



# DARMSTÄDTER UND NATIONALBANK

Kommanditgesellschaft auf Aktien

FILIALE STETTIN, Roßmarkt 5

Fernsprecher: Ortsverkehr Sammelnummer 35411

Fernverkehr: Nr. 33847 — 33849

## Depositenkasse Bollwerk

Langebrückstraße Nr. 4

Fernsprecher: Nr. 33847—33849

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

JOE  
LOE



*Elegant und billig*

*mit Hilfe der*

# SINGER

*Weitestgehende Zahlungserleichterungen  
Mäßige Monatsraten*

*Singer Nähmaschinen Aktiengesellschaft*

## Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstr. 7 / Barth i. Pom., Lange  
Straße 50 / Belgard (Pers.), Karlstr. 27  
Bublitz, Poststraße 144 / Bütow, Lange  
Straße 68 / Cammin i. Pom., Wallstr. 100  
Demmin, Frauenstr. 9 / Gollnow i. Pom.,  
Wollweberstraße. 7 / Greifswald, Lange  
Straße 15 / Köslin, Bergstraße 1 / Kolberg,  
Kaiserplatz 6 / Neustettin, Preussische Str. 2  
Pölich, Baustr. 7 / Polzin, Brunnenstr. 17  
Pyritz (Pom.), Bahnerstraße 50 / Rügen-  
walde, Lange Str. 32 / Stargard i. Pom.,  
Holzmarktstr. 43 / Stettin, Luisenstr. 19  
Stolp, Mittelstraße 5 / Stralsund, Mönchen-  
straße 30 / Swinemünde, Färberstraße 5.



Mit einem **Telefunken-Gerät:**



„Arcolette 3“ „Telefunken 4“ „Telefunken 5“ „Telefunken 9“  
RM. 55.— o. Röhren RM. 145.— o. Röhren RM. 175.— o. Röhren RM. 450.— o. Röhren

ist der Rundfunk ein Hochgenuß!

**Trotz billigster Preise dennoch vollendete Klangreinheit und Lautstärke!**



**Telefunken-Röhren sind die Besten!**



Einmal hören, und Sie schwören: **Nur noch Telefunken-Röhren!**

Prospekte erhalten Sie v. d. Gen.-Vertr. für Pommern: Fa. **Debeg**, Stettin, Unterwiek 15a.

## Hellmut Esch

Stettin, Kronprinzenstraße Nr. 11

Telephon 29110



**Elektr. Beleuchtungskörper  
Heiz- u. Kochapparate  
Staubsauger**



Fachmännische Beratung und Ausführung  
von Reklame- und Schaufensterbeleuch-  
tungen, elektr. Licht- und Kraft-Anlagen.

Verkauf von Heiz- und Kochapparaten, sowie  
Herstellung von elektrischen Lichanlagen auch  
nach dem Teilzahlungssystem  
der Stettiner Elektrizitätswerke.

**Steffiner  
Elektrizitäts-Gesellschaft**  
mit beschränkter Haftung

Wir sind führend in

**Rundfunk-Geräten**  
**und Zubehör**



**Falkenwalder Str. 17 :: Fernruf 31314**

Interessenten werden gebeten, unsere wirklich  
fachmännisch geleitete Sonderabteilung zwang-  
los zu besichtigen. Auf Wunsch bequeme Teil-  
zahlungserleichterung.



Preislisten gratis und franko

**Photo Kino Radio**

Apparate und Zubehör

**Rohwedell**

**Photo-Haus Kohlmarkt 1**

# Lorenz-

## 5 Röhren- Empfangsapparat

Völkerbund



einschl. Röhren und Schnüre

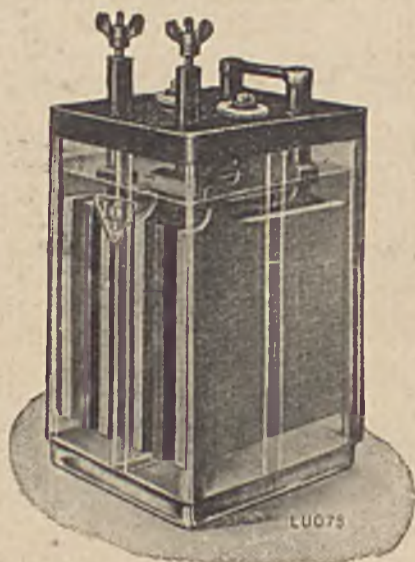
**RM. 175.—**

ein preiswerter Apparat, der auch den verwöhntesten Ansprüchen genügt.

# Lu-

## Akkumulatoren

Erste Qualität



50 Amperestunden

**RM. 20.—**

# Elodén-

## Lautsprecher



Normales Modell

**RM. 54.—**

der anerkannt Beste von Post und Sendegesellschaften verwendet.

Bezugsquelle für Wiederverkäufer:

**Dr.-Ing. Freberg, Stettin, Falkenwalder Str. 17**

# Eugen Bauer, Stettin

Elektrotechnik :: Rundfunk :: Ankerwickel-Material

Großhandlung und Fabrikniederlagen :: General-Vertrereungen erster Spezialfabriken

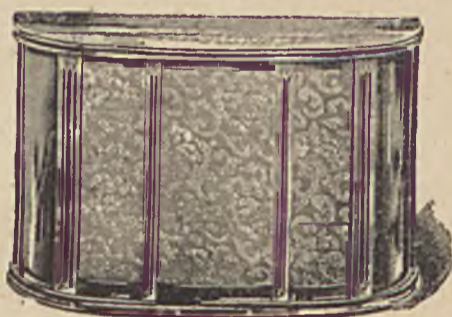
Berliner Tor Nr. 2-3.

Fernsprecher Nr. 22588 und Nr. 22677

Berliner Tor Nr. 2-3.

## Kramolin-Pentatron-Apparat RDV 32d

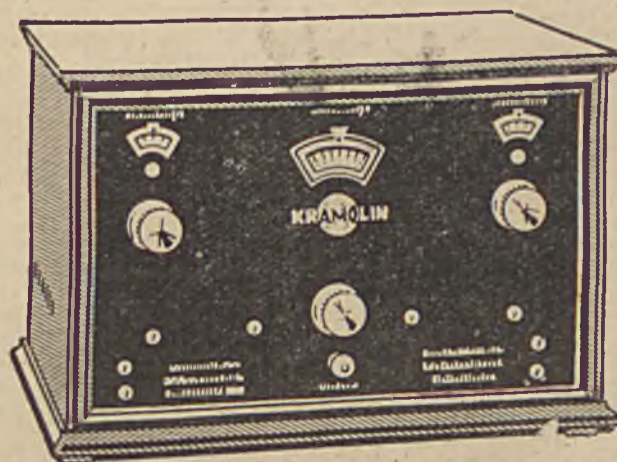
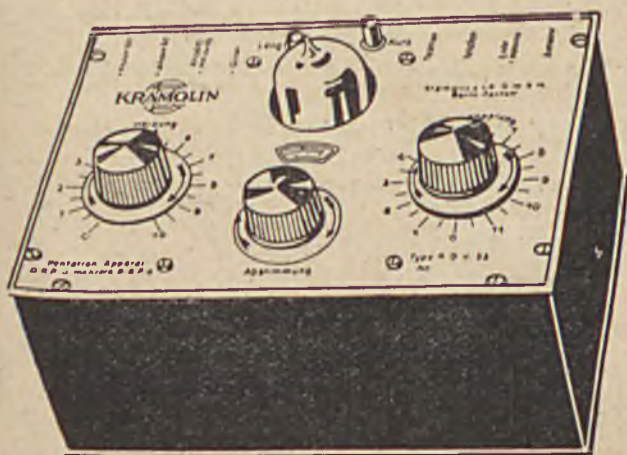
für Lautsprecherbetrieb von 10-15 Stationen  
einschl. Spulen bis 2000 m einschl. Dreifachröhre 69.—  
1 Pfalzgraf-Akkumulator D. S. I 13.50  
1 saurefreie Pertrix-Anoden-Batterie, 90 Volt 11.25  
**RM. 93.75**

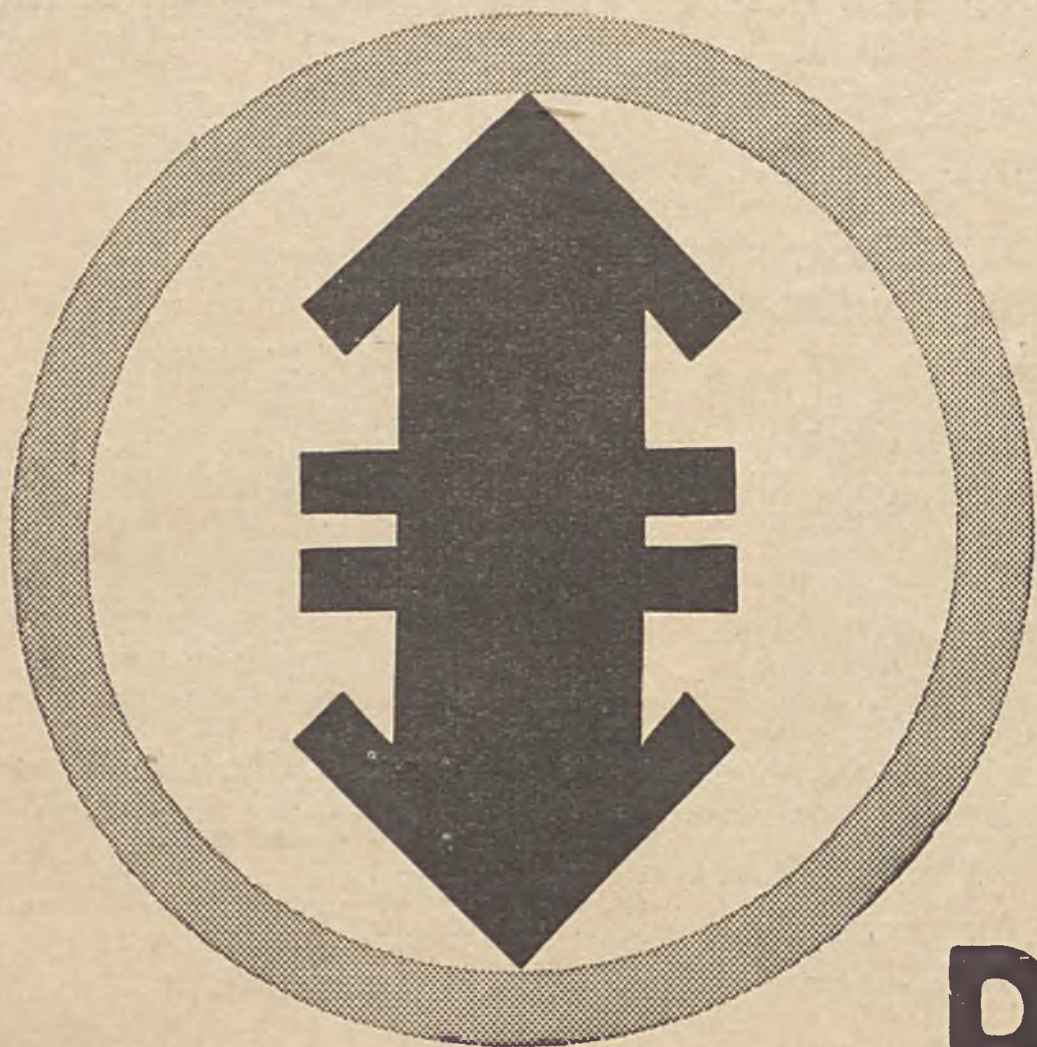


## Kramolin-Pentatron-Apparat RDV 39

für Lautsprecherbetrieb fast sämtlicher europäischer Stationen einschl. 2 Stück Zweifachröhren, einschl. Spulen bis 1300 m in vornehmen Eichenholzgehäuse 160.—  
1 Pfalzgraf-Akkumulator im Holzkasten, Type 1 DM 1 25.—  
1 saurefreie Pertrix-Anoden-Batterie, 90 Volt 11.25  
**RM. 196.25**

Hierzu folgende Lautsprecher: „Blaupunkt“ 77 RM. 75.—, „Blaupunkt“ 55 RM. 36.—, „Blaupunkt“ 51 RM. 51.—





# Die Deutsche Elektrizitäts - Gesellschaft

ist Ihnen als eine der größten Elektrofir-  
men bekannt. Sie sollten sich im Bedarfsfalle  
aber auch erinnern, daß unsere

## Funktechnische Abteilung

zu den ältesten und umfangreichsten  
Stettins gehört.

Hinter unsern drei Ladengeschäften, die  
alle mit Radio-Fachverkäufern besetzt sind,  
steht noch unsere Zentrale, die für Anlage  
und Nachprüfung durch unsere erprobten  
Spezialisten einsteht. Sie können daher auf  
technische Zuverlässigkeit ebenso auf kauf-  
männisches Entgegenkommen rechnen.

Auch für Umbau, Ergänzung, Auswechse-  
lung und Beratung bei Selbstbau stehen  
wir Ihnen zur Verfügung.

Akku-Ladestation in den Verkaufsgeschäften  
und der Zentrale.

**Büros u. Werkstätten: Stettin, Pölitzer Str. 97**

Verkaufsgeschäfte: Schulzenstraße 21 / Kantstraße 1 / Oberwiek 1 (im Bahnhofshaus)

# 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 Dr. H. Schrader, 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, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. 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. 3**

**Stettin, 1. Februar 1928**

**8. Jahrg.**

## Neuerungen im Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen des Oberpostdirektionsbezirks Stettin.

Vom Präsidenten der Oberpostdirektion Stettin, Werner.

Für die Herausgabe von „Verkehrsnummern“ werden nicht nur die Leser des „Ostseehandels“, Verlag und Schriftleitung Dank wissen, sondern gleicherweise alle zur Vermittlung und Abwicklung des Verkehrs Berufenen. Die Oberpostdirektion Stettin beteiligt sich an dem dankenswerten Unternehmen um so lieber mit Beiträgen, als der Deutschen Reichspost aus Anlaß der letzten Gebührenerhöhung aus den Kreisen der Postkunden vielfach Vorwürfe gemacht worden sind, die in den tatsächlichen Verhältnissen keine Stütze finden. Als es nach Beendigung der Inflation galt, der zerrütteten Wirtschaft wieder aufzuhelfen, hat die Deutsche Reichspost als einziges Verkehrsunternehmen ihre Gebühren absichtlich der gegenüber den Vorkriegsverhältnissen eingetretenen Erhöhung aller Preise und der gesamten Lebenshaltung nicht angeglichen, sondern aus währungspolitischen Gründen im wesentlichen wieder die Postgebühren ein-

geführt, die schon vor dem Kriege bestanden hatten, insbesondere auch die schon seit 1868 gültige Gebühr von 10 Rpf. für den einfachen Fernbrief. Die Deutsche Reichspost hat damit unzweifelhaft in der schwersten Zeit der deutschen Wirtschaft ein großes Opfer gebracht. Vier Jahre hindurch hat die Deutsche Reichspost mit den Gebühren, die weit unter den allgemeinen Preisverhältnissen lagen, nicht nur ihren Betrieb aufrecht erhalten müssen, sondern auch noch die in den Kriegs- und Inflationsjahren entstandenen allgemeinen Mängel in der Hauptsache zu beseitigen versucht. Daß es bei den völlig veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen auf die Dauer nicht möglich sein würde, mit aus Vorkriegsgebührensätzen fließenden Einnahmen die vor dem Kriege gewohnten Verkehrsleistungen zu erzielen, konnte keinem Zweifel unterliegen. Sollte die Deutsche Reichspost den Verkehrsanforderungen der wieder erstarkenden Wirtschaft in

## Allianz und Stuttgarter Verein

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

Aktiva über 176 000 000 RM. — Prämieinnahme 1927 über 150 000 000 RM.

Bayerische Versicherungsbank  
Aktiengesellschaft, München ::

Badische Pferdeversich.-Anstalt  
Akt.-Gesellschaft, Karlsruhe i. B.

Globus Versicherungs-Aktien-  
Gesellschaft in Hamburg ::



Hermes Kreditversichergs-Bank  
Aktien-Gesellschaft in Berlin ::

Kraft Vers.-A.-G. des Automobil-  
clubs von Deutschland in Berlin

Union Allgem. Deutsche Hagel-  
Versich.-Gesellschaft in Weimar

### Allianz und Stuttgarter

Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft

Gesamtversicherungssumme über 1 600 000 000 RM.

Versicherungszweige:

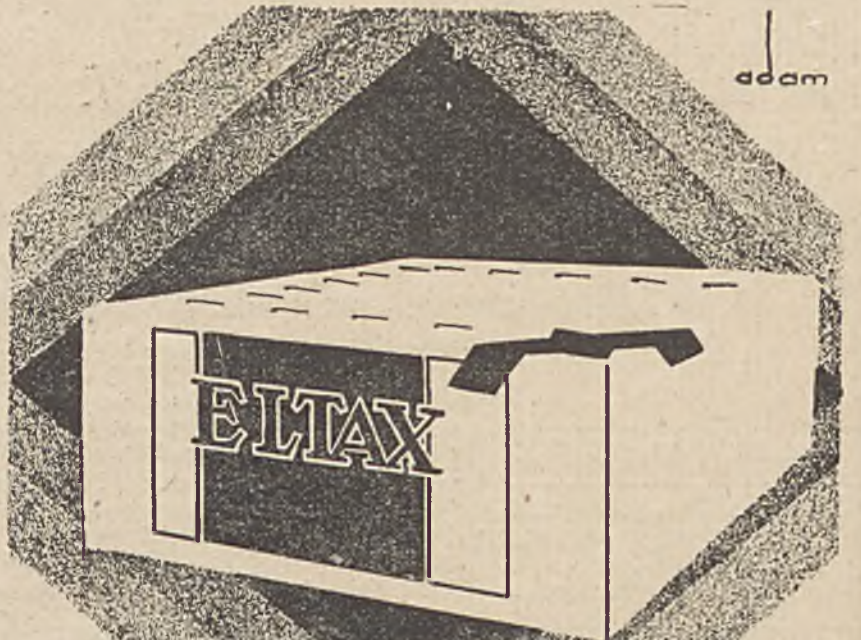
Feuer — Transport — Haftpflicht — Unfall — Einbruchdiebstahl — Beraubung — Maschinenbruch — Glas — Wasserleitungs-  
Schaden — Valoren — Schmucksachen in Privatbesitz — Reisegepäck — Aufruhr — Kredit — Kautions — Auto (Unfall, Haftpflicht,  
Kasko) — Leben — Aussteuer — Invalidität — Renten — Pension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

*Im Tag in Luft*

**SEIBT**

Radio - Gerät

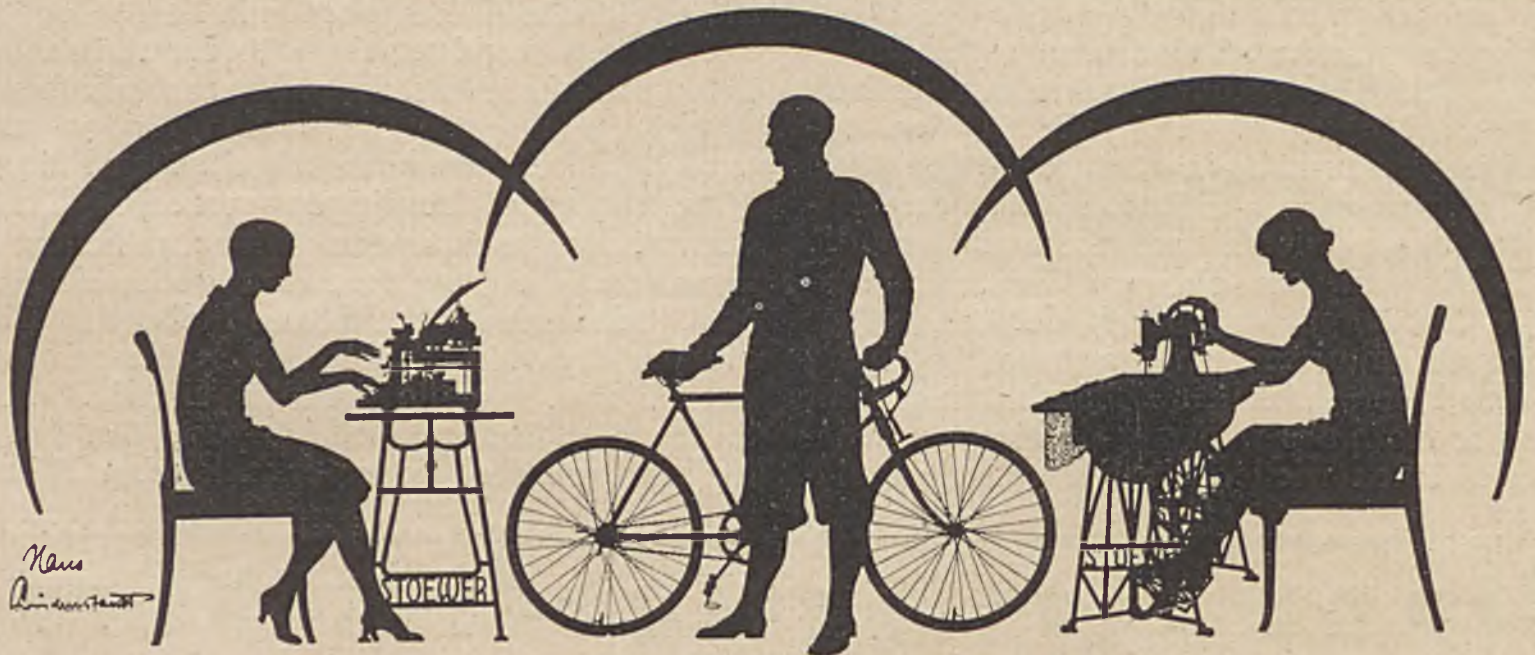
DR. GEORG SEIBT BERLIN - SCHÖNEBERG



**ELTAX**

DIE ANODE  
HÖCHSTER KAPAZITÄT

ELTAX ELEKTRO-AKT. GES.  
BERLIN SW 68 CHARLOTTENSTR. 96



NÄHMASCHINEN-UND FAHRRÄDER-FABRIK  
BERNH: **STOEWER** A.G.

STETTIN - GRÜNHOF

Fahrräder  
Nähmaschinen Schreibmaschinen

alter Weise gerecht werden, so mußten ihr auch die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Das ist durch die in der Mitte des Jahres 1927 vorgenommene Postgebührenerhöhung geschehen.

Getreu ihrer Aufgabe, Dienerin und Mittlerin des Verkehrs zu sein, benutzt die Deutsche Reichspost die ihr aus der Gebührenerhöhung zufließenden Mittel auch zu Betriebs- und Verkehrsverbesserungen. Hinsichtlich der Auflieferungsmöglichkeiten hat sich dies ausgewirkt in Erweiterung der Schalterdienststunden, durch Verkürzung oder Wegfall der Mittagspause und Verlängerung der Schalterstunden am Abend, in einer Vermehrung der Schalterstellen namentlich für den Paketverkehr und dabei auch für die Auflieferung der Selbstbuecherpakete an Bahnhöfen und außerhalb der Schalterstunden, in der Neuaufstellung von Straßenbriefkästen und in einer Reihe anderer Maßnahmen. Durch Einstellung von Motor- und Fahrrädern zur Einsammlung des Inhalts der Straßenbriefkästen, durch Vermehrung der Zahl der Kastenleerungen (Abend- und Spätleerungen) und durch vermehrte Verwendung von Stempelmaschinen und sogenannten Freistemplern — das sind in den Räumen der Versender aufgestellte und von ihnen selbst betriebene Maschinen zum Freimachen und Stempeln von Postsendungen — haben die Schlußzeiten für die aufgelieferten Sendungen verkürzt werden können. Die Ueberführung der Postsendungen zwischen Bahnhöfen und Postanstalten ist durch Einstellung von Kraftwagen anstelle von Pferdefuhrwerken beschleunigt, die Beförderungszeiten sind durch vermehrte Benutzung der Eisenbahn für Zwecke des Postbeförderungsdienstes abgekürzt worden. Weiter ist auch in Pommern der Verkehr mit Flugzeugen der Postbeförderung nutzbar gemacht worden, wenn dadurch eine Beschleunigung in der Ueberkunft der Postsendungen hat erreicht werden können. Namentlich für die Beförderung von Zeitungen nach den pommerschen Badeorten hat die Luftpost gute Erfolge erzielt.

Die angekommenen Briefsendungen werden bei den Postämtern in Groß-Stettin dreimal, bei den übrigen Postämtern des Bezirks Stettin, von wenigen Ausnahmen abgesehen, wieder zweimal werktäglich zugestellt. Daneben sind, soweit es durchführbar war, die Ortsbriefzustellungen beschleunigt und frühergelegt worden. Die zur Beschleunigung der Ueberkunft der Sendungen in die Hände der Empfänger dienenden Schließfachanlagen, die heute bei fast allen Postanstalten Eingang gefunden haben, sind vermehrt worden. Die Einrichtung solcher Anlagen bei den Stettiner Zweig-Postämtern ist beabsichtigt, hat aber bisher wegen ungenügender Beteiligung von Schließfachabholern nicht durchgeführt werden können. Zwecks beschleunigter Zustellung der Pakete werden in den größeren Orten des Bezirks Kraftwagen und sonst in erweitertem Umfang Pferdefuhrwerke verwendet. Zur Ausführung der Postzustellung nach den von Land aus nicht zugänglichen Niederlassungen im Hafengebiet der Stadt Stettin und den daselbst ankern den Schiffen ist anstelle des bisher verwendeten Ruderboots ein Motorboot eingestellt worden. Hierdurch ist die Wasserzustellung wesentlich beschleunigt worden.

Auch das Postwesen auf dem platten Lande ist trotz der damit verbundenen großen Aufwendungen wieder soweit ausgebaut, daß es im Oberpostdirektionsbezirk Stettin keine Wohnstätten mehr gibt, die nicht werktäglich mindestens einmal vom Postzusteller berührt werden. An der weiteren Ausgestaltung dieses Betriebes, insbesondere auch an der Vermehrung der Postverbindungen nach den Postorten auf dem Lande wird fortgesetzt weitergearbeitet. U. a. mag erwähnt werden, daß mit der Einstellung von Kraftwagen für den Landzustelldienst im kommenden Frühjahr begonnen werden wird. Daß der Postkraftwagen in der Provinz Pommern nicht nur ein Beförderungsmittel für Postsachen innerhalb der geschlossenen Ortschaften ist, sondern auch ein erwünschter und teilweise unentbehrlicher Vermittler des Personenverkehrs zwischen großen Verkehrspunkten und abseits gelegenen Ortschaften, sei unter Hinweis auf die bestehenden Postkraftüberlandlinien nebenbei erwähnt.

Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in der Provinz Pommern hat in der letzten Zeit einen sehr erfreulichen Aufschwung genommen. Die seit längerer Zeit im Gange gewesene organisatorische Aenderung und Vereinfachung des Telegraphenleitungsnetzes, die Ersetzung des alten Morseschreibtelegraphen durch Typendruckapparate, durch den Klopferapparat in Verbindung mit der Schreibmaschine, durch den Siemens-Maschinen-Schnelltelegraph sind zum Abschluß gebracht. Auch die Verlegung der großen oberirdischen inländischen und internationalen Telegraphenlinien in unterirdische Kabel ist vollendet und damit die Telegrammübermittlung auf die denkbar sicherste und beste Grundlage gestellt. Der Ausbau und die Vervollkommnung der pommerschen Fernsprechlinien werden weiter betrieben. Durch die Verlegung der oberirdisch geführten Fernsprechleitungen innerhalb geschlossener Orte und der größeren Landlinien in unterirdische Kabel und in Luftkabel ist die Vorbedingung geschaffen für die zur Zeit fast unbeschränkte Sprechmöglichkeit auf weiteste, bis vor einigen Jahren noch undenkbare Entfernungen sowie für den ebenfalls unlängst vollendeten Anschluß Pommerns an das große europäische Fernkabelnetz, dessen Herzstück Deutschland bildet und an dem Pommern durch die großen Fernkabel Stettin—Berlin, Stettin—Köslin—Stolp—Leba mit Anschluß an je 2 Seekabel nach Danzig und nach Königsberg (Ostpr.) sowie Stettin—Anklam—Greifswald—Rostock—Stralsund—Lübeck—Hamburg hervorragenden Anteil hat. Die seit jeher bestehenden engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Pommern und Schweden haben durch die am 2. September 1927 vollendete Verlegung des 3. Fernsprechseekabels zwischen Stralsund (Zarrenzin) und Malmö (Kämpinge) eine weitere Stärkung erfahren.\*) Dieses Kabel entspricht mit seinen 12 Sprechkreisen den neuesten Errungenschaften der Technik und ist nicht nur für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Schweden, sondern auch für den Fernsprechweitverkehr über die Grenzen beider Länder hinaus besonders gut geeignet. Für die pommersche

\*) Vergl. „O.-H.“ Nr. 20 vom 15. Oktober 1927: Das neue deutsch-schwedische Fernsprechkabel Stralsund—Malmö von Oberpostinspektor Fredrich-Stettin.

Handelswelt, die ja von jeher die nordischen Beziehungen besonders gepflegt hat, wird es besonderen Wert haben. Die am 26. Januar 1914 mit der Einrichtung des Selbstanschluß-Betriebes bei der Fernsprechvermittlungsanstalt in Grambow für Pommern eingeleitete Verbesserung und Entwicklung des Fernsprechwesens ist soweit durchgeführt, daß nach der kürzlich erfolgten Inbetriebnahme des Selbstanschlußbetriebes in Stettin nunmehr 65 derartige Aemter im Bezirk vorhanden sind. Der Plan, die gesamten Fernsprecheinrichtungen der Insel Rügen auf den Selbstanschluß-Betrieb umzustellen und bei dem Postamt in Bergen zu zentralisieren, rückt der Verwirklichung näher. Die Vorarbeiten hierzu, z. B. die Auslegung von Fernsprechkabeln zwischen Stralsund—Bergen, zwischen Bergen und Binz mit Anschluß nach Sellin, zwischen Bergen und Sagard und weiter nach Saßnitz usw. sind nahezu vollendet. Die beiden Selbstanschlußämter in Swinemünde und Heringsdorf sind im abgelaufenen Jahre durch ein besonderes Fernsprechkabel verbunden worden. Auch das modernste Nachrichtenmittel, die drahtlose Telegraphie und Telephonie, hat in Pommern Eingang und starke Verbreitung gefunden. Die Küstenfunkstelle Swinemünde leistet nicht nur der

pommerschen, sondern der gesamten Schifffahrt wertvolle Dienste. Die an dem Stettiner Rundfunktender im Gange befindlichen Verbesserungen werden nach ihrer Vollendung der pommerschen Bevölkerung noch mehr als bisher Gelegenheit geben, an dem Unterhaltungsrundfunk mit Erfolg und Befriedigung teilzunehmen.

Mit den in vorstehenden Darlegungen kurz gekennzeichneten Verbesserungen des Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs sind umfangreiche Arbeiten zur Vereinfachung und Verbesserung von Betrieb und Verwaltung Hand in Hand gegangen. Betrieb und Verwaltung sind auf kaufmännisch wirtschaftliche Formen umgestellt. Zur Wahrung der Einheitlichkeit in der Durchführung der Wirtschaftspolitik im Verwaltungsbereich der Oberpostdirektion in Stettin ist ein besonderes Referat, das Wirtschaftsreferat, eingerichtet, dem auch die Aufgabe zufällt, in enger Fühlungnahme mit den berufenen Vertretern der allgemeinen Wirtschaft, mit den Behörden, den amtlichen Wirtschaftsstellen sowie der Presse die Verkehrsbedürfnisse in Bezug auf Post- und Telegraphenwesen zu erforschen und für ihre Befriedigung im Rahmen des Möglichen und nach kaufmännisch wirtschaftlichen Grundsätzen zu sorgen.

## **Die wirtschaftliche Bedeutung des Funkwesens mit besonderer Berücksichtigung Steffins und Pommerns.**

Von Direktor Otto Löffler,

Stellvertretender Vorsitzender des Reichsverbandes Deutscher Funkhändler, Berlin, und Vorsitzender der Landesgruppe Pommern.

Unordentlich, aber unwiderstehlich war der Siegeszug des Rundfunks, des populären Zweiges des Funkwesens. Und die elementare Wucht, mit der er begann, erregte Besorgnis in sehr vielen Wirtschaftskreisen. Panik ergriff Grammophonindustrie und Handel, als mit dem Auftauchen des Rundfunks die Nachfrage plötzlich wie abgeschnitten war. Ähnlich fühlten sich die Kreise des Theaters, des Kinos und der öffentlichen Wirtschaften bedroht. Inzwischen haben sich alle Besorgnisse als überflüssig erwiesen. Die Grammophonbranche hat durch den Rundfunk eine Belebung erfahren, wie sie niemand vorausgesehen hat, und auch die übrigen Nachbarzweige haben verstanden, sich der Rundfunkkonkurrenz weitgehend anzupassen.

Was bedeutet dieser Rundfunktserfolg? Er zeigt erstens einmal, wie außerordentlich aufnahmefähig der Markt selbst in ungünstigsten Zeiten ist, wenn es sich um Unterhaltung handelt, und diese Tatsache ist außerordentlich lehrreich und wichtig für die Zukunft der Wirtschaft. Mit dem außerordentlichen Interesse für den Rundfunk haben Masse und Bürgertum ihren Anspruch auf allabendliche Unterhaltung angemeldet, auf lückenlose Ausfüllung der arbeitsfreien Stunden mit Lust, Rhythmus, Interesse. Die Bedeutung dieser Erscheinung greift weit über den Rundfunk hinaus, der keinesfalls allein in der Lage ist, den sich aus dem Massenanspruch ergebenden Konsum allein zu befriedigen. Der Rundfunktserfolg ist ein Zeichen für die konsumbelebende Wirkung des acht-

stündigen Arbeitstages. Verkürzung der Arbeitszeit ist Verlängerung der Konsumzeit; und die moderne Intensifikation der Arbeit hat unweigerlich eine gesteigerte Intensität im Unterhaltungsanspruch der freien Zeit zur Folge. Die Zeiten, wo jeder selbst Unterhaltung produzierte durch Gespräch, Klatsch, Spiel, Spaziergang sind vorüber, und die Zeit der Vergnügungsproduktion, der Vergnügungsindustrie beginnt. Hier eröffnet sich ein neuer, unendlich großer Absatzmarkt, der nicht nur Rundfunk, Tanz, Musik, Information, Unterhaltung und Rausch fordert, sondern auch Licht, Kleid, Schmuck, Bau, Auto usw.

Aber auch die Entwicklung derjenigen Funkanwendungen, die der produktiven Wirtschaft dienen, hat der Rundfunk gefördert, weil er durch seinen Umsatz große Kapitalinvestierung, technische Versuche, Ausbildung und Fortschritte ermöglichte, die auch dem ernstesten Teil des Funkwesens zugute gekommen sind. Zu diesen ernstesten Aufgaben des Funkwesens, die in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung bereitwilliger anerkannt werden, gehört in erster Linie die Nachrichtenübermittlung, besonders auf weite Entfernungen. Ist doch das deutsche Funkwesen entstanden aus dem Bedürfnis eines Verkehrs mit unseren fernliegenden ehemaligen Kolonien und aus dem Bewußtsein, daß uns im Kriegsfall jede andere Verbindungsmittel versagt sein würden. Heute ist der Funknachrichtenverkehr, der jede irdische Entfernung überwindet, zum selbstverständlichen und unentbehrlichen



Wirtschaftszubehör geworden, angefangen von den Funksendungen der großen Pressebüros bis zu den Wirtschaftsnachrichten an jedermann, wie er im Rundfunk verbreitet wird. Eine neue Leistung ist die Uebermittlung von Schrift und Bild, die, zunächst auf große Entfernungen, einen wirtschaftlichen Fortschritt im produktiven Sinne in allen den Fällen ist, wo Zeit Geld bedeutet. Nur auf kurze Entfernungen hat die Bild- und Schriftübermittlung heute noch eine Konkurrenz durch das Flugzeug. Ganz ohne Wettbewerb dagegen ist das Funkwesen im Verkehr zwischen Menschen und Stationen, die in Bewegung befindlich sind, also auf Schiffen, im Flugzeug oder im Eisenbahnzug. Hier ist ja kaum etwas anderes als Funkverkehr denkbar. Dabei ist zu beobachten, daß das optische Signal durch Leuchtfeuer und das akustische durch Nebelhorn oder Heulboje nicht nur durch das Funksignal ergänzt, sondern zum Teil ersetzt und verdrängt zu werden scheint. Das Funksignal hat den Vorteil, unabhängig von Nebel und Wetter mit größter Sicherheit und Genauigkeit zu funktionieren, es erlaubt Standortsbestimmung für Schiff und Luftschiff, es erlaubt den Kurs unabhängig von Stromversetzung im Nebel zu halten, es ermöglicht sogar Fernsteuerung und (durch das Fahrtrinnen- oder das Flughafen-Kabel) das lotsenlose automatische Einfahren in den Hafen. Und schließlich sei daran erinnert, daß die Fernsteuerung für das Kriegswesen eine außerordentliche Wichtigkeit zu haben berufen ist. Bekanntlich kann man heute schon ein Auto, Torpedo oder Flugzeug drahtlos fernsteuern; und wenn diese Künste heute auch noch im Anfangsstadium stehen, so kann man sich aus den Erfahrungen, die wir alle haben, ungefähr ausmalen, mit welcher Schnelligkeit sie sich nach den ersten, verhältnismäßig harmlosen Kriegsmonaten zu einer recht wirksamen Brauchbarkeit entwickeln werden. Wenn also zwischen so hoch intelligenten Wesen, wie wir es heute unzweifelhaft sind, wieder einmal internationale Mißverständnisse entstehen, so wird das ferngesteuerte Bombenflugzeug, U-Boot und Tankfahrzeug sicherlich mithelfen zwischen Recht und Unrecht zu entscheiden. Man sieht, daß im Funkwesen also außer den Amüsiermöglichkeiten noch andere mit entgegengesetzten Vorzeichen liegen, besonders wenn man erwägt, daß auch die Fernzündung von Explosivstoffen ein Problem ist, das durch eine Kombination von Radio- und Ultrastrahlensendung sich der Lösung nähert. Zu guter Letzt könnte man auch vermuten, daß in den unabsehbaren Wirtschafts- und Vernichtungsmöglichkeiten dieser neuen Technik die Aufforderung an die Menschheit liegt, die Leitung ihrer Angelegenheiten gefälligst etwas fester in die Hand zu nehmen. Aber dies ist die unwahrscheinlichste aller Wirkungen des Funkwesens.

Stettin und Pommern haben sich ihren Anteil an der Funkwirtschaft gesichert. Im Rundfunk haben wir es zu einem eigenen Sender und eigenen Aufnahmeräumen gebracht. Gemäß der Tatsache, daß die Empfangsgeräte um so schwächer und billiger sein können, je näher der Sender liegt, bedeutet unser Ortssender eine erhebliche wirtschaftliche Erleichterung für die Bevölkerung Stettins und Pommerns. Die Initiative zur Errichtung eines Senders ergriffen zu haben, bleibt ein Verdienst des Stettiner

Funkhandels, verkörpert in der Landesgruppe Pommern des Reichsverbandes Deutscher Funkhändler, der die Unterstützung des Pommerschen Radioclubs und der Stadtverwaltung fand. Der Rundfunkhandel war in Pommern wie überall eine Improvisation und ging aus den benachbarten Handelszweigen hervor. Es beteiligten sich an ihm die führenden Elektrofirmen, wie die Deutsche Elektrizitäts-Gesellschaft und die Stettiner Elektrotechnischen Werke, aber auch kleinere Installationsfirmen wie Schaufert-Stettin, Demlkowski-Swinemünde u. a., ferner die Photobranche, vertreten durch die Firmen Rohwedell, Schattke, Visbeck, die Optik mit der Firma Witzel, der Sprechmaschinenhandel, der Eisenhandel (J. Fahl, Gebr. Matz), das Büroeinrichtungshaus und andere Firmen, deren Inhaber entweder funktechnische Kenntnisse oder entsprechendes Personal besaßen. Der Radiogroßhandel wurde von den bewährten Firmen des Elektrogroßhandels wie Rauschenfels & Comp., Eugen Bauer, Eltax-Elektro-A.-G. u. a. aufgenommen. Die Funkindustrie mobilisierte ihre hiesigen Büros wie Telefunken, Siemens, A.E.G., und hiesige oder zugezogene Ingenieure und Fachleute übernahmen fast lückenlos die Vertretung der übrigen Industrie. Verhältnismäßig selten waren Neugründungen wie Pommernfunk G. m. b. H., Bahrs u. a. Die ungesunden Zustände der Nachkriegszeit brachten es mit sich, daß in den Funkhandel ebenso wie in die Funkindustrie eine Anzahl sehr unerwünschter Elemente strömte, die ohne technische Kenntnisse und ohne kaufmännisches Gewissen ein parasitäres Dasein führten und den legitimen Funkhandel ebenso wie das kaufende Publikum schwer schädigten. Der Kampf um die Reinigung der Funkindustrie und des Funkhandels wird aber nach den bisherigen Fortschritten zu einem vollen Erfolg führen.

Von ganz besonderem Interesse für Stettin und Pommern dürfte die Verwendung des Funkens für die Schifffahrt sein. Wir haben in Stettin bei der Debeg (Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegrafie), einer Tochtergesellschaft des Telefunken-Konzerns, eine Sonderabteilung „Schifffahrt“, zu deren Wirkungsbezirk der größte Teil der deutschen Ostseeküste gehört. Die Debeg betreibt alle schwimmenden Funkenstationen, wie ihre Schwester, die Transradio-Gesellschaft sämtliche Landstationen betreibt. Wenn es auch in Deutschland zur Zeit noch kein Gesetz gibt, das irgend einem Schiff die Ausrüstung mit Funkenstationen vorschreibt, so besteht doch in anderen Ländern, wie England, Norwegen, Frankreich, dieser Zwang von einer bestimmten Schiffsgröße an, die ungefähr bei 1600 Brutto-Register-Tonnen liegt. Rußland schreibt sogar schon bei 12 Passagieren einen Funkeroffizier vor. Jedes größere deutsche Schiff, das einen Hafen der genannten Länder anläuft, ist also zum Betrieb einer Funkenstation gezwungen, da sie ihm sonst im ausländischen Hafen auf Kosten der Reederei einfach an Bord gesetzt wird. Die Debeg liefert nun den Reedereien entweder die Station oder stellt sie mietweise auf und stellt zugleich die Funkeroffiziere, beides gegen eine bestimmte Pauschalgebühr. Es besteht auch die Möglichkeit, daß die Navigationsoffiziere nach einer Ausbildung in der

hiesigen Seefahrtsschule den Funkdienst mitübernehmen. Davon wird aber in der Regel nur bei Frachtdampfern Gebrauch gemacht, da der Funkeroffizier eines Passagierschiffes viel zu beschäftigt ist, um diese Arbeit im Nebendienst leisten zu können.

Auch die Eisbrecher der Stettiner Industrie- und Handelskammer sind mit Empfänger und Sender ausgerüstet, so daß sie unter sich und mit den einkommenden Schiffen verkehren können. Auf der Stettiner Börse ist eine Mithörstation eingerichtet, die diesen Verkehr aufnimmt. Gleichfalls ist die Eisbrecherverwaltung auf der Börse während der Eiszeit durch eine direkte Telefonverbindung mit der Funkstation Swinemünde verbunden, so daß alle Schiffsnachrichten ohne Verzögerung den Interessenten übermittelt werden können.

Eine für die Ostseeschifffahrt ständig an Bedeutung zunehmende Rolle spielt die Funkpeilung. Der Standort des Schiffes wird durch Kreuzpeilung bestimmt. Dies ist von außerordentlicher Wichtigkeit bei Nebel, wenn die optischen Signale versagen; es gibt kein Festsitzen im Nebel mehr, was eine erhebliche Zeitersparnis bedeutet. Die Peilsignale werden von Funknebelsignalstationen gegeben, mit denen jetzt nach und nach die ganze Ostseeküste ausgerüstet wird. Es bestehen derartige Stationen bei Stubbenkammer und Warnemünde. Es fol-

gen jetzt Swinemünde, vielleicht Feuerschiff Adlergrund, Kolberg und Pillau. Gleicherweise fängt auch der Schwede an, unserem Beispiel zu folgen. Schweden hat seine Fährschiffe bereits mit Bordpeilern ausgerüstet wie wir unsere Fährschiffe „Deutschland“ und „Preußen“ und die Motorschiffe „Hansastadt Danzig“ und „Preußen“. Die Funknebelsignalstationen haben nun ihre besonderen Rufzeichen, Stubbenkammer beispielsweise „SR“, denen eine große Anzahl Morsestriche folgt. Dieses Signal wird nun gleichzeitig durch den Funksender und durch den Unterwasser-Schallsender aufgegeben und kann an Bord durch den Funkempfänger und den Schallempfänger aufgenommen werden. Das Schallsignal kommt natürlich viel später an als das Funksignal und aus der Differenz, d. h. aus der Zahl der auf das Funksignal SR folgenden Zeitstriche bis zur Ankunft des Schalles SR kann man ohne weiteres die Entfernung der Sendestation entnehmen. Es ist im Prinzip dasselbe Verfahren, nach dem wir schon als Jungen die Entfernung des Blitzes berechneten: nämlich aus der Zeit, die zwischen Blitz und Donner liegt, also zwischen dem optischen Momentsignal und dem akustischen verzögerten Signal.

Man sieht, daß für den Stettiner und Pommern Anstöße zur Entwicklung des Funkwesens von vielen Seiten kommen, und daß viele Faktoren am Werke sind, in Stettin eine funktechnische Atmosphäre zu bilden, die wiederum dazu beiträgt, die für Stettin so notwendige allgemeine technische Atmosphäre zu beleben und zu kräftigen.

## Die Oderschifffahrt im Jahre 1927 insbesondere in Ansehung der Massengut-Transporte.

### Erze zu Berg und Kohlen zu Tal.

Von Direktor Paul Kröger, Stettin.

#### Allgemeines.

Ein milder Winter gestattete den Schiffahrtsbetrieb von Anfang des Jahres an, jedoch bis Ende Februar nur auf der Strecke Stettin—Breslau, weil in dieser Zeit die Schleusenanlagen und Stauhaltungen zwischen Breslau und Cosel Reparaturen halber und in der letzten Februarhälfte durch Eisbildung gesperrt waren. Vom 1. März an konnte sich der Verkehr ungehemmt nach und von Cosel entwickeln. Die ersten Talkähne von Cosel wurden zwar durch Versandungen aufgehalten, sodaß sie für die Strecke Cosel—Breslau zwölf Tage gebrauchten; aber sonst zeigte sich die Oder hinsichtlich der Wasserführung bis ungefähr Mitte August sehr brav. Abgesehen von einer Hochwasserwelle Ende April, die eine Ausuferung und einige Tage Brückensperre mit sich brachte, hat sie die Schifffahrt durch Hochwasser nicht weiter gestört und gestattete bei immer mäßigem Wasserstand eine volle Auslastung der Kähne. —

Ab zweite Hälfte August war es aber mit dieser Herrlichkeit vorbei. Anfang September ließ die Oder unterhalb Breslau nur noch eine Schwimmtiefe von etwa 1 m zu, die sich Ende September für etwa 12 Tage auf vollschiffig verbesserte, sodaß in diesem Zeitraum von etwa 500 Kähnen, die mit voller Ladung von Cosel nach Breslau gekommen waren, hier nicht weiter konnten und sich bis über Brieg hinaus aufstellen mußten, die weitaus größte Zahl die Reise fortsetzen konnte. Anfang Oktober verschlechterte sich die Tauchtiefe aufs neue, sodaß die von Cosel mit voller Ladung nach Breslau herangekommenen, sich wiederum zu zweihundert bis dreihundert angesammelten Kähne entweder ableichtern, oder bis Mitte November, zu welcher Zeit wieder eine Schwimmtiefe von 1.50 m eintrat, liegen bleiben mußten. — Kurz nach dieser Wasserstandsverbesserung wurde das ganze Odergebiet von einer Kältewelle

überfallen, die der Schifffahrt für eine Woche lang Schluß und das Aufsuchen von Winterhäfen gebot. Ende November und Anfang Dezember konnte das Gewerbe zwar weiter ausgeführt werden; neue Kälte brachte es jedoch mit sich, daß im nördlichen Gebiet der Oder, in welchem teilweise die Eisbildungen aus dem Novemberwinter noch nicht gänzlich verschwunden waren, die Schifffahrt gegen den 8. Dezember, im mittleren und südlichen Stromgebiet gegen Mitte Dezember eingestellt werden und bis zum Jahreschluß ruhen mußte.

Wenn man auch im allgemeinen mit der so gekennzeichneten Wasserführung der Oder zufrieden sein konnte — ist es doch zur völligen Einstellung der Schifffahrt Niedrigwassers wegen überhaupt nicht gekommen — so muß doch die **ungenügende Wasserführung von Mitte August bis zum Schluß des Jahres** insofern beklagt werden, als damit die Hoffnungen auf ein gutes Herbstgeschäft, das bekanntlich erst ausschlaggebend für das Jahresergebnis ist, begraben werden mußten, zumal die Ableichtierungen einmal viel Geld kosteten und so in den letzten Schifffahrtsmonaten dauernd Kahnraumangel in Cosel zur Aufnahme neuer Talladungen, als auch in Stettin zur Aufnahme der Erze vorherrschte.

#### Beschäftigung.

**Zu Tal** konnte über Ladungsmangel nicht geklagt werden, obgleich polnische Kohlen wegen des Handelskrieges der Oderschifffahrt fehlten, wofür aber deutsch-ober-schlesische Gruben um so stärker förderten.

**Zu Berg** mangelte es in den ersten Schifffahrtsmonaten an Rückladung (die Lulea-Saison ging erst spät auf), die Sommermonate brachten dagegen eine fast übermäßige Beschäftigung, sodaß vielfach Leerraum aus Berliner Gewässern zur Aufnahme der Erze nach Stettin herangezogen werden

mußte und in den späteren Monaten war die Kahnraumgestaltung selbst für mäßigeren Erzeingang recht schwierig, weil der verzögerte Kahnlauf durch die oben geschilderte schlechte Wasserführung der Oder sich zu sehr bemerkbar machte. —

### Frachten.

Der Frachtenstand war im Berichtsjahre außerordentlich schlecht. Die **Kohlen-Frachten Cosel—Stettin** wurden notiert:

März	RM. 5.50 bis RM. 5.20 per 1000 kg
April	RM. 5.20 bis RM. 4.80 per 1000 kg
Mai	RM. 4.80 bis RM. 4.30 per 1000 kg
Juni	im Mittel RM. 4,70 per 1000 kg
Juli	RM. 4.80 bis RM. 5.— per 1000 kg
August	RM. 4.80 bis RM. 4.90 per 1000 kg
September	Frachtausschuß-Fracht RM. 5.30 per 1000 kg
Oktober	Frachtausschuß-Fracht RM. 5.50 bis RM. 5.65
November	Frachtausschuß-Fracht RM. 5.65 per 1000 kg

Von diesen Frachten sind abzurechnen:

RM. 0.20 Abfertigungsgebühr (Spediteur-Provision) und RM. 0.25 Schleusenzoll, sodaß die Nettofracht im Sommer kaum RM. 4.— je 1000 kg betragen hat. Es ist viel gescholten worden über die **Wiederaufrichtung des Frachtausschusses**, doch muß hier gesagt werden, daß der Frachtausschuß nicht frachtverteuernd, sondern direkt frachtverbilligend gewirkt hat, da vom September bis zum Schluß der Schifffahrt infolge der schlechten Wasserführung der Oder und der damit verbundenen Versommerung von hunderten von Kähnen sowohl ab Cosel-Oderhafen für die Talladung, als auch in Stettin zur Aufnahme der Erzladungen dauernd Kahnraum fehlte. Ohne Frachtausschuß wären die Kohlenfrachten Cosel—Stettin unter solchen Umständen mindestens auf RM. 6.— und weit darüber hinaus gestiegen.

