlendurchfuhrtarife in entsprechenden Ausnahmesätzen erstellt würden. Dabei kann es auch unseres Erachtens nicht entscheidend auf die Frage ankommen, ob die Kohlenzüge auf oberschlesischen Stationen oder erst auf der Station Kreuz übernommen werden. Wir bitten auf das dringlichste darum, auch diese Frage seitens der Deutschen Reichsbahn einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen, die nach unserem Dafürhalten lediglich zu einer Entscheidung in unserem Sinne führen kann.

Schluß.

Meine Herren, ich glaube, für uns in Anspruch nehmen zu können, daß die vorerwähnten Wünsche nichts Unmögliches darstellen, daß sich vielmehr in jedem einzelnen Punkte auch vom deutschen nationalwirtschaftlichen Standpunkte aus nur eine Unterstützung unserer Wünsche und Interessen ergeben kann. Es liegt ja in der Tat so, wie ich schon eingangs betonte, daß die Interessen eines Hafens sich nicht auf seinen unmittelbaren lokalen Umkreis beschränken. Ein Hafen ist der Wirtschaftsexponent eines weiten Hinterlandes, und das Gedeihen Stettins und seine Förderung sind deshalb in vollem Umfange pommersches, preußisches und deutsches Interesse. Wir haben in der praktischen Stellungnahme der zuständigen Instanzen erfreulicher Weise die Bestätigung dieser entscheidenden Ueberzeugung in von Jahr zu Jahr steigendem Maße finden dürfen. Die Stadt Stettin hat seinerzeit aus eigenen Mitteln den Hafen gebaut und betrieben, bis es ihr unter dem Druck der Inflation im Jahre 1923 nicht mehr möglich war. Mit gutem Grunde ist damals der preußische Staat der Stadt als Gesellschafter zur Seite getreten und hat zu einem erheblichen Teile die Finanzierung der Neubauten und des laufenden Betriebes übernommen. Das Reich aber hat, seitdem es die Wasserstraßenverwaltung übernommen hat, an der Vertiefung der Fahrstraße Stettin—Swinemünde weiter mitgewirkt, ihre Fortführung beschlossen und gleichzeitig den Ausbau der Binnenwasserstraßen von Stettin ins Hinterland übernommen, geleitet ohne Frage von der richtigen Erkenntnis, daß es deutsche Aufgabe ist, nicht ein Hafenmonopol der hanseatischen Nordseehäfen, wie es verschiedentlich vertreten worden ist, zu etablieren, sondern eine nach Küste und Hinterland zweckmäßig verteilte Zahl leistungsfähiger Häfen lebendig zu erhalten und deshalb — nicht zuletzt in Erinnerung an die besondere Bedeutung dieses Hafens während der Zeit der Absperrung durch Krieg und Blockade — insonderheit für die Entwicklung des drittgrößten deutschen Hafens Stettin zu sorgen. Die Provinz Pommern schließlich hat von jeher für ihre Hauptstadt

und ihren größten Wirtschaftsmittelpunkt sich eingesetzt, indem sie die Stettiner Interessen mitvertrat und sich durch Garantien und Vorschüsse an der Vertiefung der seewärtigen Schiffsstraße beteiligte.

Meine Herren, lassen Sie mich der Hoffnung Ausdruck geben, daß diese erfreuliche Einmütigkeit, in der alle maßgebenden Instanzen am gleichen Ziele mitgearbeitet haben, sich auch gegenüber den Problemen bewähren möchte, die heute uns Kaufleute, die wir die praktische Handhabung der Stettiner Hafeninteressen in unseren Händen haben, mit ernster Sorge erfüllen und uns aus vielfältigen sachlichen Beratungen zu der Ueberzeugung geführt haben, daß nur auf den vorher von mir skizzierten Wegen die Gesunderhaltung und Weiterentwicklung unseres Wirtschaftsmittelpunktes gewährleistet werden kann. In diesem Sinne möchte ich an die Herren der Industrie- und Handelskammer, welche heute hier versammelt sind, den Appell richten, einmütig auch fernerhin an unserer gemeinsamen, für Stadt und Bezirk Stettin gleich wichtigen Aufgabe mitzuarbeiten. In diesem Sinne möchte ich die Herren Vertreter der Behörden und öffentlichen Körperschaften, wie auch die Herren Abgeordneten, welche uns heute die Ehre erweisen, an unseren Beratungen teilzunehmen, bitten, unsere Arbeit zu Gunsten unseres Hafens zu fördern und zu unterstützen, durchdrungen von der Ueberzeugung, daß es sich um wirtschaftliche Probleme handelt, die, über lokale Interessen weit hinausgehend, Ostfragen von hervorragender allgemein-deutscher Bedeutung umfassen.

Im Anschluß an den Vortrag von Herrn Dr. Behm ergriff

Herr Konsul Gribel

das Wort und machte folgende Ausführungen:

Wir stehen in Stettin vor der Tatsache, daß wir jährlich ca. 1 Million für die Befahrungsabgabe, ca. 0,8 Millionen für sog. städt. Hafengeld, zusammen **ca. 1,8 Millionen durch die Schifffahrt auf Stettin aufgebracht** haben, die andere Häfen, mit denen wir im Wettbewerb stehen, nicht aufbringen müssen. War das **im vergangenen Jahre noch tragbar infolge der durch den englischen Kohlenstreik hervorgerufenen Hochkonjunktur des hiesigen Hafenverkehrs**, so hat **das laufende Jahr die Untragbarkeit dieses Zustandes deutlich erwiesen**. Die Konsequenzen dieser Vorbelastung Stettins möchte ich kurz darlegen, um zu zeigen, daß **Abhilfe dringend not tut**. Wenn die Folgeerscheinung dieser Mehrbelastung die ist, daß die Frachten auf Stettin um diesen Betrag höher sind, so bedeutet das **Abwanderung des Verkehrs von Stettin**. Für den Stettiner Lokalverkehr und da, wo aus geographischen Gründen eine Abwanderung unmöglich ist, bedeutet es eine höhere Belastung der Verbraucher und aller, die seewärts Ladung beziehen oder versenden, z. B. der Stettiner Industrie. — Wenn aber die Frachten trotz dieser enormen Vorbelastung auf gleicher Höhe wie die der Konkurrenzhäfen gehalten werden, so bedeutet das, daß die Schifffahrt auf Stettin unrentabler ist als die Schifffahrt der Konkurrenzhäfen.

Diese Konsequenzen: Abwanderung des Verkehrs, Verteuerung für das Stettiner Wirtschaftsgebiet, Unrentabilität der Schifffahrt auf Stettin sind tatsächlich eingetreten.

Der Verkehr beginnt von Stettin abzuwandern. Wenn auch beim Erz- und Kohlenverkehr die Hauptursache der Abwanderung in den polnischen Eisenbahnfrachten zu suchen ist, so besteht doch auch für diese Güter die Tatsache, daß die Seefracht nach Stettin mit 30—50 Pfg. pro Tonne allein **durch die Vertiefungsabgabe gegenüber Gdingen und Danzig vorbelastet** ist, wodurch der Wettbewerb Stettins unerträglich erschwert wird. — Aber auch der Stückgutverkehr ist gefährdet; ich erhalte täglich Briefe von Speditions- und anderen Firmen, die Frachtreduktion mit Hinweis auf Lübeck oder Hamburg verlangen, geht man mit den Konkurrenzfrachten mit, kommt man auf den Stettiner Linien eben infolge der Vorbelastung durch die Befahrungsabgabe, die bei Stückgut auf die Tonne Ladung 1—2 Mark ausmacht, naturgemäß früher an die Rentabilitätsgrenze als die Linien der unvorbelasteten Häfen, ja **die Stettiner Linien fahren schon zu Verlustraten**, wo bei gleichen Raten die Linien der unbelasteten Konkurrenzhäfen noch Gewinn erzielen. Die Abschlüsse der Stettiner Reederei-Gesellschaften für das Jahr 1926, ein Konjunkturjahr für die Reederei nach allgemeiner Ansicht, zeigen, daß die Rente in diesem guten Jahr zwischen 4% und 6% bei sehr mäßiger Abschreibung liegt.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß die **Stettiner Industrie** mit Recht darüber klagt, daß sie bei Uebersee-Bezügen **bedeutend höhere Frachten nach Stettin bezahlen**

muß, als z. B. nach Hamburg. Diese Frachtspanne ist nicht nur durch den etwas weiteren Weg begründet, sondern beruht eben auch zum erheblichen Teil auf den gewaltigen Schiffsabgaben in Stettin. Der Ruf Stettins hat schwer gelitten unter der Tatsache, daß der Stettiner Hafen nicht abgabefrei zu erreichen ist, wie das bei den anderen großen deutschen Häfen der Fall ist. Es muß jetzt gefordert werden, daß dieser Ruf gebessert wird, damit die Werbekraft des Stettiner Hafens endlich wieder hergestellt werden kann.

Der erste Schritt zur Abhilfe auf diesem Gebiet soll durch **Herabsetzung der Befahrungsabgabe** auf $\frac{1}{4}$ getan werden (auf $\frac{1}{4}$ das mindeste, sonst auch dies ein Schlag ins Wasser); dadurch sinkt die Vorbelastung von 1,8 Millionen auf ca. 1 050 000 M. Ein begrüßenswerter Fortschritt, aber weitere Schritte müssen folgen.

Sowohl die Vertiefung der Seewasserstraße, wie auch das Ausbauprogramm des Seehafens Stettin sollen nicht nur technische Verbesserungen bringen, sondern auch zur **Verbilligung** führen. Die Verlängerung der Erzverladekais soll diese Anlage nicht nur rentabel machen, sondern muß verbilligend auf die Gebühren wirken. Der Umbau der veralteten Dunzigkai-Anlagen soll nicht nur den Zustand beseitigen, daß heute die H.B.G. bei jeder Tonne Umschlag 30 Pfg. zusetzt, sondern muß auch bei **verbilligten Umschlagsgebühren** sich noch tragen. Kein Hafen macht sich durch Hafengeld und Umschlagsgebühren rentabel; auch der Stettiner Hafen erforderte vor dem Kriege große in die vielen 100 000 gehende Zuschüsse; was damals notwendig war, ist heute erst recht nötig. Verkehrsmehrung durch Verbilligung führt zur „Rentabilität“ des Hafens. Die technischen Verbesserungen sind die Voraussetzung, damit überhaupt ein Hafenverkehr stattfinden kann; jetzt ist das Gebot der Stunde, nun auch den Verkehr heranzuziehen und zu erhalten; und das ist ein Rechenexempel, das lautet: **um keinen Pfennig über Stettin teurer, als über Konkurrenzhäfen!** Um dies zu erreichen, ist notwendig, daß die **Seefracht** nicht teurer ist als über die Konkurrenzhäfen, darum fort mit der Vorbelastung der Stettiner Schifffahrt durch Befahrungsabgaben und städt. Hafengeld, — ferner, daß der **Umschlag** nicht teurer ist, darum Verbilligung der Umschlagsgebühren, auch auf die Gefahr hin vorübergehender Unterbilanz der H.B.G., ferner, daß die **Eisenbahntarifpolitik** nicht Stettin schlechter behandelt als andere Häfen, ja mit Kampftarifen hilft, wenn es den Wettbewerb des Auslandes zu parieren gilt, und schließlich, daß der **Binnenschiffahrtsweg** nach Berlin und Schlesien so verbessert und verbilligt wird, daß er konkurrenzfähig mit anderen Binnenschiffahrtsstraßen bleibt. Wenn diese Faktoren zusammenwirken, aber nur dann, wird es gelingen, den Stettiner Hafenverkehr so zu beleben, wie es die technischen Verbesserungen der Fahrstraße und die Hafenerweiterungen gebieterisch fordern. —

Daß unsere ernsten Sorgen berechtigt sind, haben Sie aus den Zahlen meines Vorredners entnommen. Der Schiffsverkehr (nicht Güterverkehr) in den ersten 9 Monaten dieses Jahres ist

| | | | | | | | | | |
|------------|-------|----------|-----|------|-----|--------|----------|---------|-------|
| in Hamburg | 40% | größer | als | in | den | ersten | 9 | Monaten | 1913, |
| „ Bremen | 60% | „ | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 1913 |
| „ Stettin | 27% | geringer | „ | „ | „ | „ | „ | „ | 1913, |
| „ Danzig | jetzt | doppelt | so | groß | wie | in | Stettin. | | |

1913 nur $\frac{1}{3}$ des Stettiner Schiffsverkehrs.

Eine ernste Warnung, daß es höchste Zeit ist, diese rückläufige Bewegung abzustoppen! Unser Hafendarbeiter hat denselben Tagelohn wie in Hamburg und leistet mindestens dasselbe, See- und Binnenschiffahrtsraum ist in Fülle vorhanden, die Stettiner Verkehrsinteressenten geben ihr äußerstes, Verkehr heranzuziehen; an alledem fehlt es nicht. Aber was uns not tut und was weder Stettiner Kaufmann, noch der Stettiner Arbeiter aus sich heraus bewirken kann, ist **Verbilligung unseres Verkehrs**. Unser dringender Ruf geht an Reich, Staat, Stadt, Vertiefungsgesellschaft, Hafengemeinschaft und Hafenbetriebsgesellschaft, durch eine einheitliche Tarif- und Abgabenrevision mit dem Ziel der Verbilligung so schnell und so wirksam wie möglich ihrem und unserem Hafen Stettin zu helfen. —

Als zweiter Diskussionsredner nahm

Herr Konsul Retzlaff

zu dem gesamten vorliegenden Fragenkomplex wie folgt Stellung:

Um noch einmal vor Augen führen zu können, was Stettin nützt, muß auf die Verkehrsverhältnisse des Stettiner Hafens vor ungefähr 30—50 Jahren zurückgegangen werden, wo Stückgutverkehr in Stettin durchaus überwog. Da-

mals war Massengut für die Entwicklung des Hafens noch nicht in dem Maße notwendig, wie es im Laufe der letzten Jahrzehnte in immer höherem Maße der Fall war. Auch die ganze Anlage des Hafens war damals eine andere. Ein Freihafen bestand damals noch nicht.

Was nun den dann **immer mehr anwachsenden Massengutverkehr** anbetrifft, so ist es noch kurz vor und nach dem Kriege vorgekommen, daß die Schiffe hier tagelang warten mußten, um einen Platz zur Entloschung zu bekommen. Betrachtet man alle anderen Häfen, in denen überhaupt Massengüter zur Entloschung oder Verladung kommen, so wird man beobachten können, daß die unbedingte erste und wichtigste Voraussetzung stets die ist, daß die erforderlichen technischen Einrichtungen zur Bewältigung des Güterumschlags vorhanden sind. Es sei hier daran erinnert, daß Stettin früher in den 70- und 80-er Jahren einen außerordentlich bedeutenden Holzexport gehabt hat. In früheren Jahren sind hier wohl jährlich 600—700 Schiffsladungen Holz nach England, Frankreich und anderen Ländern expediert worden. Diese Holz- ausfuhr ist Stettin schon lange von Danzig genommen worden, so daß davon heute nichts mehr übrig geblieben ist. Inzwischen sind nun durch den Krieg und seine Folgeerscheinungen ganz andere Verhältnisse in Bezug auf den Massengüterumschlag im Stettiner Hafen geschaffen worden. **Danzig ist heute auf dem besten Wege, uns nicht nur das Kohlegeschäft, sondern auch den übrigen Massengutverkehr wegzunehmen.** Wenn die Stettiner Verkehrsinteressenten sich heute gegen diese drohende Gefahr wenden und demgegenüber die Einwendung erhoben wird, daß Danzig — eine deutsche Stadt — damit geschädigt wird, so entspricht dies nicht ganz den Tatsachen.

Es ist der Stettiner Verkehrswirtschaft endlich gelungen, einige **Erzverladebrücken im Reiherwerderhafen** zu erbauen und auch dieses Ergebnis wäre vermutlich nicht erreicht worden, wenn der Oberpräsident Lippmann sich nicht so tatkräftig dafür eingesetzt hätte. Aber das darf nicht verkannt werden, daß die nun im Reiherwerderhafen vorhandenen Massengutumschlagsanlagen im Verhältnis zur Bedeutung des Stettiner Verkehrs und namentlich vom Standpunkt seiner weiteren durch Danzig so sehr gefährdeten Entwicklung aus noch recht unzulänglich sind. Gegenwärtig wird nun mit 2 Brücken gearbeitet, da der Kai nur so lang ist, daß dort nur 1 Schiff liegen kann. Die dritte Brücke kann infolgedessen nicht ausgenutzt werden. Um selbst diesen geringen Fortschritt zu erreichen, bedurfte es sogar noch **privater Initiative**, bedurfte es der **Uebernahme einer Garantie von jährlich 50 000 Mk. durch diejenigen privaten Firmen, die an der Massengutumschlagsanlage besonders interessiert sind.**

Es kommt hinzu, daß die Schiffsabgaben für Stückgut ebenso hoch wie für Massengut sind. Gerade aber der, der die Stettiner Verhältnisse kennt, muß zugeben, daß das **Massengut einen sehr wesentlichen Faktor des gesamten hiesigen Hafenverkehrs** ausmacht und daß nicht zum wenigsten hiervon der Stettiner Hafen bestehen soll und muß, denn der Stückgutverkehr nach England, Holland und anderen Ländern ist bedauerlicherweise wesentlich zurückgegangen. Mehr denn je ist also der Stettiner Hafen auf Massengut angewiesen. Natürlich besteht die Hoffnung, daß sich auch der Stückgutverkehr im Laufe der Jahre wieder bessern wird. Aber um wirklich eine Steigerung des Umschlags im Stettiner Hafen herbeizuführen, muß auch versucht werden zielbewußt wieder auf eine Steigerung gerade des Massengutumschlags hinzuwirken. Unter den heutigen Verhältnissen — mit den vorhandenen Brücken und dem einen Kai, wo nur ein Schiff liegen kann — ist dies nicht zu erreichen. Es muß daher mit Nachdruck darauf hingearbeitet werden, daß der **Ausbau der vorhandenen Löscheinrichtungen baldigst in Angriff genommen** wird. Es liegt durchaus im Bereiche der Möglichkeit, daß im Laufe der nächsten Jahre der Massengutverkehr wieder zunehmen wird. Hierfür muß aber unter allen Umständen die technische Voraussetzung in Form von ausreichenden und modernen Löscheinrichtungen geschaffen werden. So begrüßenswert es ist, daß jetzt der **Swantedurchstich**, der nach dem Reiherwerderhafen führt, in Angriff genommen worden ist, so kann doch nicht verkannt werden, daß auch noch viele andere Arbeiten getan werden müssen, um den Massengutverkehr wieder in höherem Maße nach Stettin hinzuziehen. Es sei hier nur an die Vertiefung des Hafens, an die Begradigung der Oder erinnert. Daneben ist vor allem aber auch der weitere Ausbau der vorhandenen Umschlagseinrichtungen für Massengut — und zwar ohne Garantien durch die interessierten Privatfirmen — not-

wendig, damit auch gerade der Massengutverkehr wieder in vermehrtem Maße nach Stettin gezogen wird.

Im Anschluß hieran nahm als dritter

Herr Carl Meister

das Wort und machte folgende Ausführungen:

Unsere Gedanken und Blicke sind durch den Vortrag von Herrn Dr. Behm hauptsächlich auf den seewärtigen Verkehr Stettins sowie auf das wirtschaftliche Eigenleben unserer Stadt als eines Verkehrs- und Handelszentrums gelenkt worden und ich möchte gewissermaßen zur Ergänzung eine Spezialfrage berühren, die den **in Stettin ansässigen Großhandel** ganz besonders angeht.

Wir haben hier eine große Anzahl Firmen, deren Umsätze und Gewinne stark mit den **Bezugsmöglichkeiten aus Oberschlesien und dem ganzen oberen Odergebiet** zusammenhängen, und ich muß Ihnen bekennen, daß z. B. wir Eisenhändler Jahr für Jahr die gleiche Sorge haben, ob nämlich die zum Frühjahr beordneten Transporte rechtzeitig herankommen, um nach den Wünschen der Kundschaft in deren Hände zu gelangen. In ähnlicher Lage befindet sich der Kohlenhandel und diejenigen Betriebe, die mit Erz, Hochofenschlacke, Schrott, Holz, Zucker, Mehl und anderem Massengut zu tun haben. Der Eisenhandel ist vielleicht in dieser Beziehung noch nicht einmal am allerschwersten betroffen, hat er doch das Ventil aus dem Westen durch Benutzung der Dampferlinien jederzeit anderweit disponieren zu können.

Der durchschnittliche Wasserstand der Oder muß zur ordnungsmäßigen Durchführung der Kahntransporte etwa 1,50 m tragen. Wir haben es aber leider in diesem September erleben müssen, daß er nahezu 3 Wochen ganz erheblich darunter lag. Die Tauchtiefe betrug zeitweilig 98 cm bis 1,08 m und ging um den 20. herum auf 1,50 m und senkte sich im Oktober auf den völligen ungenügenden Stand von 1,18 m. Was das bedeutet, möchte ich Ihnen an einem Beispiel zeigen:

Wir wollen annehmen, daß ein Oderkahn von etwa 500 t Ladungsvermögen in Breslau vollbeladen ankommt und dort am Pegel den ungenügenden Wasserstand erkennt. Er ist gezwungen, mehr als $\frac{1}{3}$ dieser Last abzuleichtern und kann nur mit 300 t befrachtet die Talfahrt antreten. Mehr als 600 Kähne haben zu gewissen Zeitpunkten in Breslau festgelegt, und wenn Sie sich vorstellen, welche ungeheure Arbeitsverschwendung in dem Umladen und Umdisponieren des vorhandenen Massengutes liegt, so ist klar ersichtlich, daß hier ein volkswirtschaftlicher Unsinn erster Ordnung vorliegt. **Das Schlimmste bei diesem Vorgang ist dessen völlige Unberechenbarkeit**, und dieses Verfahren wird nun schon seit Jahrzehnten in der beschriebenen Weise betrieben. Die Frage erhebt sich also mit Recht, wie hier Wandel geschaffen werden kann, und man hat sich entschlossen, die Gewässer der Glatzer Neiße **bei Ottmachau in ein großes Staubecken** zu leiten, um von hier aus den Oderlauf zu regulieren. **Das Projekt erfordert etwa 55 Millionen Mark** zur Durchführung und wir müssen nun lebhaft Klage darüber führen, daß die Höhe der zur Verfügung gestellten Raten durchaus nicht den berechtigten Ansprüchen der getroffenen Wirtschaftskreise genügt. **9½ Millionen sind für Vorarbeiten verausgabt**, und der Etat des Reichswasserstraßenbeirats sieht für das Jahr 1928 eine Summe von **nur 5½ Millionen zur Fortführung der Arbeiten** vor. Wir werden also die Fertigstellung frühestens in 10 Jahren erleben können. Welche Summen müssen in der Zwischenzeit für die vielen zu erwartenden Hochwasserschäden an die betroffenen Gebiete und deren Bewohner gezahlt werden. Wäre es nicht wirklich praktischer, das Geld produktiv in größeren Raten in den Etat einzustellen. Man vergegenwärtige sich einmal dieses Bild, dessen weitere Ausmalung ich hier unterlassen möchte, das aber gar nicht erst genug in seinen Auswirkungen betrachtet werden kann. **Und dabei ist es noch nicht einmal unsere einzige Sorge**, denn die Oder durchfließt auf ihrem langen Weg eine Anzahl von Schleusen und sonstigen Kunstbauten, deren Zustand die Besorgnis der betroffenen Kreise auf das lebhafteste erregt. Wer von uns eine Fahrt auf dem Hohenzollernkanal bis nach Eberswalde oder gar nach Berlin gemacht hat, weiß in welchem Tempo das Durchschleusen geschieht und welches ehrwürdige Alter viele dieser Anlagen besitzen. Erst kürzlich ist der Verkehr nach Berlin durch einen Dammbau bei der Niederfinower Schleuse auf längere Zeit lahm gelegt worden und hat die Schiffe zu großen Umwegen gezwungen. Nun hören wir hier zu unserem Schrecken, daß die **nächstjährige Rate für den Bau des Schiffshebewerkes bei Niederfinow beanstandet oder**

gar gestrichen sein soll und damit auch die Ausführung dieses Projektes, das auf rund 23½ Millionen veranschlagt war, auf ungewisse Zeit verzögert wird. Gerade diese Schleuse ist aber von besonderer Wichtigkeit und wir können keinesfalls mit dieser Behandlung unserer lebenswichtigen Interessen etwa aus allgemeinen Sparsamkeitsgründen zufrieden sein.

Wir haben hier **in Stettin einen wirtschaftlichen Zweifrontenkrieg gegen scharfe Konkurrenz unserer östlichen und westlichen Nachbarhäfen zu führen** und müssen mit allen Mitteln danach trachten, vollwettbewerbsfähig zu bleiben. Darauf ergriff

Herr Konsul Vollbrecht

das Wort und machte folgende Ausführungen zu der Ergänzung des Vortrages des Herrn Dr. Behm:

1. Normaltarifschema.

Im Normalgütertarifschema ist durch eine geringe Ermäßigung der Sätze der Oberklassen, durch Ermäßigung der Abfertigungsgebühren und deren Staffelung, sowie durch Ermäßigung der Zuschläge, mit deren Hilfe die 10 und 5 to-Sätze gebildet werden, eine gewisse Ermäßigung der Sätze der Oberklassen und eine geringe Entlastung der Nahentfernungen eingetreten. So begrüßenswert diese Entlastung auch ist, ist sie doch von der gesamten Wirtschaft als unzureichend bezeichnet worden, und ich kann insbesondere für den Stettiner Bezirk nur nochmals dem Wunsch und der Hoffnung Ausdruck geben, daß die wirkliche Tarifreform und die tatsächlich fühlbar werdende Entlastung nicht mehr zu lange auf sich warten läßt.

2. Seehafenausnahmetarife.

Was die Seehafenausnahmetarife anbelangt, so sind die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse der Seehäfen untereinander seinerzeit durch die sogenannte Nullregulierung wieder hergestellt worden. Das Prinzip der Nullregulierung ist bei den Seehafenausnahmetarifen im allgemeinen aufrecht erhalten. Zu bedauern ist nur, daß durch die Einführung unterschiedlicher Sätze, sogenannter A- und B-Frachtsätze, in gewissen Seehafendurchfuhrtafeln das Paritätsprinzip zu Gunsten der Nordseehäfen durchbrochen worden ist. Wir haben ferner feststellen müssen, daß in der Neufassung des Ausnahmetarifs 81 für Rohzucker usw. zur Weiterbeförderung auf der Oder und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern im Falle der Ausfuhr über Hamburg die ausgelobten Rabatte 10—15% höher sind, als im Falle der Ausfuhr über Stettin. Wir haben die Reichsbahnhauptverwaltung gebeten, auf die Innehaltung der Parität auch hier zu dringen, da tatsächlich durch diese unterschiedliche Behandlung der Seehafen Stettin außerordentlich benachteiligt wird.

Nicht unerwähnt möchte ich hier lassen, daß die Tarifierung für serbische und bosnische Pflaumen, soweit der Ortsverkehr in Frage kommt, wiederum auch im Jahre 1927 eine Form erfahren hat, die für den Stettiner Einfuhrhandel unerträglich ist. Es ist bekannt, daß Stettin vor dem Kriege sowohl für den Transit als auch für den Einfuhrhandel, Haupthandels- und Umschlagsplatz für bosnische und serbische Pflaumen gewesen ist. Die über Stettin ausgeführten Mengen beliefen sich auf etwa 6000 to., wozu für den inneren Verbrauch noch über 3000 to schätzungsweise hinzutreten. Vor dem Kriege erfolgte der Versand dieser serbischen und bosnischen Pflaumen auf dem direkten Bahnwege auf Grund von Ausnahmetarifen, deren Sätze etwa 20% niedriger waren, als die für Hamburg vorgesehenen Sätze. Nach dem Kriege hat man bekanntlich im Wettbewerb gegen den Elbeweg für Hamburg über Passau einen Frachtsatz erstellt, der wesentlich niedriger war, als der für Stettin in Frage kommende, trotzdem Stettin von Passau 47 km näher liegt als Hamburg. Für die Saison 1927 ist nun entgegen den Protesten der Stettiner Interessenten wiederum im Wettbewerb gegen den Elbeweg für Hamburg ein Frachtsatz über Passau von 1,50 Mk., für Stettin ein solcher von 2,92 Mk. veröffentlicht worden. Der Stettiner Einfuhrhandel ist also auch in diesem Jahre gezwungen gewesen, seinen Bedarf an der betreffenden Ware über Hamburg einzukaufen und von Hamburg seewärts nach Stettin zu beziehen. Die Verhandlungen über diese Materie sind noch nicht abgeschlossen, da die Stettiner Interessenten sich bei der jetzigen Regelung der Frage naturgemäß nicht beruhigen können. Wenn die Reichsbahn, wie in diesem Falle, ausländische Schiffahrtsunternehmen auf internationalisierten deutschen Strömen durch Uebernahme der Frachten in ihrem Interesse glaubt konkurrenzieren zu müssen, so folgt daraus meines Erachtens die Notwendigkeit der Nullregulierung der Sätze unter den beteiligten Seehäfen

und zwar auch dann, wenn es sich um Ware handelt, die nicht weiter seewärts ausgeführt, sondern die im Binnenlande verbleiben soll. Geschieht das nicht, so treten Verschiebungen ein, die für den Handelseinzelplatz, beispielsweise den Großhandel Stettins, der vor dem Kriege den gesamten Einfuhrhandel in Pflaumen in Händen hatte, von überaus nachteiligen Folgen sein müssen. Im übrigen muß in Anknüpfung an die Tarifierung der Vorkriegszeit verlangt werden, daß, wenn man überhaupt Wettbewerbsstarife gegen den Elbeweg erstellen will, sie in diesem Falle über die deutsch-tschechische Grenze, insbesondere über Seidenberg nach Stettin erstellt würden, da erfahrungsgemäß auf diesem Wege der Wettbewerb gegen den Elbeweg mit gleicher Wirksamkeit aufgenommen werden kann, als bei der Wahl des Weges über Passau.

