

# Willi Kortt

Gesellschaft für Bauausführungen m. b. H.

**Stettin**

Pölitzer Straße 57/58 / Fernruf 27857

Ausführung von  
Maurer- u. Zimmerarbeiten  
Holzbearbeitungsfabrik  
Bautischlerei



**SINGER**  
Nähmaschinen  
in altbewährter Güte  
*Geleitete Zerstärkungsbedingungen*  
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  
Pölit, Baustr. 7 / Polzin, Brunnenstr. 17  
Pyritz (Pom.), Bahnerstraße 50 / Rügen-  
walde, Lange Str. 32 / Stargard i. Pom.,  
Holzmarktstr. 43 / Stettin, Luiseustr. 19  
Stolp, Mittelstraße 5 / Stralsund, Mönchen-  
straße 30 / Swinemünde, Färberstraße 5.

# Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet

<p><b>Allianz und Stuttgarter Verein</b> Versicherungs-Aktien-Gesellschaft Zweigniederlassung Stettin</p> <p>Sammel-Nr. 354 71                      Marienplatz 3</p>	<p><b>Bauhütte für Pommern</b> Bauausführungen jeder Art</p> <p>22920, 22921                              Schlutowstr. 14</p>
<p><b>Bestwerke</b> Kohlen / Koks / Anthracit G. m. b. H.</p> <p>31594, 31595                              Stettin-Züllchow Rechtes Oderufer</p>	<p><b>Steinwerk Dahl</b> Komm.-Ges.</p> <p>31645                                      Gegenüber dem Hauptfriedhof</p>
<p><b>„Dapolin“</b> Deutsch-Amerikanische Petroleum-Ges. Petroleum — Benzin — Gasöl</p> <p>Sammel-Nr. 25066                      Elisabethstr. 20</p>	<p><b>Deutsche Elektrizitäts-Ges.</b> Elektrogerät — Installation — Lichttechnik</p> <p>Sammel-Nr. 25551                      Pölitzer Str. 97</p>
<p><b>A. Druckenmüller G. m. b. H.</b> Berlin -Tempelhof — Zweigniederlassung Stettin Eisenhoch- und Brückenbau</p> <p>21327                                      Kronenhofstr. 10</p>	<p><b>Germania -Versicherung</b> Versicherungen aller Art</p> <p>Sammel-Nr. 25 286                      Paradeplatz 16</p>
<p><b>Stettiner Drahtgeflechtfabrik</b> <b>Richard La Grange</b> Drahtzäune</p> <p>21310, 21311                              Wussower Str. 4</p>	<p><b>Hagen &amp; Co.</b> Gegr. 1853 Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf Asbest □ Gummi</p> <p>21673                                      Bollwerk 3</p>
<p><b>Henckert &amp; Kasten</b> G. m. b. H. Stabeisengroßhandlung</p> <p>22054, 22055                              Elisabethstr. 57</p>	<p><b>Huta</b> Hoch- und Tiefbau-Aktiengesellschaft Eisenbeton</p> <p>214 07, 276 36                              Drei Eichen 1—2</p>
<p><b>C. W. Kemp Nachf.</b> Aktiengesellschaft</p> <p>324 48, 324 49                              Turnerstr. 63—64</p>	<p><b>Kohl, Neels &amp; Eisfeld</b> m. b. H. Zentralheizungen</p> <p>22020                                      Schmiedestr. 37</p>

# Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet.

## Stettiner Isolierwerk

Robert Lange  
Wärme- und Kälteschutz

36784

Philippstr. 9

## Louis Lindenberg

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken  
Aktiengesellschaft

Sammel-Nr. 35356

Altdammer Str. 5

## Richard Marcks

Vermittlung von Gütern, Grundstücken, Hypotheken  
gegründet 1892

27260 und 26958

Elisabethstr. 61  
Ecke Greifenstr.

## Erich Mascow

Buchdruckerei und Papiergroßhandlung

37360, 37361

Gr. Lastadie 76

## Bruno Runge

Zentralheizungen, Sanitäre Anlagen

20046, 20047, 20048

Lange Straße 12/13

## Auskunftei W. Schimmelpfeng

27151

Augustastr. 15/17

## Hermann Scholl

Beton- und Tiefbau

24968, 24969

Arndtstr. 27

## Ernst Simon

Aufzugfabrik

21423

Kreckower Str. 80

## Stettiner Träger- u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

## Thyssen

Eisen- und Stahl-Aktiengesellschaft  
Eisengroßhandel

Sammel-Nr. 35591

Im Steinbruch 14/16

## Gust. Urban Nachf.

Stettiner Gesellschaft für Bauausführungen m. b. H.  
Hoch-, Tief-, Beton- und Eisenbetonbau  
Zementwarenfabrik