Die **Erzfrachten für Witkowitz und Brünn** wurden verträglich mit RM. 4.60 per 1000 kg für das ganze Jahr festgelegt. —

Die so benannten **Tag- und Berg-Frachten entsprechen ungefähr den Frachten kurz vor dem Kriege**. Es liegt sonach auf der Hand, daß **bei reichlich 50% höheren Betriebskosten** nichts verdient werden konnte, um so weniger, als die Frachten schon vor dem Kriege keinen Gewinn abgeworfen haben, obgleich damals der Fahrtenumlauf durch Verkürzung der Arbeitszeit, Gewährung von Urlaub, Sonntagsruhe und einer an Schiff und Besatzung gebundenen Mindestnachtsruhe von 8 Stunden im Sommer- und 10 Stunden im Winterhalbjahr nicht gedrosselt wurde, wie dies in den letzten Jahren der Fall ist. Die heutigen billigen Frachten lassen sich sonach nur rechtfertigen unter Voraussetzung einer dauernd günstigen Wasserführung, die ungehemmten und öfteren Umlauf gewährleistet. Läßt diese Wasserführung eine zeitlang zu wünschen übrig, so ist damit sofort das Jahresergebnis beeinträchtigt. — Zur **Erzielung eines besseren Umlaufes** ist vor allen Dingen das schon vor mehr als dreißig Jahren geforderte **Staubecken zu Ottmachau** dringendst erforderlich. Dann aber strebt die gesamte Oderschifffahrt dahin, den Umlauf zu vermehren durch **Verbesserung der Schleusenanlagen** (rascheres Ein-, Durch- und Ausschleusen), durch **Regulierung des Oderstromes** und durch **Verkürzung der Lösch- und Ladezeiten**. Alle diese Bestrebungen haben trotz ungestümen Drängens immer noch nicht den gewünschten Erfolg mit sich gebracht; zwar ist die Erbauung des **Ottmachauer Staubeckens endlich im Jahre 1926 bewilligt** worden, 1927 sind aber noch keinerlei Baugeräte zur Inangriffnahme der Arbeiten im Ottmachauer Gebiet eingetroffen. — Die Handelskammern und Oberpräsidenten werden seit mehr als zwei Jahren bestürmt, die gesetzlichen Lösch- und Ladezeiten zu verkürzen, andererseits die gesetzlichen Liegegelder zu erhöhen, weil beide Gesetzesvorschriften durch die Zeit völlig überholt sind, aber die maßgebenden Stellen lassen sich viel Zeit. Ganz in letzter Zeit kursiert aus Holland die Frachtanfrage für die Beförderung von ungefähr 10 000 t Baugerät über Stettin nach Ottmachau und darf man daraus wohl schließen, daß die Arbeiten in nächster Zeit wirklich in Angriff genommen werden. — **Das Reich mußte 1926 für Ueberschwemmungsschäden im Odergebiet rund neunzig Millionen Mark bezahlen. Dafür hätten gut und gern zwei Ottmachauer Staubecken erbaut werden können**; ungerechnet alle die Hochwasserschäden, die in den früheren Jahren von der Regierung haben bezahlt werden müssen.

### Öderverkehrszahlen.

#### I. Oberschlesien (Cosel—Oderhafen):

##### a) Zu Tal abgeschwommen:

Kohlen und Koks . . . . .	rund 2 500.000 t
Zink . . . . .	rund 27.000 t
Eisen . . . . .	rund 17.000 t
Holz . . . . .	rund 5.000 t
Zucker . . . . .	rund 12.000 t
Papier . . . . .	rund 10.000 t
Getreide . . . . .	rund 5.000 t
diverse Güter . . . . .	rund 10.000 t
	<hr/>
	2.586.000 t

##### b) zu Berg angekommen und umgeschlagen:

Erze . . . . .	rund 475.000 t
(davon rund 350.000 t für Tschechoslowakei)	
Schwefelkies u. Abbrände	80.000 t
Zinkerze . . . . .	rund 16.000 t
Alteisen . . . . .	rund 16 000 t
Phosphate . . . . .	rund 15 000 t
Getreide . . . . .	rund 5.000 t
diverse Güter . . . . .	rund 125.000 t
	<hr/>
	732.000 t

#### II. Niederschlesien (Breslau/Maltsch):

Ab Breslau/Maltsch sind insgesamt rund **500 000 t niederschlesische Kohlen und Koks** zur Verschiffung gelangt.

#### III. Stückgutverkehr:

Ein regelmäßiger, zwei- bis dreimal wöchentlich in beiden Richtungen zwischen Schlesien und Pommern verkehrender Eildampfer- und Motorkahn-Dienst der Schlesi-schen Dampfer-Compagnie-Berliner Loyd A. G. sorgte für schnelle Beförderung von Kaufmannsgütern (Heringe, Schmalz, Maschinen, Kolonialwaren) und Fabrikzeugnissen (Papier etc.), insgesamt etwa 100 000 t Güter zu Berg und Tal.

Charakteristisch für die Oderschifffahrt ist, daß die **Oderkähne zu ungefähr 90 % offener Bauart** sind, sich also nur für Erz- und Kohlenfahrten und für solche Güter, die jede Witterung vertragen können, eignen. Wetterempfindliche Güter wie: Zucker, Getreide, Papier, Düngemittel, Phosphate, Schwefelkiese etc. sind der Deckschifffahrt vorbehalten.

### Konkurrenz der Reichsbahn.

Die Bekämpfung der Oderschifffahrt durch die Reichsbahn hat 1927 weiterhin schärfere Formen angenommen; in immer größeren Umfange **versucht die Reichsbahn durch Sondertarife der Schifffahrt Güter zu entreißen**, die sie jahrzehntelang gefahren hat. Der für die gesamte deutsche Binnenschifffahrt unglückliche, von der Reichsbahn in den Nachkriegsjahren eingeführte **Staffeltarif, der billige Frachten für Langstrecken und hohe Frachten für Kurzstrecken vorsieht**, macht es der Binnenschifffahrt beinahe unmöglich, für viele Güterarten und Mengen mit der Reichsbahn auf weite Strecken zu konkurrieren. Dabei kostet der Oderweg beispielsweise für Kohlen von Cosel nach Stettin (etwa 650 km Wegstrecke) bei RM. 5,50 für 1000 kg Oderfracht nur 0,8 Pfg. pro tkm. Die Oderschifffahrt muß aber für die ungefähr 60 km lange Strecke von den Kohlenruben bis Cosel Umschlag 5 Pfg. pro tkm bezahlen. Die Reichsbahn selbst rechnet für die ungefähr 520 km lange Strecke von ober-schlesischen Kohlenruben bis Stettin RM. 10,30 per 1000 kg = rund 2 Pfg. pro tkm. An und für sich ist sonach der **Wasserweg erheblich billiger**, nur daß er so **ungeheuer verteuert wird durch die hohe Zulaufkraft**. Alle Bemühungen der Binnenschifffahrt hierin Wandel zu schaffen, sind bisher so gut wie ergebnislos geblieben. — Die **Reichsbahn** hat hierbei leichtes Spiel, als ihr alle **technischen Neuerungen im Lokomotiv- und Waggonbau** und Mittel dazu zur Verfügung stehen, während der **Binnenschifffahrt**, wenigstens in Hinsicht auf den Massengutverkehr, die Mittel hierfür fehlen, ihr auch die **technischen Neuerungen bei beispielsweise Erbauung von Motorkähnen nicht nützen würden**, weil der **heutige Zustand der Oderwasserstraße einen regulären und schnellen Umlauf mit Eilschiffen nicht gewährleistet** und nur solcher die kostspielige Modernisierung der Oderschifffahrt

rechtfertigen könnte. In dem Zusammenhang müßten aber auch die Löschzeiten erheblich verkürzt werden. — Alles Forderungen, die die Oderschiffahrt seit langer Zeit erhebt, ohne damit vorwärts zu kommen.

### Entwicklung und Wirtschaftlichkeit der Oderschiffahrt.

Wenn man den Aufstieg der deutschen Wirtschaft seit dem Kriege 1870/71 ins Auge faßt, darf man wohl sagen, daß hiermit die Oderschiffahrt gleichen Schritt gehalten hat. In den siebziger Jahren herrschte auf der Oder das sogenannte Finow-Maßschiff (etwa 40 m lang, 5 m breit) vor, das in den achtziger Jahren von dem Berliner Maßkahn (46 m lang, 6,60 m breit) mehr und mehr verdrängt wurde. Während in den neunziger Jahren der sogenannte Breslauer Maßtyp (55 m lang, 8 m breit) anfang, sich breit zu machen und der heute noch das gangbarste Schiffsgefäß auf der Oder ist, verkehrt seit den letzten Jahren bereits eine ganze Anzahl sogenannter Plauer Maßkähne (65—67 m lang, 8—8,20 m breit) auf der Oder, insgesamt etwa 2000 Kähne aller genannten Schiffsgrößen, wobei Finow- und Berliner Maßkähne verhältnismäßig nur noch wenig vorhanden sind und nach und nach der Unwirtschaftlichkeit wegen nahezu gänzlich von der Bildfläche verschwinden werden.

Mit dieser Entwicklung der Oderschiffahrt hat die Ausgestaltung des Oderstromes nicht Schritt gehalten. Wohl ist durch die Kanalisierung der oberen Oder von Cosel bis Breslau eine gewaltige Arbeit geleistet worden, auch der ständige Ausbau der Schleusenanlagen auf dieser Strecke läßt nur wenig, aber immerhin doch noch etwas zu wünschen übrig, insofern, als das Einfahren, Durchschleusen und Ausfahren an vielen Schleusen viel zu lange dauert und durch entsprechende Vorrichtungen wesentlich verbessert werden kann. Was die freie Oder zwischen Breslau und Hohensaaten anbelangt, so ist gerade diese Strecke der häufige Störenfried für eine glatte Abwicklung des Verkehrs. Die Oderschiffahrt ist dabei der leidtragende Teil. Bei den häufigen Niedrigwassern nutzen die Kahnböden stark ab, so daß in kurzen Zwischenräumen recht kostspielige Bodenreparaturen ausgeführt werden müssen. — Was den Plauer Maßkahn betrifft, so ist dieser für die heutigen Stromverhältnisse der Oder, wenigstens zu Niedrigwasserzeiten, eigentlich zu groß, da er an manchen Stellen des Oderbettes nicht genügend Platz findet.

Die **Wirtschaftlichkeit der Oderschiffahrt** hängt natürlich in erster Linie von ungestörten und recht häufigen Fahrten im Jahre ab; wenn vielfach angenommen wird, der Oderschiffahrt könne es doch eigentlich nicht schlecht gehen, indem sie doch die Talfahrt spielend leicht und kostenlos, weil sie so mit dem Strome dahinschwimmt, ohne Dampferhilfe zu gebrauchen, verdient und kostenlos durch Beladung mit Erz von Stettin nach Cosel zurückgeschleppt wird, so ist dieses ein Trugschluß. Die Fracht erscheint dem Industriellen als auch dem Kaufmann immer viel zu hoch und verlohnt sich da wohl die Feststellung, ob dies tatsächlich der Fall ist. Dabei muß folgende Rechnung aufgestellt werden:

Den Kahnwert mit RM. 30 000.— als Mittelwert angenommen (neuere Kähne kosten über RM. 50 000.—, ältere sind vielleicht mit gut RM. 20 000.— zu bewerten) muß man als **feste Kosten** rechnen.

Verzinsung RM. 30.000 zu 5% p. a. . . . .	RM. 1.500.—
Schiffsversicherung 3% p. a. . . . .	RM. 900.—
Abnutzung 3% p. a. . . . .	RM. 900.—
	<u>RM. 3.300.—</u>

dazu Betriebskosten:

Mannschaftslöhne:

1 Steuermann 52 Wochen à RM. 46.— =	RM. 2 392.—
2 Bootsleute à 44 Wochen à RM. 39.— =	RM. 3 432.—
	RM. 5.824.—
Krankenkasse, Unfallvers. u. Arbeitgeberverband	
Lohn- und Erwerbslosen-Steuer . . . . .	RM. 400.—
Materialienverbrauch, Farben, Tauwerk etc. . . . .	RM. 450.—
Reparaturen u. Instandhaltung, Bodenbretter . . . . .	RM. 750.—
Hafen-, Schleusen- und Brückengelder . . . . .	RM. 250.—
Verwaltungskosten . . . . .	RM. 300.—
Unvorhergesehenes (Bugsierlöhne etc.) . . . . .	RM. 326.—
	<u>RM. 11.600.—</u>

Für besondere **Betriebskosten** sind hinzuzurechnen: evtl. Ableichterungskosten bei Wassermangel und Schleppkosten Stettin/Cosel, falls Erzladung nicht vorhanden und die Reise von Stettin nach Cosel ohne Ladung zurückgelegt werden muß. Erzladung war in diesem Jahre nicht immer genügend vorhanden, so daß etwa zwei Bergreisen ohne Ladung und zwei oder drei Bergreisen mit Ladung ausgeführt werden mußten. Nimmt man nun den ganz günstigen Fall an, daß mit einem Kahn fünf Talreisen Cosel/Stettin im Jahre zurückgelegt werden, jede Reise mit voller Ladung, d. h. 450 t, ab Cosel angetreten und nur bei zwei Talreisen abgeleichtert zu werden braucht, so kommen zu den obigen Jahreskosten hinzu:

Ableichterungskosten . . . . . rund RM. 2.000.—

Schleppkosten für zwei

  Leerreisen Stettin/Cosel . . . . . rund RM 1.200.—

womit sich die Ausgaben insgesamt auf RM. 14 800.— belaufen. Durchschnittlich RM 5.— pro t Nettofracht (dazu kommen 25 Pfg. Schleusenzoll und 30 Pfg. Abfertigungsgebühren [Spediteur-Provision], welche in obigen Jahresausgaben nicht aufgenommen sind) angenommen, so verzeichnet ein Breslauer Maßkahn mit fünf Talreisen zu 450 t = 2250 t eine Gesamteinnahme von RM. 11 250.—. Diese Einnahme bleibt gegen vorstehende Gesamtausgaben um rund RM. 3550 zurück, oder auf insgesamt etwa 2000 Oderkähne umgelegt, muß ein Defizit von über sechs Millionen Mark beklagt werden, welches dem Konto der ungenügenden Oderregulierung angebuchet werden muß. Dies Defizit erhöht sich um weitere mindestens vier Millionen Mark, wenn man in Betracht zieht, daß in vielen Jahren nur vier Talreisen ausgeführt werden können und damit pro Kahn eine Mindereinnahme von reichlich RM. 2000.— erwächst. Mit einem solchen Ergebnis muß die Oderschiffahrt nach und nach zu Grunde gehen, indem sie von der Substanz ihr Leben fristet und Kosten für Schiffsversicherung, Verzinsung und Abnutzung einfach nicht verdient werden. Das ist an und für sich sehr traurig und kann nicht deutlich genug allen vor Augen geführt werden, die da glauben, der Oderschiffahrt ginge es gut. — Insbesondere sind die Reedereien schlecht daran, insofern, als sie gegenüber den Privatschiffen noch ganz gewaltige Kosten für Gehälter, alle möglichen Arten Steuern, Handlungskosten, Unterhaltung der verschiedenen Geschäftsstellen usw. usw. tragen müssen. Es ist ja auch nur zu bekannt, daß von jeher die Oder-Reedereien — einerlei ob Aktiengesellschaft oder in sonstiger Gesellschaftsform — niemals große Gewinne erzielt haben und eine ganze Reihe von Reedereien im Laufe der letzten Jahrzehnte einfach liquidieren mußten und nicht mehr existieren. Es kann hier nur eine gründliche Rationalisierung helfen, abgestellt auf Minderung der Betriebskosten und Erzielung größerer Leistungen sowie besserer Einnahmen. Stattdessen muß man zur Zeit eine Antirationalisierung feststellen, insofern, als die Leistungen gegenüber früheren Jahren erheblich zurückgegangen sind, und zwar durch Drosselung des Umlaufes infolge Verkürzung der Arbeitszeit, Gewährung von Urlaub, freien Tagen (Sonntagsruhe) und einer an Schiff und Besatzung gebundenen Mindestnachtruhe von 8 Stunden im Sommer- und 10 Stunden im Winterhalbjahr. Hiergegen ist unter den heutigen sozialen Verhältnissen schwerlich etwas zu unternehmen und, da die beste Rationalisierung sich nur auf schnellen und öfteren Umlauf begründet, so muß nach dieser Richtung für Besserung gesorgt werden. Die Zeitversäumnis beim Ein- und Ausladen muß zur Gesundung der Oderschiffahrt erheblich gemindert werden. Hierzu gehört eine Anpassung der gesetzlichen Lösch- und Ladezeiten und auch Liegegelder an die heutigen Verhältnisse; hauptsächlich muß aber der Staat zu einer gründlichen Rationalisierung beitragen, indem er für bessere Wasserführung, Ausbau der Schleusen und Stauanlagen sorgt und so einen schnelleren und öfteren Umlauf der Oderschiffe gewährleistet. Geholfen muß der Oderschiffahrt wie überhaupt der Binnenschiffahrt durch eine Umgestaltung der Bahntarife werden; es geht nicht an, daß die Reichsbahn für Transporte auf weite Strecken auf direktem Wege allein die billigen Frachten und Ausnahmetarife erstellt und für dieselben Transporte, die über die Wasserumschlagsplätze dieselben weiten Strecken zurücklegen müssen, für die kurzen Strecken von und nach den genannten Plätzen schematisch die hohen Kurzstreckentarife (Staffeltarife) anwendet und damit den kombinierten Weg (Bahn und Wasser) so verteuert, daß die Schifffahrt die Transporte an die Reichsbahn verlieren muß.

## Die Entwicklung des Stettiner Salzheringshandels.

*Stettin schon im Mittelalter Stapelplatz für Heringe – Glänzende Entwicklung des Stettiner Heringshandels bis zum Kriegsausbruch – Die Kriegszeit – Zunehmender Wettbewerb Danzigs in der Nachkriegszeit infolge des Ausfalls der östlichen Absatzmärkte – Maßnahmen zur Förderung der Stettiner Heringseinfuhr.*

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

Die Bedeutung, die dieser Handelszweig für Stettin gehabt hat, zeigt auch eine alte Holzschnitzerei am Kaufmannsgestühl in der Jacobi-Kirche. Es wird die Maria als Beschützerin des Heringshandels dargestellt, und ein Wappen unter dem Holzschnittbild der Madonna zeigt als bezeichnende Heraldik übereinander geordnet drei Heringe im Wappenschild. (Vergl. Abbildung).



Maria als Beschützerin des Heringshandels.  
Alte Holzschnitzerei aus der Jakobikirche.

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

Einige Jahre nach dem deutsch-französischen Kriege trat hierin allerdings ein Umschwung ein, als Deutschland aufhörte ein Getreide exportierendes Land zu sein, jedoch nunmehr der Stettiner Heringshandel mit doppelter Energie dazu über, sein Absatzgebiet zu erweitern. So erhöhte sich die Stettiner Salzheringseinfuhr von ca. 30 000 Faß im Jahre 1825 bis auf ca. 700 000 Faß im Durchschnitt der Jahre 1911–13. \*) Damit hatte Stettin alle Konkurrenzhäfen überflügelt, denn es wurden 1913 eingeführt in Stettin 724 212 Faß, in Königsberg 594 052 Faß, in Hamburg 338 647 Faß und in Danzig 241 964 Faß. Im gesamten Nord- und

Ostseegebiet nahm Stettin infolge der Größe dieses Importes und der Kapitalkraft der Importeurfirmen die Stellung als der Hauptstapelplatz für Heringe ein, und über ganz Ost-, Mittel- und Süddeutschland und die Länder des östlichen und südöstlichen Europas erstreckten sich die Verbindungen Stettiner Häuser, und Käufer aus der verschiedensten Herren Länder belebten den Stettiner Markt.

Erst mit dem Ausbau der Bahnen in Rußland und mit dem Erschließen großer neuer Absatzgebiete im weiten russischen Reiche erwachsen Stettin Ende des vorigen Jahrhunderts mächtige Nebenbuhler in Königsberg und im weiteren Verlaufe in Libau und Petersburg, während Danzig damals eine verhältnismäßig bescheidene Rolle spielte, da das polnische Hinterland vor dem Kriege dank künstlicher Maßnahmen der russischen Regierung gegen seine natürlichen Vorhäfen an der Weichsel abgeriegelt war und die seewärtigen polnischen Transporte damals vielfach nach Libau und Riga gezogen wurden. Der Import Stettins aber hielt sich trotz der starken Konkurrenz anderer Häfen viele Jahre auf derselben Höhe, und nach wie vor behauptete Stettin seinen Platz als führender Heringseinfuhrhafen.

Ueber die neuere Entwicklung der Stettiner Salzheringsein- und -Ausfuhr (in t je 1000 kg) unterrichtet die nachfolgende Uebersicht:

### Stettins seewärtiger Salzheringshandel.

Jahr	Eingang	Ausgang
	— t je 1000 kg —	
1927	ca. 70 000	ca. 7 000
1926	85 794	16 586
25	85 903	12 137
24	84 385	16 904
23	86 538	37 147
22	69 133	11 310
21	122 992	27 227
20	166 020	80 590
13	109 468	8 211
12	90 910	12 683
11	120 766	12 717
10	115 199	14 281
09	102 242	19 025
08	102 555	12 824
07	101 638	11 332
06	97 028	10 103
05	86 681	8 857
04	98 387	12 258
03	80 302	13 376
02	105 856	10 175
01	91 277	10 953
00	77 897	12 551
1899	93 100	12 625
98	122 313	10 328
97	101 971	12 025
96	96 901	11 000
95	92 366	8 034
90	84 222	7 446
85	84 566	9 820
80	68 224	4 357

Offensichtlich ist der Hauptgrund für die überragende Stellung des Stettiner Salzheringshandels in der überaus günstigen geographischen Lage des größten deutschen Ostseehafens zu suchen. Stettin konnte und kann die nötigen Zufuhren von seinen Salzheringslieferanten in Großbritannien, Norwegen, Holland, Schweden und den deutschen Fischereiplätzen auf dem Seewege billig und schnell erhalten, da zwischen Stettin und diesen Ländern des Nord- und Ostseegebietes zahlreiche Schiffsverbindungen bestehen. Ein Teil des Einganges wird auf dem Seewege wieder ausgeführt. Vor dem Kriege waren die Handelsbeziehungen zwischen den Stettiner Salzheringsfirmen und den Ostseeländern, insbesondere Finnland, recht lebhaft. So wurden namhafte Geschäfte auch mit finnländischen Firmen abgeschlossen, wobei der Hering mit Frachtdampfern in erster Linie nach Hel-

\*) 1 Faß Heringe hat ca. 110 kg Fischgewicht.

singfors, Wiborg und Abo versandt wurde. **Der weitaus größere Teil** wurde und wird jedoch **binnenwärts in das weite Stettiner Hinterland versandt**, das in erster Linie Schlesien und die östlichen Provinzen, Brandenburg und Sachsen umfaßte und mit dem der Stettiner Hafen aufs engste durch leistungsfähige Binnenschiffahrtsstraßen und Eisenbahnlinien verbunden war. Darüber hinaus wurden Salzheringe in großen Mengen landeinwärts nach Polen, den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie und Rumänien ausgeführt.

Diese geradezu glänzende Entwicklung des Stettiner Salzheringshandels fand ihr jähes Ende durch den **Ausbruch des Weltkrieges**. Zwar trat zunächst infolge des gesteigerten Nahrungsmittelbedarfes Deutschlands ein starkes Anschwellen der Salzheringeimportziffern in der ersten Kriegszeit in Erscheinung. Dann aber war infolge des Ausfalls Großbritanniens, das von jeher Stettins Hauptlieferant für Salzheringe gewesen war, eine immer stärkere Verringerung der Zufuhren zu beobachten, die 1917/18 fast bis auf 40% des Vorkriegsumfanges heruntergegangen waren, wie die nachfolgende Zusammenstellung zeigt:

#### Der Stettiner Heringshandel während des Krieges.

	Einfuhr t	Ausfuhr t
1913	109 000	8 000
1914	72 000	7 000
1915	135 000	19 000
1916	92 000	6 000
1917	40 000	—
1918	41 000	—
1919	139 000	—
1920	166 000	80 000

Die seewärtige Salzheringsausfuhr mußte angesichts der Knappheit des Angebotes am Markte seit 1917 vollständig aufhören. Trotz absoluten Rückganges haben sich jedoch in der Kriegszeit die Einfuhrziffern im Vergleich zu den anderen deutschen Häfen noch ganz bedeutend zugunsten Stettins verschoben. Fast der ganze Import von gesalzenen Heringen ging während des Krieges über Stettin, weil der Hering von hier aus infolge der günstigen zentralen Lage des Stettiner Hafens am besten und billigsten in das Inland befördert werden konnte und weil ferner Stettin mit dem während der Kriegszeit hauptsächlich in Frage kommenden Produktionslande Norwegen die günstigsten Seeverbindungen besaß.

Die **Periode der ersten Nachkriegszeit** stand in Deutschland im Zeichen eines allgemeinen Nahrungsmittelmangels. Dies gilt auch für den Salzheringshandel, der bei Kriegsende über keine größeren Vorräte mehr verfügte, um die außerordentlich dringende Nachfrage zu befriedigen. Angesichts dieses förmlichen Warenhungers nahm die Salzheringeimport ein im Verhältnis zur Vorkriegszeit außerordentlichen Umfang an. Sie überschritt den Vorkriegsumfang im Jahre 1919 um ca. 30% und 1920 um ca. 50%. Während die seewärtige Ausfuhr im Jahre 1919 noch vollkommen stillstand, erreichte sie im Jahre 1920 das Zehnfache des Vorkriegsumfanges und die Hälfte des Einganges, so daß die tatsächliche Einfuhr unter Außerachtlassung des Durchgangsverkehrs sich bedeutend niedriger als im Jahre 1913 stellte.

Allmählich legten sich jedoch die hochgehenden Wellen der Nachkriegshochkonjunktur am Weltmarkte im allgemeinen und am Salzheringsmarkt im besonderen. Seit 1922 zeigt sich auch auf dem Gebiete des Stettiner Salzheringshandels, der zusehends wieder sein früheres Aussehen erhielt, ein **langsamer Uebergang in ruhigere Bahnen**. Die Einfuhr war in der Nachkriegszeit infolge des durch den Versailler Vertrag gegebenen Ausfalles zahlreicher Absatzgebiete in Westpreußen, Posen und Oberschlesien, die von jeher große Abnehmer waren, und infolge des Rückganges der Kaufkraft und des Währungszerfalles im Inlande beträchtlich geringer als in der Vorkriegszeit. Die Ausfuhr übertraf dagegen den Vorkriegsumfang und erreichte insbesondere in dem Inflationsjahr 1923 hohe Ziffern.