3. Aufnahme des Wettbewerbs mit Danzig.

Was nun die verschärfte Aufnahme eines tarifarischen Abwehrkampfes gegen die polnischen Bahnlinien und die polnischen Einfuhrhäfen anlangt, so ist erfreulicherweise durch die am 24. Oktober 1927 reichsbahnseitig durchgeführte Einführung eines Ausnahmetarifs für Eisenschrott von Stettin nach Oderberg bereits ein Teil unserer Wünsche erfüllt worden. Wir halten es jedoch für notwendig, das dieser Tarif ausgedehnt wird auf die polnisch-deutschen Grenzübergänge und auf die deutsch-oberschlesischen Empfangsstationen. Nur wenn das geschieht, wird man den Schrottverkehr von Danzig und Gdingen ableiten und Stettin wieder zuleiten können. Selbstverständlich ist diese Maßnahme nur während der Zeit des Tarifkampfes notwendig, um nicht der Binnenschiffahrt lebenswichtige Transporte ohne zwingenden Grund für die Dauer zu entziehen. Die Notwendigkeit der Aufnahme des Wettbewerbs um den Erzverkehr ist den fraglichen Stellen bereits in längeren Eingaben vor Monatsfrist klargelegt worden.

Herr Konsul Vollbrecht spricht der Reichsbahndirektion Stettin den besonderen Dank der Wirtschaft für die besondere Fürsorge aus, die sie alle Zeit dem Verkehrsbelange des Stettiner Seehafens entgegengebracht hat.

Bei der Kohlenfrachtenfrage muß meines Erachtens auch geprüft werden, inwieweit durch Ermäßigung der Kohlenfrachten ab Kreuz Grenze nach Stettin der Seehafen Stettin an dem Umschlag polnischer Ausfuhrkohlen beteiligt werden kann.

Herr Oberbürgermeister Dr. Ackermann nahm Gelegenheit, im Anschluß hieran auszuführen, wie wichtig für den Stettiner Hafen und seine Verwaltung das Interesse der Industrie- und Handelskammer sei, das in den Worten seiner Vorredner überzeugenden Ausdruck gefunden habe. Insbesondere gab er auch dem Wunsche Ausdruck, daß der in dem für die Öffentlichkeit geschlossenen Teil der Vollversammlung vorliegende Antrag, sich an der beabsichtigten Kapitalerhöhung der Hafenbetriebsgesellschaft mit der auf die Industrie- und Handelskammer entfallenden Quote zu beteiligen, die Zustimmung der Kammer finde, damit auch weiterhin das Interesse, das die Handelskammer bisher an dem weiteren Ausbau des Hafens genommen habe, seinen siegbaren Ausdruck finde und die Grundlage für die bisherige gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Staat, Stadt und Wirtschaft in Bezug auf die Entwicklung des Stettiner Hafens auch weiterhin erhalten bleiben möge.

Herr Dr. Toepffer faßte hierauf die Ausführungen seiner Vorredner noch einmal in dem Wunsch zusammen, daß die vielen Wünsche, die heute im Kreise der Kammer laut geworden seien, das Ohr aller derjenigen erreichte, die zu ihrer Verwirklichung beitragen könnten, und schloß danach die öffentliche Sitzung.

Nach einer kurzen Pause wurde dann in den **nicht öffentlichen Teil der Tagesordnung** der Vollversammlung geschritten. Zunächst wurden einige

Formalien erledigt. So wurde insbesondere eine Wahlordnung aufgestellt sowie ein **Beschluß über die nächsten Wahlen** gefaßt. Sodann wurden die ausscheidenden Mitglieder ausgelost.

Im Anschluß hieran wurde der Vollversammlung eine **Abänderung der Bestimmungen der Prüfungsordnung der Industrie- und Handelskammer für Bewerber um öffentliche Anstellung und Beidigung als Bücherrevisoren** vorgelegt, desgleichen eine **Finanz- und Kassenordnung**; beide Vorlagen wurden von der Kammer genehmigt. Auch wurde der Entwurf eines **Nachtrages zur Verordnung über das Ausverkaufswesen für den Regierungsbezirk Stettin** vom 9. März 1927 vorgelegt. Danach sollen die Termine für die Saison- und Inventurausverkäufe eine Neuregelung erfahren, und zwar soll der Inventurausverkauf am ersten Montag nach dem 4. Januar beginnen, der Saisonausverkauf am 1. August bzw., falls dies ein Sonntag ist, am 2. August. Die Dauer beider Ausverkäufe soll 14 Werkstage umfassen. Diese Regelung sollte für den gesamten Regierungsbezirk Stettin einheitlich getroffen werden. Doch wurde auf Wunsch des Swinemünder Vertreters, Herrn Bankdirektor Srocka, für die Inseln Usedom und Wollin mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse der Ostseebäder, hinsichtlich des Saisonausverkaufs eine Ausnahmeregelung getroffen, und zwar soll der Saisonausverkauf hier am 15. August beginnen.

Im Anschluß hieran erstatteten die Rechnungsprüfer, die Herren Ortmann und Direktor Winkelhausen, **Bericht über das Rechnungsjahr 1926/27**. Den Kassendementen und dem Präsidium wurde Entlastung erteilt. Sodann wurden die Rechnungsprüfer sowie die Stellvertreter wiedergewählt.

Herr Konsul Gribel gab der Vollversammlung **Bericht über die beabsichtigte Erhöhung des Stammkapitals der Hafenbetriebsgesellschaft** um 150 000 M. auf 225 000 M. und die anteilige Erhöhung des Stammanteils der Industrie- und Handelskammer um 30 000 M. Die Kammer faßte den Beschluß, den auf sie entfallenden erhöhten Kapitalanteil unter gewissen Kautelen zu übernehmen, um hierdurch auch weiterhin ihr Interesse an der Verwaltung und dem Ausbau des Hafens zu bekunden. —

Im Anschluß hieran gab Herr Präsident Dr. Toepffer einen längeren **Ueberblick über die Entwicklung und den Stand, auf dem sich die Frage der weiteren Finanzierung der Vertiefung der SchiffsstraÙe Stettin—Swinemünde zurzeit befindet**. Die Kammer beschloß, ihre Zustimmung zu einem ihr vor kurzem vorgelegten Vertragsentwurf über den weiteren Ausbau der SchiffsstraÙe Stettin—Swinemünde zu erklären. Es wurde diese Zustimmung jedoch an eine Reihe von gewissen Voraussetzungen geknüpft.

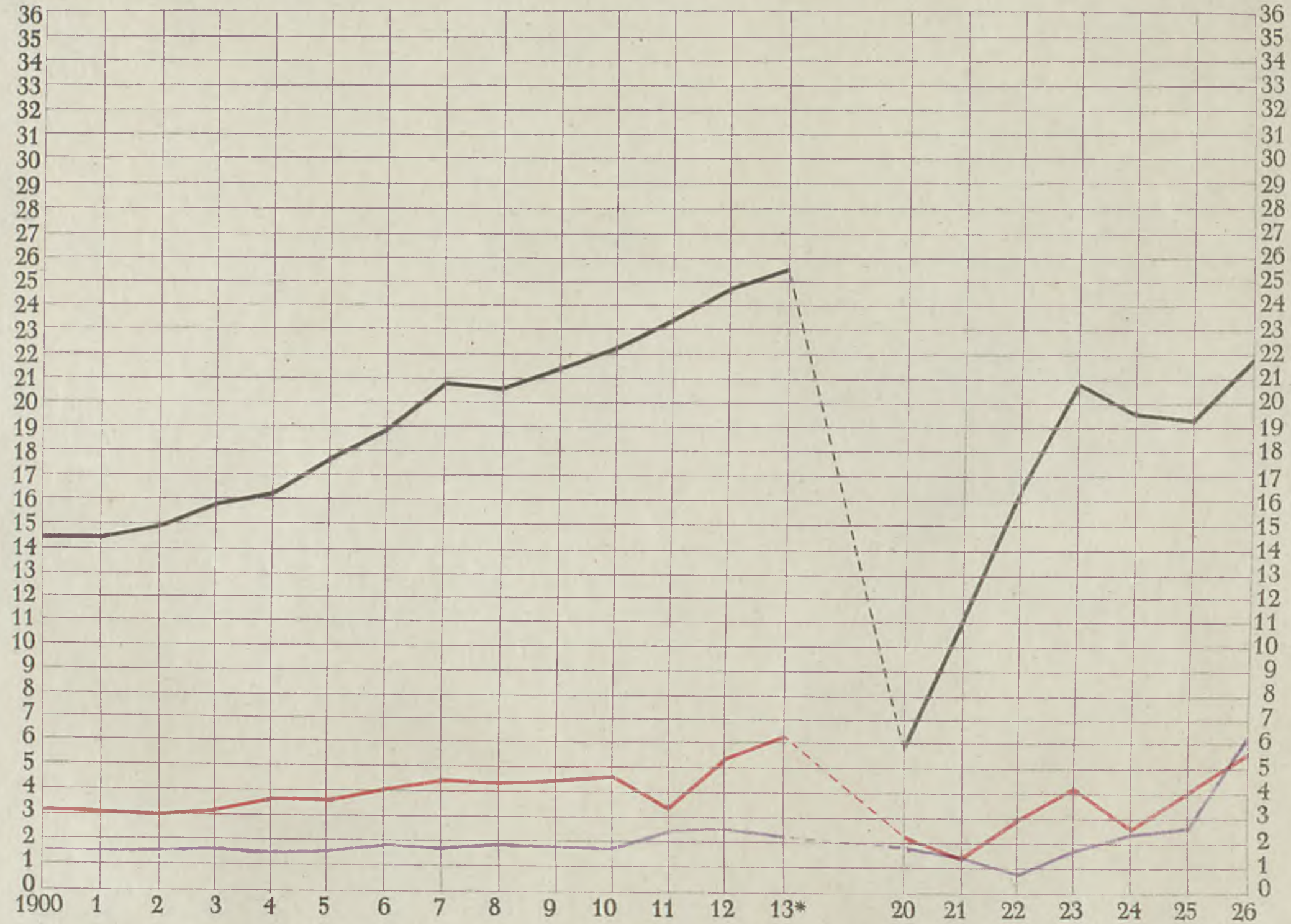
Herr Holz, Pyritz, stellte sodann den Antrag, von der in den reichsgesetzlichen Bestimmungen vorgesehenen Möglichkeit, weitere 4 Sonntae von der Sonntagsruhe freizugeben, Gebrauch zu machen. Die Kammer beschloß, in dieser Angelegenheit mit dem Herrn Regierungspräsidenten in erneute Verhandlungen einzutreten.

Hierauf schloß Herr Präsident Dr. Toepffer die Sitzung.

Seewärtiger Gesamtwarenverkehr (Ein- und Ausgang) 1900 - 26*

in den Häfen: Stettin ———
 Hamburg ———
 Danzig ———

Millionen To. á 1000 kg.

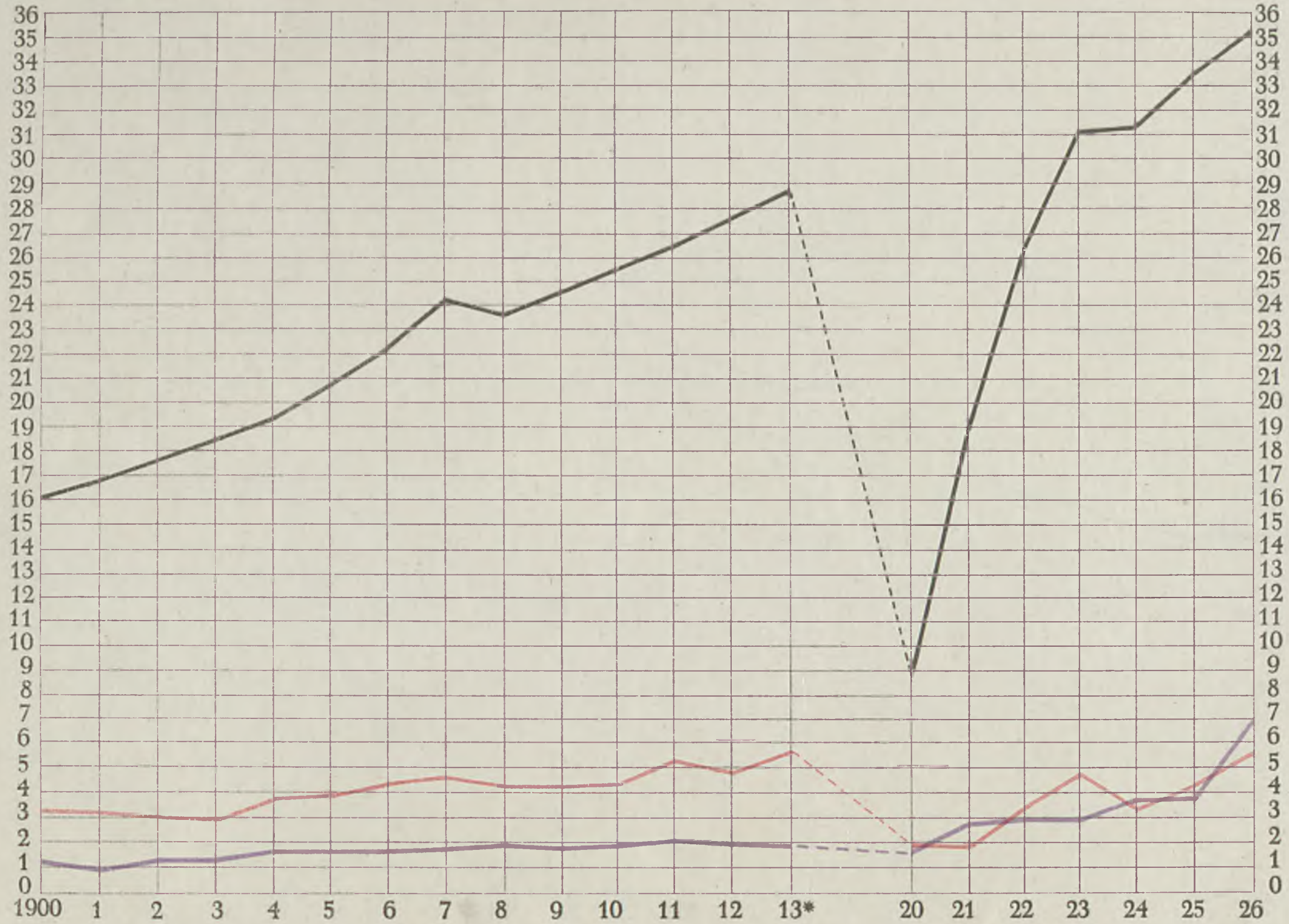


*) Die Jahre 1914-19 sind der anormalen Wirtschaftslage wegen ausgelassen.

Seewärtiger Gesamtschiffsverkehr (Ein- und Ausgang) 1900-26*

in den Häfen: Stettin ———
 Hamburg ———
 Danzig ———

Millionen No. Reg.-To.



* Die Jahre 1914-19 sind der anormalen Wirtschaftslage wegen ausgelassen.

Seeschiffsverkehr im Hauptzollamtsbezirk Stettin. Eingang

| Monat | 1913 | | 1920 | | 1921 | | 1922 | | 1923 | | 1924 | | 1925 | | 1926 | | 1927 | |
|-----------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|---------|----------------------------------|
| | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm |
| Januar | 266 | 393 551 | 100 | 146 229 | 184 | 182 081 | 136 | 180 199 | 146 | 214 589 | 118 | 224 747 | 193 | 292 869 | 200 | 270 765 | 244 | 332 067 |
| Februar | 247 | 394 629 | 124 | 150 240 | 197 | 201 749 | 30 | 44 168 | 170 | 316 281 | 71 | 139 322 | 197 | 267 236 | 175 | 276 796 | 242 | 298 521 |
| März | 378 | 460 518 | 125 | 138 329 | 209 | 225 425 | 174 | 215 435 | 255 | 487 657 | 137 | 279 062 | 302 | 413 666 | 232 | 286 305 | 305 | 362 832 |
| April | 552 | 576 542 | 180 | 138 446 | 201 | 204 585 | 256 | 291 309 | 329 | 644 119 | 202 | 345 093 | 339 | 493 575 | 250 | 361 081 | 276 | 360 597 |
| Mai | 644 | 755 162 | 362 | 325 132 | 178 | 182 264 | 386 | 431 619 | 365 | 789 757 | 295 | 453 980 | 361 | 465 269 | 354 | 426 605 | 334 | 483 577 |
| Juni | 601 | 780 537 | 436 | 359 003 | 188 | 178 290 | 363 | 607 724 | 335 | 667 285 | 231 | 404 495 | 352 | 477 887 | 408 | 681 324 | 370 | 535 906 |
| Juli | 648 | 817 830 | 382 | 386 334 | 213 | 234 515 | 250 | 481 715 | 391 | 734 381 | 282 | 470 839 | 421 | 653 840 | 562 | 1 007 736 | 441 | 631 383 |
| August | 611 | 808 772 | 292 | 315 797 | 263 | 289 261 | 339 | 516 652 | 334 | 665 559 | 348 | 498 352 | 449 | 704 932 | 652 | 1 184 236 | 461 | 669 754 |
| September | 564 | 750 214 | 272 | 308 297 | 275 | 282 791 | 295 | 469 019 | 277 | 583 771 | 263 | 354 983 | 391 | 639 365 | 633 | 1 006 658 | — | — |
| Oktober | 526 | 657 029 | 249 | 252 637 | 299 | 275 145 | 320 | 541 495 | 229 | 454 022 | 248 | 281 869 | 354 | 521 755 | 544 | 840 618 | — | — |
| November | 522 | 651 254 | 173 | 150 869 | 202 | 260 751 | 254 | 403 940 | 207 | 359 666 | 321 | 420 008 | 324 | 500 036 | 506 | 714 413 | — | — |
| Dezember | 367 | 507 286 | 212 | 221 970 | 176 | 214 997 | 215 | 344 747 | 189 | 355 875 | 265 | 407 390 | 232 | 328 605 | 430 | 704 801 | — | — |
| Zusammen... | 5 926 | 7 553 334 | 2 907 | 2 893 283 | 2 585 | 2 731 854 | 2 968 | 4 528 022 | 3 227 | 6 272 962 | 2 781 | 4 280 140 | 3 915 | 5 699 035 | 4 946 | 7 761 338 | — | — |
| Netto-Reg.-Z... | | 2 667 515 | | 1 033 315 | | 975 662 | | 1 617 151 | | 2 240 344 | | 1 528 621 | | 2 035 370 | | 2 740 972 | | |

| Ausgang | | |
|-----------------|----------------------------------|-----------|
| Schiffe | Netto- raum- gehalt cbm | |
| Januar | 272 | 418 238 |
| Februar | 250 | 386 368 |
| März | 395 | 455 742 |
| April | 564 | 638 349 |
| Mai | 678 | 787 232 |
| Juni | 634 | 744 615 |
| Juli | 683 | 809 757 |
| August | 675 | 838 967 |
| September | 570 | 718 238 |
| Oktober | 576 | 668 294 |
| November | 530 | 684 648 |
| Dezember | 373 | 499 742 |
| Zusammen... | 6 200 | 7 650 190 |
| Netto-Reg.-Z... | | 2 701 720 |

Die Ziffern der Kriegsjahre werden nicht veröffentlicht.

Seewärtiger Warenverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungs-
Gang.

| Jahr | Hollereins- Hafen | Danziger Freihafen- gebiet | Belgien | Niederlande | Dänemark | Norwegen | Schweden | Ausland | Simland | Groß- britannien | Frankreich | Spanien | Portugal | Italien | Griechenland | Rumänien | Türkei |
|------|----------------------|----------------------------------|----------------------|-------------|----------|----------|-----------|---------|---------|---------------------|------------|---------|----------|---------|--------------|----------|--------|
| 1926 | 419 655 | 21 344 | 66 628 | 14 987 | 82 656 | 96 251 | 698 984 | 24 090 | 196 652 | 134 556 | 2 398 | 9 740 | 3 241 | 9 363 | 206 | 371 | |
| 1925 | 637 101 | 115 043 | 70 916 u. Zugemb. | 55 574 | 42 412 | 148 900 | 1 106 132 | 73 091 | 239 268 | 236 216 | 20 | 40 980 | 387 | 38 178 | 28 251 | 672 | 23 |
| 1924 | 294 808 | 15 010 | 28 217 | 5 628 | 29 217 | 121 209 | 563 570 | 9 946 | 69 850 | 447 404 | 28 423 | 62 648 | 270 | 4 105 | 14 633 | 83 | 113 |
| 1923 | 7 898 | 10 737 | 10 | 7 512 | 31 812 | 152 764 | 1 401 508 | 91 418 | 50 536 | 1 463 030 | 145 | 68 374 | 22 | 13 044 | 65 457 | — | 33 316 |
| 1922 | 105 430 | 13 918 | 2 | 5 507 | 32 154 | 96 859 | 623 798 | 18 660 | 52 067 | 1 163 175 | 4 528 | 62 865 | 4 739 | 13 932 | 12 444 | 17 | 17 943 |
| 1921 | 95 691 | 11 749 | 1 091 | 4 798 | 31 547 | 72 109 | 308 401 | 497 | 18 394 | 111 355 | 94 | 17 577 | 3 784 | 6 399 | 2 280 | 6 553 | 10 |
| 1920 | 186 200 | 3 038 | 1 | 5 151 | 34 771 | 158 291 | 1 106 796 | — | 15 026 | 29 678 | 545 | 24 346 | 1 975 | 1 962 | — | — | 7 052 |
| 1913 | 301 445 | 14 433 | 57 782 | 33 694 | 68 210 | 118 678 | 1 440 937 | 278 603 | 10 653 | 1 037 338 | 64 594 | 161 730 | 23 828 | 16 970 | 13 915 | 308 | 4 517 |
| 1912 | 459 883 | 14 259 | 104 675 | 28 531 | 71 041 | 84 714 | 1 065 074 | 217 838 | 17 746 | 925 058 | 58 526 | 181 711 | 20 539 | 10 577 | 6 951 | 2 187 | 10 498 |
| 1911 | 487 267 | 21 244 | 96 050 | 28 240 | 70 117 | 126 993 | 749 156 | 293 468 | 16 301 | 1 523 138 | 46 319 | 195 165 | 13 806 | 25 060 | 5 856 | 3 088 | 14 343 |
| 1910 | 421 964 | 14 605 | 96 861 | 31 446 | 55 252 | 204 499 | 681 644 | 163 484 | 13 340 | 989 324 | 53 634 | 139 278 | 24 243 | 8 648 | 3 686 | 722 | 18 335 |
| 1909 | 405 739 | 17 578 | 87 275 | 33 529 | 50 981 | 70 822 | 593 088 | 157 475 | 15 782 | 1 180 828 | 41 502 | 173 449 | 17 644 | 7 231 | 16 387 | 3 384 | 1 254 |
| 1908 | 278 530 | 9 869 | 67 202 | 28 021 | 55 950 | 63 786 | 691 326 | 159 964 | 8 708 | 1 240 838 | 41 460 | 181 374 | 24 635 | 11 100 | 11 517 | 8 101 | — |
| 1907 | 273 510 | 7 785 | 58 542 | 22 197 | 50 717 | 61 881 | 707 558 | 242 836 | 10 819 | 1 422 353 | 34 683 | 201 393 | 19 260 | 22 222 | 17 345 | 3 742 | — |
| 1906 | 315 605 | 6 926 | 38 421 | 27 590 | 41 917 | 217 747 | 643 957 | 171 243 | 21 925 | 893 216 | 36 784 | 200 515 | 16 891 | 5 820 | 10 013 | — | — |
| 1905 | 385 053 | 7 246 | 44 270 | 21 834 | 44 962 | 55 934 | 631 496 | 134 024 | 12 162 | 1 060 820 | 28 656 | 171 403 | 15 220 | 4 774 | 5 984 | 9 539 | — |
| 1904 | 402 168 | 16 000 | 26 593 | 36 802 | 41 940 | 49 364 | 575 951 | 199 332 | 11 984 | 882 699 | 31 447 | 149 123 | 20 568 | 5 865 | 1 326 | — | — |
| 1903 | 329 657 | 6 366 | 26 417 | 33 045 | 37 885 | 39 709 | 555 094 | 120 749 | 7 020 | 600 381 | 26 169 | 132 640 | 23 163 | 2 089 | 147 | — | — |
| 1902 | 318 333 | 7 375 | 16 291 | 24 370 | 21 483 | 45 975 | 462 010 | 130 115 | 4 582 | 671 067 | 21 483 | 144 167 | 21 735 | 3 474 | 5 597 | — | — |
| 1901 | 251 690 | 17 151 | 6 525 | 21 634 | 43 907 | 42 538 | 476 254 | 157 689 | 10 659 | 864 903 | 25 169 | 137 626 | 24 337 | 775 | 156 | 8 786 | — |
| 1900 | 257 247 | 31 247 | 18 193 | 17 616 | 49 763 | 39 794 | 481 744 | 234 714 | 5 679 | 869 346 | 72 646 | 148 840 | 22 456 | — | 2 133 | 8 209 | — |
| 1899 | 282 386 | 24 444 | 28 885 | 29 342 | 32 871 | 96 934 | 486 306 | 108 981 | 3 118 | 695 824 | 35 755 | 139 663 | 24 448 | 70 | — | — | — |
| 1893 | 338 446 | 39 770 | 13 454 | 43 738 | 29 116 | 147 152 | 503 618 | 145 275 | 12 115 | 714 639 | 26 308 | 128 549 | 16 348 | 572 | — | — | — |
| 1897 | 332 524 | 20 017 | 20 270 | 26 155 | 39 946 | 66 195 | 413 971 | 173 820 | — | 791 448 | 33 239 | 98 514 | 16 094 | 750 | — | — | — |
| 1896 | 311 927 | 11 736 | 12 223 | 27 235 | 36 190 | 39 052 | 379 477 | 231 818 | — | 736 797 | 28 403 | 58 939 | 12 225 | — | — | — | — |
| 1895 | 296 089 | 11 354 | 18 293 | 17 595 | 37 001 | 32 300 | 364 454 | 157 458 | — | 625 834 | 25 515 | 64 565 | 19 257 | 45 | — | — | — |
| 1894 | 308 564 | 6 176 | 34 145 | 27 686 | 24 571 | 25 937 | 350 274 | 116 757 | — | 498 734 | 36 675 | 50 876 | 21 786 | 1 333 | — | 3 531 | — |
| 1893 | 255 731 | 31 459 | 60 019 | 29 615 | 23 806 | 44 748 | 282 328 | 66 860 | — | 466 587 | 22 247 | 48 575 | 13 214 | 2 358 | — | 61 310 | — |
| 1892 | 227 000 | 10 605 | 62 682 | 17 247 | 40 072 | 39 142 | 250 990 | 42 731 | — | 402 005 | 25 131 | 27 452 | 13 323 | 868 | — | 3 945 | — |
| 1891 | 308 809 | 5 752 | 25 928 | 12 124 | 31 391 | 35 342 | 197 788 | 172 003 | — | 446 430 | 31 006 | 22 459 | 18 951 | 411 | — | — | — |
| 1890 | 272 899 | 2 392 | 26 621 | 31 414 | 28 110 | 51 889 | 236 521 | 138 464 | — | 446 645 | 24 572 | 24 877 | 12 884 | 615 | — | — | — |
| 1885 | 158 023 | 1 724 | 3 907 | 26 162 | 17 906 | 33 997 | 29 273 | 195 431 | — | 417 727 | 19 159 | 12 382 | 4 095 | 1 003 | — | 3 205 | — |
| 1880 | 88 389 | 2 751 | 3 968 | 9 887 | 29 224 | 18 630 | 19 072 | 210 451 | — | 379 382 | 5 368 | 1 220 | 1 013 | 3 559 | — | — | — |