20042, 26387

Kronprinzenstr. 6

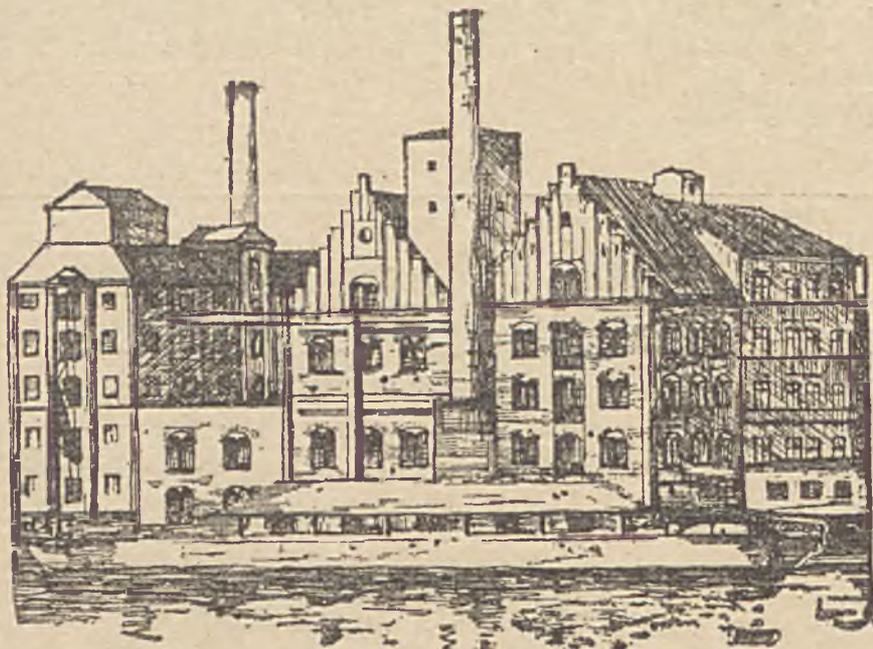
## C. F. Weber

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken A.-G.  
Teerdestillation, Asphalterzeugnisse

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle

Jedes Feld kostet Rm. 12.— monatlich.



# Carl Kelm

**Hoch- und Tiefbau-  
Geschäft**

Inh.: Theodor Kelm und Paul Beyer

**STETTIN**

Oberwiek Nr. 19

Fernruf Nr. 325 32 und 325 33

Ausführung von Hoch- und Tiefbauten aller Art. Beton- und Eisenbeton, Erd-, Maurer- und Zimmer-Arbeiten. Herstellung von Gipsdielen auf Asphaltunterlage zur Isolierung von feuchten Wänden, sowie Wandplatten aus Gips und Zement

Ausführungsrechte für **Stahlbetonarbeiten** nach den Patenten **Prof. Kleinlogel** garantiert staubfrei, öldicht u. wasserbeständig

# LOUIS LINDENBERG

Fabrik der Vereinigte Dachpappen-Fabriken Aktiengesellschaft



Lieferung von:

**Dachpappe, teerfreier Pappe  
Isoliermaterialien  
Carbolineum, auch farbig  
Asphalten usw.**

Spezialgeschäft für:

**Isolierungsarbeiten**

in Pappe, Filz, Blei

**Grundwasser-Abdichtungen**

**Asphaltbeläge**

**Stampfasphaltplattenbeläge**

**Pappdeckungen mit Teerpappe  
sowie teerfreier Pappe**

**STETTIN**

Altdammer Str. 5 / Telefon 353 56



# Pommersches Lack- und Farbenwerk

Inhaber: W. Kraemer

## Chemische Fabrik, Lack-, Farben- und Kiffwerk

Eigenes Anschlußgleis und Bollwerk

**Stettin, Freiburger Straße Nr. 9-10 und 34**

Fernsprecher 36105, 36106, 36107 — Telegramm = Adresse: Pommernlack

## Luther & Co.

Stettin, Preußische Str. 37

Gegründet 1910 :: Fernsprecher Nr. 24274

### Beton-, Eisenbeton- und Tiefbaugeschäft



Fundierungen  
Brückenbauten  
Schöpfwerke  
Kanalisationen  
Grundwasser-  
Absenkungen