Während sich die Stettiner Heringseinfuhr in den Jahren **1923—26 fast auf unveränderter Höhe** hielt — im jährlichen Durchschnitt ca. 85 000 t gegen 109 000 t vor dem Kriege — **ist im Jahre 1927 ein weiteres Absinken der Einfuhrziffern bis auf ca. 70 000 t** festzustellen und es ist sogar voraussichtlich mit einer weiteren Verschlechterung der Lage des Stettiner Heringshandels zu rechnen. Jetzt erst beginnen sich mithin die **Änderungen der politischen Grenzen im Osten** mit aller Schärfe unheilvoll für den Stettiner Handel und Verkehr im allgemeinen und den Heringshandel im

besonderen auszuwirken. Die an Polen abgetretenen früher deutschen Gebietsteile im Osten, Kongreßpolen und Galizien, die vor dem Kriege zum großen Teil über Stettin mit Salzheringen versorgt wurden, fallen gegenwärtig als Absatzgebiete des Stettiner Heringshandels vollkommen aus, da **infolge des deutsch-polnischen Zollkrieges die Einfuhr von Salzheringen** (Poln. Zolltarifposition 37 P. 4 b) **aus Deutschland nach Polen verboten** ist und Einfuhrbewilligungen durch die Zentral-Einfuhrkommission nicht erteilt werden. Der Heringseinfuhrhafen für diese weiten Gebiete, die infolge ihrer starken landwirtschaftlichen Bevölkerung von jeher große Heringskonsumenten waren, ist nach dem Kriege Danzig geworden. **Aber auch nach der Tschechoslowakei und Rumänien hat sich der Stettiner Absatz von Heringen verringert**, weil Danzig diese Länder, durch wesentlich billigere Frachten der polnischen Staatsbahn und der Anschlußbahnen unterstützt, in immer größerem Umfange beliefert, trotzdem Stettin nach vielen Orten frachtgünstiger liegt. Dem Rückgang der Heringseinfuhr in Stettin steht daher ein **außerordentlicher Aufschwung der Danziger Importziffern** für Salzheringe gegenüber. Es betrug die Danziger Heringseinfuhr 1913 nur 40 138 t, dagegen in der Nachkriegszeit: 1923 59 052 t, 1924 83 932 t, 1925 41 341 t, 1926 76 755 t und stieg 1927 bis auf 84 680 t. Danzig hat damit Stettin im Heringshandel überflügelt. Im übrigen leidet auch der Königsberger Heringshandel in starkem Maße unter dem deutsch-polnischen Zollkrieg und dem damit verbundenen Heringseinfuhrverbot nach Polen über die ostpreußische Grenze, so daß außer Ostpreußen über Königsberg nur die nordöstlichen benachbarten Randstaaten mit Heringen beliefert werden können, die jedoch ihrerseits ihre Heringseinfuhr in der Hauptsache über Libau und Riga leiten.

Die Beteiligung der **verschiedenen Salzungen** an der Stettiner Heringseinfuhr ist aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich:

#### Der Stettiner Salzheringsimport nach Herkunftsländern in Faß.

Jahr	Groß-Britannien	Skandinavien	Holland	Deutschland	insgesamt
1911	470 856	166 880	88 169	20 690	746 595
1912	409 069	140 808	60 825	14 367	625 069
1913	424 110	148 371	127 632	24 099	724 212
1922	183 000	196 000	225	—	379 225
1923	273 157	203 286	3 981	4 000	584 424
1924	460 017	162 269	18 961	—	641 247
1925	377 074	168 709	3 186	1 912	550 881
1926	403 857	155 120	6 262	931	566 170
1927	345 370	114 184	4 548	3 060	467 462

Weitaus den größten Anteil an der Einfuhr hat seit Jahren Großbritannien. Während der Kriegsjahre mußte man allerdings notgedrungenweise auf norwegische Salzungen übergehen, und größere Mengen wurden davon in jenen Zeiten zugeführt. Auch nach dem Kriege ist ein gewisser Bedarf für diese Salzungen geblieben, indessen ist man schon im Jahre 1923 wieder mehr und mehr auf die schottische und englische Ware übergegangen, und seit dem Jahre 1924 hat man sich dieser Salzungen noch mehr zugewandt.

Auffallend ist die geringe Einfuhr von deutschen Heringen nach dem Kriege. Der Grund hierfür liegt darin, daß die deutsche Ware fast durchweg von den Fangplätzen direkt ins Inland verladen wird.

Wenn auch der Stettiner Heringshandel infolge des Wettbewerbs Danzigs und der gegenwärtigen **schwierigen Kreditverhältnisse bei der Finanzierung der Einfuhr**, die schon manche Firma in Zahlungsschwierigkeiten gebracht hat, schwere Zeiten durchmacht, so rühren sich doch andererseits überall am Orte die Hände, um aus eigener Kraft dem Stettiner Heringshandel seine frühere führende Stellung zurückzuerobern. Die im Zusammenhang mit dem Stettiner Hafenausbau geplante **Anlage eines besonderen Heringshafens** mit Schuppen, Gleis- und Kühlanlagen wird infolge der Schwierigkeit der Beschaffung der notwendigen Gelder und Kredite wohl noch vorläufig hinter noch dringlicheren Arbeiten zurückstehen müssen. Dafür hat man erst kürzlich einen **Heringssschuppen am Sellhausbollwerk und Grünen Graben**, wo sich die Heringsentlöschung für Stettin konzentriert, erbaut, um die gelöschten Heringsfässer vor den Einflüssen der Witterung zu schützen. Ferner machte sich der Mangel an geeigneten Kühlräumen von Jahr zu Jahr für den Heringshandel nachteiliger bemerkbar. Das Matjes-Herings-Geschäft schien ganz nach

Hamburg abwandern zu wollen. Jetzt haben die bedeutendsten Heringsimportfirmen ein **Kühlhaus** gebaut. Dasselbe hat 2600 qm Kühlraumfläche und ist mit besten kältetechnischen Einrichtungen versehen. Die Hälfte der Räume ist mit Luftkühlung, die andere Hälfte mit Rippenrohrkühlung versehen. Außer gesalzene Heringen wird auch Butter und andere leicht verderbliche Ware eingelagert. Luftkühlung ist besonders für Butter- und Fleischlagerung geeignet. —

Zum Schluß noch ein Wort über die Tarifpolitik der Reichsbahn: Angesichts der billigen Eisenbahnfahrten auf den Strecken von Danzig ins polnische Hinterland und nach

den österreichischen Nachfolgestaaten hängt daher der Versendungsradius für Heringe von Stettin von der Höhe der Frachtsätze der Reichsbahn ab, da der Versand auf den Stettiner Binnenwasserstraßen gegenüber demjenigen auf dem Schienenwege kaum ins Gewicht fällt. Da der Staffeltarif mit seinen stark ermäßigten Frachtsätzen auf weite Entfernungen nur für den Inlandsversand in Frage kommt, fordert der Stettiner Heringshandel ermäßigte Frachtsätze für den Durchfuhrverkehr nach der Tschechoslowakei, um sich hier in Mittel- und Südost-Europa neue Absatzgebiete als Ersatz für die verloren gegangenen Märkte im Osten zu schaffen. Dr. E. B.

## Theod. Hellm. Schröder

Hering-Import u. Export  
Sardellen



**STETTIN**

Telegr.-Adr.: Hellmschröder

Eigene Kühl- und Gefrierräume

**Paul Körner**  
Stettin

**Herings-Import  
und Export**

*Eigene Kühlhaus-Anlagen*

*Telegramm-Adresse: „Peka“*

## Pommer & Thomsen

Kommandit-Gesellschaft auf Aktien  
vormals **Johann Frage & Co.**

**Herings-Im- und Export**

STETTIN, Pladrinstr. 3, Eing. Zimmerplatz

Tel.-Adr.: Pommerthomsen, Stettin — Fernsprecher Nr. 33821 - 33822

Läger:

Sellhausbollwerk, Pladrinstr. 4/6, Pollshof 3, Kühlhaus Zimmerplatz

Eigene Einkaufsniederlassungen unter der Firma **Pommer & Thomsen** in Aberdeen u. Great-Yarmouth, und während der Saison in sämtlichen Fang-Plätzen.

## Der Weßkampf um die Kohlenmärkte.

Von Professor Dr. Zadow - Berlin.

Nach der Ueberwindung der Wirkungen des Bergarbeiterstreiks war England wieder als Konkurrent auf dem Weltkohlenmarkt erschienen, um im schärfsten Wettbewerb die verlorenen Märkte wiederzugewinnen. Anfangs wurde das Vordringen der englischen Kohle durch die langfristigen Ver-

träge erschwert, die die übrigen europäischen Kohlenproduzenten, vor allem der rheinisch-westfälische Bergbau, während des englischen Streiks mit den Großverbrauchern abgeschlossen hatten. Nach dem Ablauf dieser Verträge yerschrärfte sich aber die Lage auf dem Weltkohlenmarkt wieder bis zu dem

Krisenzustand, der vor dem Ausbruch des Streiks den Kohlenmarkt beunruhigt hatte. Und heute zeigt dieser Markt eine Zerrüttung wie nie zuvor.

Die Welterzeugung an Kohle war schon im Jahre 1926 (1124 Millionen t) trotz des englischen Streiks etwas höher als die Vorkriegsproduktion. Der Bedarf an Kohle ist aber aus den bekannten Gründen zurückgegangen: Verbesserte Wärmetechnik, Ausbau von Wasserkraften, Oelfeuerung in der Schifffahrt und in der Industrie, sowie vor allem die ungünstige Lage der Kohle verbrauchenden Industrien. Holland, Spanien, Südafrika, Australien sind Selbstversorger geworden. Holland, dessen Kohlenbedarf vor dem Kriege hauptsächlich von England und Deutschland gedeckt wurde, stellt heute sogar ein Kohlenausfuhrland dar. Auch die Kohlenförderung Indiens, Japans und Chinas ist erheblich gesteigert worden. In Frankreich und Spanien versucht man, die Folgen der Ueberproduktion durch Absperrungsmaßnahmen zu überwinden und den Inlandsbedarf dem eignen Bergbau zu sichern. Auch Belgien beabsichtigt, seine eigene Kohlenindustrie gegen die wachsende internationale Konkurrenz durch Schaffung einer Einfuhrkontrolle zu schützen, um die eigene Erzeugung auf der enormen Höhe zu erhalten.

Länder ohne Kohlengruben, wie z. B. die Schweiz und Italien, hatten in normalen Zeiten wegen der Transportkosten besonders hohe Kohlenpreise. Heute haben die Länder, die über keine oder nur geringe Kohlenschätze verfügen, infolge der Unterbietungen der Kohlenexportländer Kohlenpreise, die fast auf das Vorkriegsniveau zurückgegangen sind. Insbesondere ziehen auch die nordischen Länder enorme Vorteile als Dumpinggebiet der englischen, der polnischen, der Ruhr- und der oberschlesischen Kohlenindustrie.

In dem nun schon seit Monaten zwischen England und Deutschland geführten Konkurrenzkampf, von dem die Oeffentlichkeit nicht viel erfährt, müssen beide Teile schwere Opfer bringen. Da beide Länder das Ausland mit Brennstoffen versorgen, deren Verkaufspreis unter den Selbstkosten liegt, wird bei dieser Entwicklung der Bergbau um so stärker belastet, je größer sein Absatzanteil im bestrittenen Gebiet ist. Die höhere Preisstellung im Inland muß hier den Ausgleich schaffen.

Im Ruhrgebiet ist der Kampf gegen die englische Kohle und die Aufbringung der notwendigen Kosten dieses Wettbewerbs in der Weise organisiert, daß eine Syndikatsumlage erhoben wird, die sich von 0,40 M. je Tonne im April 1927 in den letzten Monaten bis auf 1,38 M. je Tonne erhöht hat. Die Kosten dieses Wettstreits werden auf ca. 450 000 M. für den Arbeitstag berechnet. Für die englischen Gruben lassen sich die Verluste mangels jeglicher Organisation nicht zahlenmäßig belegen. Da die englische Konkurrenz in viele der von Deutschland eroberten Absatzgebiete wieder eingebrochen ist, hat die deutsche Kohlenausfuhr in den letzten Monaten einen starken Rückgang erlitten. Gegenüber dem Monat März 1927 ist die deutsche Steinkohlenförderung bereits wieder um 20 000 t im Monat gesunken. Aber auch der Auslandsabsatz Englands geht ständig zurück. In Skandinavien und den Ostseestaaten ist die eng-

lische Kohle weitgehend durch die polnische Kohle aus Ostoberschlesien verdrängt worden. Der Ausfuhrmarkt von Wales leidet unter den oben erwähnten Einschränkungen der Einfuhr in Spanien und Frankreich, sowie der Entwicklung des holländischen Bergbaues. Um die Produktionskosten zu vermindern, ist die Arbeitszeit der englischen Grubenarbeiter verlängert und die Löhne sind auf ein ungewöhnlich niedriges Niveau gesenkt worden. Die Grubenindustrie hat jetzt schon weit über 200 000 Arbeitslose. Die Lage ist um so deprimierender, als alle Preisopfer keine Erhöhung des Absatzes zur Folge haben, was allerdings nicht allein für England, sondern für die internationale Kohlenindustrie in ihrer Gesamtheit gilt.

Die von den verschiedensten Seiten in England gemachten Vorschläge sind nicht geeignet, den Kohlenbergbau durchgreifend zu reorganisieren. Wenn die Labour Party in der Rationalisierung das Mittel sieht, das die Kohlenindustrie wieder auf eine gesunde Grundlage stellen kann, so kommt die Verwirklichung eines solchen Vorschlages bei den Konservativen überhaupt nicht in Frage. Da die Mittel der Bergwerksbesitzer erschöpft sind, wird im Jahre 1928 ein großer Teil der Gruben stillgelegt werden müssen.

Der deutsche Bergbau ist zwar aus der englischen Streikperiode finanziell gestärkt hervorgegangen; aber auch er wird auf die Dauer die ihm durch den Kampf um die Erhaltung und Erschließung weiterer Märkte auferlegten Lasten nicht auf sich nehmen können. Die von dem Kohlen syndikat erhobene Umlage hat die äußerste Grenze erreicht und man erwägt, ob die Hochhaltung der Förderziffer um jeden Preis weiter durchgeführt werden kann. Während ein weiteres Sinken der Kohlenpreise mit Sicherheit zu erwarten ist, kann mit einer Steigerung der Kohlenpreise im Inland in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden — ganz abgesehen davon, daß eine solche Steigerung das Vordringen der englischen Kohle erleichtern würde. Unter diesen Umständen kommt der Fortführung der Rationalisierung, insbesondere der während der englischen Streikperiode unterbrochenen Stilllegung unrentabler Zechen erhöhte Bedeutung zu. Auch durch die Einführung billigerer Reichsbahn tarife, insbesondere Zulaufstarife zu den Umschlagplätzen der Binnenwasserstraßen, würde der deutschen Kohle der Wettkampf erleichtert werden.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen hervorgeht, ist die Bereinigung des internationalen Kohlenproblems in erster Linie eine Angelegenheit zwischen England und Deutschland, den beiden hauptsächlichsten Kohlenexportländern Europas. Frankreich und Belgien spielen bei diesem Problem nur eine sekundäre Rolle. Die notwendige Voraussetzung einer deutsch-englischen Verständigung sind verhandlungsfähige Partner. In Deutschland ist diese Voraussetzung in dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen syndikat gegeben. Dieser straff organisierten Zentralstelle stehen aber in England nicht weniger als 2500 Gruben mit 1500 Unternehmern gegenüber, so daß eine Verständigung praktisch zunächst nicht in Frage kommen kann. Wie der in den 1880er Jahren in Deutschland herrschende starke Individualismus ein starkes Hemmnis für das Zustandekommen des Kohlen-



syndikats bildete, so wird auch die Verständigung mit England durch die dort herrschende individualistische Einstellung erschwert. Aber diese Schwierigkeiten werden sich überwinden lassen.

Letzten Endes wird auch dem englischen Kohlenbergbau nichts anderes übrig bleiben, als sich enger zusammenzuschließen und so die Grundlage für die deutsch-englische Verständigung zu schaffen.

## Die verbannie Opposition und die Sowjetwirtschaft.

Von Carlo von K ü g e l g e n , Berlin.

Die unerwartete Verbannung der gesamten Oppositionsführer, unabhängig davon, ob sie nächste Mitarbeiter Lenins gewesen sind, ob sie Reue gezeigt haben oder nicht, hat in der ganzen Welt berechtigtes Aufsehen erregt. Man vermutet mit Recht, daß Stalin und die herrschende Gruppe sich nicht zu einem so tief einschneidenden und Prestige kostenden Schritt entschlossen hätten, wenn nicht wesentliche Gefahren politischer und wirtschaftlicher Natur vorlägen.

Rein politisch ist beim sowjetrussischen Terror eine Gefahr nur zu ahnen. Man kommt dem Wesen der Verhältnisse näher, wenn man sie von der wirtschaftlichen Seite angreift; denn der Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Wirksamkeit der Opposition ist leicht nachzuweisen.

Wenn schon vor dem pompösen zehnjährigen Sowjetjubiläum in Moskau und Leningrad plötzlicher Brotmangel vor den Bäckereien zu Menschenaufläufen Anlaß gab, so erscheint neuerdings in Sowjetrußland das Gespenst der Ernährungskrise für die Städte. Es ist die Sowjetpresse, die in scharfem Ton die schon seit drei Monaten rückläufige Bewegung der Getreidebeschaffung behandelt. Die staatlichen Getreideankaufsorgane werden der Untätigkeit beschuldigt. Mängel im Getreidebeschaffungsapparat werden aufgedeckt und Maßnahmen ergriffen. In der Kornkammer der Sowjetunion, der Ukraine, steht es besonders schlimm. Alle Mitglieder der ukrainischen Regierung sind bereits in die wichtigsten Getreide erzeugenden Gebiete entsandt worden, um den Getreideankauf zu kontrollieren. Der ukrainische Volkskommissar Skrypnyk erklärte kürzlich, die Versorgung der Städte mit Lebensmitteln im März und April sei ernstlich gefährdet. Seit dem 1. Juli (dem Beginn der neuen Kampagne 1927/28) bis zum Dezember 1927, wurden 4,1 Mill. t Getreide angekauft, während in der gleichen Zeit des Vorjahres 5,5 Mill. t beschafft wurden. Im Bericht des staatlichen Planausschusses der Sowjetunion über die Novemberkonjunktur ist zu lesen, daß die Getreidebereitstellung im November um 18% hinter der des Vorjahres zurückblieb und daß die wohlhabenden Bauern, die zu Beginn der Kampagne als Verkäufer auftraten, neuerdings zum Getreideankauf (!) übergehen. Ja, es liegen schon Meldungen aus Sowjetrußland vor, daß die Regierung Getreideankäufe im Auslande in die Wege leitet (!!).

Wer die Ziele und die Handhabung des russischen Außenhandels kennt, wird diese Entwicklung im Agrarlande als Katastrophe betrachten müssen. Die Getreideausfuhr, die diejenige des Vorjahres weit übersteigen sollte, ist im Lauf des Oktobers auf etwa die Hälfte der vorjährigen gesunken

und trotz einer Steigerung im November um 19,8% auch in diesem Monat um 49,4% hinter dem November v. J. zurückgeblieben. Wir haben in den beiden ersten Monaten des Wirtschaftsjahres 1927/28 bloß einen Ausfuhrüberschuß von 22,7 Mill. Rubel gegen 34,6 Mill. im Vorjahr, obgleich die Einfuhr von 97,1 Mill. im Vorjahre auf 92,7 hinuntergedrückt worden ist. Bei der Geringfügigkeit des russischen Außenhandels bedeutet dieser weitere Rückgang ein schlimmes Barometer für die Wirtschaftslage.

Fragt man sich, wie diese schlimme Entwicklung zu erklären ist, so werden von sowjetrussischer Seite verschiedene Gründe dafür angeführt. In erster Linie wird von der russischen Wirtschafts- und Tagespresse unermüdlich auf eine Erscheinung hingewiesen. Es ist das der Mangel an Industriewaren, deren Angebot hinter der Nachfrage der Bauernschaft immer mehr zurückbleibt. Während die Entwicklung der Schwerindustrie, auf die das größte Gewicht in Sowjetrußland gelegt wird, planmäßig fortschreitet (in den beiden ersten Monaten des laufenden Wirtschaftsjahres, Oktober-November, im Vergleich zum Vorjahre Steigerung um 18%), beträgt die Produktionssteigerung der verarbeitenden Industrie bloß 9% statt der geplanten 17%. Ja, die für den Verkehr mit der Bauernschaft besonders wichtige Textilindustrie ist sogar um 15% im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Auch nach dem Konjunkturbericht für den November betrug die Bruttoproduktion der gesamten Industrie 392,3 Mill. Rubel gegenüber 399,2 im Oktober, was auf die Jubiläumsfeierlichkeiten zurückgeführt wird. Dem sinkenden Angebot, besonders an Massenartikeln, steht bei steigendem Preise eine im Vergleich zum Vorjahr um 15% gewachsene Kaufkraft der Bauern gegenüber.

Die gesteigerte Kaufkraft der Bauern wird dadurch erklärt, daß Rußland auf drei verhältnismäßig gute Ernten zurückblicken kann. Die Bauernschaft ist also mit den wichtigsten Eigenprodukten versorgt. Nachdem die Sowjetregierung früher durch allzu geringe Preise für die Produkte der technischen Kulturen: Hanf, Flachs, Tabak usw. und die der Viehzucht die Bauern von diesen Zweigen der Landwirtschaft abgeschreckt hatte, hat sie in diesem Jahre die Preispolitik insofern falsch gestaltet, als die Bauernschaft bei verhältnismäßig hohen Preisen für Produkte der technischen Kulturen und allzu geringen für Getreide sich mit dem Verkauf jener Produkte begnügen konnte und das Getreide zurückhält. Die Bauern sind, wie allgemein festgestellt wird, trotz der starken Zurückhaltung im Getreide, mit Geld reichlicher versorgt als früher. Dadurch wird der Mangel an Industriewaren um so fühlbarer. (Desto schmerzlicher muß der für den November festgestellte Rückgang der Ausfuhr von Flachs [350 t gegen 2382 t im November v. Js.]

und anderen landwirtschaftlichen Produkten auf-fallen.)

Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, hat die Sowjetregierung die Emission einer neuen Bauernprämienanleihe im Betrage von 100 Mill. Rubel beschlossen. Sie trägt den Namen „Staatliche innere Anleihe zur Festigung der bäuerlichen Wirtschaften“ und wird unter besonders günstigen Bedingungen in Obligationen auf 10 Rubel, die in vier Teile zu Rubel 2,50 gestückelt sind, herausgegeben. Man hofft hierdurch, das zwischen den verschiedenen Teilen der Volkswirtschaft gestörte Gleichgewicht durch Herausziehung des vorhandenen Ueberflusses an Zahlungsmitteln aus dem Volk wiederherzustellen. Die — sehr zweifelhafte — Unterbringung der Anleihe wird natürlich nicht genügen, denn vom 1. April bis zum 21. Dezember hat die Sowjetregierung Tscherwonetznoten und Staatskassenscheine für nicht weniger als 413,2 Mill. Rubel emittiert, seit dem Juli v. Js. allein 285 Mill. Rubel. Der letztgenannte Betrag müßte nach Meinung der russischen Finanzpolitiker aus dem Verkehr gezogen werden. Statt dessen werden, um der Getreideankaufskampagne neues Leben einzuflößen, weitere Kredite nötig sein. Maßnahmen zur Behebung der kritischen Zustände werden auch auf dem Gebiet der Warenversorgung des Dorfes ergriffen. Man sucht die Produktion von Massenartikeln möglichst zu steigern und sie für das Dorf zu reservieren. Auch ist man daran geschritten, die Waren, an denen besonderer Mangel auf dem flachen Lande herrscht, wie Textilwaren, Kleider, Schuhzeug, Metallerzeugnisse und Sonnenblumenöl, für die Getreide beschaffenden Republiken zu kontingentieren.

Wir sehen als große Linie den scharfen Interessengegensatz zwischen den Bauern und Arbeitern, der Landwirtschaft und der Industrie. Hierbei erweist sich die Macht des Bauern und die Ohnmacht der Industrie als steigend. Man erinnere sich, daß die Hauptforderungen der Opposition darauf hinausliefen, die Bauernschaft, besonders die reichen Bauern, auf die sich eine produktionsfördernde Landwirtschaft stützen muß, stärker auszupressen, wirtschaftlich und politisch zurückzudrängen. Dafür sollte die Arbeiterschaft stärker begünstigt, wirtschaftlich und kulturell schneller gefördert werden. Allgemein wird der Sieg Stalins über die Opposition, der in der Verbannung der Oppositionsführer seinen vorläufigen Abschluß gefunden hat, vom wirtschaftspolitischen Standpunkt aus als der Sieg der gemäßigten opportunistischen Richtung über die strengere Auffassung des Kommunismus in der

trozkischen Form angesehen. Wenn nun die beiden Richtungen jede von der anderen behauptet, daß sie die Sowjet-Union dem Abgrunde entgegenführe, so wird der Beobachter je nach seiner Einstellung zum Sowjetstaat sich über den Sieg Stalins freuen oder nicht, denn allgemein dürfte man der Ueberzeugung sein, daß Trotzki's verrannte Wirtschaftspolitik schneller als Stalins Kompromißpolitik Sowjetrußland dem wirtschaftlichen Abgrund entgegenführt.

Doch gibt auch in dieser Beziehung die Wirklichkeit kein so klares Bild wie die theoretische Betrachtung. Wie schon bei früheren Anlässen von mir immer wieder nachgewiesen wurde, läuft Stalins Politik darauf hinaus, die Opposition niederzuschlagen und mundtot zu machen, zugleich aber die wichtigsten Forderungen der Opposition zu erfüllen. Das gilt augenblicklich für die Bauern- und Arbeiterpolitik. Es sei nur auf zwei grundsätzlich wichtige Maßnahmen hingewiesen: die offenbar unsinnige und allen Rationalisierungs- und Sparforderungen widersprechende Proklamierung des Siebenstundentages und das neue Agrargesetz, das sich in erster Linie gegen die wohlhabenden Bauern, d. h. die eigentlichen Kornproduzenten, und deren wirtschaftlich wertvollen Pachtmöglichkeiten richtet. Durch solche Maßnahmen, die den Forderungen der Opposition entsprechen, dem gesunden Wirtschaftsverstande aber ins Gesicht schlagen, wird die Furcht der Sowjetregierung vor dem Geiste der Opposition im Lande grell beleuchtet.

Eine amerikanische Quelle wußte zu berichten, daß die Sowjetregierung sich kurzerhand zur Verschickung entschloß, als es in Moskau zu scharfen Differenzen zwischen der Arbeiterschaft und den Wirtschaftsbehörden über den Abschluß der neuen Kollektivverträge kam. Man witterte dahinter Wühlerei der Opposition. Die Nachricht mag falsch sein. Doch steht auf Grund sowjetamtlicher Nachrichten fest, daß der Abschluß der neuen Tarifverträge vielfach, so besonders in der staatlichen Metallindustrie, auf größte Schwierigkeiten stößt. Während die Truste die bei der neuen Regelung der Leistungsnorm und der Stücklohnsätze erzielten Ersparnisse (Steigerung der Arbeitsleistung um 14%) zum Teil auf Senkung der Selbstkosten verwenden wollen, fordern die Gewerkschaften, daß die Ersparnisse voll zur Steigerung der Arbeitslöhne verwendet werden. Man ersieht hieraus, wie gefährlich im Lande der offiziellen Diktatur des Proletariats die oppositionelle Agitation den wirklichen Diktatoren im Kreml erscheinen muß.

## Zur Frage der Rußlandschäden.

Die Vorlage eines Gesetzentwurfes zur Regelung der Kriegsschäden ist infolge der Sicherheit, die sie den meisten Geschädigten über die ihnen zustehenden Entschädigungen nunmehr gibt, an und für sich zu begrüßen. Es muß indessen befremden, daß 2 Gruppen der Entschädigungsberechtigten in dem fraglichen Entwurf nicht berücksichtigt sind, nämlich die Ausgleichsgläubiger und die Rußlandgeschädigten. Die Gruppe der Letztgenannten ist

vom Stettiner Standpunkt aus in Anbetracht der regen Beziehungen, die von hier aus vor dem Kriege zu Rußland unterhalten wurden, von besonderem Interesse.