Aus-

| Jahr | u. Bul. | u. Bul. | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|--------|--------|--------|-------------|-------------|-------|
| 1926 | 285 984 | 56 224 | 55 306 | 88 152 | 516 993 | 171 234 | 296 819 | 16 641 | 162 020 | 1 708 934 | 115 991 | 2 086 | 58 564 | 1 206 | u. Bul. 731 | 2 066 | |
| 1925 | 299 017 | 47 776 | 31 766 | 71 952 | 86 299 | 23 275 | 88 410 | 26 416 | 83 591 | 135 143 | 18 545 | 1 002 | 811 | 1 097 | 940 | u. Bul. 349 | 1 744 |
| 1924 | 178 584 | 5 168 | 6 989 | 94 996 | 100 231 | 129 211 | 92 246 | 8 375 | 171 332 | 137 970 | 4 647 | 187 | 922 | 1 090 | 20 628 | 80 381 | 1 956 |
| 1923 | 56 689 | 5 231 | 2 295 | 2 308 | 71 176 | 18 446 | 81 176 | 6 848 | 47 523 | 35 349 | 2 665 | 626 | 67 | 325 | 1 302 | 20 | 538 |
| 1922 | 183 805 | 8 360 | 133 | 2 916 | 60 950 | 27 882 | 106 153 | 16 475 | 41 436 | 20 322 | 129 | 338 | 59 | 2 511 | 1 371 | 197 | 1 204 |
| 1921 | 164 897 | 5 843 | 11 | 5 329 | 63 694 | 32 713 | 38 749 | 12 758 | 28 029 | 24 351 | 316 | 23 | — | 736 | 66 | — | 87 |
| 1920 | 369 598 | 846 | — | 4 890 | 68 378 | 32 770 | 47 203 | 18 388 | 18 724 | 2 025 | 50 | 385 | — | — | — | — | 1 |
| 1913 | 626 899 | 6 048 | 28 772 | 203 333 | 97 126 | 144 660 | 134 213 | 134 275 | 115 461 | 339 113 | 48 423 | 5 177 | 259 | 19 560 | 156 | 7 | 819 |
| 1912 | 498 432 | 24 584 | 7 641 | 142 732 | 120 926 | 131 988 | 133 988 | 136 354 | 99 828 | 189 972 | 18 743 | 780 | 3 767 | 17 777 | 13 | 11 | 982 |
| 1911 | 473 588 | 15 052 | 9 423 | 116 001 | 77 849 | 67 396 | 81 357 | 97 883 | 78 272 | 266 796 | 17 715 | 2 598 | 574 | 5 969 | 69 | 180 | 792 |
| 1910 | 504 499 | 11 847 | 8 260 | 108 050 | 83 718 | 106 528 | 129 374 | 83 729 | 103 318 | 218 742 | 21 183 | 2 769 | 483 | 12 973 | 79 | 19 | 142 |
| 1909 | 406 403 | 6 368 | 5 384 | 52 711 | 82 676 | 86 953 | 92 442 | 61 906 | 49 221 | 268 699 | 1 084 | 4 183 | 349 | 18 674 | 25 | — | — |
| 1908 | 425 684 | 4 982 | 6 492 | 68 326 | 75 818 | 71 496 | 97 902 | 80 771 | 33 383 | 171 688 | 384 | 1 050 | 973 | 6 321 | — | — | — |
| 1907 | 371 310 | 6 759 | 1 739 | 27 132 | 68 483 | 55 198 | 87 680 | 81 175 | 59 202 | 224 425 | 515 | 1 059 | 362 | 814 | — | — | — |
| 1906 | 402 592 | 7 560 | 5 408 | 31 109 | 57 412 | 50 172 | 103 268 | 68 642 | 48 337 | 223 443 | 2 452 | 5 098 | 178 | 3 992 | — | — | — |
| 1905 | 321 131 | 4 811 | 6 081 | 31 145 | 57 573 | 58 330 | 88 709 | 53 814 | 27 116 | 149 046 | 961 | 2 415 | 1 706 | 843 | — | — | — |
| 1904 | 348 659 | 4 353 | 2 931 | 34 045 | 76 051 | 69 591 | 140 731 | 45 097 | 36 377 | 206 216 | 1 468 | 1 407 | 24 | 649 | — | — | — |
| 1903 | 337 690 | 5 705 | 2 750 | 21 405 | 72 741 | 48 973 | 132 825 | 46 437 | 28 937 | 221 018 | 2 841 | 745 | 150 | 1 276 | — | — | — |
| 1902 | 277 052 | 10 584 | 6 970 | 17 525 | 59 096 | 44 290 | 140 903 | 45 279 | 24 694 | 194 975 | 297 | 641 | 11 | 270 | — | — | — |
| 1901 | 259 537 | 12 262 | 2 390 | 18 692 | 51 916 | 39 529 | 122 163 | 45 012 | 17 940 | 181 738 | 73 | 202 | — | 4 453 | — | — | — |
| 1900 | 268 574 | 15 557 | 563 | 14 955 | 53 362 | 49 672 | 96 329 | 61 335 | 22 143 | 155 784 | 215 | 5 | — | 74 | — | — | — |
| 1899 | 271 099 | 21 101 | 0,5 | 18 378 | 68 164 | 46 471 | 129 134 | 93 249 | 31 892 | 158 519 | — | 1 277 | — | — | — | — | — |
| 1898 | 261 428 | 11 706 | 608 | 13 350 | 55 581 | 37 658 | 97 106 | 71 735 | 23 120 | 163 019 | 1 403 | 487 | 3,5 | — | — | — | — |
| 1897 | 216 183 | 8 434 | 2 757 | 33 669 | 56 219 | 22 448 | 61 374 | 83 800 | — | 157 089 | 2 052 | 8 | — | 126 | — | — | — |
| 1896 | 228 570 | 8 698 | 688 | 10 144 | 56 152 | 28 106 | 55 536 | 72 340 | — | 165 544 | 4 277 | 1 037 | 299 | 287 | — | — | — |
| 1895 | 180 586 | 5 251 | 320 | 14 411 | 50 448 | 23 894 | 57 354 | 59 396 | — | 179 747 | 8 565 | 824 | — | 1 438 | — | — | — |
| 1894 | 188 463 | — | 2 020 | 31 034 | 47 984 | 19 876 | 83 197 | 63 418 | — | 175 256 | 16 029 | 1 292 | 1 231 | 625 | — | — | — |
| 1893 | 165 920 | 175 | 2 432 | 23 296 | 48 204 | 19 302 | 72 876 | 61 993 | — | 158 632 | 36 024 | 2 323 | — | 4 743 | — | — | — |
| 1892 | 130 773 | 88 | 4 048 | 44 694 | 46 085 | 14 654 | 60 047 | 54 289 | — | 148 203 | 23 266 | 2 650 | 808 | 9 052 | — | — | — |
| 1891 | 131 021 | 250 | 4 261 | 38 120 | 48 008 | 14 962 | 64 532 | 41 509 | — | 157 128 | 19 703 | 9 628 | 37 | 1 876 | — | — | — |
| 1890 | 151 807 | 315 | 3 292 | 24 245 | 40 771 | 20 007 | 70 193 | 45 861 | — | 202 050 | 4 804 | 16 368 | 34 | 3 133 | — | — | — |
| 1885 | 112 015 | — | 2 796 | 37 483 | 46 622 | 16 508 | 65 666 | 46 477 | — | 145 855 | 33 025 | 18 504 | 434 | | | | |

Seewärtiger Warenverkehr in den wichtigsten Handels-

I. Ein-

| Jahr | Getreide und Hülsenfrüchte | | | | | Lein- faat u. andere Ol- früchte*) | Kleie | Bau- und Nugholz | Kaffee | Reis | Seringe (gefalzen) | Wein | Eis | Schmalz |
|------|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--|---------|------------------------|--------|--------|-----------------------|-------|---------|---------|
| | Roggen | Weizen | Gerste | Hafer | Mais | | | | | | | | | |
| 1926 | 7 022 | 8 748 | 10 089 | 6 694 | 6 708 | *) 120 242 | 1 901 | 23 811 | 2 004 | 5 350 | 85 794 | 2 197 | 206 | 9 676 |
| 25 | 11 025 | 9 283 | 14 548 | 5 963 | 2 535 | *) 101 400 | 372 | 141 940 | 2 252 | 6 070 | 85 903 | 1 965 | 45 914 | 7 492 |
| 24 | 4 936 | 1 503 | 4 169 | 2 120 | 1 331 | *) 46 251 | 34 | 24 728 | 1 554 | 2 702 | 84 385 | 632 | — | 8 087 |
| 23 | 60 472 | 3 709 | 113 | 532 | 19 888 | 1 177 | — | 65 311 | 781 | 2 487 | 86 538 | 131 | — | 4 173 |
| 22 | 608 | 19 389 | 2 063 | 3 390 | 32 673 | 4 214 | 3 274 | 73 603 | 141 | 2 622 | 69 133 | 259 | — | 3 526 |
| 21 | 22 437 | 44 987 | 822 | 27 | 70 497 | 12 465 | 852 | 27 566 | 460 | 852 | 122 992 | 212 | — | 9 966 |
| 20 | 9 107 | 351 | 58 | 5 967 | 6 372 | 6 234 | 625 | 117 918 | 310 | 26 | 166 020 | 98 | — | 314 |
| 13 | 95 | 2 937 | 5 245 | 1 560 | 12 455 | 18 177 | 107 962 | 163 021 | 4 717 | 8 329 | 109 468 | 4 663 | — | 17 899 |
| 12 | 2 586 | 3 096 | 13 762 | 4 679 | 37 654 | 24 210 | 102 963 | 165 652 | 7 876 | 9 692 | 90 910 | 6 904 | — | 17 692 |
| 11 | 2 275 | 4 532 | 31 278 | 21 292 | 17 575 | 20 102 | 107 031 | 192 717 | 5 012 | 6 933 | 120 766 | 6 243 | 45 561 | 29 697 |
| 10 | 3 427 | 2 778 | 2 370 | 12 294 | 4 031 | 12 686 | 82 281 | 131 160 | 4 646 | 7 885 | 115 199 | 6 713 | 119 376 | 15 749 |
| 09 | 1 651 | 19 638 | 10 690 | 10 389 | 16 247 | 19 083 | 122 143 | 167 144 | 6 059 | 9 254 | 102 242 | 5 716 | 0,2 | 19 387 |
| 08 | 7 844 | 2 248 | 16 065 | 8 111 | 14 120 | 18 598 | 109 082 | 150 255 | 5 532 | 7 425 | 102 555 | 6 865 | 820 | 18 457 |
| 07 | 3 839 | 3 969 | 9 283 | 4 880 | 32 963 | 8 631 | 110 451 | 202 101 | 6 010 | 7 327 | 101 638 | 5 756 | — | 22 319 |
| 06 | 7 647 | 2 666 | 8 644 | 35 052 | 53 802 | 16 070 | 49 357 | 173 659 | 6 452 | 6 534 | 97 028 | 6 148 | 170 049 | 27 050 |
| 05 | 17 708 | 2 151 | 11 791 | 69 653 | 31 091 | 12 521 | 70 181 | 129 655 | 6 499 | 3 100 | 86 681 | 7 786 | 12 969 | 22 458 |
| 04 | 1 392 | 14 002 | 13 755 | 43 585 | 48 922 | 11 125 | 49 609 | 127 827 | 6 830 | 4 275 | 98 387 | 5 558 | — | 24 170 |
| 03 | 8 379 | 1 687 | 2 296 | 15 603 | 22 577 | 9 520 | 31 468 | 101 250 | 7 802 | 8 592 | 80 302 | 5 371 | — | 18 278 |
| 02 | 40 672 | 9 430 | 3 054 | 22 264 | 33 990 | 9 718 | 22 935 | 101 164 | 6 623 | 9 763 | 105 856 | 5 582 | 330 | 15 160 |
| 01 | 82 530 | 19 963 | 4 694 | 18 785 | 51 637 | 7 432 | 32 606 | 120 269 | 8 821 | 8 019 | 91 277 | 6 025 | — | 20 498 |
| 00 | 151 105 | 3 943 | 2 661 | 32 217 | 50 102 | 9 507 | 27 707 | 128 879 | 7 607 | 8 737 | 77 897 | 6 805 | — | 18 109 |
| 1899 | 24 836 | 2 202 | 3 087 | 6 441 | 64 745 | 12 346 | 13 773 | 216 476 | 8 654 | 938 | 93 100 | 5 634 | 51 242 | 11 351 |
| 98 | 45 032 | 11 868 | 10 845 | 13 162 | 93 707 | 17 407 | 24 082 | 157 047 | 8 833 | 10 615 | 122 313 | 6 057 | 121 986 | 18 977 |
| 97 | 44 157 | 7 703 | 9 493 | 39 032 | 83 125 | 19 668 | 40 084 | 172 613 | 8 615 | 9 283 | 101 971 | 6 160 | — | 13 499 |
| 96 | 80 886 | 11 664 | 10 302 | 52 127 | 29 940 | 20 203 | 37 158 | 157 778 | 8 666 | 9 944 | 96 901 | 5 293 | 4 082 | 11 501 |
| 95 | 47 767 | 14 450 | 9 428 | 27 414 | 6 621 | 17 224 | 32 196 | 128 768 | 7 571 | 10 429 | 92 366 | 5 131 | 275 | 13 067 |
| 90 | 64 489 | 1 353 | 13 196 | 50 218 | 43 686 | 15 868 | 21 039 | 153 046 | 6 224 | 14 856 | 84 222 | 3 642 | 247 | 16 426 |
| 85 | 149 258 | 18 462 | 3 229 | 46 089 | 8 962 | 7 887 | 3 733 | 59 708 | 9 851 | 9 968 | 84 566 | 4 464 | — | 5 489 |
| 80 | 168 215 | 9 461 | 2 163 | 43 089 | 32 502 | 6 257 | — | 29 048 | 6 250 | 9 714 | 68 224 | 3 241 | 304 | 9 289 |

II. Aus-

| Jahr | Getreide und Hülsenfrüchte | | | | | | Kartoffeln | Kartoffel- stärke | Mehl | Rüböl | Dextrin | Zucker aller Art |
|------|----------------------------|--------|--------|---------|--------|--------|------------|----------------------|---------|--------|---------|---------------------|
| | Roggen | Weizen | Gerste | Hafer | Malz | Bohnen | | | | | | |
| 1926 | 100 393 | 55 069 | 23 138 | 24 542 | 2 398 | 333 | 3 917 | 1 030 | 77 614 | 1 551 | 4 089 | 250 602 |
| 25 | 60 861 | 61 102 | 16 135 | 11 086 | 862 | 117 | 21 798 | 28 872 | 48 914 | 1 745 | 3 570 | 201 910 |
| 24 | 24 604 | 5 866 | 10 316 | 16 556 | 693 | 46 | 15 118 | 2 604 | 10 712 | 1 118 | 936 | 167 191 |
| 23 | 77 433 | 2 196 | 8 609 | 2 725 | 1 661 | 21 | 109 | 1 247 | 1 636 | 605 | 737 | 26 070 |
| 22 | 11 184 | 1 747 | 1 581 | 1 186 | 2 289 | 134 | 565 | 946 | 7 444 | 109 | 481 | 21 663 |
| 21 | 211 | 2 145 | 2 | 1 197 | 722 | 450 | 3 | 263 | — | 82 | 100 | 13 379 |
| 20 | 500 | 17 | 30 | 507 | 110 | 77 | — | 43 | 10 | 33 | 48 | 27 550 |
| 13 | 187 305 | 82 864 | 30 553 | 140 804 | 11 907 | 3 095 | 16 577 | 48 149 | 219 229 | 5 460 | 13 243 | 309 554 |
| 12 | 108 335 | 46 878 | 8 501 | 56 544 | 10 904 | 3 188 | 7 111 | 40 444 | 164 327 | 12 501 | 10 754 | 166 401 |
| 11 | 75 489 | 41 768 | 10 771 | 13 472 | 8 827 | 7 190 | 19 851 | 64 305 | 136 081 | 8 032 | 13 736 | 309 211 |
| 10 | 123 385 | 46 262 | 22 224 | 47 582 | 10 089 | 8 255 | 31 789 | 77 905 | 148 002 | 11 768 | 15 909 | 276 150 |
| 09 | 80 206 | 14 144 | 9 111 | 14 884 | 10 582 | 10 074 | 15 325 | 45 618 | 89 886 | 7 739 | 11 722 | 295 349 |
| 08 | 105 964 | 24 387 | 30 203 | 40 632 | 18 093 | 8 294 | 13 916 | 36 942 | 71 211 | 7 222 | 8 789 | 270 240 |
| 07 | 32 962 | 4 338 | 4 859 | 24 020 | 11 828 | 6 590 | 15 716 | 39 816 | 64 466 | 7 846 | 11 525 | 254 896 |
| 06 | 43 237 | 13 743 | 6 433 | 27 190 | 9 878 | 7 009 | 20 642 | 41 873 | 63 121 | 10 880 | 12 733 | 261 978 |
| 05 | 55 302 | 7 915 | 4 544 | 338 | 7 758 | 2 585 | 6 812 | 33 660 | 72 530 | 7 665 | 10 653 | 119 204 |
| 04 | 135 246 | 11 417 | 17 730 | 29 818 | 15 615 | 958 | 17 274 | 33 944 | 77 952 | 8 671 | 11 930 | 150 946 |
| 03 | 65 636 | 12 474 | 25 781 | 785 | 18 088 | 3 538 | 27 075 | 41 227 | 52 705 | 10 038 | 14 612 | 124 197 |
| 02 | 5 939 | 3 473 | 10 224 | 9 454 | 9 468 | 2 287 | 67 684 | 46 084 | 40 844 | 9 826 | 15 219 | 117 959 |
| 01 | 1 467 | 7 703 | 14 343 | 1 773 | 9 095 | 1 533 | 70 471 | 33 429 | 28 500 | 8 203 | 11 663 | 135 467 |
| 00 | 8 269 | 30 914 | 14 739 | 1 596 | 11 291 | 3 293 | 21 156 | 32 476 | 46 231 | 6 663 | 11 675 | 156 896 |
| 1899 | 19 890 | 20 885 | 12 614 | 6 898 | 11 553 | 1 701 | 51 821 | 40 962 | 56 483 | 7 249 | 11 254 | 134 892 |
| 98 | 13 461 | 9 519 | 8 026 | 196 | 13 282 | 1 400 | 25 027 | 28 327 | 38 820 | 6 605 | 7 707 | 140 710 |
| 97 | 2 19 | 11 061 | 7 017 | 88 | 12 036 | 381 | 759 | 24 229 | 38 647 | 6 213 | 10 560 | 147 934 |
| 96 | 2 406 | 4 380 | 10 723 | 9 | 8 637 | 592 | 2 635 | 37 103 | 33 675 | 8 362 | 10 162 | 124 514 |
| 95 | 6 527 | 4 961 | 17 737 | 22 | 9 407 | 749 | 7 958 | 29 294 | 30 327 | 8 935 | 7 903 | 111 253 |
| 94 | 2 257 | 7 775 | 11 137 | 601 | 7 525 | 765 | 1 492 | 31 272 | 53 098 | 9 590 | 6 911 | 136 451 |
| 93 | 2 477 | 5 435 | 7 951 | 5 | 7 737 | 815 | 1 458 | 27 938 | 45 113 | 8 659 | 6 306 | 127 073 |
| 92 | 4 856 | 7 117 | 5 121 | 505 | 7 570 | 1 455 | 2 549 | 15 483 | 23 172 | 8 296 | 3 032 | 105 712 |
| 91 | 1 089 | 2 595 | 3 395 | 155 | 8 942 | 1 484 | 4 160 | 12 763 | 26 182 | 7 911 | 3 665 | 132 240 |
| 90 | 864 | 12 220 | 7 303 | 34 | 8 589 | 1 867 | 6 299 | 25 079 | 30 866 | 6 252 | 5 539 | 138 873 |
| 85 | 563 | 10 761 | 11 077 | 7 | 3 977 | 991 | 17 940 | 7 365 | 44 662 | 6 254 | 612 | 63 760 |
| 80 | 461 | 10 080 | 36 908 | 266 | 4 716 | 2 794 | 90 356 | 262 | 17 421 | 10 814 | 68 | 25 945 |

Die Zahlen der Kriegsjahre werden nicht veröffentlicht.

gütern seit dem Jahre 1880 in Tonnen zu 1000 kg.

gang

| Jahr | Eier | Butter | Petro- leum ge- reinigt | Steine und Erden | | | | Erze und Schlacken | | | | | Stein- kohlen und Koks | Eisen und Eisenwaren | | Ma- schinen und deren Teile | Papier und Pappe auch Halb- zeug |
|------|-------|--------|----------------------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|---------------|---------------------------------|--|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------|---|---|
| | | | | Feldspat und Kaolin | Rob- phos- phat | Granit in Blöcken | Pflaster- steine | Eisen- erze | Schwe- felkies | Zink- erze | Andere Erze und Schlacken | Tho- mas- phos- phat- mehl | | Rohe- eisen | Verar- beitetes Eisen | | |
| 1926 | 4 754 | 18 586 | 6 328 | 26 108 | 62 033 | 7 936 | 6 794 | 600 784 | 97 348 | — | 4 280 | 33 799 | 389 203 | 5 642 | 13 053 | 5 063 | 43 416 |
| 25 | 2 965 | 16 805 | 5 246 | 28 715 | 174 745 | 56 675 | 24 732 | 994 710 | 125 016 | 413 | 85 879 | 49 924 | 631 820 | 16 670 | 16 405 | 6 403 | 66 292 |
| 24 | 92 | 14 | 2 070 | 15 855 | 132 324 | 9 245 | — | 734 695 | 69 019 | 2 454 | 52 532 | 25 717 | 506 324 | 294 | 11 912 | 850 | 25 620 |
| 23 | 28 | 186 | — | 16 646 | 84 742 | 1 791 | — | 1 384 038 | 33 170 | 1 589 | 168 008 | 700 | 1 415 395 | 2 124 | 435 | 214 | 9 682 |
| 22 | — | 123 | 4 172 | 15 197 | 107 810 | 1 219 | — | 491 797 | 92 280 | 33 | 140 811 | 2 345 | 1 149 292 | 1 837 | 66 | 828 | 30 769 |
| 21 | 14 | 23 | 2 946 | 25 612 | 71 545 | 1 300 | — | 243 829 | 27 598 | — | 16 936 | — | 79 702 | 3 080 | 25 | 352 | 23 481 |
| 20 | — | 31 | 6 724 | 14 542 | 19 525 | 3 593 | — | 930 011 | 43 145 | 5 757 | 130 013 | 287 | 19 075 | 2 245 | 5 | 959 | 19 749 |
| 13 | 1 697 | 17 998 | 67 361 | 39 544 | 228 167 | 27 686 | 104 008 | 1 190 053 | 110 532 | 83 799 | 361 798 | 30 861 | 890 977 | 43 312 | 88 443 | — | 43 157 |
| 12 | 2 440 | 27 284 | 85 685 | 34 406 | 253 525 | 28 123 | 116 534 | 802 607 | 172 133 | 73 476 | 171 464 | 68 757 | 803 605 | 70 297 | 136 529 | — | 48 195 |
| 11 | 2 812 | 18 262 | 81 119 | 32 601 | 222 478 | 12 765 | 102 392 | 609 961 | 120 152 | 143 920 | 76 340 | 87 688 | 1 406 644 | 56 187 | 113 452 | 18 351 | 58 207 |
| 10 | 2 402 | 9 285 | 85 623 | 24 771 | 198 926 | 20 638 | 109 168 | 568 897 | 132 699 | 132 699 | 72 769 | 76 652 | 898 185 | 50 122 | 101 392 | 14 704 | 38 691 |
| 09 | 1 884 | 10 964 | 81 465 | 40 391 | 215 969 | 23 175 | 91 147 | 491 959 | 129 201 | 59 610 | 42 025 | 69 268 | 1 050 787 | 50 833 | 102 664 | 8 336 | 25 965 |
| 08 | 1 802 | 6 832 | 62 605 | 45 449 | 202 395 | 27 045 | 137 796 | 543 748 | 118 238 | 53 740 | 94 744 | 41 714 | 1 038 411 | 73 569 | 69 612 | 6 880 | 20 409 |
| 07 | 1 570 | 8 396 | 73 418 | 45 023 | 143 653 | 25 949 | 160 980 | 576 352 | 56 274 | 74 840 | 151 578 | 36 834 | 1 163 705 | 131 514 | 82 084 | 8 680 | 21 154 |
| 06 | 2 308 | 7 142 | 101 056 | 35 599 | 153 499 | 20 793 | 153 061 | 504 475 | 101 008 | 50 297 | 80 783 | 33 508 | 717 437 | 86 926 | 95 592 | 9 805 | 20 157 |
| 05 | 2 433 | 6 502 | 42 056 | 37 600 | 164 217 | 38 140 | 199 685 | 454 447 | 98 243 | 33 467 | 69 540 | 28 527 | 901 963 | 52 892 | 87 251 | 6 863 | 16 325 |
| 04 | 1 834 | 6 156 | 67 045 | 40 175 | 160 810 | 36 222 | 145 823 | 465 318 | 98 299 | 17 553 | 67 784 | 14 492 | 830 214 | 52 826 | 87 149 | 5 235 | 30 682 |
| 03 | 1 885 | 2 465 | 68 291 | 38 538 | 145 001 | 26 787 | 150 037 | 444 447 | 80 966 | 6 844 | 73 775 | 21 736 | 599 996 | 36 518 | 39 801 | 4 388 | 11 349 |
| 02 | 1 865 | 476 | 69 289 | 38 756 | 131 231 | 18 034 | 157 589 | 359 880 | 75 155 | 1 465 | 47 279 | 9 871 | 609 165 | 31 271 | 28 736 | 5 191 | 10 473 |
| 01 | 1 694 | 1 061 | 79 193 | 42 101 | 101 156 | 28 976 | 131 980 | 391 049 | 72 408 | 6 306 | 35 622 | 3 902 | 696 371 | 65 071 | 21 295 | 4 841 | 21 827 |
| 00 | 1 317 | 1 268 | 80 811 | 46 546 | 104 495 | 27 403 | 130 798 | 397 227 | 61 216 | 5 914 | 50 712 | 9 314 | 603 588 | 131 636 | 40 969 | 7 495 | 14 526 |
| 1899 | 1 046 | 667 | 68 540 | 79 165 | 99 319 | 12 543 | 100 542 | 360 422 | 79 823 | 5 770 | 42 074 | 9 375 | 410 352 | 129 056 | 46 007 | 7 828 | 7 723 |
| 98 | 1 410 | 631 | 69 850 | 41 400 | 73 155 | 12 473 | 240 824 | 273 950 | 65 634 | 3 690 | 22 707 | 11 377 | 470 679 | 148 893 | 49 502 | 7 183 | 9 979 |
| 97 | 1 397 | 1 092 | 75 787 | 44 031 | 84 626 | — | 168 012 | 263 204 | 68 648 | 4 | 23 127 | 20 330 | 490 210 | 196 154 | 61 707 | 5 082 | 5 162 |
| 96 | 1 180 | 386 | 53 574 | 37 712 | 77 040 | — | 134 134 | 222 356 | 59 961 | — | 32 914 | 12 730 | 482 459 | 119 410 | 52 552 | 5 389 | 4 525 |
| 95 | 1 341 | 307 | 71 244 | 24 915 | 66 239 | — | 144 121 | 182 063 | 70 825 | — | 51 382 | — | 409 337 | 112 571 | 49 101 | 3 962 | 3 760 |
| 90 | 354 | 329 | 44 384 | 33 508 | 19 255 | — | 98 802 | 120 195 | 34 786 | 2 034 | 56 485 | — | 150 592 | 138 473 | 23 491 | 4 781 | 2 823 |
| 85 | 24 | 191 | 51 760 | 21 130 | 7 642 | — | 24 557 | 4 838 | 20 914 | — | 1 997 | — | 206 099 | 82 369 | 15 544 | 2 904 | 736 |
| 80 | 1 | 400 | 44 758 | 11 155 | — | — | 3 224 | 2 119 | 6 025 | 13 | — | 183 | 179 152 | 66 340 | 5 920 | 3 702 | 773 |

gang

| Jahr | Spiritus und Brannt- wein | Seringe (gefälzen) | Zement | Kohlen und Koks | Koch- salz | Ab- raum- salze | Super- phos- phat | Eisen aller Art | | Ma- schinen und deren Teile | Zint roh und gewalzt | Blei, roh | Bau- und Nutz- holz | Papier und Pappe, auch Halb- zeug |
|------|------------------------------------|-----------------------|---------|-----------------------|---------------|-----------------------|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---|----------------------------|--------------|------------------------------|--|
| | | | | | | | | Roheisen und Bruch- eisen | Verar- beitetes Eisen | | | | | |
| 1926 | 329 | 16 586 | 35 059 | 2318 820 | 304 | 16 | 44 553 | 4 788 | 33 481 | — | 22 989 | 667 | 50 575 | 83 130 |
| 25 | 203 | 12 137 | 34 609 | 32 098 | 1 376 | 336 | 18 152 | 1 574 | 52 079 | — | 18 944 | 5 246 | 85 970 | 60 341 |
| 24 | 497 | 16 904 | 39 463 | 34 213 | 1 963 | — | 190 | 1 800 | 15 625 | — | 2 942 | 352 | 78 098 | 30 258 |
| 23 | 1 116 | 37 147 | 30 192 | 113 801 | 3 168 | 2 006 | 24 | 4 468 | 14 134 | — | 10 115 | 1 531 | 16 918 | 1 778 |
| 22 | 570 | 11 310 | 27 004 | 217 679 | 37 571 | — | 5 | 410 | 57 177 | — | 5 045 | 1 110 | 20 673 | 28 494 |
| 21 | 664 | 27 227 | 44 967 | 190 780 | 12 519 | 1 | — | 959 | 64 989 | — | 15 759 | 678 | 17 221 | 25 960 |
| 20 | 470 | 80 590 | 29 573 | 220 934 | 22 940 | — | 35 | 933 | 52 178 | — | 6 011 | 767 | 42 140 | 10 780 |
| 13 | 16 172 | 8 211 | 189 701 | 118 014 | 3 919 | 106 | 57 349 | 6 676 | 44 939 | — | 52 679 | 4 862 | 31 069 | 64 685 |
| 12 | 8 964 | 12 683 | 202 602 | 213 944 | 6 324 | 1 877 | 61 390 | 9 436 | 31 615 | — | 52 900 | 3 898 | 21 495 | 58 219 |
| 11 | 9 704 | 12 717 | 172 650 | 29 480 | 5 095 | 1 322 | 36 429 | 5 510 | 19 670 | 23 233 | 30 388 | 5 286 | 17 483 | 50 550 |
| 10 | 9 980 | 14 281 | 139 517 | 24 383 | 18 021 | 1 856 | 37 688 | 8 714 | 27 211 | 15 611 | 31 006 | 6 857 | 14 803 | 47 752 |
| 09 | 13 678 | 19 025 | 121 835 | 25 659 | 7 035 | 2 629 | 44 774 | 10 518 | 15 551 | 8 907 | 44 513 | 4 443 | 16 116 | 40 211 |
| 08 | 10 862 | 12 824 | 95 401 | 27 932 | 7 804 | 6 202 | 31 039 | 4 059 | 16 367 | 11 428 | 36 964 | 9 672 | 18 805 | 32 520 |
| 07 | 16 639 | 11 332 | 123 273 | 37 209 | 9 317 | 9 364 | 32 230 | 10 327 | 17 394 | 8 738 | 36 623 | 1 728 | 23 032 | 28 987 |
| 06 | 16 245 | 10 103 | 124 060 | 34 991 | 7 577 | 7 467 | 24 450 | 13 047 | 22 469 | 8 253 | 33 025 | 3 228 | 50 863 | 26 578 |
| 05 | 8 424 | 8 857 | 95 206 | 34 557 | 7 880 | 14 674 | 20 541 | 8 529 | 21 431 | 5 841 | 24 505 | 11 579 | 27 871 | 23 191 |
| 04 | 8 762 | 12 258 | 88 869 | 32 723 | 8 298 | 10 829 | 19 194 | 12 391 | 17 885 | 4 010 | 37 365 | 4 565 | 33 776 | 21 901 |
| 03 | 12 475 | 13 376 | 89 955 | 27 786 | 9 971 | 6 935 | 18 815 | 47 470 | 28 292 | 4 640 | 43 616 | 9 951 | 42 556 | 20 023 |
| 02 | 18 397 | 10 175 | 89 192 | 27 150 | 7 768 | 11 288 | 13 983 | 50 515 | 23 662 | 4 431 | 48 561 | 7 909 | 27 277 | 18 229 |
| 01 | 15 313 | 10 953 | 98 034 | 9 970 | 9 469 | 12 572 | 9 937 | 44 124 | 21 016 | 4 211 | 29 923 | 6 409 | 28 442 | 16 590 |
| 00 | 18 633 | 12 551 | 80 632 | 2 357 | 10 437 | 12 638 | 11 354 | 5 150 | 22 052 | 6 120 | 25 583 | 4 629 | 32 795 | 19 110 |
| 1899 | 32 147 | 12 625 | 88 689 | 3 705 | 8 109 | 14 848 | 11 991 | 4 270 | 20 274 | 10 024 | 20 442 | 10 120 | 29 175 | 16 415 |
| 98 | 14 259 | 10 328 | 80 920 | 4 651 | 10 143 | 20 525 | 11 056 | 5 435 | 21 988 | 6 026 | 21 132 | 9 517 | 41 926 | 15 678 |
| 97 | 11 596 | 12 025 | 59 798 | 5 583 | 12 166 | 16 882 | 6 507 | 379 | 19 550 | 6 187 | 21 014 | 9 165 | 46 859 | 14 909 |
| 96 | 11 951 | 11 000 | 69 958 | 1 826 | 11 137 | 15 053 | 7 689 | 239 | 18 153 | 6 301 | 29 305 | 8 525 | 38 831 | 15 399 |
| 95 | 9 043 | 8 034 | 56 178 | 1 606 | 10 224 | 15 471 | 7 008 | 422 | 13 480 | 4 319 | 22 908 | 5 400 | 42 938 | 14 107 |
| 94 | 7 264 | 13 054 | 55 155 | 2 272 | 10 523 | 16 866 | 6 151 | 325 | 17 319 | 3 662 | 29 293 | 4 829 | 41 631 | 16 282 |
| 93 | 6 902 | 11 726 | 51 950 | 9 467 | 9 118 | 16 380 | 3 615 | 151 | 13 695 | 2 510 | 30 140 | 7 122 | 43 637 | 15 595 |
| 92 | 7 464 | 6 389 | 57 760 | 8 317 | 9 642 | 7 439 | 1 758 | 2 464 | 15 989 | 3 097 | 24 381 | 5 782 | 56 071 | 14 416 |
| 91 | 9 092 | 8 674 | 43 735 | 12 935 | 11 823 | 6 148 | 3 422 | 801 | 16 925 | 3 623 | 25 629 | 7 127 | 56 906 | 11 611 |
| 90 | 15 293 | 7 446 | 42 325 | 17 178 | 8 942 | 5 121 | 2 722 | 2 723 | 11 321 | 3 644 | 26 040 | 9 140 | 64 031 | 13 158 |
| 85 | 22 822 | 9 820 | 36 713 | 11 814 | 6 640 | 7 950 | 4 505 | 1 471 | 11 309 | 4 331 | 26 971 | 8 386 | 72 856 | 7 488 |
| 80 | 4 989 | 4 357 | 20 758 | 502 | 5 514 | — | 1 715 | 6 458 | 8 073 | 6 178 | 9 262 | 2 916 | 69 154 | 1 832 |