### Büro für statische Berechnungen

Herstellung sämtlicher Bau-  
werke in Beton u. Eisenbeton

## Hermann Schmidt

Gegründet im Jahre 1867

STETTIN

Kontor Freiburger Straße 6-8

### Abteilung I

Hoch- und Tiefbaugeschäft — Technisches  
Büro für Bauausführungen — Taxationen

### Abteilung II

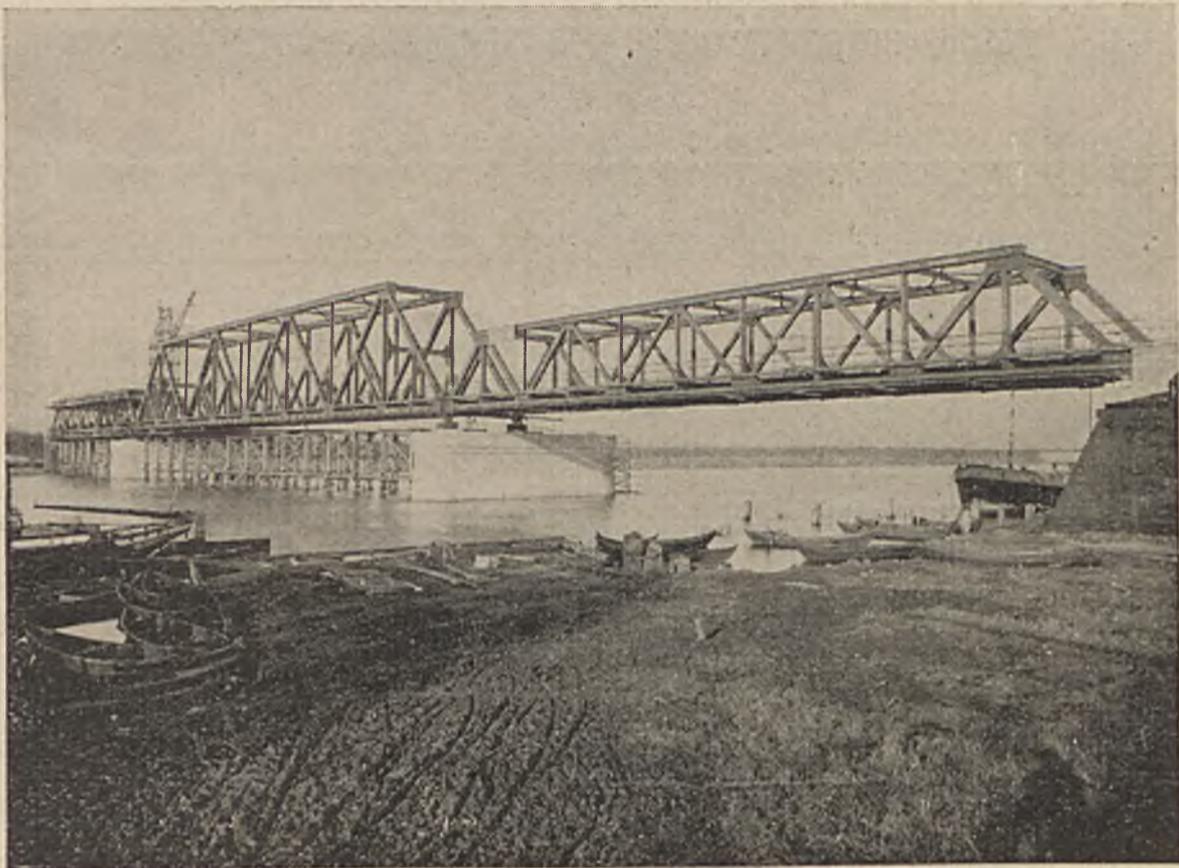
Dampfschneidemühle — Holzgroßhandlung  
Holzbearbeitungsfabrik -- Großes Lager  
aller Sorten Bretter und Bohlen, sowie  
Rund- und Kanthölzer

Rammarbeiten — Beton- und Eisenbeton-  
bau — Maurer- und Zimmerarbeiten — Frei-  
tragende Konstruktionen — Kompletter  
Taucherbetrieb — Bauleitung u. Ausführung

Bank-Konto: Reichsbank-Giro-Konto. Dresdner Bank, Filiale  
Stettin — Postscheck-Konto: Stettin Nr. 33394 — Fernsprecher:  
Kontor 305 46, 306 62, Privat 242 52, 226 46 — Eisenbahn-  
Anschlußgleis: Hauptgüterbahnhof U. P. A.

# I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN  
KRANBAHNEN  
VERLADEANLAGEN



Montage der zweigleisigen Eisenbahnbrücke über die Ostoder bei Stettin

FESTE BRÜCKEN  
BEWEGLICHE BRÜCKEN

## STETTIN

# 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-Finländischen 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-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41. 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. 4**

**Stettin, 15. Februar 1928**

**8. Jahrg.**

## Stettin im Eisenbahnverkehr.

### Die Umgestaltung der Stettiner Reichsbahnanlagen.

Von Reichsbahndirektionspräsident Lohse.

Das Eisenbahnwesen hat noch eine junge Geschichte. 1827, also fast genau vor 100 Jahren, hat Friedrich List<sup>1)</sup>, dessen ungeheure Verdienste um die Volkswirtschaft erst im vergangenen Jahre durch ein Denkmal bei uns gewürdigt sind, in den Vereinigten Staaten von Amerika eine Bahn für durch ihn entdeckte Kohlenminen gebaut und mit Lokomotiven in Betrieb gesetzt.