Es handelt sich hier um einen Kreis von an und für sich zweifelsohne entschädigungsberechtigten Firmen, deren völlige Uebergehung in der bevorstehenden endgültigen Regelung der Kriegsschäden mit schweren Nachteilen für die deutsche

Volkswirtschaft, namentlich vom Standpunkt des Wiederaufbaus des Außenhandels aus, verbunden sein würde. Vornehmlich handelt es sich hierbei um Firmen der Eisen- und Stahlwarenindustrie, die durch die eingetretenen Russenschäden sehr stark betroffen sind, weil gerade Rußland in der Vorkriegszeit als Hauptabnehmer von Eisen- und Stahlwaren in Frage kam. Ferner gehören zu dem Kreis der Rußlandgläubiger in erster Linie auch zahlreiche deutsche Spediteure, namentlich solche, deren Firma ihren Sitz an den östlichen Grenzen und an den Hafenplätzen, so auch in Stettin, hat. Diese Firmen waren vielfach genötigt, ihren russischen Auftraggebern für Güter, die in Rußland einzuführen oder aus Rußland auszuführen waren, nicht nur Spediteurgebühren, sondern auch Auslagen für Frachten und Zölle zu stunden, konnten aber Sicherheiten dafür in der Regel nicht in den Händen behalten, da sie die betreffenden Waren auf den Weg bringen mußten. Daneben existieren insbesondere im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin auch noch zahlreiche Firmen anderer Branchen, die Waren der verschiedensten Art in den Monaten vor dem Kriege an russische Firmen oder auch staatliche Stellen geliefert hatten und Zahlungen dafür infolge des Ausbruches des Krieges nicht mehr erhalten haben. Teilweise handelt es sich um Ausfälle von sehr beträchtlicher Höhe.

Rußland hat sich durch den Rapallo-Vertrag des Anspruches auf alle ihm im Versailler-Vertrag vorbehaltenen Entschädigungen begeben, und als Gegenleistung dafür hat Rußland auf die seinen Angehörigen in Rußland zugefügten Kriegs-, Zivil- und Nationalisierungsschäden verzichtet. Man muß unbedingt den Standpunkt einnehmen, daß sich aus dieser Sachlage für das deutsche Reich die Pflicht ergibt, die in ihrem Vermögen geschädigten Deutschen wegen des Verlustes der russischen Forderungen nach einer bestimmten Quote, evtl. in Höhe der für andere Schäden im Kriegsschädenschlußgesetz vorgesehenen Regelung zu entschädigen.

Der finanzpolitische Ausschuß des vorläufigen Reichswirtschaftsrates hat zu dieser Sache darauf hingewiesen, daß die Fälle der Rußlandschäden insofern rechtlich anders liegen als die Forderungsschäden, die aus den Rechtsbeziehungen gegen-

über den Angehörigen anderer Länder herrühren, als die Entstehung der Rußlandschäden neben dem bei Kriegsausbruch in Rußland ergangenen Zahlungsverbot auch auf dem Wegfall des privatrechtlichen Schuldners durch die Staatsumwälzung in Rußland beruhen. Trotzdem dürfte dieser Umstand nicht maßgebend sein, da es der Tatsache gegenüber, daß auch die Rußlandschäden zweifelsohne Kriegsschäden sind, nicht ins Gewicht fällt, ob die Uneinbringlichkeit gegenüber dem Schuldner auf der russischen Staatsumwälzung beruht oder ob sie auf einen Rechtsgrund, nämlich die Beschlagnahme der Forderungen auf Grund des Friedensvertrages zurückzuführen ist. Das Argument, daß auch andere Staaten ihre in Rußland geschädigten Angehörigen nicht entschädigt haben, greift nicht durch. Die Angehörigen dieser Staaten wurden von dem Zahlungsverbot der zaristischen Regierung nicht betroffen. Wenn sie also ihr in Rußland befindliches Vermögen nicht zurückgezogen haben, bis sie von der Staatsumwälzung überrascht wurden, so dürften sie meistens in spekulativer Absicht gehandelt haben, und die Frage der Entschädigungspflicht ist von einem ganz anderen Gesichtspunkte aus zu betrachten, als dies bei den deutschen Gläubigern der Fall ist.

Was die finanzielle Auswirkung der Berücksichtigung der Rußlandforderungen bei der endgültigen Regelung der Kriegsschäden anbetrifft, so kann die Beschaffung des zu ihrer Feststellung erforderlichen Materials kaum Schwierigkeiten verursachen, da die deutschen Rußlandgläubiger dieses Material auf dem Wege über die zuständigen Handelskammern während des Krieges selbst beibringen mußten. Auch sollen diese Unterlagen bereits bei der Vorbereitung des Reichsausgleichsgesetzes durch das Reichswirtschaftsministerium bei Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 Verwendung gefunden haben. Auch dies Argument, daß die Beschaffung der Unterlagen zu große Schwierigkeiten machen würde, greift also nicht durch. Grundsätzlich erscheint daher unter allen Umständen eine Mitberücksichtigung der Rußlandschäden geboten. Ob die Befriedigung der fraglichen Ansprüche im Rahmen des vorliegenden Kriegsschädenschlußgesetzes oder eines besonderen Gesetzes vorzunehmen ist, ist eine Frage für sich, zu der hier nicht Stellung genommen werden soll.

Dr. E. Sch.

## Bestand der skandinavischen Handelsflotten am 1. Januar 1928.

Wie „G. H. & S. T.“ dem neuen von Det Norske Veritas veröffentlichten Schiffsregister entnimmt, umfaßte die schwedische Handelsflotte zum Jahreswechsel 1394 Schiffe von 100 Bruttoregistertonnen und darüber oder insgesamt 1 380 000 Br.-Reg.-To. gegen 1393 Schiffe von 1 350 000 Br.-Reg.-To. am 1. Januar 1927. Die erstgenannten Ziffern verteilen sich auf 1229 Dampfer und Motorschiffe von zusammen 1 343 000 Tonnen, 44 Trawler von 2000 Tonnen, 80 Bugsierschiffe, Fahren usw. von etwa 26 000 Tonnen sowie 165 Segler von 36 000 Tonnen. Brutto hinzugekommen sind im Laufe des letzten Jahres 54 Schiffe von 59 000 Tonnen. Auf schwedischen Werften wurden für schwedische Rechnung gebaut 9200 Tonnen

und im Auslande 2200 Tonnen. An älterer Tonnage wurden vom Auslande erworben 47 000 Tonnen. Ausgeschieden sind 53 Schiffe bzw. 30 000 Tonnen, wovon 16 000 Tonnen auf Verkäufe ans Ausland entfallen. Im Bau befindlich und in Auftrag gegeben sind auf schwedischen Werften einschließlich der Auslandsbestellungen 151 000 Tonnen gegen 150 000 am 1. Juli.

Die norwegische Handelsflotte bestand zum Jahreswechsel aus 1790 Schiffen von zusammen 2 855 000 Br.-Reg.-To. und zwar aus 1766 Dampfern und Motorschiffen von 284 000 Tonnen, 264 Fischerei- und Fangfahrzeugen von 150 000 Tonnen, 28 Bugsierschiffen, Fahren usw. von 7000 Tonnen sowie 24 Seglern von 14 000 Tonnen. Ver-

mehrt hat sich die Handelsflotte Norwegens im vergangenen Jahre um 91 000 Tonnen, während sich die Anzahl der Schiffe um 24 vermindert hat. Hinzugekommen sind in diesem Zeitraum 76 Schiffe von 235 000 Tonnen. Von der neugebauten Tonnage sind nur 3000 Tonnen auf norwegischen und 121 000 Tonnen auf ausländischen Werften gebaut worden. Vom Auslande angekauft wurden 111 000 Tonnen ältere Tonnage, davon 15 Tankschiffe von 78 000 Tonnen. Der Abgang von 144 000 Tonnen verteilt sich auf 100 Schiffe. Hiervon sind 119 000 Tonnen ans Ausland verkauft worden. — Gegenwärtig befinden sich auf norwegischen Werften 5800 Tonnen im Bau gegen 3000 am 1. Juli d. Js. Bestellt aber noch nicht begonnen sind bei norwegischen Werften ein Walfänger von 240 Tonnen und 1 Motorschiff von 3600 Tonnen. Außerdem sind für norwegische Rechnung im Auslande im Bau bzw. bestellt 266 000 Tonnen gegen 310 000 Tonnen am 1. Juli.

Die Handelsflotte Dänemarks zählte am 1. Januar d. Js. 737 Schiffe bzw. 1 036 000 Tonnen, nämlich 637 Dampfer und Motorschiffe von 1 009 000 Tonnen, 13 Trawler und Fangfahrzeuge von 2000 Tonnen, 96 Bugsierschiffe, Fähren usw. von 48 000 Tonnen und 100 Segler von 27 000 Tonnen. Auf den einheimischen Werften befinden

sich im Bau und sind in Auftrag gegeben einschließlich der Auslandsbestellungen 187 000 Tonnen gegen 158 000 Tonnen am 1. Juli 1927.

Die Handelsflotte Finnlands umfaßt jetzt 359 Schiffe von zusammen 252 000 Tonnen (im vorigen Jahre 225 000 Tonnen) und zwar 228 Dampfer und Motorschiffe von 182 000 Tonnen sowie 131 Segler von 70 000 Tonnen. Finnland besitzt also nach wie vor die größte Segelschifflotte im Norden. Während dieses Land über 23 Stahlsegler von zusammen 40 000 Tonnen verfügt, entfallen auf Schweden nur 8, auf Norwegen 9 und auf Dänemark 6 derartige Schiffe.

Von den nordischen Städten steht in bezug auf Tonnage an erster Stelle Oslo mit 823 000 Tonnen (im vor. Jahre 802 000), dann folgt Kopenhagen mit 742 000 Tonnen (784 000), Bergen mit 689 000 (682 000). An vierter Stelle kommt Gotenburg mit 518 000 Tonnen (516 000) und den fünften Platz nimmt die Hauptstadt Schwedens ein mit 398 000 (376 000). Dann folgen Tönsberg mit 392 000 (366 000), Haugesund mit 275 000 (272 000), Helsingborg mit 127 000 (121 000), Helsingfors mit 116 000 (105 000), Sandefjord mit 103 000 (120 000) usw. Die größte Seglerflotte besitzt Mariehamn mit 72 Schiffen von zusammen 56 000 Tonnen.

## Wirtschaftliche Nachrichten

### Schweden.

**Der Außenhandel schließt 1927 mit einem Ausführüberschuß von 40 Mill. Kr. ab.** Wie „Handelstidningen“ aus Stockholm erfährt, dürfte der schwedische Außenhandel im Jahre 1927 nach amtlicher Schätzung auf Grund der festgestellten Mengenergebnisse wahrscheinlich mit einem Ausführüberschuß von 40 Mill. Kr. abschließen. Wie in dem Bericht betont wird, ist diese Handelsbilanz die glänzendste seit dem Kriege.

**Das Ausfuhrverbot für schmiedbares Eisenschrott wird vermutlich verlängert.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, haben das Handelsamt und die Generalzollverwaltung der Regierung nahegelegt, das gegenwärtig geltende Ausfuhrverbot für schmiedbares Eisenschrott — oder wie es im Zolltarif unter der Rubrik „Eisen und Eisenlegierungen“ heißt: schmiedbares Eisenschrott anders als verzinkt (galvanisiert) oder verzinkt — bis zum 31. August d. Js. zu verlängern. Die Maßnahme wird mit der außerordentlichen Lage auf dem Schrottmarkt und der Notwendigkeit, die schwedische Eisenindustrie zu schützen, begründet.

**Bewilligung von sechs neuen Reedereidarlehen.** Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ hat die schwedische Regierung von den vorliegenden 14 Gesuchen in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen des Handelsamtes folgende sechs Darlehen aus dem Reedereidarlehensfonds bewilligt:

- Angbatsaktiebolaget Ferm 200 000 Kr.
- Rederiaktiebolaget Nordstjernan 450 000 Kr.
- Stockholms Rederiaktiebolaget Svea 100 000 Kr.
- Svenska Amerika-Mexikolinjen 250 000 Kr.
- Transatlantic 200 000 Kr.
- Transpacific 300 000 Kr.

Die Gesuche der Reederei Rex und der Firma C. G. Ahlbom sind abgelehnt worden. Die übrigen sechs Gesuche sind dem Handelsamt zur erneuten Prüfung überwiesen worden. Da vorläufig die verfügbaren Mittel erschöpft sind, hat die Regierung bei dem Reichstage die Bereitstellung weiterer Mittel beantragt.

**Schwedische Bankdividenden.** Wie „Börsen“ meldet, hat die Verwaltung von Skandinaviska Kreditaktiebolaget der bevorstehenden Generalversammlung für das Geschäftsjahr 1927 die Verteilung einer Dividende von 15 Prozent vorgeschlagen. — Stockholms Enskilda Bank hat 1927 einen

Reingewinn von 7 843 952 Kr. erzielt. Es wird eine Dividende von 13 Prozent in Vorschlag gebracht.

**Bevorstehender Bankzusammenschluß.** Zuzufolge „Stockholms Dagblad“ finden gegenwärtig in Malmö Verhandlungen statt zwischen den Verwaltungen von Skandinaviska Kreditaktiebolaget und Sydsvenska Banken, welche das Aufgehen der letztgenannten Bank in dem ersterwähnten Unternehmen zum Gegenstand haben sollen.

**Bemerkenswerte Steigerung der Zolleinnahmen.** Zuzufolge „Aftonbladet“ beliefen sich die gesamten Zolleinnahmen Schwedens im Jahre 1927 auf 151,8 Mill. Kr. gegen 137,3 Mill. Kr. im Jahre zuvor. Der Freihafen von Stockholm zeigt eine Steigerung von 6,8 Mill. Kr. im Jahre 1926 auf 9 Mill. Kr. im Vorjahre.

**Neugründungen und Neuemissionen im letzten Quartal 1927.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, sind in das schwedische Aktiengesellschaftsregister während der letzten drei Monate des Vorjahres 238 neue Gesellschaften mit einem Gesamtkapital von 39 716 500 Kr. eingetragen worden. Hiervon waren bei der Anmeldung bereits 37 119 498 Kr. eingezahlt.

Während des gleichen Zeitraums wurde im Register vermerkt, daß 95 Gesellschaften beschlossen hatten, ihr Aktienkapital durch Neuzeichnung von Aktien um zusammen 20 064 250 Kr. zu erhöhen.

**Bevorstehender Zusammenschluß in der Separatorindustrie.** Wie „Sydsv. Dagbl.“ aus Stockholm erfährt, schweben gegenwärtig zwischen den Verwaltungen der Separator Aktiebolag und der Pumpseparator Aktiebolag, beide in Stockholm und durch ihre Milchzentrifugen sowie andere Meiereimaschinen weit über die Grenzen Schwedens bekannt, Verhandlungen wegen eines Zusammenschlusses bzw. engeren Zusammenarbeitens in irgend einer Art.

**Aussichtsreiche Schlichtungsversuche in den schwedischen Lohnkonflikten.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, hat die Schiedskommission im Papiermassekonflikt jetzt einen Vermittelungsvorschlag eingereicht, der von den Delegierten beider Parteien befürwortet wird. Die Antwort hierauf wird bis zum 25. Januar gefordert. Gleichzeitig hat die genannte Kommission dem Arbeitgeberverband nahegelegt, die angedrohte Aussperrung in der Sägewerksindustrie bis zum 30. Januar aufzuschieben.

**Die Erzbestände reichen noch für 3—4 Wochen lange Verschiffungen von Narvik.** Nach einer (TT)-Meldung aus

Kiruna an „Sydsv. Dagbl.“ hat „Norrlands-Folket“ im Anschluß an die seitens der Verwaltungen der deutschen Eisenwerke geäußerten Besorgnisse vor drohendem Erzangel in Folge der bevorstehenden Arbeitsniederlegung bei den Exportgruben in Norrbotten und Grängesberg den Umfang der gegenwärtigen Erzbestände in Narvik und Kiruna festgestellt. — Nach zuverlässigen Angaben soll sich im Hafen von Narvik z. Zt. eine Erzmenge von 500 000 bis 600 000 t befinden und dieses Quantum würde den üblichen Verschiffungen während drei bis vier Wochen entsprechen. Bei den Gruben in Kiruna sind zwar auch beträchtliche Mengen an bereits gefördertem Erz vorhanden, aber davon ist der größte Teil im Berg aufgespeichert und der Abtransport würde mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten und Unkosten verknüpft sein. Die in den sogenannten Stürzschachten zum direkten Kippen in die Eisenbahnwaggons befindlichen Erzmengen dürften etwa 100 000 t betragen.

## Norwegen.

**Der Außenhandel Norwegens 1927 mit 300 Mill. Kr. passiv.** Nach einer (TT)-Meldung aus Oslo an „Stockholms Dagblad“ schließt der norwegische Außenhandel im Dezember vorigen Jahres mit einem Einfuhrüberschuß von 36,83 Mill. Kr. ab. Es ist dies das schlechteste Monatsergebnis seit dem September 1926. Die Gesamteinfuhr des Jahres 1927 hatte einen Wert von 984 Mill. Kr., der eine Ausfuhr von nur 684 Mill. Kr. gegenüberstand, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 300 Mill. Kr. ergibt. Das Jahr 1926 hatte mit einem Einfuhrüberschuß von 281 Mill. Kr. abgeschlossen.

**Bedeutender englischer Holzkauf in Nordnorwegen.** Nach einer Drahtmeldung aus Kirkenes an „Aftonposten“ hat ein Vertreter der Northern Trading Co. in London von der Pasvik Timber Co. 500 000 Stämme gekauft. Mit den Verschiffungen soll im Februar begonnen werden. Sie werden 50 Schiffsladungen umfassen. Die Flößung und Verschiffung werden etwa 400 Arbeitern Beschäftigung geben.

**Zunahme der Schiffsauflegungen.** Wie „Norges Handels & Söfartstidende“ meldet, waren am 7. Januar ds. Js. 120 norwegische Schiffe von etwa 250 000 Tonnen Ladefähigkeit aufgelegt. Man rechnet damit, daß nunmehr Tag für Tag weitere Schiffe aus dem Verkehr gezogen werden müssen. —

**Norwegische Reederei bestellt zwei weitere Motorschiffe in Schweden.** Wie aus Haugesund gemeldet wird, hat die dortige Reederei Knud Knudsen bei den Götawerken in Gottenburg zwei Motorschiffe von je 8300 Tonnen Ladefähigkeit bestellt. Die Schiffe sollen zur höchsten Klasse von Lloyds Register gehören und folgende Abmessungen erhalten: Länge 407 Fuß und zwischen den Steven 390 Fuß, Breite 54 Fuß 6 Zoll, Höhe am Hauptdeck 28 Fuß 6 Zoll und am Shelterdeck 37 Fuß 6 Zoll. Der Ladefähigkeit von 8300 Tonnen entspricht ein Tiefgang von 25 Fuß 2 Zoll. Für 12 Passagiere sind Kajüten vorgesehen. Die Maschinerie besteht aus zwei Dieselmotoren vom Burmeister & Wain-Typ, hergestellt von den Götawerken, die zusammen 4000 ind. PS entwickeln. Sie werden bei 140 Umdrehungen 12,5 Knoten entwickeln.

**Die Linoleumfabrikation** ist in Norwegen bei steigender Nachfrage gestiegen. Die sog. Inlaidmuster werden in Norwegen nicht hergestellt, sind aber sehr gesucht. Konkurrenten in der Lieferung dieser Ware sind England, Deutschland und Schweden.

**Der Sichtvermerk im Reiseverkehr zwischen Deutschland und Norwegen** ist ab 1. Februar 1928 durch eine am 17. Januar d. Js. in Oslo unterzeichnete Vereinbarung aufgehoben worden.

## Dänemark.

**Außenhandel.** Im November v. J. betrug der Wert der Einfuhr 137 Mill. Kronen, der Wert der Ausfuhr 130 Mill. Kronen, mithin der Einfuhrüberschuß 7 Mill. gegen 42 Mill. Kronen im November 1926. — Für die ersten 11 Monate 1927 betrug der Einfuhrüberschuß 84 Mill. Kr. gegen 74 Mill. Kr. in der gleichen Zeit 1926.

**Die Zollerleichterung** zu Nr. 108 des deutschen Zolltarifs (vom 1. Dezember, „O.-H.“ Nr. 2) trat am 24. Januar d. Js. in Kraft.

**Die Engrospreiszahl des Statistischen Departements** war für Dezember ebenso wie für die vorhergehenden Monate

Die Frachtratenzahl ist für Dezember auf 101,8 berechnet gegen 107,5 im November.

**Banken.** In den drei privaten Hauptbanken sind im Dezember nur kleinere Aenderungen in Darlehen und Anleihen gewesen, indem die Darlehen um 3 Mill. Kr. gestiegen sind, während die Anleihen um 7 Mill. Kronen herabgingen.

**Weitere Auflegungen von Handelsschiffen.** Wie „Börsen“ meldet, sind am 16. Januar 32 Schiffe der dänischen Handelsflotte von zusammen 50 556 Tonnen Ladefähigkeit aufgelegt gewesen oder ca. 8000 Tonnen mehr als in der Vorwoche.

**Det Store Nordiske Telegraf-Selskab, Kopenhagen, verteilt Gratisaktien.** Wie wir „Börsen“ entnehmen, erhält die außerordentliche Kurssteigerung der Aktien von Det Store Nordiske Telegraf-Selskab in Kopenhagen während der letzten Tage jetzt eine Erklärung durch eine Veröffentlichung der Verwaltung dieser Gesellschaft, welche folgenden, der nächsten außerordentlichen G.-V. zur Entscheidung vorzulegende Vorschläge bekannt macht: Das Aktienkapital der Gesellschaft soll von 27 auf 36 Mill. Kr. erhöht werden, also um 9 Mill. Kr., die ohne Entgelt von einer Holding Company zu übernehmen sind. Diese Holding Company hätte dann an die Aktionäre der Gesellschaft Gratisaktien des Unternehmens im Gesamtbetrage von 8,1 Mill. Kr. zu verteilen, so daß auf jede Aktie von 180 Kr. 54 Kr. entfallen würden. Soweit es die Umstände gestatten, ist sodann in Aussicht genommen, auf der Generalversammlung auf das auf 36 Mill. Kr. erhöhte Aktienkapital eine Dividende von 20 Prozent in Vorschlag zu bringen. Um dies zu ermöglichen, sollen die bisher außerhalb der Betriebsrechenschaft gehaltenen Zinsen hierzu Verwendung finden. Bezüglich der Durchführbarkeit dieses Planes erinnert die Verwaltung allerdings an die immer schärfer werdende Konkurrenz der drahtlosen Telegraphie, deren Einfluß auf die Einnahmen des Unternehmens heute noch nicht klar vorausszusehen sind. — Der Uebergang der neuen Aktien an eine Holding Company bezweckt die Festlegung eines größeren Aktienpostens bzw. eine Erschwerung irgendwelchen Eingreifens in die Kapitalreserven.

**Der Arbeitslosigkeitsprozentsatz** war ausgangs Dezember 30,5 oder etwas niedriger als im Dezember 1926, wo er 32,3 war. In den eigentlichen Industriefächern war der Fortschritt noch auffallender, indem der Prozentsatz im Dezember 1927 24,2 gegen 29,2 in 1926 war.

## Lettland.

**Außenhandel.** In den ersten 11 Monaten v. Js. betrug der Wert der Einfuhr 220,3 Mill., der Wert der Ausfuhr 200,6 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 19,7 Mill. Lat. Die entsprechenden Zahlen für 1926 lauteten 230,7 Mill., 171,8 Mill. und 58,9 Mill. Die Einfuhr weist also eine Abnahme und die Ausfuhr eine Zunahme auf, wodurch das um fast 40 Mill. Lat. günstigere Ergebnis erzielt wurde. —

**Die Realisierung des Staatshaushaltsplanes des Wirtschaftsjahres 1926/27** liegt in endgültigen Zahlen in einem umfassenden Bericht vor. Danach beliefen sich die ordentlichen Einnahmen auf 161 199 784. — Lat., was gegenüber dem Voranschlag einen Ueberschuß von 4,3 Mill. Lats bedeutet. Demgegenüber erbrachten die außerordentlichen Einnahmen einen Unterschub von 9,1 Mill. Ls., sodaß die Einnahmen insgesamt hinter dem Voranschlag um 4,8 Mill. Lats zurückblieben. Dies wurde dadurch ausgeglichen, daß sowohl die ordentlichen wie die außerordentlichen Ausgaben geringer waren, als vorgesehen war. Die ordentlichen Ausgaben betragen 103 706 767. — Lats, bzw. 4,7 Mill. Lats weniger als im Voranschlag, die außerordentlichen Ausgaben erreichten nur 56 839 822. — Lats und blieben damit 4,4 Mill. Lats hinter dem Voranschlag zurück. Infolgedessen schloß das Budget mit einem Ueberschuß von 0,45 Mill. Lats ab, der dem Reservefond zugewiesen wurde.

**Kreditierungspolitik der Lettlandbank.** Nach Pressemeldungen ist die Bank von Lettland bereit, die sowjetrussischen Wechsel zu diskontieren, falls sie von der genossenschaftlichen Transitbank (einer sowjetrussischen Gründung) oder von der Lettlandbank schon bisher als vertrauenswürdig bekannten Firmen geriert seien. Die Frage, ob auch Solowechsel der russischen Handelsvertretung zu diskontieren seien, müsse zunächst im Aufsichtsrat der Bank von Lettland behandelt werden.

Man kann erwarten, daß die Notenbank im Interesse der Währung nur mit größter Vorsicht an eine Vermehrung ihrer Wechselkredite herangeht. Da die Exportsaison im wesentlichen abgeschlossen ist, ist, wie alljährlich, eine Verminderung der Deckungsbestände für die nächsten Monate mit Sicherheit zu erwarten. Andererseits schreitet der Abbau der früher gegebenen, besonders der festgefrorenen Kredite nur sehr langsam fort. Gewisse Wirtschaftskreise haben bei dieser Sachlage gegen den oben erwähnten Entschluß der Bank von Lettland starke Bedenken, doch liegt vorläufig kein Grund zu der Annahme vor, daß die Diskontierung der sowjetrussischen Wechsel nicht mit aller notwendigen Rücksichtnahme auf die Währung erfolgen werde.

### Esland.

**Außenhandel.** Im Jahre 1927 betrug der Wert der Einfuhr 9642 Mill. Emk., der Wert der Ausfuhr 10577 Mill., mithin der Ausfuhrüberschuß 935 Mill. Emk.