Seewärtiger Schiffsverkehr in den

| Jahr | Stettin | | | | Hamburg | | | | Danzig | | | | Königs- | |
|------|---------|-----------|---------|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|-----------|---------|-----------|---------|---------|
| | Eingang | | Ausgang | | Eingang | | Ausgang | | Eingang | | Ausgang | | Eingang | |
| | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. |
| 1900 | 4 582 | 1 568 919 | 4 693 | 1 593 675 | 13 102 | 8 037 514 | 13 109 | 8 050 159 | 1 368 | 542 857 | 1 322 | 490 200 | — | — |
| 1901 | 4 424 | 1 542 577 | 4 655 | 1 549 562 | 12 847 | 8 383 365 | 12 823 | 8 351 817 | 1 368 | 531 295 | 1 192 | 434 653 | 2 102 | 584 970 |
| 1902 | 4 303 | 1 476 228 | 4 538 | 1 482 973 | 13 297 | 8 727 294 | 13 296 | 8 704 869 | 1 413 | 528 948 | 1 295 | 476 632 | 2 226 | 665 921 |
| 1903 | 4 202 | 1 487 218 | 4 391 | 1 482 893 | 14 028 | 9 155 926 | 14 073 | 9 221 261 | 1 418 | 531 824 | 1 323 | 475 876 | 2 213 | 613 457 |
| 1904 | 5 029 | 1 809 818 | 5 235 | 1 850 757 | 14 843 | 9 610 794 | 14 816 | 9 610 479 | 1 946 | 711 917 | 1 946 | 726 037 | 2 047 | 597 418 |
| 1905 | 4 934 | 1 874 259 | 5 160 | 1 866 575 | 15 115 | 10 380 775 | 15 162 | 10 378 573 | 2 249 | 727 008 | 2 277 | 733 425 | 2 435 | 680 265 |
| 1906 | 5 102 | 2 047 529 | 5 201 | 1 991 841 | 15 777 | 11 039 069 | 15 787 | 11 007 720 | 2 202 | 784 601 | 2 208 | 769 055 | 2 408 | 719 422 |
| 1907 | 5 079 | 2 185 767 | 5 248 | 2 197 114 | 16 473 | 12 040 461 | 16 507 | 12 103 209 | 2 196 | 788 390 | 2 228 | 802 997 | 2 387 | 700 385 |
| 1908 | 5 124 | 2 045 765 | 5 258 | 2 036 730 | 16 330 | 11 914 250 | 16 262 | 11 738 768 | 2 435 | 887 124 | 2 436 | 905 651 | 2 218 | 700 654 |
| 1909 | 4 826 | 2 004 438 | 4 998 | 2 035 792 | 17 015 | 12 184 268 | 17 117 | 12 339 129 | 2 431 | 847 917 | 2 447 | 867 749 | 2 523 | 785 934 |
| 1910 | 5 177 | 2 052 333 | 5 560 | 2 106 063 | 17 358 | 12 656 281 | 17 244 | 12 756 786 | 2 545 | 879 004 | 2 536 | 873 425 | 2 821 | 883 771 |
| 1911 | 5 569 | 2 467 606 | 5 992 | 2 546 308 | 17 965 | 13 176 469 | 17 838 | 13 198 677 | 2 732 | 970 315 | 2 739 | 975 209 | 2 980 | 912 886 |
| 1912 | 5 496 | 2 342 245 | 5 718 | 2 394 227 | 17 999 | 13 797 000 | 17 903 | 13 861 000 | 2 992 | 970 653 | 2 974 | 993 152 | 2 635 | 814 069 |
| 1913 | 5 926 | 2 697 619 | 6 200 | 2 732 210 | 15 073 | 14 185 496 | 17 985 | 14 496 623 | 2 910 | 924 837 | 2 855 | 936 854 | 2 392 | 751 086 |
| 1920 | 2 907 | 1 033 315 | 2 663 | 917 987 | 4 808 | 4 485 833 | 5 478 | 4 376 312 | 1 951 | 908 211 | 1 935 | 446 326 | 2 466 | 623 730 |
| 1921 | 2 585 | 975 662 | 2 569 | 923 519 | 8 401 | 9 421 487 | 10 349 | 9 475 679 | 2 632 | 1 397 547 | 2 623 | 1 064 582 | 2 094 | 637 268 |
| 1922 | 2 968 | 1 617 151 | 3 064 | 1 673 562 | 10 787 | 12 980 384 | 13 809 | 13 357 771 | 2 712 | 1 423 132 | 2 697 | 1 428 820 | 1 687 | 694 462 |
| 1923 | 3 227 | 2 240 344 | 3 616 | 2 452 400 | 13 192 | 15 344 116 | 17 438 | 15 672 784 | 2 930 | 1 722 927 | 2 856 | 1 062 863 | 1 407 | 629 039 |
| 1924 | 2 781 | 1 528 621 | 2 997 | 1 570 522 | 12 527 | 15 540 497 | 16 762 | 15 842 874 | 3 312 | 1 634 970 | 3 330 | 1 648 050 | 1 536 | 688 541 |
| 1925 | 3 915 | 2 035 370 | 3 914 | 2 060 626 | 13 240 | 16 635 346 | 16 886 | 16 932 973 | 3 986 | 1 869 979 | 3 958 | 1 648 182 | 2 654 | 429 001 |
| 1926 | 4 946 | 2 740 972 | 5 280 | 2 775 615 | 16 339 | 17 484 098 | 18 548 | 17 699 360 | 5 967 | 3 432 480 | 5 963 | 3 395 840 | 1 817 | 818 341 |

Die Zahlen der Kriegsjahre werden nicht veröffentlicht.

deutschen Häfen in Nettoregistertons.

| berg i. Fr. | Lübeck | | | | Bremen | | | | Emden | | | | | |
|-------------|---------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|-------|
| | Ausgang | | Eingang | | Ausgang | | Eingang | | Ausgang | | Eingang | | Ausgang | |
| | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. | Zahl | Nrqt. |
| — | — | 2 816 | 554 791 | 2 818 | 561 849 | 3 843 | 2 494 059 | 4 219 | 2 538 044 | 1 143 | 147 795 | 1 022 | 133 258 | |
| 2 080 | 578 721 | 2 603 | 530 077 | 2 641 | 542 277 | 4 024 | 2 717 633 | 4 136 | 2 728 640 | 1 218 | 192 286 | 1 134 | 186 697 | |
| 2 213 | 603 495 | 2 547 | 536 736 | 2 541 | 536 836 | 4 197 | 2 984 410 | 4 502 | 3 004 690 | 1 069 | 305 483 | 1 042 | 312 312 | |
| 2 210 | 615 417 | 2 672 | 559 825 | 2 694 | 571 972 | 4 250 | 3 179 815 | 4 618 | 3 184 765 | 1 131 | 477 874 | 1 077 | 465 840 | |
| 2 022 | 596 146 | 2 648 | 577 100 | 2 666 | 590 653 | 4 242 | 3 175 078 | 4 420 | 3 219 851 | 1 090 | 418 190 | 1 045 | 419 750 | |
| 2 405 | 678 471 | 2 761 | 607 448 | 2 755 | 607 657 | 4 335 | 3 350 198 | 4 784 | 3 456 045 | 1 177 | 471 005 | 1 114 | 455 938 | |
| 2 387 | 718 575 | 2 806 | 609 084 | 2 827 | 622 865 | 4 413 | 3 507 456 | 4 699 | 3 513 930 | 1 217 | 533 874 | 1 031 | 533 845 | |
| 2 335 | 701 959 | 3 542 | 722 830 | 3 561 | 733 009 | 5 208 | 4 097 055 | 5 522 | 4 116 441 | 1 241 | 625 605 | 1 231 | 619 312 | |
| 2 176 | 702 172 | 3 161 | 724 118 | 3 170 | 725 278 | 5 033 | 3 882 635 | 5 084 | 3 788 862 | 2 170 | 875 892 | 2 235 | 874 279 | |
| 2 438 | 781 036 | 3 535 | 802 648 | 3 568 | 797 981 | 5 240 | 3 958 005 | 5 353 | 3 959 478 | 2 383 | 1 017 685 | 2 365 | 1 026 862 | |
| 2 788 | 881 007 | 4 164 | 850 652 | 4 169 | 851 708 | 5 576 | 4 129 998 | 5 804 | 4 157 496 | 2 709 | 1 218 338 | 2 744 | 1 213 119 | |
| 2 921 | 901 093 | 4 025 | 925 856 | 4 030 | 928 378 | 6 083 | 4 516 782 | 6 228 | 4 479 335 | 2 761 | 1 286 624 | 2 730 | 1 276 043 | |
| 2 568 | 817 107 | 3 906 | 885 460 | 3 924 | 894 696 | 6 355 | 4 952 459 | 6 562 | 4 953 164 | 2 913 | 1 627 538 | 2 920 | 1 637 965 | |
| 2 333 | 742 562 | 4 546 | 1 003 527 | 4 538 | 1 003 297 | 6 323 | 5 251 267 | 6 391 | 5 205 521 | 2 907 | 1 563 402 | 2 863 | 1 554 588 | |
| 2 517 | 628 229 | 2 384 | 425 311 | 2 375 | 425 046 | 2 914 | 1 622 659 | 2 659 | 1 567 639 | 2 204 | 816 790 | 2 219 | 839 732 | |
| 2 107 | 610 320 | 2 438 | 408 816 | 2 427 | 403 060 | 3 312 | 3 157 287 | 3 294 | 3 176 242 | 2 339 | 1 267 444 | 2 322 | 1 259 991 | |
| 1 697 | 688 846 | 2 389 | 445 239 | 2 360 | 446 045 | 4 007 | 4 736 990 | 3 950 | 4 733 902 | 1 896 | 1 202 396 | 1 926 | 1 210 555 | |
| 1 420 | 649 036 | 2 439 | 511 007 | 2 430 | 509 109 | 4 805 | 5 816 728 | 4 892 | 5 865 389 | 1 458 | 1 006 962 | 1 614 | 1 048 154 | |
| 1 593 | 685 603 | 2 665 | 547 418 | 2 667 | 543 424 | 4 189 | 5 302 561 | 4 312 | 5 289 668 | 2 062 | 1 093 365 | 2 098 | 1 096 871 | |
| 2 663 | 425 115 | 3 424 | 696 396 | 3 424 | 701 235 | 4 795 | 5 896 424 | 4 782 | 5 849 249 | 2 535 | 1 790 122 | 2 560 | 1 786 738 | |
| 1 782 | 823 048 | 3 621 | 816 713 | 3 602 | 804 893 | 6 129 | 7 203 936 | 6 174 | 7 246 892 | 3 236 | 2 707 086 | 3 323 | 2 743 335 | |

Seewärtiger Warenverkehr in deutschen Häfen in to zu 1000 kg.

| Jahr | Stettin | | Hamburg | | Danzig | | Königsberg i. Pr. | | Lübeck | | Bremen | | Emden | |
|------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|-------------------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Eingang | Ausgang | Eingang | Ausgang | Eingang | Ausgang | Eingang | Ausgang | Eingang | Ausgang | Eingang | Ausgang | Eingang | Ausgang |
| 1900 | 2 463 876 | 817 013 | 9 850 615 | 4 581 600 | 800 678 | 709 932 | 700 142 | 700 354 | 540 174 | 289 376 | 2 318 522 | 1 420 286 | 168 466 | 52 778 |
| 1901 | 2 400 136 | 813 279 | 9 701 347 | 4 695 500 | 827 071 | 548 497 | 610 663 | 618 045 | 517 654 | 283 310 | 2 447 755 | 1 487 905 | 276 450 | 100 028 |
| 1902 | 2 213 951 | 885 344 | 10 022 551 | 4 943 100 | 814 912 | 662 780 | 647 312 | 662 054 | 535 884 | 317 367 | 2 485 158 | 1 600 969 | 395 010 | 141 718 |
| 1903 | 2 273 677 | 963 244 | 10 535 223 | 5 357 762 | 856 889 | 765 088 | 743 007 | 687 811 | 536 964 | 323 412 | 2 592 315 | 1 882 092 | 501 639 | 283 107 |
| 1904 | 2 856 488 | 1 014 510 | 10 734 004 | 5 376 900 | 815 702 | 574 464 | 712 862 | 448 636 | 521 488 | 352 665 | 2 513 632 | 1 815 658 | 467 886 | 258 389 |
| 1905 | 3 006 788 | 833 275 | 12 102 186 | 5 546 500 | 972 595 | 551 160 | 910 649 | 607 247 | 678 105 | 323 774 | 2 896 963 | 1 917 855 | 686 768 | 239 988 |
| 1906 | 3 099 333 | 1 087 642 | 12 751 151 | 6 193 000 | 1 041 668 | 769 953 | 833 715 | 672 511 | 668 605 | 337 647 | 2 935 248 | 2 248 180 | 811 969 | 268 805 |
| 1907 | 3 602 837 | 1 037 159 | 14 670 219 | 6 142 200 | 1 040 492 | 667 228 | 1 052 257 | 658 297 | 908 683 | 411 493 | 3 504 192 | 2 145 765 | 903 310 | 301 108 |
| 1908 | 3 334 629 | 1 155 640 | 14 406 517 | 6 019 893 | 1 086 196 | 889 423 | 1 014 473 | 746 014 | 960 656 | 347 493 | 3 012 781 | 1 893 609 | 1 001 635 | 539 161 |
| 1909 | 3 349 046 | 1 179 479 | 15 045 061 | 6 322 673 | 1 042 552 | 856 276 | 1 012 530 | 692 307 | 1 113 684 | 391 417 | 3 079 454 | 2 254 630 | 1 011 648 | 970 293 |
| 1910 | 3 365 504 | 1 438 410 | 15 078 075 | 7 044 119 | 942 251 | 854 008 | 923 441 | 732 846 | 1 131 334 | 432 742 | 3 167 134 | 2 371 148 | 1 463 946 | 1 136 362 |
| 1911 | 2 249 687 | 1 339 649 | 15 716 682 | 7 569 160 | 1 039 701 | 1 203 795 | 856 408 | 819 059 | 1 211 296 | 437 606 | 3 958 403 | 2 575 874 | 1 563 540 | 1 290 509 |
| 1912 | 3 862 887 | 1 571 767 | 16 648 126 | 8 109 262 | 1 141 455 | 1 311 757 | 847 349 | 814 831 | 1 229 604 | 521 789 | 4 132 419 | 2 628 011 | 1 596 648 | 1 633 040 |
| 1913 | 4 254 563 | 1 990 975 | 16 548 410 | 8 909 500 | 1 233 630 | 878 471 | 960 193 | 909 899 | 1 446 514 | 567 183 | 4 368 295 | 2 798 660 | 1 555 690 | 1 677 805 |
| 1920 | 1 634 817 | 610 261 | 3 906 844 | 1 890 518 | 1 700 000 | 138 246 | 641 247 | 223 100 | 441 308 | 378 857 | 947 851 | 420 324 | 716 788 | 659 078 |
| 1921 | 961 601 | 560 165 | 7 502 185 | 3 599 410 | 1 026 420 | 378 952 | 641 257 | 223 530 | 279 341 | 326 557 | 1 964 639 | 567 439 | 1 387 437 | 778 746 |
| 1922 | 2 503 299 | 648 515 | 10 972 018 | 5 615 177 | 466 287 | 504 411 | 1 049 266 | 356 428 | 422 615 | 396 885 | 3 099 356 | 1 080 357 | 2 002 492 | 503 906 |
| 1923 | 3 689 276 | 611 366 | 14 157 572 | 6 774 392 | 654 929 | 1 062 864 | 898 689 | 546 730 | 431 693 | 370 057 | 4 328 075 | 1 143 311 | 2 097 104 | 53 692 |
| 1924 | 2 036 930 | 694 501 | 12 984 246 | 6 544 918 | 738 072 | 1 636 485 | 939 971 | 497 371 | 529 189 | 414 294 | 2 774 599 | 1 469 436 | 1 624 205 | 652 560 |
| 1925 | 3 154 264 | 1 011 066 | 12 429 262 | 6 961 538 | 690 779 | 2 031 969 | 946 000 | 401 000 | 854 776 | 422 133 | 2 838 120 | 1 460 194 | 1 904 470 | 1 075 554 |
| 1926 | 2 087 767 | 3 699 205 | 11 041 144 | 10 870 236 | 640 696 | 5 659 605 | 791 000 | 1 093 000 | 846 963 | 673 134 | 2 476 143 | 2 673 421 | 1 884 729 | 2 427 352 |

Die Ziffern der Kriegsjahre werden nicht veröffentlicht.

Binnenschifffahrt.

Warenverkehr.

1. Binnenschifffahrtsverkehr Stettins seit dem Jahre 1902. ¹⁾

| Jahr | Märkische Wasserstraßen | Elbe | Warthe und Neze | Riesa | Oder von Frankfurt a. D. auschl. bis Kofel | Stationen oderaufwärts bis einschl. Frankfurt a. D. | Oderstationen unterhalb Stettins | Polen | Sonstige Wasserwege | Zusammen |
|----------------------|-------------------------|---------|-----------------|-------|--|---|----------------------------------|---------|---------------------|-----------|
| | t | t | t | t | t | t | t | t | t | t |
| E i n g a n g | | | | | | | | | | |
| 1926 | 363 772 | 60 185 | 59 539 | 810 | 1 207 410 | 186 784 | 196 863 | 183 974 | — | 2 259 337 |
| 1925 | 337 934 | 32 864 | 32 057 | 6 107 | 721 953 | 248 047 | 189 034 | 56 121 | 635 | 1 625 752 |
| 1924 | 314 445 | 36 380 | 9 043 | — | 610 613 | 130 437 | 223 582 | — | 6 022 | 1 330 522 |
| 1923 | 254 408 | 51 356 | 3 042 | — | 418 886 | 88 786 | 240 806 | — | 1 226 | 1 058 510 |
| 1922 | 250 732 | 75 224 | 3 295 | — | 554 288 | 122 296 | 276 160 | — | 1 695 | 1 283 690 |
| 1921 | 197 669 | 62 739 | 1 268 | — | 257 381 | 64 337 | 186 769 | — | — | 770 163 |
| 1920 | 214 891 | 62 875 | 1 462 | — | 614 844 | 62 434 | 214 562 | — | — | 1 171 068 |
| 1913 | 355 603 | 159 424 | 232 462 | — | 670 021 | 274 253 | 618 610 | — | 3 059 | 2 313 432 |
| 1912 | 286 378 | 177 961 | 176 776 | — | 631 283 | 186 529 | — | — | — | 1 458 927 |
| 1911 | 274 839 | 118 929 | 123 021 | — | 323 921 | 157 582 | — | — | — | 998 292 |
| 1910 | 249 353 | 192 254 | 151 711 | — | 502 268 | 140 596 | — | — | — | 1 236 182 |
| 1909 | 244 637 | 149 689 | 133 868 | — | 363 760 | 111 649 | — | — | — | 1 003 603 |
| 1908 | 253 205 | 159 048 | 98 990 | — | 325 153 | 79 815 | — | — | — | 916 211 |
| 1907 | 292 535 | 174 025 | 77 340 | — | 257 123 | 69 927 | — | — | — | 870 950 |
| 1906 | 309 606 | 152 991 | 78 025 | — | 295 542 | 55 221 | — | — | — | 891 385 |
| 1905 | 265 222 | 168 679 | 75 572 | — | 239 106 | 43 985 | — | — | — | 792 564 |
| 1904 | 241 863 | 138 883 | 105 029 | — | 238 004 | — | — | — | — | 723 779 |
| 1903 | 280 175 | 178 364 | 149 408 | — | 311 796 | — | — | — | — | 919 743 |
| 1902 | 259 616 | 169 825 | 72 198 | — | 204 706 | — | — | — | — | 706 345 |

A u s g a n g

| | | | | | | | | | | |
|------|-----------|---------|---------|-------|-----------|---------|---------|--------|-------|-----------|
| 1926 | 331 132 | 55 210 | 3 617 | 2 199 | 621 384 | 62 250 | 80 247 | 1 338 | — | 1 157 377 |
| 1925 | 370 125 | 35 595 | 4 482 | 6 233 | 904 920 | 60 881 | 116 169 | 14 178 | — | 1 512 583 |
| 1924 | 260 056 | 23 197 | 2 828 | — | 685 748 | 24 000 | 117 447 | — | 3 404 | 1 116 750 |
| 1923 | 222 812 | 47 942 | 3 517 | — | 625 915 | 23 688 | 183 256 | — | 450 | 1 107 580 |
| 1922 | 275 349 | 45 760 | 8 757 | — | 391 972 | 39 898 | 229 541 | — | 2 228 | 993 505 |
| 1921 | 138 166 | 33 407 | 4 577 | — | 125 610 | 27 960 | 216 868 | — | — | 546 588 |
| 1920 | 135 970 | 46 739 | 5 800 | — | 652 549 | 25 808 | 244 524 | — | — | 1 111 390 |
| 1913 | 558 551 | 86 486 | 124 498 | — | 1 528 406 | 131 992 | 308 237 | — | 2 095 | 2 740 265 |
| 1912 | 480 278 | 220 040 | 103 404 | — | 1 228 960 | 69 335 | — | — | — | 2 102 017 |
| 1911 | 1 168 504 | 389 459 | 68 807 | — | 497 531 | 91 293 | — | — | — | 2 215 594 |
| 1910 | 598 972 | 180 475 | 82 935 | — | 832 399 | 75 489 | — | — | — | 1 770 270 |
| 1909 | 688 895 | 203 912 | 75 192 | — | 640 671 | 74 714 | — | — | — | 1 683 384 |
| 1908 | 748 595 | 157 022 | 71 816 | — | 553 977 | 84 676 | — | — | — | 1 616 086 |
| 1907 | 863 796 | 171 291 | 79 981 | — | 491 216 | 96 031 | — | — | — | 1 702 315 |
| 1906 | 927 286 | 171 604 | 64 558 | — | 392 931 | 82 168 | — | — | — | 1 638 547 |
| 1905 | 1 019 894 | 179 549 | 59 091 | — | 329 882 | 89 441 | — | — | — | 1 677 857 |
| 1904 | 1 050 849 | 191 748 | 62 946 | — | 289 982 | — | — | — | — | 1 595 525 |
| 1903 | 668 828 | 160 618 | 64 947 | — | 287 384 | — | — | — | — | 1 181 777 |
| 1902 | 654 757 | 147 683 | 46 264 | — | 197 227 | — | — | — | — | 1 045 931 |

¹⁾ Die Zahlen enthalten den Binnenschifffahrtsverkehr im städtischen Hafengebiet einschließlich des Durchgangsverkehrs. Bis zum Jahre 1913 wurde nur der Binnenschifffahrtsverkehr von und nach Stettin binnenwärts angeschrieben. Vom Jahre 1913 ab wird auch der Binnenschifffahrtsverkehr angeschrieben, der sich zwischen Stettin und den Oderstationen unterhalb Stettins und den Haffstationen vollzieht. Infolge dieser verbesserten Anschreibung können zwar die Zahlen über den Verkehr der einzelnen Flußgebiete, nicht aber die Zahlen über den Gesamtverkehr mit den Zahlen früherer Jahre verglichen werden. Die Zahlen der Kriegsjahre werden nicht veröffentlicht.

Der Stettiner Warengroßhandel.

Von Carl Braun, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Der Stettiner Warengroßhandel hat schon im Mittelalter eine nicht unerhebliche Bedeutung gehabt, wie dies bei der Stellung Stettins als eines Seehafenplatzes ja nur natürlich war. Je mehr die Verkehrsentwicklung in moderne Bahnen einlenkte und damit auch Stettin die erhöhte Möglichkeit gab, die natürlichen Vorteile seiner geographischen Lage an der Mündung des Oderstromes auszunutzen, desto mehr wurden auch die großen Stettiner Warenhandelshäuser in die Lage versetzt, ihre geschäftlichen Beziehungen, namentlich auch soweit sie sich auf das Ausland erstreckten, mannigfaltiger und weitverzweigter zu gestalten. Die von Stettin ausgehenden Schifffahrtslinien nach dem Aus- und Inlande wurden durch die Stettiner Reeder, den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend, fortlaufend ausgebaut, und hierdurch wurde naturgemäß das Streben des Stettiner Warenhandels nach eigener Einfuhr auch der Kolonialerzeugnisse auf das wirksamste unterstützt. Diese Bemühungen führten schon im vorigen Jahrhundert auf manchen Gebieten zu einer Unabhängigkeit von Hamburg, die ein ehrenvolles Zeugnis von der Tatkraft der Stettiner Warengroßhandelsfirmen ablegte. Die Bestrebungen, auch die Ueberseeerzeugnisse möglichst direkt zu importieren, fanden ihren äußerlichen Niederschlag beispielsweise in dem zweimal unternommenen Versuch, eine direkte Schiffsverbindung mit Nord-Amerika herzustellen. Beide Male hielten sich aber die zu diesem Zweck eingerichteten Schifffahrtslinien auf die Dauer nicht. Auch andere Artikel wurden des öfteren auf in der Trampfahrt verkehrenden Seeschiffen direkt von Uebersee eingeführt. Heute ist die eigene Einfuhr der Kolonialwaren durch den Stettiner Warenhandel zurückgegangen, da Hamburg und Bremen so zahlreiche Linien mit den für die Ausfuhr dieser Waren in Frage kommenden Ueberseeplätzen unterhalten, daß fast der ganze direkte Einfuhrverkehr über diese Häfen gezogen wird.

In einzelnen Warenarten hat Stettin als Einfuhrplatz indessen schon lange vor dem Kriege eine durchaus führende Stellung erreichen können. Dies gilt namentlich für die Einfuhr von Petroleum in dem letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts sowie auch für die Einfuhr von amerikanischem Schmalz, das vom Stettiner Einzelhandel in bedeutenden Mengen eingeführt wurde. Ferner hat sich das Geschäft sehr umfangreich auch in Kaffee und Reis sowie in Südfrüchten und Gewürzen entwickelt. Auf einen hohen Stand konnte die Leistungsfähigkeit des Stettiner Warenhandels hinsichtlich der Lieferung von Walnüssen sowie von jugoslawischen Pflaumen gebracht werden.*) Hier mag eingeschaltet werden, daß die durch den unlängst unterzeichneten, bisher allerdings noch nicht in Kraft gesetzten deutsch-jugoslawischen Handelsvertrag für Pflaumen eingeführten Zollermäßigungen auf 6 und 8 M. infolge der hierdurch be-

*) Vergleiche auch den Artikel „Die Bedeutung Stettins als Seehafen und seine Weiterentwicklung“ von Dr. Behm auf S. 10 ff.

dingten Verbilligung der Ware vom Stettiner Warengroßhandel im allgemeinen begrüßt worden sind. Stettin ist gerade in diesen Waren, wie Walnüssen und Pflaumen, als der gegebene Mittler für die Organisierung des Absatzes in den die Ostsee angrenzenden, mit Stettin durch zahlreiche regelmäßige Schifffahrtslinien verbundenen Ländern anzusprechen. So hat sich tatsächlich auch heute schon eine nicht unerhebliche Ausfuhr auf diesem Teilgebiet des Stettiner Warenhandels innerhalb der Ostsee entwickeln können, auf deren weiteren Ausbau die beteiligten Warengroßhandelsfirmen ihr besonderes Augenmerk richten.