**Der Staatshaushaltsplan für 1928/29** ist vom Finanzministerium der Staatsversammlung überreicht worden. Nach diesem Entwurf balanzieren die Einnahmen und Ausgaben mit 80 190 229 Kronen. Der Voranschlag für 1927/28 zeigte als Endsumme 7 923 334 000 Emk., diese Summe wurde von der Staatsversammlung auf 8 022 058 300 Emk. erhöht, dieser Summe gegenüber ist der Voranschlag für 1928/29 um rund 30 300 Kronen niedriger.

**Die Ausfuhr von Fournier** betrug in den ersten 9 Monaten 1927 11 406,4 t im Werte von 349 Mill. Emk., gegen 8 821,7 t im Werte von 311,6 Mill. Emk. in der gleichen Zeit 1926. —

**Die Papierausfuhr** betrug in den ersten 9 Monaten 1927 21 254,5 t im Werte von 606,9 Mill. Emk., gegen 22 539,5 t im Werte von 724,9 Mill. Emk.

**Die Ausfuhr von Zement** betrug in den 9 ersten Monaten 1927 30 676,8 t gegen 42 349,0 t in der gleichen Zeit 1926, der Wert stellte sich auf 118,2 bzw. 168,2 Mill. Emk.

**Die Einfuhr von Getreide, Kartoffeln, Futtermitteln** stellte sich für die ersten 9 Monate 1927 auf 44 323,4 t (1926: 78 502,7 t) im Werte von 915,3 (bzw. 1415,8) Mill. Emk.

**Die Einfuhr von Baumwolle, Wolle, Jute und Hanf** in den ersten 9 Monaten 1927 betrug 5 382,2 t (1926: 4 058,6 t) im Werte von 818,3 (bzw. 804,7) Mill. Emk.

**Die Einfuhr von Maschinen, Motoren und Fahrzeugen** stellte sich in den ersten 9 Monaten 1927 folgendermaßen: landwirtschaftliche Maschinen im Werte von 110,1 Mill. Emk. (1926: 122,7), andere Maschinen, Motore und Fahrzeuge 621,3 Mill. Emk. (1926: 501,5). —

**Handelsregister.** Auf Grund eines neuen Gesetzes wird jetzt bei der Industrie- und Handelskammer in Reval ein Handelsregister geführt, in das sämtliche Firmen sich eintragen müssen.

**Postanweisungen** sind ab 1. Januar 1928 infolge Einführung der neuen Währung in Kronen (Höchstbetrag 800 Kronen) anzugeben.

**Englisches Kapital in Estland.** Auf zwei Brennschiefer-Konzessionen, der „Estländischen Oelfelder A.-G.“ und der „Estländischen Steinöl-A.-G.“ (Bankhaus G. Scheel & Co Reval) soll mit Hilfe einer englischen Bankgruppe im Frühjahr der Betrieb aufgenommen werden, man rechnet mit einer Tagesproduktion von 1250 t Oel. —

Ferner bewirbt sich die englische Firma Dickens bei der Regierung um die Konzession zur Anlage einer Kraftstation an den Narowa-Fällen. —

### Litauen.

**Außenhandel.** Im November vs. Js. betrug der Wert der Einfuhr 23,9 Mill., der Wert der Ausfuhr 25 Mill., mithin der Ausfuhrüberschuß 1,1 Mill. Lit. Für die ersten 11 Monate 1927 betrug der Einfuhr 243,5 Mill. Lit., die Ausfuhr 225,2 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 18,3 Mill. Lit.

**Litauische Handelsflotte.** Eine belgische und eine deutsche Gesellschaft haben der litauischen Regierung Vorschläge zur Errichtung einer Handelsflotte gemacht.

**Schifffahrt.** Im Dezember v. J. liefen in den Hafen Memel ein 47 Schiffe mit 24 964 Reg.-T. mit Ladung und 8 Dampfer leer; es gingen aus 44 Schiffe mit 23 177 Reg.-T., beladen und 9 Dampfer leer. Eingeführt wurden 20 675 t verschiedener Waren, wie Kunstdünger, Zement, Kalkstein, Oele, Fette, Zucker, Salz, Naphta, Glas, Eisenwaren u. s. w. Ausgeführt wurde Zellulose, Schnittholz, Fournierholz, Flachs, Leinsamen u. s. w.

## Polen.

**Außenhandel.** Im Dezember betrug der Wert der Einfuhr 160,6 Mill., der Wert der Ausfuhr 125,4 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 35,2 Mill. Goldzloty. — Der Passivsaldo für 1927 beträgt nach vorläufiger Berechnung 221,6 Mill. Goldzloty, gegenüber einem Aktivsaldo von 409,8 Mill. im Jahre 1926, aber Passivsalden von 330,7 Mill. und 212,7 Mill. in den Jahren 1925 bzw. 1924. —

**Die Bank von Polen** zahlt für 1927 eine Dividende von 14% auf ein Kapital von 100 Mill. Zloty. Der Reingewinn betrug 24 Millionen, 10 Millionen wurden satzungsgemäß dem Staate überwiesen.

**Das Einfuhrverbot für Weizen und Weizenmehl** wurde bis zum 29. Februar d. J. verlängert. — In besonderen Fällen kann der Finanzminister Ausnahmen zulassen.

**Die Automobileinfuhr** aus Deutschland nach Polen dürfte auf Grund des vorläufigen Abkommens sich namentlich für Lastwagen beleben. —

**Holzausfuhr.** Unter den europäischen Holz exportierenden Ländern steht Polen 1927 an zweiter Stelle. Deutschland nahm 1926 bereits 66% der polnischen Holzausfuhr auf oder 686 700 t (1925: 469 000 t). Durch das neue Holzabkommen mit Polen hat Deutschland sich mit der Einfuhr von 1 250 000 cbm (etwa 750 000 t) Schnittholz einverstanden erklärt. —

**Das deutsch-polnische Zollstraßen-Abkommen.** Die Reichsregierung gibt die deutsch-polnische Vereinbarung wegen Zulassung von Zollstraßen und sonstigen Uebergängen bekannt. Die Vereinbarung ist bereits mit dem 1. Januar 1928 in Kraft getreten.

### Freie Stadt Danzig.

**Außenhandel.** Im November 1927 betrug der Wert der Einfuhr 47,1 Mill. Gulden, der Wert der Ausfuhr 34,5 Mill. Gulden. In den ersten 11 Monaten v. J. ergab sich bei einer Einfuhr von 440,7 Mill. und einer Ausfuhr von 378,6 Mill. ein Einfuhrüberschuß von 62,1 Mill. Gulden.

**Schifffahrt.** In Ergänzung der Angaben, die wir in der Nr. 2 des „O.-H.“ brachten, teilen wir mit, wie sich die 1927 und 1926 in Danzig eingelaufenen Schiffe nach der Nationalität verteilen.

Anzahl	1927	1926
Deutschland	2106	2090
Schweden	1563	1330
Dänemark	982	942
Danzig	633	478
Norwegen	383	303
Polen	361	80
England	340	281
Versch. Staaten	582	463

Bemerkenswert ist, daß die Danziger Flagge 1927 häufiger im Hafen gezeigt wurde als im Jahre vorher, noch stärker ist aber die Zunahme bei Polen, was mit dem Anwachsen der polnischen Handelsflotte zusammenhängt. — In den Zahlen für Danzig ist auch der Verkehr mit den Seebädern Zoppot—Hela enthalten (der rund 52 800 Personen hin und zurück beförderte).

**Die Kohlenausfuhr im Jahre 1927** betrug über Danzig ausschl. Bunkerkohle 3 731 663 t gegen 3 119 893 t im Jahre 1926. Das Ergebnis des Jahres 1926 ist mithin um 611 770 t übertroffen worden. Auf die einzelnen beteiligten Länder verteilte sich die Kohlenausfuhr 1927 und 1926 wie folgt:

	1927	1926
	t	t
Schweden	1 682 751	1 404 129
Dänemark	1 052 142	603 682
Lettland	254 696	173 032
Finnland	181 732	168 105
Norwegen	177 374	79 979
Frankreich	166 957	185 630
Italien	145 757	132 966
Rußland	8 473	166 729
England	—	151 167
Versch. Staaten	61 781	54 474
Insgesamt	3 731 663	3 119 893

**Die Danziger Werft** hat von Norwegen den Bau mehrerer Schiffe in Auftrag erhalten; allmählich sollen sechs Dampfer von je 3400 t Wasserverdrängung erbaut werden.

# Finland

**Außenhandel 1927.** Im Dezember 1927 betrug der Wert der Einfuhr 545 Mill., der Wert der Ausfuhr 387 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 158 Mill. Fmk.

Das Ergebnis für das ganze Jahr 1927 stellt sich demnach folgendermaßen: Gesamteinfuhr 6368 Mill. (1926: 5668), Gesamtausfuhr 6323 Mill. (1926: 5637) Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 1927: 45 Mill. und 1926: 31 Mill. Fmk.

Die Gesamteinfuhr wuchs 1927 im Vergleich zu 1926 um 700 Mill. Fmk., die Gesamtausfuhr um 686 Mill. Fmk.

Ueberraschend hoch ist die Einfuhr im Dezember v. J. gewesen, obwohl die im Januar 1928 erwartete Herabsetzung des Zolltarifs für einige Waren die Importeure Zurückhaltung beobachten ließ, allerdings wurde Benzin in Erwartung einer Zollerhöhung wieder in verstärktem Maße eingeführt. Immerhin macht der Wert der Waren für den Konsum 47% des Gesamtimports aus, die Waren für die Produktion aber 53%.

**Aenderung des Zolltarifs für das Jahr 1928.** Nach der „I. u. H. Ztg.“ geben wir die vom Reichstage Finnlands für 1928 festgesetzten Aenderungen des Zolltarifs wieder. Die bisherigen Zollsätze sind in Klammern beigefügt.

Tarifnummer		für 1 kg Fmk	(bisheriger Zollsatz)
32	Weizen	0,75	(0,90)
	vermahlen:		
	Weizenmehl:		
43	nicht gesichtet (Graham-)	1,—	(1,20)
44	gesichtet, auch Granularmehl	1,20	(1,60)
45	Weizengriß	1,20	(1,20)
46	Reismehl und Reisgriß	1,—	(1,15)
	Kaffee:		
114	ungebrannt	8,—	(11,—)
115	gebrannt, auch gemahlen	10,—	(13,—)
116	Kaffee-Ersatz u. -Zusatz, alle Arten	6,—	(10,—)
	Zucker:		
118	Streu-, Kristall-, auch flüssiger Zucker sowie Zuckersirup	2,50	(3,50)
119	Stücken-, Hut-, Kandiszucker	2,75	(3,80)
120	gepulvert	2,75	(3,80)
121	Melasse, ohne Beimischung	2,50	(3,50)
*122	Traubenzucker, Stärkesirup, Stärkezucker, Zuckercouleur, auch in fester Form, ohne Alkohol	2,50	(3,50)
	Mineralöle:		
810	Petroleum	frei	(0,08)
*811	a) Paraffin, roh oder gereinigt, Erdwachs (Ozokrit) und Zeresin	frei	(0,30)
	b) Petroleumbenzin, Gasolin, Ligroin, Putzöl und Schmieröle	0,30	(0,30)
888	Phosphor, alle Arten, sowie Jod und Brom	frei	(2,—)
890	a) Schwefelsäure, alle Arten und Salzsäure (Chlorwasserstoffsäure)	0,20	(0,20)
	b) Phosphorsäure	frei	(0,20)
900	Kochsalz (Natriumchlorid), alle Arten, auch Kaliumchlorid	frei	(0,06)
903	Chlorkalk	frei	(0,20)
904	Kaliumchlorat und Natriumchlorat	frei	(0,75)
906	Natriumsulphat (Glaubersalz), Natriumbisulphat, Kaliumsulphat und Kaliumbisulphat	frei	(0,06)
907	Alaun, Alle Arten, Aluminiumsulphat, Magnesiumsulphat, Eisenvitriol, Kupfervitriol, Zinkvitriol und Chromsulphat	frei	(0,15)
910	Kaliumchromat und -Bichromat, Natriumchromat und -Bichromat	frei	(0,30)
911	Soda (Natriumkarbonat), kristallisierte oder kalzinierte, Natriumkarbonat, Potasche (Kaliumkarbonat), Hirschhornsalz (Ammoniumkarbonat) und Magnesiumkarbonat	frei	(0,10)
927	Harz (Kolophonium), in Stücken oder gepulvert, sowie weiches Baumharz, und anderer Naturbalsam	frei	(0,80)
933	Albumin und Kasein	frei	(1,—)

Der Staatsrat hat das Recht, die im Jahre 1928 zur Erhebung gelangenden Zölle für solche Waren, die in dem Einfuhrzolltarif mit einem Stern bezeichnet sind (siehe die vorstehenden Nummern 122 und 811), bis auf den vierfachen Betrag zu erhöhen.

Am 30. Dezember 1927 hat der Staatsrat von dem ihm zustehenden Rechte Gebrauch gemacht und bei einer ganzen Reihe von Sternchen-Positionen den Tarif geändert.

**Der Staatshaushaltsplan für 1928** zeigt folgende Zahlen in Mill. Fmk. verglichen mit den entsprechenden Summen für 1927:

	1928	1927
Ordentliche Einnahme	3 938,1	3 526,6
Außerordentliche Einnahme	16,0	62,6
zusammen:	3 954,1	3 589,2
Anleihe	117,5	
Zur Herstellung der Balance aus dem Reservefonds	161,5	190,5
insgesamt	4 233,1	3 779,7
	1928	1927
Ordentliche Ausgabe	3 468,6	3 243,9
Außerordentliche Ausgabe	764,5	535,8
insgesamt:	4 233,1	3 779,7

**Die Staatsschulden** zeigten zum Schlusse der beiden letzten Jahre folgende Summen in Millionen Fmk.:

	1926	1927
Ausländische Schulden	2 349,9	2 203,1
Inländische Schulden	496,9	491,9
insgesamt:	2 846,8	2 695,0

Die Staatsschulden sind alle Consolidiert und werden planmäßig getilgt. Im Jahre 1927 hat die Tilgung 151,8 Mill. Fmk. betragen.

**Fertigstellung der Imatra-Kraftstation in Finland.** Wie „Handelstidningen“ aus Helsingfors erfährt, dürfte die neue große Imatra-Kraftstation noch vor Ende dieses Jahres fertig werden. Die Station selbst befindet sich bereits unter Dach und Fach und mit der Installierung der Turbinen ist auch schon begonnen worden.

**Finnischer Industrie-, Handels- und Schiffahrtskalender 1927-1928.** „Finlands Exportförening“ in Helsingfors hat als Nachfolger des zuletzt 1924 erschienenen „Export- und Importregisters“ unter obigem Titel einen neuen Wirtschaftskalender mit bedeutend erweitertem Inhalt herausgegeben. Bei all denen, die zu Finland in Geschäftsverbindung stehen, wird das Erscheinen dieses Nachschlagebuches Freude erregen, denn es bietet die Möglichkeit der Orientierung entsprechend den seit 1924 vielfach veränderten Verhältnissen. Ein alphabetisches Firmenverzeichnis, das dem Buche angeschlossen ist, erleichtert das Auffinden der betreffenden Firmen in der Branchenabteilung. Ein nach Orten geordnetes Firmenregister, Auskünfte über Import- und Exportindustrie u. s. w. machen den Wirtschaftskalender besonders wertvoll. — Eine Karte mit den Eisenbahnlinien und eine andere mit den finnländischen Schiffahrtslinien liegen dem Buche bei. — Die Ueberschriften sind in 6 Sprachen angebracht, was das Nachschlagen wesentlich erleichtert.

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	18. Jan.	19. Jan.	20. Jan.	21. Jan.
New-York . . . . .	39,70	39,70	39,70	39,70
London . . . . .	193,65	193,65	193,65	193,55
Stockholm . . . . .	1068,50	1068,00	1067,50	1067,00
Berlin . . . . .	947,00	947,00	948,00	947,00
Paris . . . . .	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel . . . . .	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam . . . . .	1602,00	1603,00	1603,00	1603,50
Basel . . . . .	766,00	766,00	766,00	766,00
Oslo . . . . .	1057,50	1057,50	1059,00	1059,00
Kopenhagen . . . . .	1065,00	1065,00	1065,00	1065,00
Prag . . . . .	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom . . . . .	210,50	210,50	210,50	210,50
Reval . . . . .	1069,00	1069,00	1069,00	1069,00
Riga . . . . .	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid . . . . .	690,00	690,00	690,00	690,00

# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Seeschifffahrt.

**Ermäßigung der Stettiner Umschlagsgebühren im Erzdurchgangsverkehr nach der Tschechoslowakei.** Lt. Bekanntmachung der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft wird mit Wirkung vom 1. Januar 1928 ab beim Umschlag folgender Schmelzmaterialien

- A. Eisenerz, auch agglomeriert oder brikettiert (Eisenschwamm fällt nicht hierunter),
- B. Schwefelkiesabbrände,
- C. Manganerz (Braunstein).

Zu A—C, wenn diese Güter an Eisen- oder Stahl erzeugende Hochöfen, auch Siemens-, Martin-, Puddel-, Schweiß- und Elektroöfen oder an Bleihüttenwerke in der Tschechoslowakei gerichtet sind

im Verkehr mit den Stationen Moravska Ostrava Privoz und Trinec über Oderberg die Kaigebühr — tarifmäßig bisher 20 Pfg. — nicht mehr erhoben und die Umschlagsgebühr — tarifmäßig bisher 30 Pfg. — um 10 Pfg. ermäßigt.

Diese Gebührenermäßigung wird nur auf jederzeitigen Widerruf und nur unter den im Ausnahmetarif Nr. 30 (Nr. 4 des Tarif- und Verkehrsanzeigers der Deutschen Reichsbahn vom 5. Januar 1928) genannten Bedingungen gewährt, der in der letzten Ausgabe des „O.-H.“ zum Abdruck gelangt ist.

## Binnenschifffahrt.

Nachfolgende, für die Stettiner Binnenschifffahrt wichtige Tarifänderungen, Verordnungen und Bekanntmachungen sind aufzuführen:

**II. Nachtrag des Ausnahmetarifs „E“ (Erze usw.)** vom 5. Juni 1926 zum Tarif für die Schifffahrt- und Flößereiabgaben von Schleuse Cosel einschl. bis Schleuse Ransern emschl. (Reichsverkehrsblatt 13, S. 62): Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs ist vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs durch den Reichsverkehrsminister unter dem 30. Dezember 1927 bis auf weiteres verlängert worden.

**Durch Polizeiverordnung des Oberpräsidenten Breslau** (Chef der Oderstrombauverwaltung) vom 7. Januar 1928 ist die Polizeiverordnung über das **Durchfahren des Seitenkanals Janowitz—Steine** vom 16. Februar 1927 — Amtsblatt der Regierung Breslau, Seite 63 — mit sofortiger Wirkung aufgehoben worden.

**Die für den Plauer- und Ihlekanal erfolgte Sperrung des Schifffahrtsverkehrs infolge Eisstandes** vom 17. Dez. 1927 (vergl. „O.-H.“ Nr. 1 vom 1. Januar 1928) ist durch Bekanntmachung des Wasserbauamts Genthin vom 13. Januar mit dem 14. Januar 1928 aufgehoben worden.

**Die durch Bekanntmachung vom 29. Dezember 1927 zum Schutze der Eisfischerei angeordnete Sperrung des Kleinen Haffs** ist durch Bekanntmachung des Staatl. Hafenbauamts Swinemünde vom 14. Januar 1928 aufgehoben worden. Ebenso ist auch die

**Bekanntmachung des Wasserbauamts Eberswalde vom 18. August 1927, betr. die Durchfahrung der Baustelle für die Straßenbrücke über die Hohensaaten—Friedrichsthaler Wasserstraße über Schwedt** infolge des Abbruchs des Lehrgerüsts für den Brückenbau durch Bekanntmachung des Wasserbauamts Eberswalde vom 12. Januar 1928 aufgehoben worden. Die Schifffahrttreibenden werden besonders darauf hingewiesen, die an der Baustelle aufgestellten Schifffahrtszeichen genau zu beachten.

Gemäß § 1 der Polizeiverordnung vom 19. Oktober 1916 (Amtsblatt der Regierung Stettin, Seite 333) ist das Kleine Haff zum Schutze der Eisfischerei ab 25. Januar 1928 für die Schifffahrt wieder bis auf weiteres gesperrt worden. Der Tag der Wiedereröffnung wird s. Zt. bekanntgegeben werden. (Brieftelegramm des Staatl. Hafenbauamts Swinemünde an die I.- und H.-Kammer zu Stettin unter dem 24. Januar 1928.)

## Eisenbahn.

**Erweiterung des Ausnahmetarifs 14 d für Benzin.** Mit Gültigkeit vom 19. Januar 1928 ist der für künstliches Benzin bestehende A. T. 14 d, der von Corbetha (Leunawerk), Kötzen

und Ludwigshafen (Rhein) Anilinfabrik gilt, auf weitere 253 Stationen ausgedehnt worden. Der Tarif sieht bekanntlich für Benzin, das sonst nach Klasse A tarifiert, die Frachtberechnung nach Klasse D vor. Unter den neu einbezogenen Stationen sind zu nennen: Hamburg-Barmbeck, Hamburg-Sternschanze, zahlreiche Tarifstationen im Stadtbezirk von Barmen, Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz, Dortmund, Dresden, Duisburg, Düsseldorf, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt (Main), Freiburg, Hagen, Hannover, Kaiserslautern, Karlsruhe, Kassel, Köln, Krefeld, Leipzig, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Mühlheim (Ruhr), München, Nürnberg, Oppeln, Stettin, Stuttgart, Wiesbaden.

Aus dem Tarif gestrichen wird die Station Dortmund Hbf.

**Seehafentarifänderungen: S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt):** Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1928 sind in die Abteilung XXXV (Gas-, Motor- und Heizöle, Oelkuchen, Oelkuchenschrot, Oelkuchenschrot [diese Güter sämtlich nur in der Richtung nach den deutschen Seehäfen], Glaubersalz, Verpackungsflaschen, Zement) für die Verkehrsbeziehung Stettin—Kreuz-Grenze Frachtsätze von 42 Pfg. per 100 kg in der 10-Tonnenklasse und 35 Pfg. in der 15-Tonnenklasse eingeführt worden. — **A. T. 35 (Eisen und Stahl):** Neu aufgenommen werden die Stationen Geyer, Hohenthurm, Kötzenbroda, Mosel, Mügeln b. Oschatz, Obercunewalde, Obergruna-Bieberstein u. Schmiedeberg (Bez. Dresden), sämtlich mit Frachtsatzzeiger 2. Unter den Stationsfrachtsätzen wird aufgenommen Stettin-Grabow, und zwar mit einer Fracht von 2,31 M. in der Klasse A, 1,94 in der Klasse B, 1,86 M. in der Klasse C, 1,47 M. in der Klasse D. Unter den Stationsfrachtsätzen der Klasse E werden nachgetragen Pima und Riesa.

## Post, Telegraphic.

**Übersicht  
der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseeländern  
(Monat Februar 1928)**

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage vor Abfahrt der Dampfer um 12 <sup>00</sup> für dringende Pakete am Abfahrtstage vorm.	Stettin	11. 25	Wellamo	Finnische Dampfschiffsgesellschaft Helsingfors	Helsingfors	2
		Leitstelle	13 <sup>00</sup>				
		Stettin 5					
Lettland		Stettin	4. 18.	Nordland	Rud. Christ. Gribel*)	Helsingfors	2
		Leitstelle	13 <sup>00</sup>			falls durch Eis geschl.	
		Stettin 5	11. 25.	Victoria Alexandra	„	Abo Riga	2
Estland		Stettin	4. 18.	Nordland	„	Reval	2
		Leitstelle	13 <sup>00</sup>			falls Helsingfors durch Eis geschlossen, wird Reval nicht angelaufen	
		Stettin 5					
			3. 17.	Sachsen Straßbg.	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2
			10. 24.				
			15 <sup>15</sup>				

\*) Anmerkung: Die Firma Rud. Christ. Gribel behält sich Änderungen des Fahrplans vor.



## Funkverkehr.

Durch Verordnung des Herrn Reichspräsidenten vom 28. Dezember 1927 (Reichsgesetzblatt 1927 I S. 513) ist die Verordnung zum Schutze des Funkverkehrs vom 8. März 1924 in der Fassung der Verordnung vom 24. Juli 1924 mit Ablauf des 31. Dezember 1927 aufgehoben worden. Mit dem 1. Januar 1928 ist das Gesetz zur Aenderung des Telegraphengesetzes vom 3. Dezember 1927 in Kraft getreten, in das auch Vorschriften über den Funkverkehr übernommen worden sind. Das Gesetz ist im Reichsgesetzblatt I S. 331 (Nr. 50 vom 9. Dezember 1927) veröffentlicht worden und regelt den Funkverkehr im Gebiet des Deutschen Reichs und auf deutschen Fahrzeugen für See- und Luftfahrt.

## Flugverkehr.

**Frachtstundung im Luftfrachtverkehr.** Der Luftfrachtverkehr der Luft Hansa steigert sich allmählich zu einer solchen Bedeutung, daß, nachdem erst kürzlich die Reichsbahn durch den Flug-Eisenbahnvertrag in enge Beziehungen zur Luft Hansa getreten ist, auch andere wirtschaftliche Institute ihm Beachtung schenken. Bekanntlich betreibt die Deutsche Verkehrs-Kreditbank A.-G. im Bereich der deutschen Reichsbahngesellschaft ein Frachtstundungsgeschäft, das dem Handel große Erleichterungen gewährt. Diesem hat sich die Deutsche Luft Hansa im Interesse ihrer Frachtkunden angeschlossen. Das Stundungsverfahren findet sowohl für den eignen Luftfrachtverkehr als auch für den Flug-eisenbahn(Flei)verkehr statt und ist seit dem 1. Dezember in Kraft.

Diese Frachtstundung bietet den ständigen Kunden der Deutschen Luft Hansa nicht geringe Vorteile. Es können dieselben Anweisungen wie für die Bahnsendungen benutzt werden, so daß den Kunden eine gemeinsame Abrechnung ihrer Eisenbahn- und Luftfrachten möglich ist. Außerdem wird durch dieses Verfahren der Verkehrs-Kreditbank eine pünktliche, vierzehntägige Abrechnung gewährleistet.

## Innere Angelegenheiten.

**Neue Sachverständige.** In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer sind am 17. Januar 1928 folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beedigt worden:

Max Daniel i. Fa. Spicker & Gneust  
 Max Dobrin i. Fa. D. Dobrin  
 Adolph Grunwald i. Fa. Adolph Grunwald  
 Georg Stenger i. Fa. Dobrin & Loewenthal  
 August Krüger i. Fa. Krüger & Lemprecht  
 Georg Rohrbeck i. Fa. Richter & Schatz  
 für Trockenschnitzel jeder Art.  
 Georg Manasse i. Fa. L. Manasse jun. für Salz.