Ursprünglich war der Stettiner Warenhandel vor allem Importeur und erblickte seine Hauptaufgabe in der Belieferung seines ausgedehnten, durch Stettins günstige Verkehrsstellung bedingten Absatzgebietes im Inlande. Es ist aber auch schon immer Ausfuhr innerhalb der Ostsee von Stettiner Warenhandelsfirmen betrieben worden. Neuerdings geht die natürliche Entwicklung im Warenhandel noch mehr in dieser Richtung, da ihm durch die auf Grund des Friedensvertrages erfolgten Gebietsabtretungen im Osten des Reiches ein großer Teil seiner angestammten, früher unbestrittenen Belieferungsgebiete geraubt worden ist. Die Grenzveränderungen im Osten haben namentlich auch deshalb so einschneidende Folgen für den Stettiner Warenhandel — analog ist dies besonders beim Heringsgroßhandel der Fall —, weil sowohl die krisenhaften Verhältnisse im jetzigen polnischen Wirtschaftsgebiet als auch die handelspolitischen Beziehungen Polens mit Deutschland etwaige Neuanknüpfungen von Geschäftsverbindungen des Stettiner Warenhandels mit den ihm räumlich zunächst liegenden Landesteilen des neuen polnischen Staates bisher wenig ratsam erscheinen ließen oder gar von vornherein unmöglich machten. Wenn es ihm nun auch teilweise gelungen ist, zum Ersatz für die verloren gegangenen Bezirke seinen geschäftlichen Einfluß auf gewisse andere, von ihm früher nicht belieferten Gebiete des Reiches auszudehnen, so sind letztere doch weder umfangreich, noch aufnahmefähig genug. Um hier einen Ausgleich zu schaffen, mußten teilweise auch neue Betätigungsfelder außerhalb Deutschlands vom Stettiner Warenhandel gesucht werden, ein Weg, der — über den Vorkriegsrahmen der Ausfuhr innerhalb des Ostseegebietes hinaus — inzwischen auch schon beschritten wurde und bereits zu mancherlei Erfolgen geführt hat.

Erwähnt muß schließlich auch werden, daß der Stettiner Warenhandel eine besonders hohe Leistungsfähigkeit auch in Bezug auf die Belieferung seines inländischen Absatzgebietes mit Kunstspeisefett gebracht hat. Einige der bedeutendsten Stettiner Warenhandelsfirmen betreiben die Herstellung von Bratenschmalz und Kunstspeisefetten in großem Umfang. Sie haben sich hiermit auch bereits ausländische Absatzmärkte an der Ostsee erobern können. So sind in neuerer Zeit in dieser Beziehung namentlich

Verbindungen mit Finnland, Lettland und Estland — in dem letzteren ist allerdings die handelspolitische Grundlage noch für Deutschland recht ungenügend — aufgenommen worden, Verbindungen, deren weitere Entwicklung erfolversprechend für den Stettiner Handel ist.

Die Schwierigkeiten, denen auch der Stettiner Warengroßhandel, wie fast alle anderen Handels- und Industriezweige während der Kriegs- und Inflationszeit ausgesetzt war, können heute im

großen und ganzen als überwunden gelten. Der Stettiner Warenhandel stellt sich heute wieder als ein auf ausreichendes Kapital und alte Erfahrungen gestützter leistungsfähiger Geschäftszweig dar, von dem man erwarten kann, daß er seine heute schon weitreichenden und verzweigten geschäftlichen Beziehungen mit zunehmender Wiederkehr normaler Wirtschaftsverhältnisse sowohl in Deutschland als auch überhaupt weiter ausbauen und festigen wird.

Schwedens glänzende Wirtschaftslage.

Mit dem Worte „Schweden“ verknüpft sich für die meisten Europäer gewöhnlich die Vorstellung eines reichen, schönen und technisch auf höchster Kulturstufe stehenden Landes, das nichts von den schweren wirtschaftlichen und politischen Sorgen weiß, unter denen ein großer Teil, insbesondere der osteuropäischen Staaten auf das schwerste leidet. Nicht mit Unrecht. Denn im Vergleich zu den noch immer wenig geklärten wirtschaftlichen Verhältnissen in Ost- und Südosteuropa und z. T. auch in Mitteleuropa muß die **Wirtschaftskonjunktur in Schweden als geradezu glänzend bezeichnet werden**. Zugegeben, daß die schwedische Volkswirtschaft **auch ihre Schattenseiten** aufweist. Und zwar liegen diese auf industriellem Gebiet: Schweden weist nach dem Kriege eine **ungewöhnlich hohe Arbeitslosenziffer** auf, die nur langsam abnimmt. In den schwedischen Fachverbänden waren im August 1927 noch 7,7% (August 1923 : 8,3%) der registrierten Mitglieder arbeitslos gegen 9,4% in England und nur 4,9% in Deutschland. Die noch zu Anfang des Jahres recht hohe schwedische Erwerbslosenziffer von 16,3% im Januar ist also im Laufe der Sommersaison erfreulicherweise um mehr als die Hälfte gesunken. Der Grund liegt in dem **erhöhten Beschäftigungsgrad der schwedischen Industrie**. Von den für die Ausfuhr arbeitenden Industriezweigen haben die **Sägewerke einen unverändert guten Absatz** zu verzeichnen, und zwar bei fester Preislage für ihre Erzeugnisse. In der **Holzstoffindustrie** ist nach dem Preisrückgang im Frühjahr wieder eine gewisse Befestigung im Laufe der Hauptsaison eingetreten. In der **Maschinenindustrie** waren die größeren Fabriken, insbesondere die Werften im allgemeinen gut beschäftigt. Nur die Lage der schon von jeher **notleidenden Eisenindustrie** ist trotz relativ guten Absatzes verschiedener Erzeugnisse nach wie vor außerordentlich unbefriedigend. Ende August 1927 waren nur 30—45% der vorhandenen Hochöfen und Herde in Betrieb.

Im **Bergbau** hat bei den größeren Gruben die Erzförderung infolge erweiterter Absatzmöglichkeiten im Auslande ständig zugenommen und die Eisenerzausfuhr war im ersten Halbjahr 1927 um ca. 75% höher als in der gleichen Periode 1913. Die Ausfuhrziffern für August und September 1927, nämlich 1 281 000 und 1 239 000 t, waren **die höchsten bisher ausgewiesenen Monatsziffern**.

Die Lage der **Landwirtschaft** ist befriedigend. Die Witterung war im Frühling und Frühsommer weniger günstig, wodurch sich das Wachstum der Saaten erheblich verspätete. Anfang Juli setzten dann erfreulicherweise Wärme und Trockenheit ein, jedoch haben sich infolge regnerischer Witterung die Ernteaussichten in den späteren Monaten wieder verschlechtert.

In der **Handelsbilanz** tritt nach außen hin Schwedens günstige Wirtschaftslage am deutlichsten in Erscheinung: In der Zeit von Januar bis August einschl. 1927 betrug bei einer Ausfuhr i. W. v. 987,27 Mill. Kr. (Januar—August 1926 : 851,68 Mill. Kr.) und einer Einfuhr i. W. v. 980,25 Mill. Kr. (929,97 Mill. Kr.) der **Ausfuhrüberschuß** 7,02 Mill. Kr., während dieselbe Zeitspanne im Vorjahre noch einen **Ueberschuß** aus dem Außenhandel kommen in der schwedischen Zahlungsbilanz als Aktivposten noch die erheblichen **Fracht-Einnahmen** aus der unverhältnismäßig großen schwedischen **Handelsflotte** (Ende September 1927 : 2554 Fahrzeuge mit 1464 Mill. Br.-Reg.-To. und 1021 Mill. Net.-Reg.-To. bei ungefähr 6 Mill. Einwohnern), ferner die hohen **Einnahmen** aus dem lebhaften schwedischen Fremdenverkehr und die **Zinsen** des umfangreichen im Auslande arbeitenden **schwedischen Kapitals**, so daß also die **Zahlungsbilanz für Schweden noch sehr viel günstiger ausfällt als aus der Handelsbilanz zu schließen ist**.

Die Besserung der Zahlungsbilanz kommt in der **Steigerung der sogenannten Devisenreserve** (Forderungssaldo an das Ausland) der schwedischen Banken einschl. der Reichsbank von 282 Mill. Kr. Ultimo Januar auf 368,9 Mill. Kr. Ultimo September 1927 zum Ausdruck, der eine monatliche Durchschnittsziffer für 1913 (ohne ausl. Wertpapiere) von nur 143,6 Mill. Kr. gegenübersteht. Eine weitere Folge des günstigen Standes der Zahlungsbilanz ist die **Füssigkeit am schwedischen Geldmarkt**. Die im Auslande, besonders in Deutschland und England, infolge verschiedener Ursachen entstandene Verknappung der Geldlage im Sommer war in Schweden nur wenig fühlbar. Der offizielle schwedische Reichsbankdiskont wurde mit dem 22. April 1927 von 4½ auf 4% ermäßigt, während der Diskont der Deutschen Reichsbank am 4. Oktober 1927 von 6 auf 7% heraufgesetzt worden ist. Das Geschäft von der Effektenbörse war unter diesen Umständen im Frühjahr und Sommer überaus lebhaft bei allgemeiner **Aufwärtsbewegung der Kurse**. Der schwedische **Fondsbörsenindex** (Mittelkurs für Aktien an der Stockholmer Fondsbörse in Prozenten vom Pariwert) stieg von 151 im Januar auf 186 im September 1927, während sich die börsentäglichen Umsätze von 979 000 Kr. im Januar auf 1 842 000 Kr. im September erhöhten. Die **Einfuhr von Wertpapieren** war sehr bedeutend und betrug im ersten Viertel 1927 52,3, im zweiten Viertel 49,7 Mill. Kr. gegen nur 12,8 bzw. 21,4 Mill. Kr. in den entsprechenden Zeitabschnitten von 1926. Gleichzeitig sind jedoch auch große Posten Wertpapiere infolge der günstigen Entwicklung der Zahlungsbilanz ausgeführt worden.

Infolge der Flüssigkeit des Geldmarktes, der allgemeinen Wohlhabenheit und der Festigkeit des intervalutarischen Kurses der schwedischen Krone ist der **Preisspiegel sehr hoch**. Der **Lebenskostenindex** des Sozialamtes (Juli 1914 = 100) bewegte sich 1923—1926 auf der Linie: 174, 171, 176 und 172 und betrug im dritten Vierteljahr 1927 172 (Okt.) gegen 169 (Juli) im zweiten. Der **Großhandelspreisindex** des Kommerzkollegiums (1913 = 100) betrug im Januar 1927 146, im September 148. Zum Vergleich betrug der deutsche Lebensmittelpreisindex (Statistisches Reichsamts) im August nur 147, die deutsche Großhandelspreisindexziffer für September 140. **Der allgemeine Lebenshaltungsstandard ist aber in Schweden wie in Skandinavien überhaupt im Vergleich mit Mitteleuropa noch sehr viel höher, als es in den Indexziffern zum Ausdruck kommt. Schweden ist nämlich eines der teuersten Länder der Welt!** Dies werden auch alle deutschen Reisenden, die das naturschöne Schweden besucht haben, bestätigen müssen.

Die schwedische Währung ist die stabilste auf der Welt. Der Dollar notierte in Stockholm im Monatsdurchschnitt im September (in schw. Kr.) 3,722 (Pariwert 3,73), der schweizer Franc 71,81 (Pari 72,00) und die deutsche Reichsmark 88,62 (Pari 88,89). **Demnach ist die schwedische Währung noch sicherer als die amerikanische!**

Entsprechend dem Aufschwunge des allgemeinen Wirtschaftslebens weisen auch der **Eisenbahn- und Schiffsverkehr steigende Verkehrsziffern** auf. Bei einem Monatsdurchschnitt 839 100 t 1913 ist der **Eisenbahngüterverkehr** in Schweden in der Zeit von Januar bis August 1927 von 759 300 t auf 908 800 t (ausschl. der Lapplanderztransporte) gestiegen gegen 769 000 t und 885 900 t im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

Auch der **Schiffsverkehr** in den schwedischen Häfen ist gestiegen, und es liefen insgesamt in Schweden Januar—August 1927 ein: 19 799 Fahrzeuge mit 10 449 930 Net.-Reg.-To. gegen nur 16 405 Fahrzeuge mit 8 369 384 t im gleichen Zeitraum 1926, davon unter schwedischer Flagge,

die an erster Stelle steht, 9 964 Schiffe mit 4 757 105 Net.-Reg.-To. und unter deutscher Flagge, die den zweiten Platz im schwedischen Schiffsverkehr einnimmt, 2 715 Fahrzeuge mit 2 091 553 Net.-Reg.-To. **Die einzelnen großen schwedischen Seehäfen** weisen die nachfolgenden Verkehrsziffern auf, wobei zum Vergleiche die Stettiner Hafenverkehrsziffern hinzugefügt sind:

| Januar—August 1927 | Anzahl | Eingang Net.-Reg.-To. | Anzahl | Ausgang Net.-Reg.-To. |
|---------------------------|--------|--------------------------|--------|--------------------------|
| Gotenburg | 2422 | 2 007 342 | 2503 | 2 121 086 |
| Malmö | 3599 | 1 696 916 | 3291 | 1 620 694 |
| Stockholm | 1882 | 1 558 853 | 1852 | 1 548 996 |
| Stettin | 2677 | 1 261 409 | 2640 | 1 237 538 |
| Januar—August 1926 | | | | |
| Gotenburg | 2108 | 1 819 179 | 2163 | 1 917 349 |
| Malmö | 3386 | 1 644 703 | 3128 | 1 566 518 |
| Stockholm | 1626 | 1 248 504 | 1599 | 1 231 023 |
| Stettin | 2914 | 1 558 400 | 2 775 | 1 513 253 |

Wenn Stettin bei dieser Zusammenstellung verhältnismäßig ungünstig abschneidet, so liegt das daran, daß die schwedischen Hafenverkehrsziffern den umfangreichen Vortort- und Schärenverkehr mit enthalten, während der Stettiner Verkehr bis Swinemünde einschl. zum Binnenschiffsverkehr gerechnet wird. **Die Ziffern für alle drei schwedischen Großhäfen bewegen sich auf aufsteigender Linie**, am größten ist der Verkehrszuwachs in Gotenburg und Stockholm. Angesichts dieser Verkehrssteigerung gewinnen die **Ausbaupläne für den Stockholmer und den Gotenburger Hafen** an Interesse. Der erstere, der zurzeit zu einem Drittel an dem Binnensee Mälaren und zu zwei Dritteln an einer Bucht der Ostsee liegt, reicht mit seinen Kaianlagen für den immer mehr zunehmenden Verkehr nicht mehr aus. Da nun aber nach der Seeseite hin nur noch unbedeutend kleine Küstenstrecken, die für Kaianlagen in Betracht kommen könnten, übrig sind, ist das Hauptaugenmerk der Stockholmer Hafendirektion auf die Weiterentwicklung des Binnenhafens gerichtet, wo am Mälarsee noch große Strandstrecken unbenutzt liegen. Hier sollen moderne Güterspeicher, Lastkräne und Bahngleise gebaut und der Güterumschlagsverkehr von und nach Südschweden allmählich hierhin verlegt werden. Der Hammarby-Kanal ist nach der bevorstehenden Fertigstellung der neuen Ueberführungsbrücken für größere Fahrzeuge zugänglich. An der Nordseite des Kanals sind die neuen Kaianlagen schon fast fertig, die für Massengüter bestimmt sind; auf der Südseite des Kanals soll ein Industriehafen entstehen. Die General Motor Corporation baut dort schon eine große Fabrik. Der Södertälje-Kanal, der den Seeweg von Stockholm zur Ostsee nach dem Süden zu um 63 km abkürzt, ist nunmehr fertiggestellt. In Stockholm selbst ist am Skeppsbronskai vor einigen Monaten mit der Erweiterung des letzten, noch nicht umgebauten Kaiabschnittes begonnen worden. Ferner ist die Errichtung eines neuen großen Zollhauses für den Güterverkehr mit Uebersee und den Nordseehäfen am äußersten Ende des Stadsgardens, des wichtigsten Stückgüterhafens, geplant. Emsig wird zur Zeit am Freihafen in Värtan gearbeitet, der jedoch bisher die auf ihr gesetzten Hoffnungen in keiner Weise erfüllt hat. Wichtig ist schließlich der neue Oelhafen auf Loudden am Eingang in das eigentliche Hafengebiet.

Der **Haushaltsplan des Gotenburger Hafenamts** für 1928 weist 8,3 Mill. Kr. gegen 6,6 für 1927 auf. Darin sind 1,8 Mill. Kr. für Neuanlagen und Verbesserungen enthalten, nämlich: 325 000 Kr. für einen neuen Pontonkran, 600 000 Kr. für einen neuen Freihafenschuppen, 100 000 Kr. für den Kaiumbau bei Gullbergs, 600 000 Kr. für den neuen Rangierbahnhof im Zusammenhang mit dem Hauptbahnhofsbaue, 100 000 Kr. für den Umbau der Backa-Brücke, 50 000 Kr. für hochmoderne elektrische Nebelsignalisierung bei Geveskär und Knippelholmen, ferner 18 000 Kr. für die Aufstellung von drei Leuchtbojen auf der Nordseite der Einfahrt in den Aelvsborgsfjord.

* *

Zum Schluß noch eine kurze **Zusammenstellung über den Schiffsverkehr zwischen Schweden und dem größten deutschen Ostseehafen Stettin**, die vielleicht die Leser dieser Zeitschrift besonders interessieren wird:

Im Jahre 1926 liefen in den Stettiner Hafen insgesamt 5 170 Schiffe mit 7 621 534 cbm Nettoraumgehalt ein, davon 877 mit 1 139 688 aus Schweden, das somit hinter England an zweiter Stelle im Stettiner Schiffsverkehr stand. Der Grund dafür, daß England vor Schweden steht, liegt in den starken Kohlenverladungen von Stettin nach England während des englischen Kohlenstreiks. Zur Zeit steht Schweden im Stettiner Schiffsverkehr ebenso wie vor dem Kohlenstreik wieder an erster Stelle. Unter schwedischer Flagge liefen 1926 748 Fahrzeuge mit 857 911 cbm Nettoraumgehalt ein.

Im Schwedisch-Stettiner Güterverkehr ist festzustellen, daß in den letzten Jahren die Einfuhr aus Schweden gesunken ist, während die Stettiner Ausfuhr nach Schweden dagegen eine starke Steigerung aufweist, wie aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu ersehen ist:

Stettins Güterverkehr mit Schweden
in t zu 1000 kg.

| | Einfuhr | | | Ausfuhr | |
|-----------------------------|-----------|---------|-----------------------------|---------|---------|
| | 1925 | 1926 | | 1925 | 1926 |
| Insgesamt . . | 1 106 132 | 698 984 | Insgesamt . | 88 410 | 296 819 |
| davon | | | davon | | |
| Getreide | 700 | 7 600 | Getreide | 1 900 | 2 300 |
| Bau- und Nutzholz | 8 700 | 2 700 | Zucker | 1 900 | 25 700 |
| Salzheringe | 16 400 | 8 000 | Ölkuchen | 3 800 | 1 700 |
| Rohkalk | 7 200 | 5 800 | Sand | — | 1 600 |
| Feldspat | 10 100 | 14 000 | Ton | 3 100 | 6 500 |
| Granit | 1 100 | 5 800 | Steinkohlen | 8 700 | 131 000 |
| Eisenerz | 880 400 | 591 709 | Koks | 4 600 | 33 300 |
| Schwefelkies | 47 700 | 26 100 | Briketts | 18 400 | 48 000 |
| Schlacken | 53 900 | 2 800 | Zinkweiß | 2 500 | 2 800 |
| Pflastersteine | 29 500 | 6 800 | Feuerfeste Steine | — | 1 700 |
| Roheisen | 2 300 | 1 600 | Eisenröhren | 7 000 | 4 000 |
| Formeisen | 2 600 | 1 500 | Maschinen- teile | 200 | 1 200 |
| Alteisen | 6 500 | 2 000 | Blech | 400 | 3 600 |
| Separatoren | — | 2 100 | Zink | 2 900 | 5 300 |

Dr. E. B.

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

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Konzernbildung der schwedischen Papiermassefabriker. Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ ist jetzt nach beendigten Verhandlungen zwischen Vertretern einer Anzahl schwedischer Holzmassefabriken unter dem Namen Svenska Trämassefabriker ein Zusammenschluß zustande gekommen, der den gemeinsamen Verkauf von Holzmasse zum Gegenstande haben wird. Die Organisation, der sich bereits bei der Gründung die größten für die Ausfuhr arbeitenden Erzeuger dieses Artikels angeschlossen hatten, umfaßt gegenwärtig eine Jahresproduktion von etwa 450 000 Tonnen. Der Zusammenschluß verfügt demnach jetzt schon über mehr als zwei Drittel der zum Verkauf bestimmten Jahresproduktion an feuchter Schleifmasse. Ihm wird vermutlich in kurzer Zeit der überwiegende Teil der Holzmasseproduzenten Schwedens angehören. Den Vorsitz in der Verwaltung hat bis auf weiteres der geschäftsführende Direktor von Munksunds Aktiebolaget, T. Hernod übernommen.

Schwache Preistendenz für nordisches Holz in London trotz guter Nachfrage. Die Londoner Holzbörse war diese Woche recht gut besucht und nach gelöschter Ware herrschte ziemlich rege Nachfrage, die jedoch infolge des großen Angebotes keine Preisbesserung auszulösen vermochte. Es notierten: Danzig 3x6 millrun white 15 Lstrs 15 sh; Raumo 2x6 unsorted yellow 16 Lstrs 15 sh.

Auf dem Fobmarkte war das Geschäft ruhig, da die Einfuhrhändler angesichts der späten Verschiffungen und der Transportverzögerungen keine Lust haben für Lieferung im nächsten Jahre zu kaufen. — Da sich die Preise in den Londoner Docks den neuen Verhältnissen noch nicht angepaßt haben, fanden verschiedene Cifverkäufe zu stark gedrückten Preisen statt. Es wurden z. B. norwegische und finnische floorings durchschnittlich zu 16 Lstrs 15 sh cif prompte Verladung verkauft. Liner-parcels an schwedischen laths wurden ebenfalls zu sehr niedrigen Preisen verkauft. Russische Partien „to arrive“ wechselten den Besitzer gleichfalls zu niedrigeren Preisen.

Die kommenden Holzpreise in Schweden und Finnland. Kürzlich fanden in Stockholm Besprechungen führender Persönlichkeiten der schwedischen und finnländischen Sägewerksbesitzervereinigung statt. Zweck dieser Tagung war eine informative Fühlungnahme in Hinsicht der Möglichkeiten und notwendigen Vorkehrungen für die Holzwirtschaftskampagne 1928. Den Hauptpunkt der Tagesordnung bildeten die Preispolitik und vor allem die Eröffnungspreise der kommenden Saison. Im allgemeinen dürfte, wie der „Internationale Holzmarkt“ berichtet, mit einem im Vergleich zu den heutigen Preisen höheren Niveau gerechnet werden können. (Der Holzkäufer.) —

Die organisierte Abwrackung alter Schiffe von schwedischen Reedern vorgeschlagen. Der von schwedischen Reederkreisen in Vorschlag gebrachte Plan einer organisierten Abwrackung alter Schiffe ist, wie „Börsen“ meldet, vom Arbeitsausschuß von The Baltic and International Maritime Conference behandelt und sowohl interessant als auch einer gründlichen Erwägung für wert befunden worden. Eine Beschlußfassung soll jedoch nicht eher erfolgen, als das Ergebnis der z. Z. in schwedischen Reederkreisen gepflogenen Erörterung bekannt geworden ist.

Neue schwedische Schreibmaschinengesellschaft. Wie „G. H. & S. T.“ meldet, ist zur Uebernahme von Haldas Fabriker in Svängsta sowie zur Fortsetzung der Herstellung von Schreibmaschinen eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von wenigstens 200 000 und höchstens 600 000 Kr. gegründet worden. Die Stellung als geschäftsführender Direktor des neuen Unternehmens hat Direktor B. Rönngren, Malmö übernommen, der in den Jahren 1916 bis 1926 geschäftsführender Direktor der Malmö Freihafengesellschaft gewesen ist.

Gründung einer neuen schwedischen Gummifabriksaktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 14 Mill. Kr. Unter der Firma Förenade gummifabrikernas aktiebolag wurde am 19. Oktober zufolge „Sydsv. Dagbl.“ in Helsingborg eine Aktiengesellschaft gegründet. Bei der Gründungs-G. V. waren an Vorzugsaktien 7083 500 Kr. und an Stammaktien 6 883 200 Kr. gezeichnet. Zum Vorsitzenden der Verwaltung wurde Bankdirektor Ake Belfrage und zum geschäftsführenden Direktor Disponent Henry Duncker ernannt.

Norwegen.

Geplante Gründung einer Bank für langfristige Darlehen in Norwegen. Nach einer (TT)-Meldung aus Oslo an „Stockholms Dagblad“ soll demnächst unter dem Namen „Norges hypoteksförening för näringslivet“ ein Kreditinstitut ins Leben gerufen werden, das, aufgebaut auf dem sorgfältig ausgearbeiteten Plan von Advokat Brögger, in erster Linie langfristige Darlehen gewähren soll, so daß sich die anderen Banken auf die Gewährung kurzfristiger Darlehen beschränken könnten. Zur Sicherung der Obligationeninhaber ist neben der Errichtung eines Reservefonds noch eine Art Kreditversicherung ins Auge gefaßt. Eine große Anzahl von Institutionen sind zur Teilnahme an der Gründung aufgefordert worden. Das Finanzministerium hat die Statuten für das neue Unternehmen bereits genehmigt. Es sollen bereits Darlehnsgesuche im Gesamtbetrag von drei Mill. Kr. unter der Hand eingegangen sein. Die Tätigkeit des Instituts soll nicht nur die Industrie, sondern auch das Handwerk, die Landwirtschaft und das Fischereigewerbe umfassen.

England will die Gesamtproduktion Norwegens an Bacon kaufen. Nach einer Privatmeldung aus Oslo an „Börsen“ hat eine Delegation von Vertretern der englischen Fleischimporteure ihren Besuch der Frühjahrmesse in Bergen dazu benutzt, den Norwegern zu erklären, wie der englische Markt Bacon geteilt, gesalzen und verpackt haben will und im Anschluß hieran erklärt, daß England bei Beachtung dieser Vorschriften die Gesamterzeugung Norwegens an Bacon abnehmen würde. Dieser Tage ist nunmehr die erste Exportsendung Bacon nach England abgegangen.

Norwegische Firma erhält Konzession zur Ausbeutung russischer Goldvorkommen. Wie aus Oslo gemeldet wird, hat die dortige Firma Holter & Bergen vom Rat der Volkskommissare die Konzession erhalten zur Ausbeutung von Goldvorkommen im Bezirk Bureja (Amurgebiet) in Ostasien. Die Konzessionsinhaber verpflichten sich, spätestens 1930 eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von wenigstens 250 000 Dollar zu diesem Zwecke zu gründen. Nach Ablauf der Konzessionszeit geht das Unternehmen ohne Entschädigung in den Besitz des russischen Staates über. Die Osloer Firma will nur norwegisches Kapital interessieren. Sie besaß den Bezirk seit 1915, verlor ihn dann durch die Nationalisierung aller privatwirtschaftlicher Unternehmungen in Rußland. Die bisher vorgenommenen Bohrungen sollen auf sehr günstige Ausbeute schließen lassen.

Zusammenarbeit der Badischen Anilinfabriken mit Norsk Hydro — elektrisk — Kvaestof aktieselskab. (Vergl. „O.-H.“ Nr. 20). Wie aus Oslo gemeldet wird, ist die seit langer Zeit geplante Zusammenarbeit zwischen Norsk Hydro und den Badischen Anilinfabriken nunmehr eine beschlossene Tatsache. Das Abkommen sieht den gegenseitigen Austausch von Aktien sowie die gegenseitige Einsichtnahme in die Patente, Arbeitsmethoden vor. Durch das Abkommen werden große Umbauten in Rjukan und Notodden erforderlich, da die Norsk Hydro ihre Produktion vervielfachen wird. Die bisherige Jahresproduktion an reinem Stickstoff betrug etwa 33 000 Tonnen. Die Umbauarbeiten sollen sobald als möglich in Angriff genommen werden und dürften Maschinen- und Materialbestellungen im Auslande erforderlich machen. Die alten Produktionsmethoden bei Norsk Hydro sollen nach und nach aufgegeben werden, da man zu der deutschen Haber-Bosch-Methode überzugehen gedenkt. Die norwegische Gesellschaft wird dadurch zu einem wichtigen Konkurrenten auf dem Weltmarkt für Ammoniak und Stickstoff werden.

Die „Financial News“ glaubt zu wissen, daß wegen der Verteilung der Märkte bereits mit englischen, schweizerischen, italienischen und französischen Firmen verhandelt werde.

Der norwegische Walfischfang. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „Börsen“ ist der Walfischfang von der Station in Blomvaag für dies Jahr abgeschlossen. Die Ausbeute von 126 Walfischen, 3500 Faß Oel und 3500 Sack Guano ist die beste seitdem sich die Station in Privatbesitz befindet. Das wirtschaftliche Ergebnis steht hierzu jedoch in keinem Verhältnis, da der Preis für Walfischöl um 40% unter dem des Vorjahres liegt. Der Walbestand in den norwegischen Gewässern scheint gegen früher unverändert geblieben zu sein, so daß man den Betrieb wahrscheinlich vom nächsten Jahre an erweitern wird.

Norwegisches Wirtschaftsbuch 1927 mit Abbildungen, Karten, Skizzen und einer Kunstbeilage. In englischer und deutscher Sprache herausgegeben von der Deutschen Verlags-Aktiengesellschaft, Berlin-Charlottenburg, Hardenberg Str. 24, 182 Großfolioseiten.