## Verleihung von Ehrenurkunden.

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

1. Müller, Otto (25 Jahre bei der Firma Julius Ziegler, Gollnow).
2. Holste, Johannes (25 Jahre bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Stettin).
3. Döbler, Charlotte (25 Jahre bei der Firma Fr. Düker, Stettin).
4. Nitz, Elise (25 Jahre bei der Firma Edmund Kühn, Stettin).
5. Stühmke, Wilhelm (50 Jahre bei der Firma Dramburg & Hertwig, Stettin).
6. Milenz, August (40 Jahre bei der Firma Dramburg & Hertwig, Stettin).

## Messen und Ausstellungen.

Vom Verlag der Zeitschrift „Messe und Ausstellung, Zentralblatt für das gesamte Meß- und Ausstellungswesen sowie für Märkte und Musterlager“, Berlin C 2, wurde der Kammer eine Jubiläumsnummer anlässlich des 10 jährigen Bestehens des Blattes übersandt. Die Jubiläumsnummer der Zeitschrift, die sich die Hebung und Förderung der Messen und Ausstellungen in Handel, Industrie, Gewerbe, Handwerk und Landwirtschaft zur Aufgabe gemacht hat, kann von Interessenten auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

**Paßerleichterung für Besucher der Leipziger Messe.** Wie das Auswärtige Amt mitteilt, haben die deutschen Auslandsbehörden Anweisung erhalten, für die ausländischen Besucher der Leipziger Frühjahrsmesse vom 4.—14. März 1928 den

Messesichtvermerk kostenlos auszustellen, sofern seine Besorgung durch Vermittlung der Ehrenamtlichen Vertreter oder Geschäftsstellen des Leipziger Meßamts erfolgt.

**Fahrpreismäßigung und Vergünstigungen für die Beförderung von Ausstellungsgütern für Leipziger Messebesucher auf ausländischen Bahnen und Schiffahrtswegen.** Die Direktion der bulgarischen Eisenbahnen hat für die Besucher der Leipziger Frühjahrsmesse eine 50 % ige Ermäßigung gewährt, die auch für durchreisende Meßbesucher gilt. Auf ungarischen Bahnen wird den Besuchern der Leipziger Messe eine Fahrpreismäßigung gewährt, die über 30 % ausmacht. — Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft gewährt eine frachtfreie Rückbeförderung der Ausstellungsgüter bei Erfüllung der vorgesehenen Bedingungen, sofern die Güter innerhalb 4 Wochen nach Schluß der Messe zur Rückbeförderung aufgegeben werden. Die Stettiner Dampfer-Compagnie wird den Besuchern der Leipziger Frühjahrsmesse wiederum eine Ermäßigung von 10 % auf den Fahrpreis von Reval nach Stettin gewähren.

**Osijeker Messen 1928.** Die Verwaltung der genannten Messe bittet uns, die Exportfirmen unseres Kammerbezirkes auf die beiden internationalen Messen in Osijek (Jugoslavien) vom 8.—17. April (IV. Osijeker Messe, in der Hauptsache Automobile, landwirtschaftliche Maschinen, chemische Produkte, Textilwaren und Erzeugnisse der Holz- und Bauindustrie) und vom 5.—15. August (V. Osijeker Messe, an welcher sämtliche Zweige des Handels, Gewerbes und der Industrie vertreten sein werden), hinzuweisen. Osijek gilt von jeher als ein wichtiges Handelszentrum für den ganzen Balkan und empfiehlt sich daher allen Exportfirmen als geeigneter Ausstellungsort. Seitens der Messeverwaltung werden den in Betracht kommenden Interessenten bekannte und gut eingeführte Vertreter namhaft gemacht.

Nachstehend besprochene Werke gingen ein und liegen auf dem Büro der Stelle zur Einsichtnahme aus:

## Bücher und Zeitschriften.

**Die Wirtschaft Griechenlands.** Ein Vergleich mit der Vorkriegszeit von Dr. Erich Eiswaldt im Auftrag der Industrie- und Handelskammer München. Verlag Dunker & Humblot, München 1928. Preis 6 RM. 184 Seiten.

Bei der rasch wachsenden Bedeutung der südosteuropäischen Märkte, und vor allem Griechenlands, für die deutschen Außenhandelsbeziehungen, sowie im Hinblick auf die zur Zeit schwebenden deutsch-griechischen Handelsvertragsverhandlungen wird die vorliegende Arbeit sicherlich — besonders in den am deutsch-griechischen Geschäft beteiligten Kreisen — erhöhtes Interesse finden.

**Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1928.** Herausgegeben von Dr. H. Grobleben. Verlag: C. Heinrich, Dresden-N. 6. Preis gebunden Mk. 4,50.

In dem jetzt vorliegenden 46. Jahrgange des altbewährten Kalenders ist die Schriftleitung, wie früher, bestrebt gewesen, in zuverlässiger Weise die neuen Bestimmungen, die seit dem Erscheinen des letzten Jahrganges veröffentlicht wurden, sowie die außerdem aufgenommenen Neuheiten klar und deutlich zusammenzustellen. Manches ist neu hinzugekommen, wie z. B. ein Verzeichnis der Schiffswerften an der Elbe und Oder, Vertrag über die Regelung der großen Haverei auf der Elbe und auf der Oder u. a. m. Auch die Mitteilungen über das Odergebiet sind wiederum erheblich erweitert worden. So dürfte auch dieser neue Jahrgang allen berechtigten Wünschen der Schiffahrtsinteressenten entsprechen und allen ein wertvoller Begleiter und Berater sein. Der Kalender bringt natürlich auch, wie stets, in zuverlässiger Weise die neuesten Gesetze und Verordnungen des Reiches und der verschiedenen Länder, welche für die einzelnen Flußgebiete in Frage kommen. Alles in allem: ein unentbehrliches, brauchbares Taschenbuch, welches jedem Interessenten zur Anschaffung nur empfohlen werden kann.

**Vorschriften für die Einreise mit einem Automobil in europäische Länder.** Herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf unter Mitwirkung des Automobilclub von Deutschland, Berlin. Zweite Auflage. Einzelpreis Rm. 1.—, bei Sammelbestellungen Preisermäßigung.

**Ab 1. Januar 1928 Neuregelung der Lohnsteuer-Abzüge.** Bekanntlich hat der Reichstag kürzlich beschlossen, die Lohnsteuer ab 1. Januar 1928 zu ermäßigen. Damit ändern sich alle bisher gültigen Berechnungen, die jeder Arbeitgeber einer Tabelle entnahm. Die neuen Abzüge bringt die soeben erschienene, übersichtlich angeordnete **Kühn's Lohnsteuer-**

**Tabelle**, die es gestattet, mit Leichtigkeit abzulesen, welcher Steuerbetrag für den einzelnen Arbeitnehmer abzuziehen ist.

Kühn's Lohnsteuer-Tabelle Nr. 1 ist für wöchentliche, Nr. 2 für vierzehntägige und Nr. 3 für monatliche Auszahlungen eingerichtet und zum Preise von je Rm. 1,50 zu haben. Verlag Reinhold Kühn A.G., Berlin SW 68. Wir können die seit Jahren bekannte Tabelle allgemein empfehlen.

**Die Frage der wirtschaftlichen Verpackung** steht neuerdings bei allen Industrie- und Handelskreisen im Vordergrund des Interesses, da hierdurch ungeahnte Ersparnisse und Verbesserungen möglich sind. Dem Erfahrungsaustausch auf diesem Gebiete dient neuerdings die Zeitschrift „Die Verpackung“. Sie bringt Abhandlungen über die Verpackungsmittel und deren Herstellung, Holzkisten und Verschläge, Fässer, Papperzeugnisse, Blechemballagen, neue Verschluss- und Sicherungsverfahren; sie berichtet über die neuesten Verpackungsmaschinen und -apparate und behandelt auch weiterhin die Frage der Lagerung, des Transportes, des Umschlages und der Verwiegung. In einem besonderen Abschnitt erscheinen Nachrichten über Zoll und Verkehr.

Die Zeitschrift erscheint zweimal monatlich zum Abonnementspreise von Rm. 1,80 pro Quartal im Verlag Rothgießer & Diesing, Berlin N. 24, Linienstr. 139/140 und kann allen am Verpackungswesen interessierten Kreisen empfohlen werden. Probeexemplare stehen beim Verlag kostenlos zur Verfügung.

## Verschiedenes.

### Prüfungsamt für Stenographie und Schreibmaschine.

Wie bekannt ist, befindet sich in Stettin bereits seit dem Jahre 1922 ein Prüfungsamt für Stenographie und Schreibmaschine, das von dem Vorsteherkollegium der Kaufmannschaft und dem Magistrat der Stadt Stettin eingerichtet worden ist. Diese Einrichtung hat sich bisher sachlich durchaus bewährt, wird aber kaum in genügendem Umfange in Anspruch genommen. Die Industrie- und Handelskammer ist der Auffassung, daß dem deutschen Handel und der deutschen Industrie außerordentlich gedient ist, wenn die Firmenwelt mehr und mehr dazu übergeht, nur geprüfte Stenographen und Stenographinnen anzustellen. Nur auf diese Weise kann nach Ansicht der Kammer, die der Auffassung wohl fast aller deutschen Kammern in dieser Frage entspricht, eine Gewähr für möglichst hohe Qualität der Bewerber um Anstellung in einer Firma erreicht werden. Ergänzend sei noch darauf hingewiesen, daß die Wahl des Kurzschriftsystems bei der Prüfung in Stettin freisteht und daß die Prüfungsgebühr 3 Rm. beträgt.

## Angebote und Nachfragen.

- 8609 Bielefeld sucht einen Vertreter für den Vertrieb von Kinderkarussellen.  
8615 Hamburg 24; Exportvertreter bietet seine Dienste an.  
8649 Tschecho-Slowakei sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von Zement, Stabeisen und Blech.  
8664 Dresden - A. 24 sucht Vertreter für Gelantine- und Metallflitter, Gelatinekartonnagen für alle Branchen, Gelatinespielwaren und Weihnachtsartikel.  
8707 Bräunsdorf sucht Vertreter für kunstseidene Damenwäsche, Baumwoll- und Maccowaren für Damen und Herren.

- 8748 Hamburg sucht Reisevertreter für den Vertrieb bewährter Verfahren für Dampfkessel-Speisewasserbehandlung.  
8755 Löwenberg i./M. sucht Geschäftsverbindung mit Leinsaatlieferanten.  
8782 Hannover; Uebersetzungsbüro für Arbeiten auf literarischen, technischen, pharmazeutischen und verwandten Gebieten bietet seine Dienste an (Spezialität: Uebersetzung von Katalogen).  
8855 Barmen sucht Vertreter für gewebte Etiketten, gewebte Rockhenkel mit Namen, Nahtband, Stoßband und ähnliche Erzeugnisse, die bei der Herstellung von Garderobe Verwendung finden.  
8856 Bremen sucht Vertreter, die mit Konservenfirmen, Feinkosthändlern und Kaffeehäusern in Beziehung stehen, für den Verkauf von Hawaii-Ananas in Dosen.  
8860 Krakow wünscht die Vertretung deutscher Kolonialwarenfirmer zu übernehmen.  
8861 Saloniki sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren von Sojaöl, raffiniertem Oel usw.  
8907 Goldbach: Käseexporteur sucht Geschäftsverbindung mit Käse-, Butter- und Feinkostgrossisten und Vertretern.  
8909 Vedbaek b./Kopenhagen sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von Rohkreide für Düngezwecke.  
8910 Wien sucht Geschäftsverbindung mit Parfümerie- und Toiletteseifefabriken.  
8911 Belgien sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von technischen Schiffsausrüstungsgegenständen.  
8912 Stuttgart sucht Vertreter für maltechnische Produkte.  
8948 Stavanger sucht Vertreter für „Sardinien in Oel“.  
9019 Rochefort-sur-mer sucht Vertreter für den Verkauf französischer Tischweine und Branntweine.  
9020 Poznan sucht Geschäftsverbindung mit Hülsenfrüchtenimporteuren.  
9093 Hamburg 8: Importeur portugiesischer Oelsardinien sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Abnehmern.  
9134 Prag VIII sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von bitumisierter Wollfilzpappe.  
9141 Polen sucht Geschäftsverbindung mit Getreide- und Hülsenfrüchtenimporteuren.  
9160 Kiel sucht Vertreter für Kraftfuttermittel.  
9161 Reval sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von runden und kantigen Konservendosen.  
9162 Casablanca: Im- und Exportfirma wünscht Crin Végétal, Kork im rohen Zustande und Nebenprodukte, Getreide etc. in Deutschland abzusetzen und Manufakturwaren nach Marokko zu importieren.  
9163 Chemnitz: Luxuswäschefabrik sucht Vertreter für seidene Damenwäsche.

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).

## Frachtenmarkt.

**Stettiner Seefrachtenmarkt.** Stettin, 28. Januar. Infolge des Streiks in den schwedischen Eisenerzgruben ruhen die Erzverschiffungen von Narvik und Oxelösund zur Zeit vollständig. Lulea ist wegen Eis geschlossen. In den anderen Ostseeverkehren haben die Frachtsätze einen so niedrigen Stand erreicht, daß ein großer Teil des Schiffsraums, z. T. auch infolge der Eisgefahren, aufgelegt worden ist.

Am Kohlenfrachtenmarkt notierten Tyne—Stettin 5/3—5/6, Rotterdam—Stettin 4.35 Rm. und Danzig—Mittelmeer 9/1½ je t. An afrikanischen Frachten sind zu nennen Sfax—Stettin Phosphat 8/— je t, Melilla—Stettin Eisenerz 6/6 je t und Nordafrika—Stettin afrikanisches Gras als Beiladung in größeren Partien (ca. 5—600 t) 22—22/6 je t.

Im übrigen sind folgende Frachtsätze zu nennen: Stralsund—Swansea min. 150 t Weizen 13/— 13/6, Rest Hafer 14/6 15/— max. 600 engl.t; Stettin u. Stolpmünde—

E.C.U.K. 150 u. 400 t Hafer 12/—; 800—900 t Hafer Ostküste 11/6 per 1016 Ko.; London—River 12/— 12/6 per 1016 Ko.; Bristol—Kanal excl. Gloucester 14/6 14/9 per 1016 Ko.; Pommernhafen—Kohlenhafen Bristol-Kanal 6/700 t Hafer 14/6 14/9; Königsberg (Pr.)—Abo/Kotka range zwei Löschhäfen 5/800 t Schwergetreide 8/— 9/—; Neustadt—Hamburg 206 t Weizen Rm. 7.—; Heiligenhafen—Hamburg 250 t Weizen Rm. 7.—; Fowey—Stettin 3/400 t Clay 10/6 11/—; Stralsund—Königsberg 300 t Zucker Rm. 8.—.

**Stapellauf.** Am 18. Januar ist auf der Werft Nüscke & Co. A.-G. das Schwesterschiff des am 8. Dezember 1927 auf derselben Schiffswerft zu Wasser gelassenen Frachtdampfers „Else Hugo Stinnes 15“ unter dem Namen „Ernst Hugo Stinnes 11“ vom Stapel gelassen worden. Die technischen Einzelheiten beider Schwesterschiffe stimmen vollkommen überein (vergl. „O.-H.“ Nr. 24 vom 15. Dezember 1927).



## Der Berliner Stadtbaurat Dr. ing. Adler in Stettin.

Der bekannte Berliner Verkehrsfachmann, Dr. ing. Adler, dem auch die Berliner Kohlenbewirtschaftung untersteht, stattete den Werkanlagen der Bestwerke, Kohlen-, Koks-, Anthracit-G. m. b. H. einen Besuch ab. Ferner ist für die nächste Zeit der Besuch der Heizungssachverständigen des Berliner Magistrats, des Obermagistratsbaurates Hüttner und des Magistratsbaurates Behrend, sowie der Herren Direktoren Brolat, Spier und Reisiger der Berliner Brennstoff-Gesellschaft angemeldet. Bekanntlich führt die Stadt Berlin eine scharfe Rationalisierung ihres Kohlenverbrauches durch, einmal um zu sparen und zum anderen, um die leidige Rauch- und Rußplage einzudämmen. Den Bestwerken ist es durch die Herstellung ihres preiswerten und rauchschwachen Anthracit-Eiform-Lochbriketts mit höchster Heizkraft von annähernd 8000 Kalorien gelungen, einen Brennstoff herzustellen, der diesen Anforderungen in hervorragender Weise Rechnung trägt. Mit großem Interesse ver-

folgte der Stadtbaurat Dr. ing. Adler den Umschlag der Urkohle von einem gerade eingetroffenen Dampfer und sprach sich im übrigen über den musterhaft aufgezogenen Betrieb sehr zufrieden aus. Besonders imponierte dem Berliner Magistratsmitglied Dr. Adler hierbei, wie die aus dem Dampfer soeben umgeschlagene Rohkohle auf dem langen Weg durch die Wäsche und die Brikettfabrik mechanisch in so kurzer Zeit als Fertigfabrikat in Gestalt der Anthracit-Eiform-Lochbriketts auf den Waggon, noch dampfend, den Weg nach Berlin antreten. Der Besichtigung der Bestwerke schloß sich eine Rundfahrt durch das Hafengelände und durch die Stadt an. Diese Rundfahrt dehnte sich bis zu dem Flughafen aus. Wir wollen wünschen, daß diese Beziehungen zu dem Magistrat der Stadt Berlin zum Segen der ganzen Stadt Stettin reichen mögen. Es liegt auf der Hand, daß gerade Stettin infolge seiner Nähe zur Reichshauptstadt mit seinen umfangreichen Hafenanlagen und der guten Wasserstraßenverbindungen der zweckmäßigste Seehafen für Berlin ist.

## Aus der Stettiner Rundfunkwirtschaft.

Im Anschluß an den Artikel über das Funkwesen nehmen wir eine Besprechung der größeren Firmen vor, die sich mit dem Vertrieb von Rundfunkgeräten aller Art beschäftigen. Wir bitten diesen Ausführungen Beachtung zu schenken:

Die Firma

### Eugen Bauer,

Stettin, befaßt sich seit Bestehen des Rundfunks mit dem Vertrieb von Radioapparaten und Einzelteilen. Die führenden Firmen der Radio-Industrie, wie Loewe-Radio (Apparate und Lautsprecher), Ideal-Blaupunkt (Apparate und Lautsprecher), Pfalzgraf (Akkumulatoren), Kramolin (Apparate), Pertrix (Anodenbatterien), Gossen (Meßinstrumente) haben sich sämtlich dieser Firma zur Einführung ihrer Fabrikate bedient.

Infolge der außerordentlich großen Werbetätigkeit durch Inserate, Kino und wissenschaftliche Abhandlungen ist es gelungen, dem Rundfunk in Stettin und Pommern eine sehr große Verbreitung zu sichern. Es wurden keine Mittel gescheut, um das Publikum zu veranlassen, sich den Rundfunk zur Unterhaltung und zur Bereicherung des Wissens anzuschaffen.

Gerade dadurch, daß nur erstklassige, wissenschaftlich geleitete Werke zur Lieferung herangezogen wurden, hat die Firma in kurzer Zeit die Führung im Großhandel übernommen. Die Händlerschaft ist es gewohnt, nur erstklassige Materialien zu beziehen.

Die Firma

### Elektro-Brückner,

Stettin, Kronprinzenstr. 34, hat seit ihrem Bestehen ihr Hauptaugenmerk darauf gerichtet, sich über den steten Fortgang in der Radiobranche bestens auf dem Laufenden zu halten und nur Qualitätswaren zu führen. In Bastlerkreisen ist es schon heute bestens bekannt, daß hier stets die Neuerscheinungen auf diesem Gebiete zu finden sind und daß man bestens beraten und bedient wird.

Sowohl in Einzelteilen wie in fertigen Apparaten ist stets eine gediegene Auswahl vorrätig.

### Die „Debeg“,

Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H., Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 12—13, unterhält neben anderen Zweigstellen an der Nord- und Ostseeküste in Stettin 2 Abteilungen, 1. Abteilung Schifffahrt, 2. Abteilung Rundfunk unter der Firmenbezeichnung Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H. „Debeg“ Abteilung Schifffahrt, Abteilung Rundfunk in den Räumen des Hauses Unterwiek Nr. 15a.

Während die Abteilung Schifffahrt dazu berufen ist, die Schiffe der deutschen Handelsflotte mit Funk-Telegraphie-Material auszurüsten und für dasselbe das Bedienungspersonal zu stellen, ist die Abteilung Rundfunk lediglich als

Generalvertretung unserer Muttergesellschaft „Telefunken“, Berlin, für die Provinz Pommern anzusehen. Die Abteilung Rundfunk besteht seit 1924 und gilt als bedeutendstes Unternehmen für den Vertrieb von Rundfunkmaterial. In erster Linie werden nur Telefunken-Geräte, Telefunken-Röhren, Lautsprecher und Zubehör sowie zahlreiches Bastlermaterial vertrieben. Hervorzuheben sind neben den hochwertigen und allgemein beliebten Telefunken-Röhren unsere einzig dastehenden Telefunken-Apparate und zwar: Einkreis-Dreiröhren-Empfänger „Arcolette“, Zweikreis-Vierröhren-Empfänger „Telefunken“, Vierröhren-Empfänger „Telefunken 5“ für direkte Heizung aus dem Lichtnetz ohne Röhren und der Dreikreis-Fünfröhren-Empfänger „Telefunken 9“.

Diese Apparate sind zu einem mehr oder minder großen Anschaffungspreis bei der „Debeg“, Abteilung Rundfunk zu haben, die unter der Leitung des Herrn von Jena, in den letzten Jahren einen bedeutenden Aufschwung in Stettin genommen haben.

### Die Deutsche Elektrizitäts-Gesellschaft m. b. H.,

Stettin, gehört zu den Firmen, die als erste die große und dauernde Bedeutung des Funkwesens erkannten. Schon im Jahre 1923 nahm sie diesen neuen Zweig der Elektrotechnik auf, so daß ihre Funkabteilung jetzt im 5. Jahre besteht.

Diese Abteilung der „Deutschen“ hat ihren besonderen Charakter dadurch erhalten und bewahrt, daß sie nicht aus der Verkaufs-, sondern aus der Installations-Abteilung herausgewachsen ist. Sie konnte infolge der Vielseitigkeit ihres technischen Personals gleich mit der Lösung von größeren und Sonderaufgaben beginnen, worunter in erster Linie Presseanlagen für hiesige und auswärtige Zeitungen und Telegraphen-Büros genannt seien. Die erste größere Lautsprecher-Anlage im Freien auf der Stettiner Messe-Ausstellung im Jahre 1924, eine für die damalige Unvollkommenheit der Sender und Empfänger ansehnliche Leistung, wird vielen Stettinern noch in Erinnerung sein. Auch am Ausbau der Aufnahmeräume der Funkstunde war die D.E.G. beteiligt. Und Hunderte von Privatstationen in Stadt und Land sind von ihr eingerichtet worden.

Auch auf die Verkaufsstellen in den drei Ladengeschäften der „Deutschen Elektrizitäts-Gesellschaft“ hat sich dieser technische Charakter der Firma übertragen. Auch hier gilt der Grundsatz, daß Radiohandel heute noch nicht lediglich ein Verkauf über den Ladentisch sein kann, und daß ferner ein Radio-Verkäufer in erster Linie Fachmann sein muß.

Eine Akku-Ladestation befindet sich an jeder Verkaufsstelle, sowohl im Hauptgeschäft Schulzenstr. 21 als in den Filialen Kantstr. 1 und Oberwiek 1, ferner in der Zentrale Pölitzer Str. 97.

In Fachkreisen genießt die Deutsche Elektrizitäts-Gesellschaft den Ruf, am Aufbau des pommerschen Funkwesens und des

Funkhandels einen wesentlichen Anteil zu haben und bestrebt zu sein, sowohl in technischer wie in kaufmännischer Hinsicht vorbildlich zu wirken.

Noch immer behauptet als eines der wichtigsten Bestandteile der Empfangsapparatur die Anodenbatterie ihren Platz und wird wohl auch noch viele Jahre hindurch diese Stellung behaupten, obgleich die auf dem Markt befindlichen Netzanschlußgeräte zweifellos im Laufe der Zeit einer Vervollkommnung entgegengehen. Nicht nur für die heute sehr verbreiteten sogen. Volksapparate, sondern auch da, wo bei großen Geräten auf ruhigen Empfang ohne Nebengeräusche Wert gelegt wird, dürfte die gute Anodenbatterie vorläufig kaum zu entbehren sein.

Wenn je ein Artikel Vertrauenssache ist, so trifft dies auf die Anodenbatterie zu. Man sollte deshalb, wenn man sich vor Aerger schützen will, nur bekannte Markenfabrikate wählen, deren Name eine Gewähr für Qualität bietet. Als solche hat sich seit Jahren die Eltax-Batterie immer mehr durchgesetzt und wird heute von den führenden Firmen in Industrie und Handel in erster Linie empfohlen. Wichtig ist aber, die für den Apparat geeignetste Type zu wählen, denn besonders bei Mehrrohren-Apparaten mit sogen. Endverstärkerröhren ist es am zweckmäßigsten, Batterien hoher Leistung zu benutzen, da sie sich im Verbrauch immer am wirtschaftlichsten stellen. Bei der Auswahl der Typen sollte man sich deshalb in erster Linie nach dem Anodenstromverbrauch der Röhren richten und alsdann wie folgt wählen:

Bei einem Verbrauch

bis zu 10 Milliampere:	Type	Eltax gelb	Gesamtleistung ca.	1.5 Amp.-Std.
" " 13	"	Eltax blau	" "	2.5 "
" " 15	"	Eltax rot	" "	3.5 "
" " 30	"	Eltax grün	" "	6-7 "

**Eltax-Anodenbatterien** werden für alle gebräuchlichen Spannungen bis zu 150 Volt hergestellt und fallen durch ihre besonders saubere, kurzschlußsichere Ausstattung auf. Sie können sowohl für negative Vorspannung als auch als Feinabstimm Batterien benutzt werden, so daß sie universell für alle Zwecke verwendbar sind. — Für die bekannten Loewe-Fernempfänger bestehen mit Rücksicht auf die hier auftretenden Sonderbelastungen Spezialtypen.

Die Firma

**Ingenieurbüro Dr. ing. Freberg,**

Stettin, Falkenwalder Str. 17, hat den Generalvertrieb der Firma Lorenz, Radiovertriebsgesellschaft, Berlin, die Bildübertragungsapparate führt und in Verbindung mit dem Urheber der Bildtelegrafie Prof. A. Korn entwickelt, die jetzt für polizeilichen Erkennungsdienst eingeführt sind. Bei der vor kurzem in Berlin stattgefundenen Vorführung haben diese Apparate zur vollsten Zufriedenheit gearbeitet. Außerdem führt diese Firma eine ganze Anzahl bekannter und guter Artikel der Radiobranche wie Lorenzröhren, Lorenz Völkerbund-Fünfröhren-Widerstandsempfänger u. a. m.