Dieses Wirtschaftsbuch soll, wie es in dem Vorwort heißt, eine Uebersicht über das arbeitende Norwegen, über das Norwegen als mitschaffender Faktor der Weltwirtschaft, bieten. Es soll einen Einblick in das werktätige und allseitige Wirtschaftsleben des Landes geben und seinen jetzigen Stand im internationalen Wettbewerb klarlegen.

Eine lange Reihe von Originalabhandlungen aus der Feder hervorragender Sachverständiger in den verschiedenen Erwerbszweigen gibt erschöpfende Auskunft über Verkehr, Landwirtschaft, Industrie, Schiffahrt, Bank und Kreditwesen, Außenhandel, Messen usw.; auch ein Exportregister ist dem Buche angefügt.

Das Wirtschaftsbuch erscheint zum ersten Male und wird von allen denen freudig begrüßt werden, die über viele norwegische Fragen bisher Aufklärung suchten, aber nur sehr schwer fanden. — Hier liegen die Antworten in klarer übersichtlicher Form vor. — Möge das schöne Buch recht viel Leser finden. —

Dänemark.

Außenhandel. Im August betrug der Wert der Einfuhr 136 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 124 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 12 Mill. Kr. Für die Monate Januar—August ergibt sich ein Einfuhrüberschuß von 65 Mill. gegen 9 Mill. Kr. in der gleichen Zeit 1926. —

Die Lage der Industrie. Vom dänischen statistischen Departement ist eine Produktionsstatistik für 1926 veröffentlicht worden. Dieser Statistik ist zu entnehmen, daß im Vergleich zu 1924 nur sehr wenig Industrien, und dazu nicht die wichtigsten, ihre Produktion haben erhöhen können. Die Margarine-, Tabak-, Trikotagen- und Brauindustrie blieben auf der früheren Höhe, während die Textilindustrie (außer Trikotage), Schuhzeug- und Lederindustrie, Eisenindustrie und Oelmühlen einen Rückgang gegenüber 1924 aufweisen. Die im Lande zerstreuten Industrien desselben Zweiges schließen sich nicht zusammen, sondern machen sich gegenseitig Konkurrenz. Obwohl einige größere Industrien, wie Zucker-, Zement- und Papierindustrie, sowie die Werften Burmeister & Wain mit gutem Beispiel vorangingen.

Schiffsverkehr im Kopenhagener Hafen im September. Zuzufolge „Börsen“ sind im Laufe des Monats September im Hafen von Kopenhagen insgesamt 1711 Schiffe von zusammen 460 381 Br.-Reg.-To. eingelaufen, und zwar 926 Schiffe von zusammen 140 779 Br.-Reg.-To. vom Inlande und 785 Schiffe von zusammen 319 602 Tonnen vom Auslande kommend. Im September vor. Js. waren 1638 Schiffe von zusammen 455 414 Br.-Reg.-To. eingelaufen.

Der Südhafen in Kopenhagen, in dem die deutsche und polnische Kohle umgeschlagen wird erweist sich, trotzdem daß er beständig erweitert wird, wenn die Wintereinfuhr von Kohle beginnt, als zu eng. 1928 soll eine gründliche Erweiterung des Hafens durchgeführt werden; auch sollen neue Kohlenkräne aufgestellt werden. Da die Ausfuhr von Kohle über Stettin sich vorteilhafter stellt als über Danzig oder Gdingen, so müßte es gelingen, die Kohlenausfuhr über Stettin ganz bedeutend zu heben. Dänemark bezieht seit dem englischen Kohlenstreik ausschließlich deutsche und polnische Kohle und keine englische.

Lettland

Außenhandel im August aktiv. Zum dritten Mal im laufenden Kalenderjahr gestaltete sich der Monatsabschluß des Außenhandels aktiv und zwar war der Monat August ein Rekordmonat, da er einen Exportüberschuß von 4,5 Millionen Lat ergab, eine Summe, die früher noch nicht erreicht worden ist. Der Wert der Ausfuhr betrug 22,3 Mill. Lat, der der Einfuhr dagegen 17,8 Mill. Lat. Besonders bemerkenswert ist, daß der Export eine weder in diesem noch im ganzen verflossenen Jahre erreichte Höhe aufweist. An der Hebung der Ausfuhr ist besonders der Holzexport beteiligt. Das Gesamtbild des lettländischen Außenhandels in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres gestaltet sich weit günstiger als im vorhergehenden Jahre. Der Import erreicht einen Wert von 149,3 Mill. Lat gegen 161,5 Mill. Lat in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Einfuhr ist also um 8% zurückgegangen.

Der Export dagegen ist in demselben Zeitraum von 127 Mill. Lat in 1926 auf 139,2 Mill. Lat gestiegen, also um 9%. Während die Handelsbilanz also in den ersten acht Monaten des Jahres 1926 mit 34,5 Mill. Lat passiv war, beträgt der Unterschuß in diesem Jahre nur noch 10,1 Mill. Lat, also eine Verminderung von 71%.

Die Superphosphatfabrik in Mühlgraben. Bei dem großen und stetig wachsenden Bedarf der lettländischen Landwirtschaft an Kunstdüngemitteln hat die Fabrikation von Superphosphat in Lettland günstige Aussichten. Die in Tätigkeit befindliche große Superphosphatfabrik in Mühlgraben bei Riga hat denn auch einen bedeutenden Aufschwung in der kurzen Zeit ihres Bestehens genommen, der nur durch den Mangel an Betriebskapital etwas gestört wurde. Die Regierung hat der Fabrik daher einen langfristigen Kredit auf 13 Jahre in Form einer Hypothek eingeräumt, der den Betrieb in die Lage versetzt, ruhig am Ausbau der Produktion weiter arbeiten zu können. Der Verbrauch an Kunstdünger in Lettland betrug im vorigen Jahr rund 600 000 Sack. Hiervon konnte die Fabrik nur einen Teil aus ihrer Produktion decken, sie stellt jetzt 35 000 Sack Superphosphat zu 100 kg im Monat her und rechnet damit, die Produktion im nächsten Jahr bedeutend steigern zu können, um den größten Teil des inländischen Bedarfs decken zu können. Auch hat die Fabrik Exportmöglichkeiten nach Litauen und Polen. Der erwähnte Kredit ist mit der Bedingung verknüpft, daß die Fabrik nicht dem Superphosphatsyndikat beitreten darf und ihre Preise unter dem Syndikatspreis halten muß. (Vergl. den Hauptartikel in der Nr. 20 des „O.-H.“).

Mitauer Zuckerfabrik. Das Finanzministerium hat sich mit der Verarbeitung von importiertem Rohzucker auf der Mitauer Fabrik einverstanden erklärt. Es sind bereits Angebote für Rohzucker aus den verschiedenen Staaten eingetroffen, unter anderen auch aus Amerika. Da die Zuckerrübenerte in diesem Jahre überall gut ausgefallen ist, wird es möglich sein, den Rohzucker unter günstigen Bedingungen einzukaufen.

Gewerbe-Legitimationskarten für deutsche Handlungsreisende in Lettland. Da die Anerkennung der Gewerbe-Legitimationskarte deutscher Handlungsreisender in Lettland Schwierigkeiten begegnet, hat das lettländische Finanzministerium sich grundsätzlich bereit erklärt, Legitimationskarten nach dem Genfer Abkommen zur Erleichterung der Zollförmlichkeiten anzuerkennen, wofür sie durch eine lettländische Vertretung in Deutschland registriert und visiert sind. Das Finanzministerium behält sich jedoch das Recht vor, diese Karten mit besonderen Steuern zu belegen.

Estland.

Die diesjährige Ernte kann im allgemeinen als günstig angesprochen werden. Das Wintergetreide hat einen um 48% höheren Ertrag gebracht als im Vorjahre, das Sommergetreide dürfte insgesamt 270 000 t, gegen 338 000 t im Vorjahre, bringen. Die Kartoffelernte wird etwa 24% weniger als im Jahre 1926 ergeben. Die Ernte an Flachsfaser wird auf 10 200 t oder um 1000 t höher als im Vorjahre eingeschätzt. Besonders günstig liegen in diesem Jahr die Verhältnisse für den Absatz der Kartoffel, da in den skandinavischen Ländern die Kartoffel schlecht geraten ist.

Die Anstalten zur mechanischen Bearbeitung des Flachses drohen, ebenso wie in Lettland, mit dem Zusammenbruch. In diese Anstalten ist viel Geld mit Hilfe des Staatskredits hineingesteckt worden. In Estland geht die Produktion der Flachsröstanstalten mehr und mehr zurück, einige Betriebe sind bereits stillgelegt worden, da diese Art der Bearbeitung sich als unrentabel herausgestellt hat. — In Estland dürfte der Staat aber kaum, wie in Lettland geschehen, die Anstalten ankaufen.

Landwirtschaftliche Maschinen. Laut einer Berechnung des Landwirtschaftsministeriums, schreibt der „Rev. Bote“ würde der Bedarf an landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten sich in den nächsten 10 Jahren dem Werte nach auf rund 700 Mill. Mk. pro Jahr beziffern. Gegenwärtig sei der Bedarf ca. 550 Mill. Mk., von dem für 250 Mill. Mk. im Auslande gedeckt werden. Im Inlande könnten Maschinen und Geräte für 70 Mill. Mk. im Jahre hergestellt werden. Unter den Herstellern von landwirtschaftlichen Maschinen in Dorpat besteht der Plan, sich zu einem Verband zusammenzuschließen, dessen Aufgabe es sein soll, die Produktion zu normieren.

Freie Stadt Danzig.

Außenhandel. Der seewärtige Warenverkehr im September zeigte ein ähnliches Bild wie im vorhergehenden Monat. Dem Werte nach stellte sich die Einfuhr auf 40,6 Mill., die Ausfuhr auf 32,7 Mill. Gulden, mithin der Einfuhrüberschuß auf 7,9 Mill. Gulden. Die Handelsbilanz ist für die ersten 8 Monate mit 34,6 Gulden passiv. Im einzelnen berichten hierüber die „Danz. N. N.“:

Der gesamte Güterumschlag im Hafen betrug einer vorläufigen Berechnung zufolge 629 939 To. (August 639 350 To.), hiervon entfielen 108 405 To. auf die Einfuhr (August 115 313 To.) und 521 534 To. auf die Ausfuhr (August 524 043 To.).

Im einzelnen weist, verglichen mit den Ergebnissen im August, die Einfuhr von Düngemitteln einen Rückgang von 28 690 To. auf 11 135 To. auf, während die Herings-einfuhr von 7372 To. auf 16 929 To. gestiegen ist. Die Erzeinfuhr stellte sich auf 35 633 To. (August 34 390 To.), die Einfuhr von Alteisen und Eisenschrott auf 32 207 To. (August 31 891 To.).

Bei der Ausfuhr ergibt der Kohlenexport 341 455 To. (August 323 870 To.). Die Holzausfuhr belief sich auf 149 109 To. (August 166 998 To.).

Die Schifffahrt ist im September nicht so lebhaft gewesen wie im August, wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist:

| | September | | August | |
|---------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|
| | Anzahl der Schiffe | Net.-Reg.-To. | Anzahl der Schiffe | Net.-Reg.-To. |
| Eingang | 568 | 322 772 | 744 | 354 581 |
| Ausgang | 585 | 337 605 | 739 | 349 686 |

Die Kohlenausfuhr über Danzig ist im laufenden Jahr höher als im vergangenen Jahr, sie stieg, für 9 Monate gerechnet, von 2 169 299 t auf 2 693 998 t, und zwar kamen als Empfänger folgende Länder in Frage:

| | |
|---------------------------|---------------|
| Schweden | 1 296 020 To. |
| Dänemark | 721 704 „ |
| Lettland | 175 412 „ |
| Frankreich | 119 050 „ |
| Finnland | 118 207 „ |
| Italien | 107 827 „ |
| Norwegen | 106 573 „ |
| Sonstige Länder | 49 205 „ |

In der Hauptsache ging die Kohle demnach nach Schweden und Dänemark, ebenso wie im Vorjahre. Zugenommen hat die Ausfuhr nach Finnland.

Bemerkenswert wird, daß die Ausfuhr zum großen Teil mit englischer Tonnage vor sich geht.

Die polnische Flagge im Danziger Hafen hat Ende August (also in 8 Monaten d. J.) die Danziger Handelsflotte, was Tonnage anlangt, überholt. In der genannten Zeit verkehrten unter Danziger Flagge 506 Schiffe mit 92 908 Nrgt. und 263 polnische Schiffe mit 100 192 Nrgt. Die polnische Handelsflotte wurde bekanntlich mit Staatsgeldern geschaffen und wird aus derselben Quelle subventioniert; auf Rentabilität wird einstweilen nicht gesehen.

Polen.

Die Amerikaanleihe von 72 Millionen Dollar ist nach langwierigen Verhandlungen zustande gekommen. Von den 72 Millionen, die emittiert werden, erhält Polen 60 Millionen, 12 Millionen sind auf die Kursdifferenz zwischen Nominalwert und Ausgabekurs, Provision und Spesen verrechnet. Die Anleihe soll in 20 Jahren getilgt werden. Der Zinssatz der Obligationen ist auf 7% festgesetzt. Ein amerikanischer Finanzkontrolleur wird Mitglied der Bank von Polen und überwacht die vorschriftsmäßige Verwendung der Anleihemittel, nämlich zur Stabilisierung des Zloty (auf 8,9147 Zloty = 1 Dollar), Erhöhung des Grundkapitals der Bank von Polen (75 Mill. Zl.), Einlösung von Schatzscheinen usw. Für wirtschaftliche Zwecke, Gewährung von Krediten an Staatsunternehmen und die Landwirtschaft dürften 135 Mill. Zloty verwandt werden. Der Anleihevertrag enthält eine ganze Reihe von Vorschriften zur Sicherstellung einer geordneten Wirtschaftsführung.

Die Stabilisierung des Zloty ist durch Verfügung des Präsidenten der Republik ab 13. Oktober d. Js. erfolgt (Dz. Ust. R. P. Nr. 88 Pos. 190). Der Goldwert des Zloty be-

trägt nunmehr 9/53,32 gr. (bisher 9/31 gr.), — der Zloty wird also auf dem gegenwärtigen Kurse 8,9147 Zloty = 1 Dollar, oder 212,35 Zloty = 100 Reichsmark stabilisiert.

Außenhandel. Nach vorläufigen Mitteilungen betrug im September der Wert der Einfuhr 126,8 Mill., der Wert der Ausfuhr 119,1 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 7,7 Mill. Goldzloty, gegen 9,2 Mill. Goldzloty im August.

Deutschlands Stellung im polnischen Außenhandel. Laut „Statistischen Nachrichten des Statistischen Hauptamtes in Polen“ nahm Deutschland in den ersten 7 Monaten ds. Js. im polnischen Außenhandel sowohl in der Einfuhr (25%) wie in der Ausfuhr (30%) die erste Stelle ein. Dem Vorjahre gegenüber ist (22 bzw. 26%), trotz Zollkrieg, eine Steigerung des Umsatzes zu verzeichnen.

Rußland.

Außenhandel. Im August betrug der Wert der Einfuhr 63,9 Mill., der Wert der Ausfuhr 49,4 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 14,5 Mill. Rbl. Im Verhältnis zum Juli 1927 und August 1926 ist die Einfuhr um über 10 Mill. Rbl. gestiegen, die Ausfuhr ist der vom August 1926 gleich, dem Juli 1927 gegenüber aber um 6,4 Mill. zurückgegangen.

In den ersten elf Monaten des Wirtschaftsjahres 1926/27 betrug der Außenhandel über die europäische Grenze in der Einfuhr 560,9 Mill. (1925/26: 706 Mill.) und in der Ausfuhr 619,8 Mill. (1925/26: 613,3 Mill.), mithin der Aktivsaldo 58,9 Mill. Rbl. gegen 92,7 Mill. Einfuhrüberschuß in elf Monaten 1925/26; — es schließt also das laufende Wirtschaftsjahr im Außenhandel bedeutend günstiger ab als das vorhergehende.

Der **Staatshaushaltsplan 1927/28** balanziert in Einnahme und Ausgabe mit 5465,8 Mill. Rbl. In den beiden vorhergehenden Jahren lauteten die Ziffern (1925/26): 4077,6 Mill. und (1926/27): 5045,5 Mill. Während der Voranschlag für 1926/27 den von 1925/26 um 22% übersteigt, zeigt der Plan für 1927/28 bloß eine Steigerung um 9,2% auf. Eine weitere Erhöhung der Einnahmen, besonders der Steuern, ist nicht mehr möglich; ob aber die erhöht veranschlagten Einnahmen von der Industrie, vom Holzhandel, von Bodenschätzen eingehen werden, erscheint nach den bisherigen Erfahrungen fraglich. —

Zur Balanzierung des Budgets soll eine innere Anleihe im Betrage von 365 Mill. Rbl. beitragen. — Bei der recht schwierigen wirtschaftlichen Lage Sowjetrußlands dürfte es nicht leicht werden, den Haushaltsplan durchzuführen.

Ein Vertrag mit Schweden wurde abgeschlossen, der der russischen Handelsdelegation in Schweden Exterritorialität zusichert. Die Delegation zahlt alle Staats- und Vermögenssteuern; ihr Vermögen kann beschlagnahmt werden. Die Zahl der Mitglieder der Delegation wird auf 40 beschränkt.

Der eben abgeschlossene Handelsvertrag mit Persien durchbricht die Prinzipien des Handelsmonopols. Erstens ist für Persien ein Einfuhrkontingent von 50 Millionen Goldrubel für das erste Vertragsjahr fixiert und zweitens haben die persischen Kaufleute das Recht, ihre Waren, innerhalb der Kontingentsumme, nach Rußland zu bringen und sie auf dem Markt direkt an den Verbraucher zu verkaufen.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finländische Mark. Verkäufer.

| | 19. Okt. | 20. Okt. | 21. Okt. | 22. Okt. |
|----------------------|----------|----------|----------|----------|
| New-York | 39,70 | 39,70 | 39,70 | 39,70 |
| London | 193,35 | 193,40 | 193,45 | 193,40 |
| Stockholm | 1070,00 | 1070,00 | 1071,00 | 1071,00 |
| Berlin | 949,00 | 950,00 | 949,00 | 949,00 |
| Paris | 156,50 | 156,50 | 156,50 | 156,50 |
| Brüssel | 555,00 | 555,00 | 555,00 | 555,00 |
| Amsterdam | 1597,50 | 1598,00 | 1599,00 | 1598,00 |
| Basel | 767,00 | 767,00 | 767,00 | 767,00 |
| Oslo | 1047,00 | 1045,00 | 1046,00 | 1047,00 |
| Kopenhagen | 1065,00 | 1065,50 | 1066,00 | 1066,00 |
| Prag | 119,00 | 119,00 | 119,00 | 119,00 |
| Rom | 218,00 | 218,00 | 219,00 | 219,00 |
| Reval | 10,65 | 10,65 | 10,65 | 10,65 |
| Riga | 767,00 | 767,00 | 767,00 | 767,00 |
| Madrid | 690,00 | 690,00 | 690,00 | 695,00 |

Finland

Außenhandel. Im September betrug der Wert der Einfuhr (cif) 621,7 Mill., der Wert der Ausfuhr (fob) 826,9 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 205,2 Mill. Fmk.

Für die ersten neun Monate d. J. stellen sich die Zahlen nunmehr folgendermaßen: Einfuhr 4596,0 Mill., Ausfuhr 4710,2 Mill., Ausfuhrüberschuß 114,2 Mill. Fmk. — Im vorigen Jahr war die Handelsbilanz für die ersten neun Monate mit 29,9 Mill. Fmk. passiv.

Die Einfuhr stellt sich in den wichtigsten Gruppen folgendermaßen in Mill. Fmk.:

| | September | August |
|----------------------------------|-----------|--------|
| Maschinen und Apparate | 53,2 | 68,1 |
| Metalle | 66,2 | 66,2 |
| Kolonialwaren | 65,4 | 67,4 |
| Getreide | 51,7 | 44,1 |
| Stein- und Erdarten | 55,7 | 45,3 |
| Öle und Fette | 38,5 | 35,5 |
| Zeuge | 48,7 | 41,2 |
| Spinnstoffe | 28,6 | 25,3 |
| Häute und Felle | 32,9 | 24,9 |
| Tierfutter | 29,2 | 19,5 |
| Versch. Textilwaren | 26,2 | 19,0 |
| Garne usw. | 16,4 | 16,3 |

Die Ausfuhr zeigt in den Hauptgruppen folgende Zahlen in Mill. Fmk.:

| | September | August |
|---------------------------------------|-----------|--------|
| Holzwaren | 609,0 | 630,0 |
| Erzeugnisse der Papierindustrie . . . | 139,7 | 160,3 |
| Animalische Lebensmittel | 36,1 | 37,9 |

Vom Holzmarkt. Verkäufe für Rechnung des nächsten Jahres haben bereits begonnen. Großbritannien hält sich noch zurück. Einstweilen steht Deutschland als Käufer an erster Stelle mit rund 30 000 Stds., Großbritannien aber kaufte erst 14 000 Stds. Dänemark hat etwa 8000 und Belgien 5000 Stds. gekauft usw. Insgesamt wurden Käufe über 75 000 Stds. abgeschlossen. Die Verkäufer betonen, daß man mit höheren Preisen rechnen müsse.

Für Rechnung des laufenden Jahres sind bis Ende September 1 135 000 Stds. (1926: 905 000) verkauft worden. Es kauften:

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| Großbritannien | 480 000 Stds. |
| Holland | 175 000 „ |
| Deutschland | 140 000 „ |
| Belgien | 113 000 „ |
| Frankreich | 76 000 „ |
| Dänemark | 40 000 „ |
| Spanien | 35 000 „ |
| das übrige Europa | 15 000 „ |
| außereuropäischen Länder | 54 000 „ |
| insgesamt | 1 135 000 Stds. |

Von Interesse ist, daß Deutschland 1927 mit 140 000 Stds. ein viel stärkerer Abnehmer als 1926 ist, wo es bis Ende September 80 000 Stds. aus Finnland bezog.

Schwedisch-finnisches Handelsabkommen in Vorbereitung. Im Gegensatz zu einer Meldung aus Helsingfors an „Stockholms Dagblad“, nach der die Außenministerien Schwedens und Finnlands bereits in Unterhandlungen wegen eines Handelsabkommens beider Länder stünden, veröffentlicht „Hufvudstadsbladet“ eine Erklärung des finnischen Ministers Voionmaa, nach deren Darstellung sich die Frage allerdings erst im Stadium der Vorbereitung befinden würde. Man wäre jedoch einig, sobald als möglich mit den Unterhandlungen zu beginnen.

Die Südamerikalinie soll Staatsunterstützung erhalten. Nach einer Privatmeldung aus Helsingfors an „Handelstidningen“ ist die Gewährung einer Staatsunterstützung für die von den beiden Gesellschaften Suomen Valtamerentakainen Kauppa und Borebolaget gemeinsam gegründeten Linie nach Südamerika sowohl von der Schiffsverkehrsverwaltung als auch von der Zentralhandelskammer befürwortet worden. Es wird ein Betrag von 5 bis 6 Mill. Finnmark in Vorschlag gebracht, der auf fünf Jahre zu verteilen wäre. Von einem Ersatz für den Verlust, den der Verkehr im ersten Jahre verursacht hat, haben die genannten Körperschaften jedoch abgeraten.

Unfall des Dampfers „Rügen“ vor dem Seeamt. Das Seeamt verhandelte erneut über den Unfall des Dampfers „Rügen“, der am 20. Juli ds. Js. beim Auslaufen aus dem Hafen Helsingfors mit dem Dampfer Ehrensverth zusammenstieß, und fällt folgenden Spruch:

Der Zusammenstoß des Dampfers „Rügen“ mit dem finnischen Dampfer „Ehrensverth“ am 20. Juli 1927 auf der Höhe von Grahara ist darauf zurückzuführen, daß das von dem Kapitän des Dampfers „Rügen“ beim Insichtkommen des finnischen Dampfers erforderliche Manöver durch irreführende Signale des finnischen Dampfers verzögert worden ist. Die Schiffsleitung des finnischen Dampfers „Ehrensverth“ hat im entscheidenden Augenblick nicht so manövriert, wie es zur Vermeidung des Zusammenstoßes erforderlich war. (Anhang zu § 21 der Seestraßenordnung.) Die von dem Kapitän der „Rügen“ nach dem Unfall getroffenen Maßnahmen verdienen Anerkennung.

Verschärfte gesetzliche Bestimmungen für ausländische Handelsreisende in Finnland. Wie „Handelstidningen“ einem Bericht der schwedischen Gesandtschaft in Helsingfors entnimmt, haben die in Finnland geltenden Bestimmungen für ausländische Handelsreisende insofern eine Verschärfung erfahren, als diese von jetzt an verpflichtet sind, ihre beabsichtigte Tätigkeit und den Zeitraum, in dem sie diese ausüben wollen, sofort bei ihrer Ankunft in Finnland bei derjenigen Behörde anzumelden, der die Zollrevision obliegt, und nicht erst, wie früher üblich bei der Polizeibehörde, welche die Paßformalitäten zu erledigen hat. Beabsichtigt jemand, der sich schon in Finnland aufhält, eine Tätigkeit auszuüben, die steuerpflichtig ist, so hat er dies vor Beginn der Polizeibehörde der Stadt mitzuteilen, in der er sich gerade befindet. Bei dieser Gelegenheit sei erinnert, daß in dem nunmehr geänderten Gesetz vorgeschrieben ist, daß Ausländer, die kein Recht haben, in Finnland irgend ein Gewerbe auszuüben und entweder für eigene oder für fremde Rechnung Bestellungen auf Waren suchen oder direkt verkaufen wollen bzw. Anzeigen für ausländische Zeitungen oder Zeitschriften sammeln, monatlich den Betrag von 1000 Finnmark als Stempelsteuer zu erlegen haben.

Luftpost Stockholm—Abo. Vom 2. Oktober an wird statt der Linie Stockholm—Helsingfors die Linie Stockholm—Abo nach folgendem Plan befliegen: Ab Stockholm 10 Uhr, an 16 Uhr, an Abo 12.30 Uhr, ab Abo 13.30 Uhr. Die Luftpost hat Anschluß an die Züge nach und von Helsingfors.

Gesetz über das Recht an photographischen Bildern. (Nr. 175 vom 3. Juni 1927, im Auszug.)

§ 1.

Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes wird das Recht an Bildern, soweit sie auf photographischem Wege hergestellt sind, geschützt.

Als Photographie werden auch andere ähnliche Verfahren angesehen, wie Auto- und Phototypie, Heliogravüren und andere Lichtdrucke, Tiefdrucke, sowie damit vergleichliche Verfahren.

§ 2.

sichert dem Urheber das alleinige Recht zur Verbreitung, Nachbildung etc. zu.

§ 7.

Das durch dieses Gesetz dem Photographen zugestandene Recht ist gültig bis zum Ausgang des 10. Jahres nach dem Jahre, in welchem das Bild erstmals veröffentlicht wurde. Das Inkrafttreten, insbesondere gegenüber dem Auslande, wird geregelt, wie im vorher gen. Gesetz über das Urheberrecht.

Wir bemerken zu beiden Gesetzen:

Dieselben sind besonders wichtig für deutsche Verleger, Postkarten- und Kunstgewerbeanstalten etc., da bisher ein Schutz gegen Nachdruck etc. in Finnland nicht bestand. Gegenüber Deutschland kann das Gesetz jedoch erst in Kraft treten, wenn Finnland den Anschluß an die betriebsinternationale Konvention vollzogen hat, welcher Anschluß von Finnland bereits eingeleitet wird.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Der Ausbau des Stettiner Hafens beginnt. Wegen Aufstellung des Geräteparks zur Baggerung und für den Beginn der Arbeiten des Swantedurchstiches wird der Dunzig vom Grundstück des Wander-Segelklubs bei Waldowshof abwärts bis zur Flußmündung von Montag, den 17. ds. Mts., ab auf 3 Wochen für den Schiffsverkehr gesperrt. (Bekanntmachung des Polizeipräsidenten vom 15. Okt. 1927.)

Damit die Schiffe mit größerer Sicherheit die Dockanlagen der Ostseewerft bei Dunkelheit passieren können, sind am Ostufer der Oder gegenüber der Werft bei Frauendorf zur näheren Bezeichnung der Ufergrenze während der Dunkelheit zwei Masten aufgestellt, die in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang je ein helles weißes Licht zeigen. Die Höhe der Feuer über dem Erdboden beträgt etwa 3 m. Die Feuer sind bereits in Betrieb genommen.

Eisenbahn.

Leitfaden für den Verkehrsdienst, Heft 1: Das Tarifwesen. Von Dr. jur. Moormann, Regierungsrat, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona. Dritte Auflage. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 70 Seiten. Kart. 2 RM.

Vor etwa 20 Jahren gab die damalige preußische Staatseisenbahnverwaltung für den Unterricht ihrer Anwärter Leitfäden heraus, die in gedrängter Kürze die wesentlichen Bestimmungen der einzelnen Gebiete des Dienstbetriebes erörterten. An diese Einrichtung knüpfte das vorliegende Buch „Das Tarifwesen“ an, das aber über die frühere Fassung weit hinausgeht, weniger dem Umfange nach, als in der Beherrschung des Stoffes, der zugleich bis zum heutigen Stande behandelt wird. Daß der Leser die allgemeinen volkswirtschaftlichen Grundfragen der Tarifgestaltung einmal durchdacht und die praktische Arbeit des Verkehrsdienstes einigermaßen geübt hat, sodaß er der Behandlung der Sache folgen kann, wird freilich bei der gedrängten Form der Darstellung vorausgesetzt; das Buch will eben ein Leitfaden sein. Aber es gibt auch in diesem Rahmen allenthalben den nötigen Anhalt der geschichtlichen Entwicklung und einen klaren Ueberblick über den Zusammenhang des Tarifwesens.

Nicht nur der Eisenbahner, sondern auch Spediteure, Handel- und Gewerbetreibende werden daher aus diesem Buch manchen Nutzen ziehen. Es ist besonders anzuerkennen, mit welcher Sorgfalt alle wichtigen Fragen des praktischen Verkehrs so klar und durchsichtig hervorgehoben worden sind, daß auch der sachkundige Leser überall auf seine Rechnung kommt. Der glatten Entwicklung des Verkehrs und der Vermeidung von störenden Zweifeln wird es förderlich sein, wenn auch die Geschäftswelt ihr Augenmerk auf dieses Buch richtet.

Durch Beigabe von Wiederholungs- und Prüfungsaufgaben eignet sich der Leitfaden vorzüglich zum Gebrauche in gewerblichen Fach- und Berufsschulen für die Heranbildung neuer Kräfte für Handel und Gewerbe.

Zur Erleichterung des Nachschlagens ist ein ausführliches Sachverzeichnis beigefügt.

Wie sehr das Werkchen seinen Zweck erfüllt, beweist die Notwendigkeit der bereits erschienenen dritten Auflage.

Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wissen muß. Ein Ueberblick über die Entstehung, Verfassung, Aufgaben und Wirken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von Dr. jur. Adolf Sarter, Reichsbahndirektionspräsident, und Dr. jur. Theodor Kittel, Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zweite, erweiterte Auflage. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 108 Seiten. Preis 2,50 RM.

Das Buch behandelt kurz die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland, befaßt sich ausführlich mit der rechtlichen Stellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ihrer Verfassung (Vorstand, Verwaltung), ihrer finanziellen Grundlagen und ihren Finanzgebahren, ihrer Betriebsorganisation, ihrem Betriebsmonopol (Privat- und Kleinbahnen), ihrem Verhältnis zur Reichsregierung usw.

Da die Verfasser bei der Entstehung des Reichsbahngesetzes an maßgebender Stelle mitgewirkt haben, so sind sie dazu berufen, der Allgemeinheit die genaue Kenntnis vom Wesen und den Einrichtungen der Reichsbahn-Gesellschaft zu vermitteln. Eine solche Kenntnis der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist nicht nur für den Kaufmann, für den Industriellen und Gewerbetreibenden eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern gehört heute zur Allgemeinbildung eines jeden Deutschen. Schon deshalb ist diesem allgemeinverständlich geschriebenen Buche die größte Verbreitung zu wünschen. Wie weit die Kreise sich ziehen, denen das Buch ein unentbehrliches Rüstzeug ist, beweist der rasche Absatz der hohen ersten Auflage in wenigen Wochen. Es war jedoch möglich, der vorliegenden zweiten Auflage noch ein ausführliches Sachverzeichnis beizugeben, wodurch der Wert dieser Schrift noch größer geworden ist.

Post, Telegraphie.

Übersicht
der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseeländern
(Monat November 1927)

| Bestimmungsland | Postschluß | Einschiffungshafen | des Schiffes | | | Überfahrtdauer | |
|-----------------|---|--------------------|-------------------|---------------|---------------------------------|----------------|------|
| | | | Abgang (ungefähr) | Name | Eigentümer Schiffsgesellschaft | bis Hafen | Tage |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Finnland | Am Abfahrtsstage der Dampfer um 7 ⁰⁰ für dringende Pakete am Abfahrtsstage um 10 ³⁰ | Stettin | 12. | Nordland | Rud. Christ. | Helsingfors | 2 |
| | | Leitstelle | 26. | | Gribel | | |
| | | Stettin 5 | 13 ⁰⁰ | | Stettin | | |
| Estland | Am Abfahrtsstage der Dampfer um 7 ⁰⁰ für dringende Pakete am Abfahrtsstage um 10 ³⁰ | | 5. | Wellamo | Finnische | „ | 2 |
| | | | 19. | | Dampfschiffsgesellschaft | | |
| | | | 13 ⁰⁰ | | Helsingfors | | |
| | | Stettin | 12. 26. | Nordland | Rud. Christ. | Reval | 2 |
| Lettland | Am Abfahrtsstage der Dampfer um 7 ⁰⁰ für dringende Pakete am Abfahrtsstage um 10 ³⁰ | Leitstelle | 13 ⁰⁰ | | Gribel | Reval | 2 |
| | | Stettin 5 | 4. | Wartburg | Stettiner | | |
| | | | 18. | Nürnberg | Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin | | |
| Lettland | Am Abfahrtsstage der Dampfer um 7 ⁰⁰ für dringende Pakete am Abfahrtsstage um 10 ³⁰ | Stettin | 5. 19. | Regina Ostsee | Rud. Christ. | Riga | 2 |
| | | Leitstelle | 12. 26. | | Gribel | | |
| | | Stettin 5 | 15 ¹⁵ | | Stettin | | |

Ausgabe postlagernder Sendungen beim Postamt Stettin I. Vom 16. Oktober ab werden beim Postamt Stettin I werktags auch vor Schalteröffnung von 5—8 Uhr und nach Schalterschuß von 19—22 Uhr sowie Sonntags nach Schalterschuß von 9^{1/2}—13 Uhr gewöhnliche postlagernde Briefsendungen an reisende Kaufleute ausgegeben.

Paketabholung aus der Wohnung. Zur Erleichterung der Paketauflieferung in Stettin werden auf Antrag (an das Postamt 1 schriftlich, auf ungestempelter Postkarte oder durch Fernsprecher) gewöhnliche Pakete bei den Zustellfahrten in der Wohnung oder in den Geschäftsräumen der Absender gegen eine Sondergebühr von 20 Rpf. abgeholt. Versender, die regelmäßig größere Mengen von Paketen aufliefern, können ein für allemal mit dem Postamt 1 die werktägliche Abholung dieser Pakete aus den Geschäftsbetrieben vereinbaren. Für die Abholung werden lediglich die Selbstkosten berechnet.

Flugverkehr.

Flugpläne des Luftpostverkehrs, herausgegeben vom Reichspostministerium, gültig vom 17. Oktober 1927 bis zum 15. April 1928 (falls nichts anderes in den Tabellen vermerkt). Die Zusammenstellung bringt auf der Titelseite eine Karte des europäischen Luftverkehrsnetzes im Winter 1927/28, aus der zu ersehen ist, daß sämtliche Stettiner Fluglinien gegenwärtig eingestellt worden sind.

Innere Angelegenheiten.

Neuer Sachverständiger. In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am Dienstag, den 18. Oktober 1927, ist Herr Erich Bernau, Stargard i. Pom., Torfmoorweg, als Sachverständiger für Kartoffeln, Heu und Stroh öffentlich angestellt und beidigt worden.

Verleihung von Ehrenurkunden. Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind Ehrenurkunden für langjährige und treue Dienste an folgende Herren verliehen worden:

1. Alfred Wegner (30 Jahre bei der Germania von 1922 Vers.-Akt.-Ges. zu Stettin),
2. Arthur Schulz (25 Jahre bei der Pommerschen Provinzial-Zucker-Siederei),
3. Hermann Schmidt (25 Jahre bei der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, Werk Hohenkrug),
4. Paul Krecklow (25 Jahre bei der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, Werk Hohenkrug),
5. Johannes Ehmcke (25 Jahre bei der Greifenhagener Dampfschiffs-Reederei G.m.b.H., Greifenhagen),
6. Otto Stange (25 Jahre bei der Greifenhagener Dampfschiffs-Reederei G.m.b.H., Greifenhagen),
7. Heinrich Schultz (32 Jahre bei der Firma M. Kronheim, Labes),
8. Friedrich Peich (43 Jahre bei der Firma Gust. Cantrowitz, Stargard i. Pom.),

Verschiedenes.

Wer an der neuen Danziger Wirtschafts-Zeitschrift „Danzigs Hafen und Handel“, herausgegeben von R. Franke, Direktor des Messeamts in Danzig, mitarbeiten oder bei ihr Anzeigen aufgeben will, wird gebeten, sich vorher mit dem Büro der Kammer, Börse, ins Benehmen zu setzen.

Schneeballsystem holländischer Firmen. Wie die Kgl. Niederländische Gesandtschaft in Berlin mitteilt, betreiben die in Amsterdam ansässigen Firmen Crédit Hollandais und F. W. Stapper, Postbox 357, ein sogenanntes Schneeballsystem, wodurch bereits viele Deutsche betrogen worden sind.

Einen Grundriß der wichtigsten amerikanischen Gesetze und des Prozeßverfahrens haben die Rechtsanwälte Marvin & Bergh, New York, herausgegeben, und dies der Kammer mit der Bitte angezeigt, ihnen Interessenten für ihren Grundriß zwecks kostenloser Zusendung desselben zu nennen. Näheres auf dem Büro der Kammer.

Bücher und Zeitschriften.

Jahrbuch der Industrie- und Handelskammer zu Stettin für das Jahr 1927. Das soeben erschienene Jahrbuch der Industrie- und Handelskammer bringt inhaltlich zunächst ein Verzeichnis der Mitglieder. Es folgen: Geschäftsverteilung, Börse, Börsenhausdezernenten, Haushaltskommission, Kassen- und Dezernenten, Vorstand des Handlungs-Armen-Instituts, Vorstand der Seearmen-Kasse, Direktorium des Wiegeamts, Dezernenten des Exportenbüros, Eisbrecher-Verwaltung, Hafenausschuß, Kommission für die Handelskammerzeitung „Ostsee-Handel“, Schiedsgerichte, Handelsrichter, Beamte, Steuerberatungsstelle, Ständige Vertreter, Beirat der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel, die einzelnen Fachausschüsse der Kammer, die Fachkommissionen a) des Großhandels und des Verkehrsgewerbes, b) der Industrie und c) des Einzelhandels, die Ortsausschüsse der Kammer im Stettiner Handelskammerbezirk, ein Verzeichnis der Sachverständigen und gerichtlich beeidigte Dolmetscher.

Das Jahrbuch, daß in knapper, gedrängter Zusammenstellung einen vorzüglichen Ueberblick über das umfangreiche Tätigkeitsgebiet der Stettiner Handelskammer gewährt, ist zum Selbstkostenpreise von Rm. 1.— vom Büro der Kammer zu beziehen.

Deutscher Flugbetrieb. Im Luftfahrtverlag G. m. b. H., Berlin SW. 19, ist als Sonderdruck aus der Zeitschrift „Ikarus“ eine Studie „Deutscher Flugbetrieb“ erschienen, die zum Verfasser das Vorstandsmitglied der Deutschen Luft Hansa, Erhard Milch, hat und außer im Luftfahrtverlag in der Nachrichtenabteilung der Deutschen Luft Hansa erhältlich ist. In drei in sich abgeschlossenen Aufsätzen werden organisatorische, technische und Zukunftsfragen des Luftverkehrs behandelt, die, als Ganzes gesehen, einen Ueberblick über die deutsche Handelsluftfahrt als Bestandteil des internationalen Luftverkehrs geben. Der erste Teil der 15 Seiten umfassenden Broschüre enthält eine Uebersicht über die wichtigsten europäischen Gesellschaften und die

von ihr beflogenen Linien nach dem Stande des Sommers 1927 sowie über den außerhalb Europas betriebenen Luftverkehr. Breiten Raum nehmen die „technischen Fragen“ ein; die Flugzeuge, das Fliegen, die Instrumentenentwicklung, das Motorwesen und der Nachtflug werden in einer dem Laien verständlichen Bearbeitung behandelt und der derzeitige technische Stand des Handelsflugwesens anschaulich entwickelt. Die Zukunftsfragen beziehen sich bei dem heutigen Stadium der Entwicklung, das wir unter Berücksichtigung der ozeanischen Versuche als das Weltflugstadium bezeichnen möchten, auf die zukünftigen transozeanischen Großluftwege und deren verkehrsmäßige Fundierung, zu der in erster Linie technische Vorbereitung und die Organisation zu rechnen sind.

Die Studie Milch's ist eine wertvolle Bereicherung des Schrifttums über Luftverkehr und dürfte eines zahlreichen Leserkreises gewiß sein.

Verzeichnis der Deutschen Elektrotechnischen Spezialfabriken, herausgegeben von der Vereinigung elektrotechnischer Spezialfabriken e. V. Berlin W 35.

„Vertretungs- und Tariffähigkeit der werksgemeinschaftlichen Arbeiter-Bewegung“ betitelt sich eine von Wilhelm Schmidt, M. d. L., Vorsitzender des Reichsbundes vaterländischer Arbeiter- und Werk-Vereine e. V., herausgegebene Schrift, die an Haand von Gutachten und Bekundungen aller erster Autoritäten den Nachweis führt, daß Werkstarife, mit ordnungsgemäß gebildeten Werksvereinen getätigt, auf Grund der geltenden Gesetze nicht angefochten werden können. Das interessante, im „Deutschland-Verlag“ Berlin SW 68 erschienene Buch liegt zur Einsichtnahme bei uns aus.

Angebote und Nachfragen.

4911. Hamburg 22 sucht Vertreter für den Vertrieb einer Prägemaschine.
4914. San Francisco sucht Vertreter für den Vertrieb von gebrauchten Automobilen.
4870. Estland sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die größere Eisenlager unterhalten.
5325. Malaga sucht Vertreter für den Vertrieb von Malaga-Traubenrosinen.
5337. Berlin-Grünwald sucht Geschäftsverbindung mit Abnehmern eines Augen- und Gesichtsschutzes.
5339. Berlin W. 30 sucht Vertreter für Schmieröle und -Fette, Wachs, etc. für Stettin.
5443. Freiburg-Baden sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von sogenannten Schwedenkörben.
5444. Redditsch sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von Fischschuppen.
5456. Tschechoslowakei sucht Geschäftsverbindung mit Fabriken, die Schlammkreide und Pulverkreide herstellen.
5483. Rom (35) wünscht mit Grossisten und Exporteuren von Spielwaren, speziell Puppen, in Geschäftsverbindung zu treten.
5545. Berlin W. 56 sucht Vertreter für Strümpfe aus Bembergseide.
5575. Hamburg 1 sucht Abnehmer für Fleischfutturmehl, Futterblutmehl und Lebermehl.
5614. Magdeburg: Papierverarbeitungswerk sucht branchekundigen Vertreter.
5630. Falkenstein Vogtl. sucht Geschäftsverbindung mit Wäscheausstattungs-geschäften.
5665. Görlitz sucht Vertreter für Wäscheknöpfe.
5713. Dresden-A. sucht Geschäftsverbindung mit Soya-schrot-Lieferanten.
5724. Manchester wünscht Zinkbleche und -Platten über Stettin aus Schlesien zu beziehen.
5742. Berlin N 54 sucht Vertreter für Mineralanstrichfarben und feuerfeste Farben.
5746. Casablanca: Exportvertreter für Wolle, Kupfer, Häute, Woll- und Baumwoll-Lumpen, Knochen, Pflanzenfasern, Tierhaaren und Drogen sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Interessenten.
5747. Casablanca: Vertreter bietet seine Dienste an.
5748. Messina sucht Abnehmer für garantiert reinen Roh-Zitronensaft.

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

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.

Spanien: Absatzmöglichkeiten für pharmazeutische Spezialitäten.

Frankreich: Absatzmöglichkeiten für deutsche Schiefer tafeln.

Rumänien: Absatzmöglichkeiten für Strickwaren.

Dänemark: Absatzmöglichkeiten für Bleistifte.

Italien: Absatzmöglichkeiten für Getreideprüfungsapparate.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenfelle liegen folgende Anschriften vor: Abnehmerfirmen für Lederwaren sowie Parfümeriefabriken in Oesterreich. — Größere Galanteriewarenhandlungen, welche auch Lederwaren führen, sowie Lederwarenhändler in der Tschechoslowakei. — Importeure von Lederwaren und Warenhäuser in Dänemark. — Papierwarenartikel in Polen. — Lederwarenimporteure und Warenhäuser in England. — Deutsche Lederwarenimporteure in Manila. — Chemikalienhändler und Großhändler sowie Apotheker im Irak. — Lederwarenimporteure sowie Warenhäuser in Frankreich. — Grossisten und Bazare für Lederwaren in Mittel-Amerika.

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.

Ursprungszeugnisse für Sendungen nach der Türkei. Angesichts der mit der allgemeinen Beglaubigung von Ursprungszeugnissen im Verkehr mit der Türkei eingeführten Staffelung der Gebühren nach dem Werte der Ware empfiehlt es sich, unbedingt den Wert der Sendung im Ursprungszeugnis selbst einzutragen. Auch ist der Wert von der für die Ausstellung des Ursprungszeugnisses zuständigen Industrie- und Handelskammer ausdrücklich zu beglaubigen. Um nachträgliche Beschwerden bei Prüfung des Wertes am Bestimmungsort oder gelegentlich der Zollabfertigung zu vermeiden, empfiehlt sich in jedem Falle eine besonders sorgfältige Nachprüfung der Wertangaben. Die Ursprungszeugnisse sind in deutscher und französischer Sprache auszufüllen.

Herkunftsbezeichnung auf importierten deutschen Waren in England. In England sind keinerlei neue Bestimmungen darüber, ob auf der Emballage der nach England eingeführten Waren außer dem Bestimmungshafen auch das Herkunftsland angegeben werden muß, in Kraft getreten. Die Herkunftsbezeichnung auf der Außenverpackung, in der die Ware lediglich für den Transport verpackt ist, ist überhaupt nicht notwendig; die Herkunftsbezeichnung auf der inneren Verpackung, d. h. der Packung, in der die Ware zum Verkauf gelangt, nur insofern, als eine solche Bezeichnung nach den Bestimmungen der Merchandise Marke Act, 1926, erforderlich ist.

Schwindelfirmen in Kopenhagen. Ueber die Firma Gunnar-Worm-Hansen, jetzt Nordisk Agentur Co., liegt der Reichsnachrichtenfelle eine Mitteilung vor, die von Interessenten vom Büro der Stelle abschriftlich bezogen werden kann.

Oesterreichs Wirtschaftsbilanz. Der Reichsnachrichtenfelle liegt eine ausführliche Denkschrift über Oesterreichs Wirtschaftsbilanz im Vergleich zur Vorkriegszeit vor, die von der Industrie- und Handelskammer zu München herausgegeben worden ist. Die Schrift kann von Interessenten auf dem Büro der Reichsnachrichtenfelle eingesehen bzw. durch die Münchener Kammer zum Preise von 5—6 Reichsmark bezogen werden.

Bedeutung des deutsch-französischen Handelsvertrages für das Geschäft mit den französischen Kolonien. Mehr vielleicht als für das Geschäft mit Frankreich selbst dürfte der kürzlich abgeschlossene Vertrag für den Handel mit den Kolonien von Bedeutung sein, wenigstens in Zukunft, da der bisherige Handelsverkehr mit dem französischen Kolonialreich äußerst gering war. Der Handelsvertrag hat automatisch, sehr zum Unterschied mit dem englischen Handelsvertrag, auch für die Kolonien Gültigkeit. Deutsche Waren werden somit auch in den französischen Kolonien Eintritt finden und nicht gegenüber den Erzeugnissen fremder Länder benachteiligt sein. Die verschiedenen Zollvorschriften, die bei der Einfuhr in die französischen Kolonien zu beachten sind, können auf dem Büro der Reichsnachrichtenfelle erfragt werden.

Der Reichsnachrichtenfelle liegt eine längere Aufzeichnung des deutschen Generalkonsulates in Chicago vor, die auf Grund von Ausführungen des Leiters der auswärtigen Abteilung eines großen Chicagoer Warenhauses gemacht worden ist. Es handelt sich um Erfahrungen, die das betreffende Warenhaus in letzter Zeit mit der Einfuhr deutscher Erzeugnisse gemacht hat. Die Ausführungen dürften für jede Firma, die an amerikanische Warenhäuser liefert, von größtem Interesse sein. Interessenten werden gebeten, sich mit der Reichsnachrichtenfelle in Verbindung zu setzen.

Verlauf und Ergebnis der Internationalen Wirtschaftskonferenz des Völkerbundes zu Genf. Im Karl Heymanns Verlag, Berlin W. 8, Mauerstr. 44, ist unter obigem Namen eine von Konsul Dr. Respondek verfaßte Schrift erschienen, die eine Zusammenstellung über die Vollversammlungen und Ausschusssitzungen in Genf sowie die gefaßten Entschlüsse enthält. Die umfangreiche Arbeit umfaßt 400 Seiten Text und kostet im Buchhandel M. 22,50. Interessenten können sie jedoch durch die Industrie- und Handelskammer Steffin zu einem billigen Preise beziehen.

Formen des deutschen Absatzes in Ostasien. Der Reichsnachrichtenfelle liegt ein vertraulicher Bericht über die Wettbewerbsslage für deutsche Wirtschafts betätigung im fernen Osten vor, der von Interessenten von der Stelle abschriftlich bezogen werden kann.

Vermittlung in Härtefondsangelegenheiten beim Reichsausgleichsamt. Es wird darauf hingewiesen, daß bei der Stellung von Anträgen auf Gewährung von Entschädigung aus dem beim Reichsausgleichsamt bestehenden Härtefonds keinerlei Veranlassung besteht, sich eines Vermittlers irgendeiner Art zu bedienen. Die erforderlichen Unterlagen werden von amtswegen beschafft oder durch die zuständige Stelle vom Antragsteller eingefordert.

Merkblätter für den deutschen Außenhandel. Der Reichsnachrichtenfelle ging je ein Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Italien sowie für den deutschen Handel mit Ungarn zu, das von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen, bzw. durch dieselbe vom Deutschen Wirtschaftsdienst G.m.b.H., Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden kann.

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

Frankreich: Bergwerksanlagen, Material für die Brikettanlagen. — Textiltreibriemen, Bedarfsartikel für die Treibriemenindustrie. — Präzisionsartikel für Feinmechanik und Elektrizitätsindustrie. — Automobilteile und Zubehör.

Schweden: Schiffsseitenfenster mit Sturmdeckel (Stahlguß). — Bandeisen und Eisendraht.

Dänemark: Elektrisches Installationsmaterial und Taschenlampenbatterien.

England: Maschinengeschmiedete Hufeisen. — Packpapier. — Gezogene Kupferröhren. — Holzspeile. — Calomel und synthetische Drogen, Kräuter und Drogen.

Südafrika: Glaswaren aller Art. — Decken, Tücher usw.

Außerordentlicher Aufschwung des Stettiner Flugverkehrs im Jahre 1927.

Im Jahre 1926 sind insgesamt von Stettin 395 Fluggäste abgeflogen und ausgehend auf dem Luftwege 888 kg Post, Fracht und Gepäck befördert worden. Im eingehenden Flugverkehr sind die betreffenden Zahlen: 410 Fluggäste und 5904 kg Gepäck. In der diesjährigen Saison, die am 19. April eröffnet und am 15. Oktober geschlossen wurde, hat sich der Flugverkehr weiter beträchtlich erhöht, wie die Aufstellung am Ende dieses Artikels zeigt. In die nunmehr abgeschlossene Flugsaison 1927 fällt auch als bedeutsames Ereignis in der Geschichte des Stettiner Luftverkehrs die am 19. Juni erfolgte feierliche Betriebseröffnung des Stettiner Land- und Wasserflughafens am Dammschen See.

Im Winterluftverkehr (ab 15. Okt.) 1927/28 der Deutschen Luft Hansa ist Stettin leider wie im Vorjahre trotz der Bemühungen der Luftverkehr Pommern G.m.b.H. und der Flughafen Stettin G.m.b.H. ohne jeden Flugverkehr geblieben. Dagegen weisen von den anderen Ostseeflughäfen Danzig die Linie Berlin—Danzig—Königsberg—Smolensk—Moskau und Lübeck—Travemünde die beiden Linien Berlin—Lübeck—Kopenhagen—Malmö und London—Amsterdam—Hamburg—Lübeck auf.

Die Bezirksleitung See der Deutschen Luft Hansa A.-G., der sämtliche deutsche Seeflugstationen mit Einschluß des

im ausländischen Ostseegebiete stationierten Personals unterstehen, ist nach Abschluß der diesjährigen Flugsaison aus Stettin nach Travemünde verlegt worden — eine für den Stettiner Flugverkehr sehr bedauerliche Tatsache!

Stettins Flugpassagierverkehr 1927.

| Abgeflogen in Richtung | Monat April | Monat Mai | Monat Juni | Monat Juli | Monat August | Monat Septemb | Monat Oktober |
|------------------------|-------------|-----------|------------|------------|--------------|---------------|---------------|
| Stockholm . . . | 10 | 39 | 61 | 53 | 63 | 40 | 15 |
| Berlin | 14 | 69 | 98 | 142 | 138 | 115 | 40 |
| Königsberg . . . | 5 | 27 | 49 | 53 | 39 | 50 | 17 |
| Gleiwitz | — | 6 | 25 | 36 | 32 | — | — |
| Stralsund | — | — | — | 86 | 64 | — | — |
| Oslo | — | — | — | 29 | 48 | 41 | — |
| Insgesamt | 29 | 141 | 233 | 399 | 384 | 246 | 72 |

Dr. E. B.

Frachtenmarkt.

Oderschiffsfrachten. (Verkehrsbericht des Schiffsahrts-Vereins zu Breslau e. V. für die Woche vom 15.—21. Oktober 1927; die Zahlen der Vorwoche in Klammern). Vom Frachtausschuß für die Oder festgesetzte Schiffsfrachten für ganze Kahnladungen Steinkohle in Rm. je t ausschl. aller Nebenkosten wie insbesondere Umschlagskosten:

Von Breslau nach Berlin 3.90 (3.90), nach Stettin 3.40 (3.40); von Oppeln nach Berlin 5.50 (5.50), nach Stettin 5.00 (5.00); von Cosel nach Berlin 6.00 (6.00), nach Stettin 5.50 (5.50).

Bei wasserstandsgemäßer Beladung entsprechende Kleinwasserzuschläge. — Gemäß Beschluß der Tarifkommission des Frachtausschusses vom 21. Oktober wurde die Kohlengrundfracht Coselhafen/Berlin-Oberspree für Kohlenaugänge von den Gruben ab 26. Oktober auf Rm. 6.30, Coselhafen/Stettin auf Rm. 5.65, der Abschlag für Verladungen ab Oppeln auf 0.60 und ab Breslau und Malsch auf Rm. 2.30 gegen Coselhafen festgesetzt.

Stettiner Seefrachten. Stettin, 28. Oktober. Gegenwärtig sind in der Ostsee wenig Ladungen am Markt. Die Holzsaion ist beendet, und von den Erzausfuhrhäfen wird Lulea infolge von Eisschwierigkeiten auch in nächster Zeit geschlossen werden. Von Oxelösund, dem anderen großen schwedischen Erzausfuhrhafen an der Ostsee, sind die größten Quantitäten bereits verschifft, wobei es sich im übrigen meist um laufende Kontrakte der großen Konzerne handelt, so daß einzelne Erzladungen kaum am Markte sind. Die Frachtenlage muß daher als sehr flau bezeichnet werden und auch für den weiteren Verlauf der Perioden der Winterschiffahrt

auf der Ostsee sieht es am Frachtenmarkt für die Schiffahrt recht trübe aus.

Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt stehen die Frachtsätze zur Zeit wie folgt je t Eisenerz in schw. Kr.: Lulea—Stettin 4.25—4.30 Löschen Schiffsrechnung, Lulea—Nordsee (Emden/Rotterdam) 4.15—4.20 fio, Lulea—Danzig 4.15 Löschen Schiffsrechnung, Oxelösund—Stettin 3.20 bis 3.25 Löschen Schiffsrechnung, Oxelösund—Nordsee 3.25 fio, Gefle—Stettin 3.60 Löschen Schiffsrechnung, Meloevaer—Stettin 5.40 Löschen Schiffsrechnung, Helsingborg—Stettin 3.25 Löschen Schiffsrechnung, Malmö—Herrenwyk 4.00 fio und Narvik—Nordsee 3.25—3.40 fio.

Von nordafrikanischen Frachten sind zu nennen Sfax—Stettin Phosphat 8/6—9/— für kleinere Ladungen und Melilla—Stettin Eisenerz 6/— je t.

Am Kohlenfrachtenmarkt stehen die Raten in der Route Tyne—Stettin für kleinere (2000 t) Dpfr. auf 5/6 und im Verkehr Rotterdam—Stettin auf Rm. 4.35 je t. Der Stettiner Kohlenausfuhrverkehr nach Westitalien hat zur Zeit fast gänzlich aufgehört. Dagegen liegen für Danzig Abschlüsse in Höhe von 10/3 nach Westitalien vor.

Im übrigen sind folgende Raten zu nennen: Stralsund—London 800 tons Hafer und Weizen (Weizen 9/—, Hafer 12/—); Leinsaat Antwerpen—Stettin 1000 tons, Rm. 6 1/2 je ton; 4/600 tons Zement Lebbin—Memel, 24 Dollarcent je Faß; Stettin—nördl. Aarhus 80/300 tons Briketts Kr. 5 3/4; Stettin—Aalborg 80/300 tons Briketts Kr. 6—6 1/2; Stettin—Aalborg 4/600 tons Briketts 7/—; Stettin—Vifstavarf 4/420 tons Glaubersalz Kr. 8.—.