Weiter vertritt das Ingenieurbüro Dr. ing. Freberg, Stettin, die Firma C. I. Vogel, Draht- und Kabelwerke A.-G., Adlershof bei Berlin. Diese Firma ist besonders bekannt durch die Lieferung der Ledionspulen, die jetzt allgemein bekannt und in Millionen von Exemplaren in der ganzen Welt vertreten sind. Außerdem erhält man hier sämtliche Litzen und Drähte für Rundfunkanlagen sowie Einzelteile für hochwertige Empfänger wie Neutrodyne und Ultradyne-Schaltungen.

Die Firma Neufeldt & Kuhnke, Kiel, ist die erste deutsche Firma, die die Massenfabrikation von Kopfhörern für Radio aufgenommen hat. Sie hat nicht nur in Deutschland, sondern auch nach Amerika Millionen von Hörern geliefert. Nachdem das Kopfhörergeschäft infolge stärkeren Hervortretens der Lautsprecher zurückgegangen ist, baut diese Firma Lautsprecher und ist auch weiterhin auf diesem Gebiet führend.

Auch Akkumulatoren der Firma Liman & Oberländer G. m. b. H., Berlin, die sich durch ganz besondere Qualität auszeichnen und in dem letzten Jahr den allergrößten Anklang gefunden haben, was durch den ständig steigenden Umsatz bewiesen wird, sind bei dem Ingenieurbüro Dr. Freberg wie auch die Fabrikate der Fa. Neufeldt & Kuhnke, Kiel, zu haben.

Ganz besonders muß noch erwähnt werden, daß man hier ebenfalls den Elodén-Lautsprecher erhält, der

sich in dieser Saison besonders gut eingeführt hat und der auf Grund eines neuartigen Prinzips ganz Vorzügliches leistet. In naturgetreuer Wiedergabe steht er unerreicht da, was zur Folge hatte, daß sie in aller kürzester Zeit zur führenden deutschen Marke wurden und sich den Markt eroberten.

Alles in allem ist hieraus zu ersehen, daß das Büro des Dr. ing. Freberg bemüht ist, jedem Radioteilnehmer sehr gute Qualitäten zu bieten. Sie hat sich in der Zeit ihres Bestehens nicht zuletzt durch die persönliche Tätigkeit des Ingenieurs Herrn Dr. Freberg einen großen Kundenkreis erworben.

Die Firma

**Radio-Herbert,**

Ingenieur-Büro, Berliner Tor 7, wurde zu Beginn der Rundfunkzeit in Stettin gegründet und hat es sich zur Aufgabe gemacht, alle für das Rundfunkwesen nötigen Apparate sowie Einzelteile für Bastler zu führen.

Der Inhaber der Firma, der Ingenieur Heinrich Herbert ist Fachmann. Daher ist dem ihn aufsuchenden Kunden die Gewähr für eine reelle und vorteilhafte Bedienung gegeben. In den Räumen Berliner Tor 7 findet der Rundfunkhörer alle Apparate, die die Industrie herstellt, vom einfachen Detektorapparat bis zum hochwertigen 8-Röhren-Ueberlagerungsempfänger wie auch Kopfhörern und Lautsprechern jeder Art.

Da der Firma ein gut eingerichtetes Laboratorium und eine Werkstatt zur Verfügung stehen, ist es stets möglich, Apparate und Einzelteile in eingehender Weise für die hiesigen Verhältnisse zu prüfen und zu begutachten. Gerade dem Bastler und Liebhaber des Radios können somit immer die Teile, die er zum Bauen seines eigenen Empfängers benötigt, gezeigt werden. Anregungen, Rat und Auskunft erfolgen stets kostenlos.

Als Besonderheit des Betriebes ist der Bau vorschriftsmäßiger, sachgemäß angelegter Hoch- und Zimmerantennen zu nennen, da dieser Faktor von großer Wichtigkeit für den Empfang ist. Eine Ladestation für Akkumulatoren ist ebenfalls vorhanden.

Die Firma hat es verstanden, sich aus kleinen Anfängen heraus zum führenden Spezialgeschäft am Platze emporzuarbeiten.

**Das Technische Büro**

**für Antennenbau und Blitzableiteranlagen**

hat mit der Freigabe des Rundfunks eine Abteilung für Rundfunkanlagen eröffnet. Dieses Unternehmen beschäftigt sich außer mit dem Neubau von Blitzableitern, Antennenbau und Rundfunkanlagen auch mit Reparaturen, sowie mit Modernisierungen veralteter Rundfunkgeräte unter Garantie und einwandfreier Funktion. Ganz besonders hervorzuheben ist von dieser Firma, daß sie einen Akkumulatorenverleih eingeführt hat. Gegen eine Leihgebühr von RM. 1.— werden die Akkumulatoren kostenfrei ins Haus gebracht. Die Aufladung der Batterien kostet je nach der Größe RM. 1.— bis RM. 2.—. Auf Anruf sendet die Firma eine frisch geladene Batterie. Der Vorteil besteht darin, daß die Apparatur sofort empfangsbereit ist.

Die Firma

**Photo-Haus Rohwedell,**

Kohlmarkt 1, eine der ältesten Photo-Firmen Stettins, ge-

**Tech. Büro**

**für Blitzableiter  
und Antennenbau**

**Radio-Laborium**

**Neubau / / Reparaturen  
Revisionen**

**Stettin**

**Beringerstr. 4 \* Tel. 331 49**

gründet 1. Juli 1903, erfreut sich des besten Rufes und ist stets bestrebt, dem kaufenden Publikum nur das Beste zu liefern. Man findet dort ein ganz besonders großes Lager in photographischen Apparaten aller namhaften Fabriken. Im vergangenen Jahre war auch die Projektions- und Kino-Abteilung gut beschäftigt. Es wurden besonders viele Epidiaskope für Vereine und Schulen abgesetzt.

Als Neuheit kommen jetzt kleine Kino-Aufnahme und Wiedergabe-Apparate heraus. Die Kino-Aufnahme-Apparate mit Federwerk sind nicht größer als ein photographischer Apparat. Man kann einen solchen Kino-Aufnahme-Apparat schon für RM. 125.— kaufen und erhält dann eine Kino-Aufnahme von ca. 30 m, Normalfilm für den billigen Preis RM. 2.75. Das Entwickeln zum Diapositiv kostet ebenfalls nur RM. 2.75. Die Wiedergabe-Apparate kosten RM. 135.—. Diese Schmalfilm-Kino-Apparate versprechen eine große Umwälzung in der Photo-Industrie, zumal die Preise so niedrig sind, daß sich jeder einen solchen Apparat anschaffen kann, um seine Familie filmen zu können. Der Photo- sowie Kino-Aufnahme-Apparat sind die bildlichen Geschichtsschreiber der Familie.

Die Abteilung für Photoarbeiten ist groß ausgebaut und mit allen modernen Hilfsmitteln versehen, so daß Photo-Negative in 6 Stunden entwickelt und kopiert werden können. Dabei wird nur das beste Material verwendet.

In der Radio-Abteilung machte sich jetzt ebenfalls eine Wendung bemerkbar. Es werden statt der vielen Detektor-Apparate meistens Röhren-Apparate gefragt. Sehr groß ist das Interesse für Vier- bis Sechsröhren-Apparate, die in der jetzigen Konstruktion Großes leisten. — Eine Neuheit ist das Netzanschluß-Gerät, welches ohne Hochantenne, Annoden- und Heizbatterie vorzüglich arbeitet. — Die Firma steht bei Bedarf gern mit fachmännischem Rate zur Verfügung.

## Aus dem Versicherungsgewerbe in Stettin.

Wir setzen hiermit die in unserer Ausgabe Nr. 2 begonnene Besprechung der in Stettin ansässigen Versicherungsgesellschaften fort und empfehlen diese der Beachtung unserer Leser.

Der

### Allianz Versicherungs-A.-G.,

die mit einem Kapital und Reserven von 92 020 855 Mk. arbeitet, sind die Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G., Karlsruhe i. B., Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin, Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg, Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin, Kraft Versicherungs-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschland in Berlin, Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar angeschlossen.

Außerdem besteht die Allianz Lebensversicherungsbank A.-G., die Ende 1926 einen Bestand von 538 Millionen Rm. aufweist und 31 Prozent Versichertendividende zahlte, als Versicherungszweig bei Feuer, Transport, Haftpflicht, Unfall, Einbruchdiebstahl, Beraubung, Maschinenbruch, Glas, Wasserleitungsschaden, Valoren, Schmucksachen in Privatbesitz, Reisegepäck, Aufruhr, Kredit, Kautions, Auto, (Unfall, Haftpflicht, Kasko), Leben, Aussteuer, Invalidität, Renten, Pension, Spar- und Sterbekasse, Hagel, Pferde und Vieh. Dieser große Versicherungs-Konzern enthält auch eine große Filiale in Stettin und hat sich hierselbst, sowie in Pommern einen außerordentlichen Kundenkreis geschaffen.

In letzter Zeit haben sich der Stuttgarter Verein und die Stuttgart-Berliner Versicherungs-Aktiengesellschaft in Stuttgart mit der Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft in Berlin verschmolzen, jedoch wird die Leitung der Unfall- und Haftpflichtbranche dauernd in Stuttgart liegen. Die Firma wurde in Allianz und Stuttgarter Verein Versicherungs-Aktiengesellschaft geändert. Die Stuttgart-Lübeck Lebens-Versicherungs-Aktiengesellschaft und die Stuttgarter Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft, beide in Stuttgart, und die Bayrische Lebens- und Unfallversicherungsbank Aktiengesellschaft in München verschmolzen sich mit der Allianz Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft in Berlin. Der Sitz dieser Firma wird nach Stuttgart verlegt und die Aenderung der Firma in Allianz und Stuttgarter Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft gleichzeitig vor-

### Die Firma Otto Schaufert,

Ingenieurbüro für Elektrotechnik, wurde als eines der ältesten Spezialgeschäfte für Elektrotechnik am 1. April 1900 vom Inhaber mit ganz bescheidenen Mitteln gegründet. Im Laufe der Jahre wurde eine große Anzahl eigener elektrischer Stromerzeugungsanlagen für die Industrie ausgeführt, darunter Anlagen bis zu 250 Pferdestärken.

Im Jahre 1906 wurde das Elektrizitätswerk für den Kur- und Badeort Stepenitz auf eigene Rechnung erbaut.

Die Tätigkeit umfaßt außer Licht- und Kraftübertragungsanlagen noch Blitzableiter-, sowie Signal-, Schwachstrom- und Rundfunkanlagen, und erstreckt sich über die Provinz hinaus.

Durch aufmerksame und preiswerte Bedienung hat sich die Firma einen größeren Kundenkreis erworben. Ein reichhaltiges Lager setzt die Firma in die Lage, alle Aufträge prompt und preiswert zu erledigen.

Auch eine Rundfunkabteilung ist dem Unternehmen angegliedert, die jedem Kunden reiche Auswahl bietet.

Die

### Stettiner Elektrizitäts-Gesellschaft

errichtete im Jahre 1925 eine Spezialabteilung für Rundfunk, die sich in der kurzen Zeit zu außerordentlicher Blüte entwickelte. Durchaus fachmännische Beratung und Bedienung hat der Firma einen großen Kundenkreis gesichert, der sich über ganz Pommern erstreckt. Es ist auch hier das alte Prinzip gewahrt, nur erstklassige Erzeugnisse zu führen und solide Preise zu berechnen. Ein Besuch dieser Abteilung ist sehr interessant und auf jeden Fall zu empfehlen.

genommen. Dieser mit dem 1. Januar 1927 bilanzmäßig durchgeführte Zusammenschluß ist der bedeutungsvollste in der Geschichte des deutschen Versicherungswesens.

### National Versicherungs-Konzern

„National“, Allgemeine Versicherungs-Akt.-Ges., Stettin,  
Stettiner Rückversicherungs-Akt.-Ges., Stettin,  
„National“, Lebensversicherungs-Akt.-Ges., Stettin,  
„Orion“, Versicherungs-Akt.-Ges., Hamburg,  
Stettiner Kredit-Anstalt, Akt.-Ges., Stettin.

Die Preußische National Versicherungsgesellschaft wurde mit 3 000 000,— Talern Kapital gegründet bei einer Bareinzahlung von 25 v. H.

Um die Wende des Jahrhunderts umspannten die in Stettin zusammenlaufenden Fäden des weitmaschigen Arbeitsfeldes nahezu den gesamten Erdball. In seinem Transport- und Feuerversicherungsgeschäft arbeitete das in bewährter Tradition bekannt gewordene Unternehmen in den Ländern diesseits und jenseits des Ozeans, vornehmlich in den nordischen Staaten, in Holland, Belgien, England, Spanien, der Türkei, in Indien und nicht zuletzt in den lateinischen Ländern Südamerikas. Einen wesentlichen Bestandteil bildete das nordamerikanische Geschäft, das in stetem Vorwärtsschreiten reiche Erfolge versprach.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts, mehr noch in den Folgejahrzehnten, verschärfte sich in Deutschland die vorher nicht so sehr bemerkbaren Wettbewerbsverhältnisse durch viele neugegründete Unternehmungen. Auch diesem Umstand galt es Rechnung zu tragen durch Verbreiterung der Arbeitsmöglichkeiten. Die Angliederung der sogenannten neuen Zweige ergab sich aus diesem Gedanken zugleich mit dem Willen, die Basis des Risikoausgleiches zu erweitern. 1891 schon war die Unfall-Versicherungs-Abteilung ins Leben gerufen worden, nach 1900 traten hinzu die Abteilungen für Einbruch-, Diebstahl- und Wasserleitungsschäden-, für Haftpflicht- und Fahrzeug-Versicherung. Im Anschluß an die bereits vorhandene tiefgliedrige Organisation brachte der Ausbau dieser Zweige sehr ansehnliche Erfolge.

Durch den Ausbruch des Krieges wurde für die Gesellschaft naturgemäß eine vollkommen neue Situation ge-

schaffen. Es konnte nicht verhindert werden, daß das in emsig vorwärtsstrebender Arbeit erworbene Auslandsgeschäft zum größten Teil verloren ging. Dafür gelang es zum Ausgleich größere Erfolge im Inland zu erzielen. Die folgenden Jahre der Inflation mit ihren mannigfaltigen Schwierigkeiten stellten an die Gesellschaft, die seit 1919 die Firma „National“ Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft führt, hohe Anforderungen. Die im Jahre 1924 durchgeführte Umstellung auf Goldmark gestattete die Erhaltung des alten Stammkapitals mit 9 000 000 Mark ohne jede Zusammenlegung.

Auch die durch den Krieg zerrissenen Fäden und Beziehungen zu den Ländern des europäischen und transatlantischen Auslands sind allseits wieder aufgenommen worden. In England und in Britisch-Indien, in den Niederlanden und ihren indischen Besitzungen, in der Türkei, in Aegypten, in Griechenland, in Frankreich, Spanien und in den Nordstaaten Europas, besonders aber in den Ländern Südamerikas wird wieder erfolgreich gearbeitet. Die Freigabe eines zur Zeit in Amerika noch beschlagnahmten Guthabens von 1 550 000 Dollar ist für die allernächste Zeit zu erwarten.

Geleitet von dem Gedanken, daß die in sich geschlossene, nach einheitlichen Grundsätzen arbeitende Organisation der „National“ sehr wohl auch für die Zweige erfolgversprechend arbeiten könne, für welche die „National Allgemeine“ keine Konzession besitzt, hatte man im Jahre 1924 die „National“ Lebensversicherungs-Aktien-Gesellschaft unter maßgeblicher Beteiligung ihrer Muttergesellschaft mit einem Kapital von Rm. 1 000 000 gegründet.

Bereits im Jahre 1879 war die Stettiner Rückversicherungs-Aktien-Gesellschaft mit einem Kapital von Mk. 1 800 000 bei 25 prozentiger Einzahlung in enger Anlehnung an die „National“ gegründet worden. Obwohl auch für sie die Inflationszeit eine harte Zeit der Prüfung bedeutete, hat sie diese gut überstanden. Das Kapital blieb in voller Höhe erhalten und wurde auch hier im Verhältnis von 1:1 auf Reichsmark umgestellt.

Im Jahre 1927 ist dann die „Orion“ Versicherungs-Aktien-Gesellschaft, Hamburg, die ein Kapital von Rm. 1 000 000 aufweist, auf das Rm. 300 000 eingezahlt sind, dem Konzern angegliedert worden, hauptsächlich aus der Erwägung heraus, am ersten Seehafenplatz Deutschlands über eine eigene Platzgesellschaft zu verfügen, die sich dem dortigen Transport-Versicherungs-Geschäft besonders widmen kann.

Als fünfte Gesellschaft arbeitet die Stettiner Kredit-Anstalt Aktiengesellschaft Hand in Hand mit den übrigen im National-Konzern vereinigten Unternehmungen. Sie war bereits im Jahre 1909 entstanden und hatte ihren Sitz in Berlin. Seit 1925 hat die „National“ sich an ihr maßgeblich beteiligt und gleichzeitig den Sitz nach Stettin verlegt. Sie regelt nicht nur den umfangreichen Geldverkehr des Konzerns, sondern besorgt auch die zweckentsprechendste Verwaltung

und Anlage der einlaufenden Beträge unter Beobachtung der vom Aufsichtsamt erlassenen besonderen Vorschriften. Die Hauptaufgabe der Bank besteht aber darin, daß sie alle ihre Geschäfte mit der Förderung und Ausbreitung der vom National-Konzern betriebenen Versicherungszweige auf organisatorischem und acquisitorischem Gebiete zu verbinden weiß. Ihre Bedeutung ist ständig gewachsen, der Umsatz betrug im Jahre 1926 bereits Rm. 40 901 970,73, nahezu das Doppelte wie im Vorjahre.

Die

#### „Zürich“

Allgem. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Akt.-Ges., wurde im Jahre 1872 gegründet. Seit mehr als 50 Jahren führt sie speziell die Unfall- und Haftpflicht-Versicherung. Ihre Geschichte spiegelt die Entwicklung der Unfall- und Haftpflicht-Versicherung aus den ersten Anfängen zu ihrer heutigen Bedeutung wider. In Zürich gegründet und aus kleinen Anfängen heraus ist sie ein Welthaus geworden, welches in fast allen europäischen Staaten, in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Kanada Niederlassungen besitzt. Für das bedeutende deutsche Geschäft befindet sich die Direktion in Berlin im eigenen Gesellschaftsgebäude, Taubenstraße 4-6. Die „Zürich“ hat Garantiemittel aufzuweisen, die diejenigen fast aller anderen Versicherungsgesellschaften weit übertreffen, und bietet demnach die sicherste Gewähr für prompte und gewissenhafte Erfüllung der von ihr eingegangenen Verpflichtungen in Schadenfällen. Seit Jahrzehnten unterhält sie mit vielen landwirtschaftlichen und sonstigen wirtschaftlichen Vereinigungen besondere Empfehlungsverträge, nach denen den Mitgliedern wesentliche Vergünstigungen gewährt werden. Es würde zu weit führen, diese an dieser Stelle besonders aufzuführen.

In Pommern ist die „Zürich“ seit mehr als 30 Jahren bestens eingeführt und unterhält in Stettin eine Geschäftsstelle, die von Herrn General-Agent J. W. Höft, Stettin, Pölitzer Str. 10 verwaltet wird.

Die

#### „Vita“

ist ein Tochterunternehmen der Gesellschaft „Zürich“. Sie betreibt die Lebensversicherung. Ihre außergewöhnliche Kapitalkraft verbürgt die größte Sicherheit für die Erfüllung der Versicherungsforderung — und dies ist nach wie vor das Wichtigste in der Lebensversicherung. Ihre Tarife sehen mäßige Prämien vor und sind so vielseitig, daß die verschiedensten Wünsche befriedigt werden können. Ihre Versicherungsbedingungen gewähren den Versicherungsnehmern weitgehende Vorteile. Die „Vita“ ist die erste Gesellschaft auf dem Kontinent, die die kostenlose periodische ärztliche Beratung der Versicherten eingeführt hat.

Die Verwaltung der Geschäftsstelle der „Vita“ liegt ebenfalls in Händen des Herrn J. W. Höft, Stettin, Pölitzer Str. 10.

## Aus dem Steffiner Heringshandel.

Anschließend an den vorne stehenden Artikel nehmen wir anschließend die Besprechung einiger Heringsimportfirmen vor, die wir zu beachten bitten.

Zu den ältesten der Branche gehört die Firma

#### Theod. Hellm. Schröder,

die im Jahre 1846 durch den Begründer gleichen Namens ins Leben gerufen wurde, also auf ein mehr als achtzigjähriges Bestehen zurückblicken kann. Im Jahre 1865 wurde Herr Zacharias Olsen als Teilhaber aufgenommen und 1874 trat dessen Neffe, der spätere Kommerzienrat und Königlich Norwegische Konsul, Herr C. G. Nordahl, in die Firma ein. Dieser hat es wie selten jemand verstanden, in Gemeinschaft mit dem Sohn des Begründers, des späteren Königlich Dänischen Konsuls, Herrn Helmuth Schröder, allen Wandlungen, die gerade das Heringsgeschäft im Laufe der Jahre hat durchmachen müssen, zu folgen und diese für die Firma nutzbar zu machen. Sein Nachfolger war sein Sohn, Herr Casper Nordahl jr., Königl. Norwegischer Konsul; die Firma befindet sich auch heute noch im Besitz der Familie Nordahl.

Während im Anfang des Bestehens neben Salzheringen auch andere Waren, namentlich Getreide, gehandelt wurden, stellten sich

die Inhaber im Laufe der Zeit vollständig auf Heringe um. Es ist ihnen gelungen, durch Umsicht und zielbewußtes Arbeiten ihre Firma zu Blüte und Ansehen zu bringen.

Eine führende Stellung im Salzheringshandel nimmt weiter die Firma

#### Paul Körner

ein. — Hervorgegangen aus der am 1. Juli 1881 von den Kaufleuten Rudolf Ikier und Paul Körner unter der Firma Ikier & Körner zu Stettin gegründeten Herings-Großhandels- und Import-Firma erhielt dieselbe ihren jetzigen Namen 1895, nachdem der Mitbegründer, Herr Ikier, 1893 ausgeschieden und das Unternehmen auf Herrn Paul Körner als Alleininhaber übergegangen war.

Unter der zielbewußten und sicheren Leitung des Herrn Stadtrat Körner hat die Firma, die ununterbrochen bis Ende Januar 1912 in den Händen des Genannten gewesen ist, stetige Entwicklung und Aufschwung erfahren. — Am 1. Februar 1912 ging die Firma in den Besitz der Herren Ernst Ortman und Albert Conrad über, die, selbst Fachleute der Branche, für ihren weiteren Ausbau wirken.

Die Ein- und Ausfuhrziffern der Firma sprechen für die Bedeutung des Unternehmens.

# Empfehlenswerte Wein- u. Bierrestaurants.

## HOTEL PREUSSENHOF

150 ZIMMER MIT FLIESENDEM WASSER — PRIVAT-BÄDER

RESTAURANT  
WEIN- UND BIERSTUBEN  
KONDITOREI — KAFFEE

## Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller  
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

## Restaurant Puhlmann

Kopmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

Ausschank von Dortmunder Union, Nürnberger  
Siechen, Bohrisch Spezial und Pilsner Urquell  
Weine erster Häuser

Leistungsfähigste Bestellküche

## „Ratskeller“

Defonom: John Meyer

Stettin, Grüne Schanze — Telephon 31128. — 2 Minuten vom Bahnhof.

Seit 1876. Erstklassiges Wein- und Bierlokal  
mit bester Küche bei soliden Preisen.

Gut gepfl. Weine und Biere. Bestes einheimisch. u. Fremdenpublikum.

## Zur Hütte • Mollkestraße Nr. 14

Fernsprecher 26311

Pilsner Urquell \* \* Spezial-Ausschank

Mittagessen 12—3 Uhr, RM. 1,60 und 2,25  
Abendessen RM. 2,25 und nach Karte

## Kettner Weinstuben

Breite Straße 13. Begründet 1834.

## Täglich Künstler-Konzert

Mittagessen 1,75, 2,25 u. 3,25 Abendessen 2,25 u. 3,25

## Hut - Scheye

Breite Straße 6  
Ruf 26020

Moderne Herrenhüte  
Elegante Mützen

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

## RADIO-HERBERT

Ingenieurbüro

Fernruf 308 75 **Stettin, Berliner Tor 7** Fernruf 308 75

Kein Laden

Verkaufs- und Ausstellungsräume Hof rechts

**Fachmann**

Für Bastler Rat und Auskunft kostenlos — Vorführ-  
Apparate zu sämtlichen Schaltungen vorhanden —  
Vollständige Rundfunk-Anlagen — Antennenbau —  
Reparatur von Apparaten, Hörern etc. — Apparate  
und Einzelteile nur in bester Ausführung billigst.

**Accumulatoren-Ladestation**



## Radio-Grosshandlung

liefert alles für Radio:

Apparate, Lautsprecher, Anoden, Accus,  
Ladegeräte, Netzanschlussgeräte

**Pommernfunk-Stettin**

## Elektro-Brückner

34 Kronprinzenstr. 34 Telephon 29 090

Installation und Verkauf elektr. Koch-, Heiz- und Haushaltapparate  
auf **Tel-zahlung** nach dem System der Stettiner Elektrizitäts Werke  
Herrenzimmer-Kronen, echt Messing . . . . . Ausnahmepreis RM. 18.50  
Zuglampen, Nachttischlampen, Ampeln, Staubsauger „Protos“ und  
„Vampyr“, elektr. Kochplatten, Heizkissen, Bratöfen usw.  
Original „Foer-Son“ . . . . . komplett mit Zuteilung RM. 21.00  
Elektr. Plätteisen mit 2jähriger Garantie . . . . . von RM. 5.95  
Strahlsonnen . . . . . komplett mit Zuleitung von RM. 11.50  
Elektrische Heizöfen in allen Ausführungen.

Radio-Empfangsapp. Orig. „Selbt“, „Nora“, „Kramolln“ usw.  
Loewe-Ortsempfänger mit Dreifachröhre . . . . . RM. 39.50  
Lautsprecher in allen Ausführ. RM. 12.50 bis 60.00 und mehr.

Sämtl. Radio-Zubehörteile in bekannt guter Ausführung. Varta-  
Akkumulatoren, Anoden, Eltax, Mannesmann, NEW usw.  
Puppenstabenbeleuchtungen, Taschenlampen, Schwachstromartikel.  
Zugelassener Installateur bei den Stettiner Elektrizitäts-Werken.  
Bestellungen werden auch in meiner Privatwohnung Wilhelm-Busch-  
Weg 62, Fernsprecher 30504, entgegengenommen.