Kurse

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

| | 20. Oktobr. | | 21. Oktobr. | | 22. Oktobr. | |
|-----------------------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|
| | Käuf. | Verk. | Käuf. | Verk. | Käuf. | Verk. |
| 1 amerik. Dollar . . . | 5.177 | 5.187 | 5.177 | 5.187 | 5.177 | 5.187 |
| 1 Pfund Sterling . . . | 25.195 | 25.245 | 25.195 | 25.245 | 25.195 | 25.245 |
| 100 franz. Francs . . . | 20.20 | 20.50 | 20.20 | 20.50 | 20.20 | 20.50 |
| 100 belg. Francs | 71.80 | 72.55 | 71.85 | 72.55 | 71.80 | 72.55 |
| 100 schweizer Francs . . | 99.60 | 100.35 | 99.60 | 100.35 | 99.60 | 100.35 |
| 100 italienische Lire . . | 28.10 | 28.55 | 28.15 | 28.55 | 28.15 | 28.55 |
| 100 schwed. Kronen . . . | 139.25 | 139.95 | 139.35 | 140.05 | 139.35 | 140.10 |
| 100 norweg. Kronen . . . | 135.70 | 136.40 | 136.85 | 136.55 | 136.25 | 136.90 |
| 100 dänische Kronen . . . | 138.60 | 139.30 | 138.60 | 139.30 | 138.60 | 139.30 |
| 100 tschecho-slowac. Kr. | 15.25 | 15.55 | 15.25 | 15.55 | 15.25 | 15.55 |
| 100 holländ. Gulden . . . | 208.05 | 209.10 | 208.05 | 209.10 | 208.05 | 209.10 |
| 100 deutsche Mark | 123.40 | 124.35 | 123.30 | 124.25 | 123.30 | 124.25 |
| 100 finnland. Mark | 13.00 | 13.15 | 13.00 | 13.15 | 13.00 | 13.15 |
| 100 estland. Mark | 1.37 | 1.39 | 1.37 | 1.39 | 1.37 | 1.39 |
| 100 poln. Zloty | 57.00 | 61.00 | 57.00 | 61.00 | 57.00 | 61.00 |
| 100 litauische Lits | 50.85 | 51.70 | 50.85 | 51.70 | 50.85 | 51.70 |
| 1 SSS R-Tscherwonez | — | — | — | — | — | — |
| Edelmetalle: Gold 1 kg | 3425.00 | 3445.00 | 3425.00 | 3445.00 | 3425.00 | 3445.00 |
| Silber 1 kg | 92.00 | 100.00 | 92.00 | 100.00 | 92.00 | 100.00 |

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark

| | Gemacht | 17. Oktobr. | | 19. Oktobr. | | 21. Oktobr. | |
|-----------------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|
| | | Käufer | Verk. | Käufer | Verk. | Käufer | Verk. |
| Newyork | — | 373.00 | 374.50 | 373.00 | 374.50 | 373.00 | 374.50 |
| London | — | 1817.00 | 1824.00 | 1817.00 | 1824.00 | 1817.00 | 1824.00 |
| Berlin | — | 88.95 | 89.70 | 88.95 | 89.70 | 88.95 | 89.70 |
| Helsingfors | — | 9.39 | 9.45 | 9.39 | 9.45 | 9.39 | 9.45 |
| Stockholm | — | 100.20 | 100.95 | 100.20 | 100.95 | 100.20 | 100.95 |
| Kopenhagen | — | 99.90 | 100.65 | 99.90 | 100.65 | 99.90 | 100.65 |
| Oslo | — | 98.20 | 99.25 | 98.20 | 99.25 | 98.20 | 99.25 |
| Paris | — | 14.65 | 15.00 | 14.65 | 15.00 | 14.65 | 15.00 |
| Amsterdam | — | 149.75 | 150.75 | 149.85 | 150.85 | 149.85 | 150.85 |
| Riga | — | 71.75 | 72.50 | 71.75 | 72.50 | 71.75 | 72.50 |
| Zürich | — | 72.00 | 72.75 | 72.00 | 72.75 | 72.00 | 72.75 |
| Brüssel | — | 51.90 | 52.65 | 51.90 | 52.65 | 51.90 | 52.65 |
| Mailand | — | 20.40 | 20.90 | 20.40 | 20.90 | 20.40 | 20.90 |
| Prag | — | 11.05 | 11.25 | 11.05 | 11.25 | 11.05 | 11.25 |
| Wien | — | 52.60 | 53.40 | 52.60 | 53.40 | 52.60 | 53.40 |
| Budapest | — | 65.35 | 66.25 | 65.35 | 66.25 | 65.35 | 66.25 |
| Warschau | — | 41.50 | 43.00 | 41.50 | 43.00 | 41.50 | 43.00 |
| Kowno | — | 36.70 | 37.45 | 36.70 | 37.45 | 36.70 | 37.45 |
| Moskau | — | 191.25 | 193.25 | 191.25 | 193.25 | 191.25 | 193.25 |
| Estl. Krone | 100 | — | — | — | — | — | — |

Aus dem Stettiner Warengroßhandel.

Im Anschluß an den Artikel des Herrn Braun, 2. Vizepräsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, geben wir einen Ueberblick über mehrere führende Firmen des Stettiner Warengroßhandels in alphabetischer Reihenfolge, den wir zu beachten bitten.

Ein großer Teil landwirtschaftlicher Erzeugnisse
Butter und Eier

aus den skandinavischen Ländern und den Randstaaten nimmt seit Jahren seinen Weg über Stettin, um nach Deutschland zu gelangen, und zwar wegen der geographisch günstigen Lage des Stettiner Hafens in Verbindung mit den in Frage kommenden Verbrauchszentren. Besonders aber die in den letzten Jahren weiter ausgebauten direkten und regelmäßigen Dampfverbindungen mit den betreffenden Exporthäfen haben es mit sich gebracht, daß Stettin heute als maßgebender Butter-Importhafen zu bezeichnen ist.

Die Firma

R. Besser, Stettin,

seit 1872 hier ansässig, die älteste und bedeutendste der Butterbranche am Platze, befaßt sich seit Jahrzehnten mit dem Import von Molkeeriprodukten und ist nicht nur im Inlande gut bekannt, sondern hat sich auch in den exportierenden Ländern Ansehen und Ruf erworben.

Die als Schwesterfirma gegründete

Eier-Import-Gesellschaft m. b. H., Stettin

hat die früheren guten Verbindungen mit den Eier-Exportfirmen des Auslandes übernommen und ist heute maßgebend am Platze.

Im Jahre 1868 wurde die Firma

Geiger & Hering

gegründet, die heute ebenfalls zu den führenden Firmen des Warengroßhandels zählt. Nach dem Tode der Gründer übernahm der Sohn des alten Herrn Geiger die Firma, die nach dessen Tode, im Jahr 1920, für die Witwe und deren Kinder von den beiden leitenden Prokuristen Herrn Hermann Schuld und Herrn W. de Mooy geführt wird. Beide Herren sind fast ein Menschenalter in der Firma tätig und eng mit dem Geschäft verwachsen, so daß an den soliden Geschäftsgrundsätzen nichts geändert worden ist.

Nachdem anfangs von der Firma Drogen und Färbereiartikel, sowie auch Petroleum gehandelt wurden, betreibt sie jetzt den Kolonialwarengroßhandel und hat auch eine Groß-Kaffeerösterei eingerichtet.

Gute und prompte Bedienung und die Lieferung von qualitativ guter Ware sichert ihr das Vertrauen ihrer Geschäftsfreunde. Ein Stamm treuer Kunden, der bis in die Gründungsjahre zurückreicht, zeugt von der Anhänglichkeit und dem guten Einvernehmen zwischen Käufer und Verkäufer.

Eine führende Firma des Stettiner Warengroßhandels ist die Firma

Glander & Priebe,

die am 1. Januar 1847 gegründet und am 1. Januar 1901 an Herrn Franz Mahnkopf verkauft wurde. Am 1. Januar 1908 ging die Firma auf die beiden Söhne des Verstorbenen, Emil und Arthur Mahnkopf, und auf den langjährigen Prokuristen Léon Deplanque über.

Betrieben wird der Import von Kolonialwaren, Schmalz und Fetten, ferner eine Schmalzsiederei und insbesondere die Fabrikation von Kunstspeisefett.

Infolge der guten gelieferten Waren und der Tätigkeit der Inhaber kann die Firma auf einen immer größeren Kundenkreis zurückblicken.

Die heutige Firma

Hartmann & Warsaw,

Stettin, ist aus der alten im Jahre 1860 gegründeten Firma Hartmann & Schliemann, hervorgegangen. Die jetzige Firma Hartmann & Warsaw besteht seit dem 1. Februar 1898 unter ihren Gründern, Carl Hartmann & Carl Warsaw. Sie befaßt sich ausschließlich mit dem Import von Kaffee, Reis und Hering.

Im Jahre 1887 wurde unter der Firma

Otto Hempel

im Hause Mönchenbrückstraße Nr. 4, ein Kolonialwaren-Detailgeschäft von Herrn Hempel errichtet. Durch Bekanntschaft mit den in Betracht kommenden Kunden, die hauptsächlich in den die Oder aufwärtsliegenden Dörfern wohnten, und durch rastlosen Fleiß wurde das Geschäft in kurzer Zeit zu hoher Blüte gebracht. Es war die Gelegenheit vorhanden, von der Stadt eine ca. 40 qm große Fläche zu erwerben, so daß ein moderner Laden eingerichtet werden konnte. Mit den Jahren hatte das Geschäft durch Hinzukommen einer größeren Händlerkundschaft einen derartigen Umfang angenommen, daß Herr Hempel sein Detailgeschäft in andere Hände übergehen ließ und sich nur dem Engros-handel widmete. Kontor und Lager wurden nach Neue Königstraße 4 verlegt. Diese Räume erwiesen sich aber nach einigen Jahren als zu klein, deshalb wurden Lager- und Kontorräume im Hause Königstraße 8 gemietet.

Vor- und Hinterpommern, sowie die Mark Brandenburg sind das Absatzgebiet der Firma. Gute und reelle Bedienung haben der Firma einen guten Ruf erworben.

Zu den ältesten und führenden Kolonialwarengroßhandlungen gehörte die Firma

Th. Heyn Nchf.,

die im Jahre 1880 von Herrn Theodor Heyn gegründet wurde. Durch Tatkraft und kaufmännischen Weitblick erlangte die Firma bald Ruf und Ansehen. Neben dem Import von sämtlichen Kolonialwaren und dem Zuckerhandel legt die Firma ihr Hauptgewicht auf die Einfuhr von Schmalz, Heringen und Kaffee. Das Absatzgebiet erstreckt sich neben dem Platz Stettin weit über die Grenzen der Provinz hinaus. Die Firma darf sich rühmen, zu dem alten treuen Stamm immer neue Kunden gewonnen zu haben, was nicht zum wenigsten auf die allgemein bekannte prompte und gewissenhafte Bedienung zurückzuführen ist.

Nach dem Tode des Gründers, der auf tragische Weise im April 1910 mit dem Freiballon Pommern ums Leben kam, übernahm Herr Friedrich Schimmelpfennig die Firma und führte sie nicht nur im Geiste des Vorgängers mit den alten Mitarbeitern weiter, sondern verstand es mit guten kaufmännischen Gaben ausgerüstet, dem Hause weitere Geltung zu verschaffen. Durch den Ausbau von Kontor- und Lagerräumen, sowie durch neuzeitliche Einrichtungen und Vergrößerung des kaufmännischen Personals, ist die Firma heute mehr denn je in der Lage, allen Anforderungen gerecht zu werden.

Ein alteingesessenes Haus von gutem Ruf ist die Firma

Hussla & Pauly,

die von den Herren Karl Hussla und Waldemar Pauly im Jahre 1906 gegründet wurde. Nach dem Tode des Herrn Hussla im Jahre 1921 wurde die Witwe des Verstorbenen Mitinhaberin der Firma.

Die Einfuhr und der Großhandel von hauptsächlich Röstkaffee, getrockneten Früchten, sowie besonders von Salzheringen wird betrieben. Das Absatzgebiet erstreckt sich auf Pommern und die benachbarten Gebiete wie Grenzmark, Schlesien, Lausitz und Mark Brandenburg.

Der Ruf der Firma wurde begründet durch den Handel mit Salzheringen, der ihre Spezialität ist.

Gehen wir in der Behandlung der Warengroßhandelsfirmen weiter, so dürfen wir die Firma

Carl Wilh. Krauthoff

nicht vergessen, die vor ca. 40 Jahren gegründet wurde, deren Besitzer heute die Witwe Krauthoff ist. Die Geschäftsleitung hat Herr Müller inne, der es in letzter Zeit in ganz besonderem Maße verstanden hat, die Firma, die den Handel mit Kolonialwaren betreibt, sowie außerdem eine Likörfabrikation, weiter zu entwickeln.

Die Firma

Külzow & Schmidt

wurde im Jahre 1900 gegründet, seit 1907 ist der alleinige Inhaber Herr Fritz Bodin. Anfang 1924 wurden Kontor und Lager nach dem eigenen Grundstück, Schwerinstr. 2, zwischen Holzstraße und Parnitz, verlegt.

In steter ruhiger Entwicklung ist die Firma heute als eine der größten im Handel mit Rohkonserven, eingelegten Gurken, Sauerkohl, ferner Zwiebeln und Südfrüchten zu nennen. Der Export nach allen Ostseeländern hat in den letzten Jahren eine erhebliche Steigerung erfahren.

Die Firma

Alfred Nentwich,

Waren- und Hering-Großhandlung, wurde als Warengroßhandlung am 1. Juli 1911 in Stettin gegründet und befanden sich die ersten Geschäftsräume in der Heiligengeiststraße. Diese wurden 1915 in das eigene Grundstück nach der Gr. Lastadie verlegt.

Im Jahre 1919 wurden neben der Waren- und Hering-Großhandlung nebst Kaffee-Rösterei die Groß-Destillation und Likörfabrik neu eingerichtet.

Das Geschäft hat sich von Jahr zu Jahr vergrößert und zählt heute mit zu den bedeutendsten der Branche.

Die Firma genießt bei der Kundschaft einen sehr guten Ruf. Die Leitung liegt in den Händen des Allein-Inhabers der Firma, Herrn Alfred Nentwich, der es verstanden hat, das Geschäft aus den kleinsten Anfängen heraus zu seinem jetzigen Umfange auszubauen.

Am 1. Januar 1878 gründete der Kaufmann

Paul Piper

die Firma gleichen Namens als Kolonialwaren- und Drogen-Engros-Geschäft. An hervorragender Stelle stand von Anfang an der Handel mit Speisesyrupen, die damals hauptsächlich aus England eingeführt wurden und nicht nur in dem natürlichen Absatzgebiet Stettins, sondern auch in Ostpreußen und hinab bis Oberschlesien abgesetzt wurden. Nach und nach wurde die Fabrikation von Syrupen selbst aufgenommen, die Leistungsfähigkeit hierdurch erhöht und neben den Beziehungen zur Kolonialwaren-Branche auch solche zur Likör-, Limonaden- und Brau-Industrie angeknüpft.

Das Aufkommen des Artikels Kunsthonig in den neunziger Jahren führte zur Aufnahme der Fabrikation auch dieses Volksnahrungsmittels, das, unter der Marke „Papi“ herausgebracht, sich im ganzen Osten Deutschlands allgemeiner Beliebtheit erfreut.

Nach dem im Jahre 1912 erfolgten Tode des Gründers übernahmen dessen beide Söhne Hans und Paul Piper die Firma. Ihnen steht als Prokurist Herr Emil Piper, der Bruder ihres Vaters, zur Seite. Er ist seit Bestehen der Firma im Geschäft tätig und nimmt noch heute als 82-jähriger regen Anteil an allen Geschehnissen. Während der Kriegsjahre, als beide Inhaber im Felde waren, leitete er mit sicherer Hand den als kriegsnotwendig erklärten Betrieb durch alle Fährnisse und Schwierigkeiten dieser Zeit.

Die jetzigen Inhaber sind bestrebt, sich ihren alten Kundenstamm zu erhalten, das Geschäft noch weiter auszubauen und durch persönliche Fühlungnahme mit ihrer Kundschaft die teilweise fast 50 Jahre bestehenden Beziehungen zu pflegen. Die Firma steht in ihren Spezialartikeln im Osten Deutschlands ohne Frage an führender Stelle.

Die Firma

Schultz & Lübcke,

in Stettin wurde 1853 gegründet. Sie betreibt den Großhandel mit Kolonialwaren, Landesprodukten, Futter- und Düngemitteln. Nach Ausscheiden des Mitbegründers F. L. Schultz im Jahre 1876 trat an dessen Stelle der frühere Prokurist der Firma, Theodor Klawiter, der auch heute noch mit seinem Sohne der Firma vorsteht.

Schon im alten Stettin der 60er und 70er Jahre nahm die Firma Schultz & Lübcke als Handelshaus eine führende Rolle ein. Zu Anfang der 70er Jahre hatte das Haus die erste Kaffeerösterei mit Gasmotor eingerichtet. Zur selben Zeit stellte sie eine Maschine zum Zerkleinern der Zuckerhüte in Würfeln auf und gab damit den Anstoß dazu, daß nach diesem Muster später die Pommersche Provinzial-Zuckersiederei die Herstellung von Würfelzucker in größerem Maßstabe aufnahm.

Eine ganz besondere Stelle in der Geschichte der Firma nimmt die Prägung des Notdreiers aus Messing ein, den die Firma im Jahre 1873 nur für die eigenen Kunden herstellen ließ, als damals bei dem Uebergang von der Taler zur Markwährung die alten kupfernen 3 Pfennig-Stücke nicht mehr geprägt wurden. Dieser Stettiner Not-Dreier der Firma Schultz & Lübcke, vom September 1873 bis Februar 1874 im

Umlauf, ist der erste und einzige Vorläufer des Kriegsnotgeldes seit der Reichsgründung gewesen. Bezeichnend für den Ruf der Firma war es, daß der Dreier in allen Stettiner Geschäften anstandslos in Zahlung genommen wurde.

Dieser gute Ruf seit ihrer Gründung besteht auch heute noch, weil sie nur Waren in den Handel bringt, die sorgfältig ausgesucht und peinlichst ausprobiert sind. Da dies gerade bei Kaffee, Tee, Kakao von größter Wichtigkeit ist, so hat das Handelshaus von Anbeginn seines Bestehens der besseren Güte dieser Spezialwaren seine ganze Aufmerksamkeit gewidmet.

Bemerkt mag noch werden, daß die Inhaber schon von den sechziger Jahren an mit der Führung der Geschäfte eines staatlichen Lottereeinnehmers betraut sind. Als solche ist jetzt die staatliche Lotterie-Einnahme „Klawiter“ weit über die Grenzen Pommerns bekannt.

Unter den führenden und ältesten Import- und Großhandelsfirmen des Stettiner Kolonialwaren-Import- und Großhandels ist die Firma

Paul Zimmermann,

Merkurhaus, zu nennen. Sie wurde im Jahre 1878 von dem Kaufmann Paul Zimmermann gegründet und hat sich im Laufe eines halben Jahrhunderts unter der umsichtigen Leitung seines jetzigen Inhabers seit 1907, dem Sohne des Begründers, Herrn Fritz Zimmermann zu seiner heutigen Größe emporgearbeitet.

Der günstige Einkauf beruht auf die alten guten Beziehungen zum In- und Auslande, durch den das Haus in die vorteilhafte Lage gesetzt ist, ihre treuen Abnehmer bezüglich Qualität und Preis in vollstem Maße zufriedenzustellen. Das Geschäft erstreckt sich über Stettin und die Heimatprovinz-Grenzen hinaus nach Mecklenburg, Uckermark, Grenzmark, und hat den guten Vorzug, zum größten Teil ein ausgesprochen persönliches zu sein. In den geräumigen Speichern auf der Lastadie und in der Speicherstraße werden die Handelswaren fachmännisch gelagert. Besonderer Erwähnung bedarf der Handel in den Vertrauensartikeln Hering und Kaffee, der neben umfangreichem Handel in Zucker, Schmalz, Reis, Tee, Gewürzen, Früchten, Hülsenfrüchten und vielen Markenartikeln einer ganz besonderen Pflege untersteht. Die unter der bekannten Schutzmarke „Pezet“ verpackten Waren verbürgen ausgewählte Qualitätsware zu besonders äußerst kalkulierten Preisen, und erfreuen sich stets wachsender Beliebtheit.

Alle eben erwähnten achtbaren Kennzeichen dieses alten Handelshauses werden ihm auch fernerhin das Vertrauen seines Abnehmerkreises und den guten Ruf einer ersten Stettiner Großhandelsfirma sichern und vergrößern.

Die Firma

Kohl, Neels & Eisfeld m. b. H.,

Fabrik für Zentralheizungen, ist im Jahre 1889 in Stettin gegründet und befaßt sich mit der Installierung von Zentral-Heizungs-Anlagen sämtlicher Systeme, Lüftungs- und allen gesundheitstechnischen Anlagen. Es werden außer in Stettin weitere Niederlassungen in Hamburg, Rostock und Schleswig, gleichem Zweck dienend, unterhalten, die an den betreffenden Plätzen handelsgerichtlich eingetragen sind und sich selbständig verwalten. Die Leitung der Firmen liegt in Händen eines bewährten Fachmannes. Seit der Gründung sind ca. 5000 Anlagen gebaut, darunter ein großer Teil für Staats- und Kommunalbauten, sowie solche für Rechnung des europäischen und außereuropäischen Auslandes. Auf Anfrage stellt die Firma ausführliche Referenzlisten sowie kostenlose Ingenieurberatung zur Verfügung.

Der Stettiner Handel und die Entwicklung der Warenpackung.

„Stettin ist unter den deutschen Ostseehäfen der hervorragendste und wichtigste, dem am ehesten das Prädikat eines Welthandelsplatzes gebührt auch insofern, als er, was die technischen und wirtschaftlichen Hilfsmittel seines Handels betrifft, sich stets auf der Höhe der modernen Entwicklung gezeigt hat, nie hinter seiner Zeit zurückgeblieben ist.“

Dieser Ausspruch, der Anfang der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts geprägt wurde, gibt ein treffendes Bild von dem Wirken des Stettiner Kaufmannes. Aus kleinen Anfängen, nach harten Kämpfen in schweren Zeiten hat rastloses, zielsicheres Streben die jetzige wirtschaftliche Stellung vorbereitet. Das fruchtbare Hinterland mit seiner hochentwickelten Landwirtschaft begünstigte den Getreide- und Zuckerhandel. Die Einfuhr stützte sich ursprünglich hierauf, sowie auf Heringe und Weine, Waren, in denen Stettin auch

heute noch Bedeutendes leistet. Begünstigt durch die Lage des Hafens, wetteiferten die Reeder mit der großen Schwester Hamburg am Ausbau der Schifffahrtslinien nach dem Aus- und Inlande. Das Streben nach eigener Einfuhr auch der Kolonialerzeugnisse wurde hierdurch auf das tatkräftigste unterstützt. Die Unabhängigkeit von Lübeck, wie mehr und mehr auch von Hamburg, sind Erfolge, die ein ehrenvolles Zeugnis der Energie und Intelligenz der Stettiner Kaufmannschaft abgeben.

Das Absatzgebiet wuchs mit den Einfuhrziffern. Günstige Einfuhrbedingungen erweiterten die Aufnahmefähigkeit wesentlicher Teile des Reichsinnern.

Unter den zahlreichen Boten, die heute die besondere Leistungsfähigkeit des Stettiner Handels verkünden, sei der Warenpackung hier gedacht. Dieses schützende Kleid der Ware als Zeuge und Stempel einer guten Qualität seitens des Herstellers, ist in jüngster Zeit volkstümlich geworden. Der Verbraucher hat sich bald daran gewöhnt, für seinen häuslichen Bedarf bestimmte Fabrikate zu halten, mit denen er gute Erfahrungen gemacht hat. So entstand die Einführung von Warenpackungen. Hersteller eigens erprobter Warenmischungen oder einer vorzüglichen Auswahl legten Wert darauf, der Ware, die einen anerkannten Ruf genießen sollte, Namen aufzudrucken, um jedem Käufer auf den ersten Blick diese Ware als die „bekannt gute“ zu zeigen. Daraus entwickelte sich das heute sehr und allgemein verbreitete System der Warenmarke. Das Äußere der Packungen wurde mehr und mehr verbessert. An Stelle oder als Zusatz des Firmenaufdrucks traten kurze treffende Bezeichnungen mit einem auffallenden Handels- und Fabrik-Erkennungszeichen. Selbstverständlich ist, daß bei vorhandener oder auftretender Konkurrenz ein Wetteifern im Schaffen oder auftrittender Warenpackungen einsetzte. So sehr, daß mit der Steigerung von Absatz und Verbrauch der Waren sich umfangreiche Industrien allein zur Verwirklichung und zur Verbesserung von Packungen bildeten. Sie haben, bemüht jeweils Besonderes zu leisten, im Sinne der Werbekraft und des international erwachsenen Reklamewesens, allmählich unserer Zeit und unserem Warenumsatz ein eigenes Gepräge verliehen — und, Einfluß auf die breite Öffentlich-

keit gewinnend, eine Kritik der Straße erzogen, die dem Vertrieb ausgezeichneter Waren größte Verpflichtungen in betonter und geschmackvoller Aufmachung und Ausstattung ihrer Packung auferlegen.

Eine bedeutende Rolle unter heute bekannten Marken fällt den von der Firma Tetzlaff & Wenzel herausgebrachten, mit dem Te-We-Anker gekennzeichneten Warenpackungen zu. (Vergleiche das Warenzeichen in der Anzeige.) Dieses Großhandelsunternehmen ist eng verwachsen mit der Entwicklung des Stettiner Handels. Vornehmlich eingestellt auf die umfangreiche Einfuhr von Schmalz, Kaffee, Reis und Südfrüchten, versorgt es ein ausgedehntes Gebiet mit Inlandserzeugnissen aller Art. Durch Angliederung einer Bratenschmalz- und Kunstspeisefettfabrik sowie einer Rösterei mit modernsten Maschinen, hat sich das Unternehmen in die Reihe der ersten neuzeitlichen Industrieunternehmen gestellt. Die Warenmarken „Kaffee“ werden im ganzen Reiche von Kaffeetrinkern bevorzugt. Die einprägsamen Te-We-Packungen mit dem Warenzeichen, das Garantie für erste Qualität leistet, sind allorts der deutschen Hausfrau bekannt. Durch sorgfältige Auswahl der Rohstoffe ist den Getränken ein Aroma einzigartiger Abtönung gegeben, das besonders schmackhaft macht. Die durch eigene Uebersee-Beziehungen begünstigten Einfuhrmöglichkeiten der Firma haben ihr Interesse im Packungsbetrieb neuerdings auch auf Tee gelenkt. Ihre Marke Te-We-Tee stellt sich ebenbürtig an die Seite der bedeutendsten und bekanntesten Teemischungen. Auch die Art dieser Verpackung verrät rein äußerlich schon Sorgfalt und Pflege des Inhalts, der den verwöhntesten Wünschen eines Teetrinkers entspricht.

Es ist mit dem Hause Tetzlaff & Wenzel nicht anders als mit Stettin selbst, das unter drei Symbolen steht: Wendenschloß — Königstor — und Reihwerderhafen. Wie hier, verbinden sich in ihm: Tradition der Gründung, Treue zur Sache und Kraft des Vorwärtsschaffens.

Und ergeben die Te-We-Packungen im deutschen Wirtschaftsleben auch nur einen Teil dessen, was auf Stettins Handel und Industrie weiter hinaus aufmerksam macht — es ist nicht der schlechteste aus Stettin und für Stettin, das regsame — aufwärtsstrebende.

FELDMÜHLE

Papier- und Zellstoffwerke

Aktiengesellschaft Hauptverwaltung Stettin

kauft laufend

PAPIERHOLZ,

VERTRETER:

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

Lose

der Preussischen Klassenlotterie

in allen Abschnitten vorrätig · Diskreter Versand

Auskunft und Beratung kostenlos

KLAWITER

Staatl. Lotterie-Einnehmer

Stettin O., Frauenstraße 33 pt.

Postscheckkonto: Stettin 9328 — Fernruf 900 u. 5439

Neue Fernsprech-Nummern: 33111 u. 33222

Hahnsche Buchhandlung / Hannover

Soeben erschien:

Der neuzeitliche kaufmännische Briefwechsel

Theorie und Praxis im Schriftverkehr unter besonderer Berücksichtigung des Din-Formates und des amtlichen Schreibens. Anleitung, Beispiele und Aufgabensammlung für kaufmännische und Handelsschulen.

von **Bock, Herbert**, Diplom-Handelslehrer

80 Seiten 8°, in Umschlag geheftet RM. 2,50

Aus der Feder eines bewährten Fachmannes liegt hier ein Werk vor, das mit veralteten Formen des kaufmännischen Briefstils aufräumt und auch die Einführung der Normung berücksichtigt.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und vom Verlag.

Hut - Scheye

Breite Straße 6

Ruf 26020

Moderne Herrenhüte

Elegante Mützen

Beste deutsche Fabrikate :: :: Erste Weltmarken
Aufbesserungen, Modernisierungen an Herrenhüten
erstklassig, schnell, preiswert.

**Die Kosten einer Anzeige
sind gering
im Vergleich zu ihrem Nutzen!**

Kohl, Neels & Eisfeld

m. b. H.

ZENTRAL- HEIZUNGEN

Hamburg—Stettin—Rostock—
Schleswig

Stettiner Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft

Gegr. 1856 **Stettin** Gegr. 1856

Regelm. Verbindungen zwischen Stettin und

Leningrad wöchentlich

jeden Sonnabend von Stettin
jeden Donnerstag von Leningrad

Reval wöchentlich

jeden Freitag von Stettin
jeden Freitag von Reval

Stockholm vierzehntägig

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

Danzig—Memel vierzehntägig

Königsberg zehntägig

London ca. vierzehntägig

Rotterdam—Finnland vierzehntägig

Stettin—Levante ca. vierzehntägig

Drahtanschrift: Dampferco — Fernsprecher 5440—5442
Neue Fernsprechnummer: 35301

Louis Lindenberg, Stettin

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Asphalt-, Dachpappen- u. Teerprodukte-Fabrik

Fernspr. 37355—57 / Sammelnummer: 35356

Telegr.-Adr.: Dachpappenfabrik Lindenberg

Gegründet 1872

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

NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 11

FERNSPRECHER 28696 :: TEL.-ADR.: „NORDOSTSEE“

BEFRACHTUNG, SPEDITION UND KLARIERUNG
ÜBERNAHME SÄMTL. SEE- UND BINNENTRANSPORTE



Singer

Nähmaschinen

Weitestgehende
Zahlungserleichterungen
Mäßige Monatsraten

Geschäftsstellen in Pommern: Stettin, Luisenstraße 19

Anklam, Peenstr. 7 / Barth i. Pom., Lange Str. 50 / Belgard (Pers.), Karlstr. 27 / Bublitz,
Poststr. 144 / Bütow, Lange Str. 68 / Cammin i. Pom., Wallstr. 100 / Demmin, Frauenstr. 9
Gollnow i. Pom., Wollweberstr. 7 / Greifswald, Lange Straße 15 / Köslin, Bergstraße 1
Kolberg, Kaiserplatz 6 / Neustettin, Preussische Straße 2 / Pölitz, Baustraße 7 / Polzin,
Brunnenstr. 17 / Pyritz (Pom.), Bahnerstr. 50 / Rügenwalde, Lange Str. 32 / Stargard i. Pom.
Holzmarktstr. 43 / Stolp, Mittelstr. 5 / Stralsund, Mönchenstr. 30 / Swinemünde, Färberstr. 5.