Noch ist aber kein Jahrhundert vergangen, seit die erste Dampfisenbahn in Deutschland gebaut wurde. Bayern ging hier voran: am 7. Dezember

<sup>1)</sup> Friedrich List, 1789 geboren, dozierte Nationalökonomie als Professor an der Universität Tübingen. Er beschäftigte sich bereits 1824 als politischer Gefangener auf Hohen-Asperg mit Eisenbahntwürfen, ging 1825 nach Amerika und kehrte 1832 nach Deutschland zurück; er propagierte hier den Gedanken eines deutschen Eisenbahnsystems. Dieser Apostel der Eisenbahn, heute glänzend gerechtfertigt, fand damals kein Vertrauen, verließ zum zweiten Male sein Vaterland und erschob sich 1846 in Kufstein.

1835 wurde die 6 km lange Linie Nürnberg—Fürth als erste, mit Dampflokotiven betriebene deutsche Eisenbahnstrecke eröffnet (Aktien-Gesellschaft). Es folgte 1837 Sachsen mit einem Teil der Leipzig-Dresdener Bahn und 1838 Preußen mit der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Man erinnert sich gern der höchst reizvollen Vorgeschichte, in deren Verlauf ganz ernsthaft empfohlen wurde, zu beiden Seiten dichte Bretterzäune zu errichten, damit das schnaubende Ungetüm mit seinen schnell dahinfahrenden Wagen keinen allzu großen Schaden im Lande anrichte.<sup>2)</sup> Die erste deutsche Staatsbahn baute

<sup>2)</sup> Das Bayerische Obermedizinalkollegium gab damals sein Gutachten dahin ab, daß die schnelle Bewegung bei den Passagieren eine Gehirnkrankheit, eine Art „Delirium furiosum“ unfehlbar erzeugen müsse, daß aber, falls die Passagiere dieser Gefahr trotzen wollten, der Staat mindestens die Zuschauer schützen müsse, da schon der Anblick des rasch dahinfahrenden Zuges genau dieselbe Gehirnkrankheit erzeugen würde.

## 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 — Kaut'ion — Auto (Unfall, Haftpflicht,  
Kasko) — Leben — Aussteuer — Invalidität — Renten — Pension — Spar- und Sterbekasse — Hagel — Pferde und Vieh — Regen.

das Herzogtum Braunschweig ebenfalls 1838, und zwar die 12 km lange Bahn Braunschweig—Wolfenbüttel als Teilstrecke der Linie Braunschweig—Harzburg. Nachdem die ersten starken Widerstände, die auch besonders aus den Kreisen der Binnenschiffahrt kamen, überwunden waren, ging es rascher vorwärts.

Unsere alte Handelsstadt Stettin wurde verhältnismäßig früh, nämlich am 16. September 1843 durch die — am 1. August 1842 schon bis Eberswalde in Betrieb genommene — Berlin—Stettiner Eisenbahn, die auch schon in List's Eisenbahnsystem vorgesehen war, dem Schienenwege eröffnet. Was das wirtschaftlich bedeutete, vermögen wir heute kaum noch zu ermessen. Damals zählte die Stadt Stettin rund 42000 Einwohner, wie alle wichtigen Verteidigungspunkte jener Zeit aufgehalten in ihrer Entwicklung durch den Ausbau der Stadt als Festung. Nunmehr war die wichtigste Voraussetzung für eine schnellere Aufwärtsbewegung der Stettiner Wirtschaft geschaffen. Die Erfolge dieser ersten Stettiner Eisenbahn gaben Anlaß, bald weitere Linien, von Stettin ausstrahlend zu bauen. Schon im Jahre 1846 wurde die Zweigbahn nach der industriereichen Stadt Stargard angeschlossen. Heute münden in Stettin 8 Eisenbahnlinien.

Es wurden weiter dem Verkehr übergeben:

Die Linie	Stargard—Kreuz (Posen)	im Jahre	1851,
„ „	von Pasewalk (Hamburg)	„ „	1863,
„ „	Stargard—Danzig	„ „	1870,
„ „	Stettin—Reppen (Breslau)	„ „	1877,
„ „	Altdamm—Kolberg	„ „	1882,
„ „	Altdamm—Swinemünde	„ „	1892.

Der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ging es mit ihrer Stammbahn recht gut. Die Aktien der Stammbahn erzielten im Durchschnitt der Jahre 1844—1878 eine Dividende in Höhe von 6,6 %. Am 1. Februar 1880 übernahm der Preußische Staat das gesamte Netz der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb, 1885 in sein volles Eigentum.

Neben diesen, jetzt dem Deutschen Reiche gehörenden ehemaligen Preußischen Staatsbahnen, stehen dem Stettiner Verkehr auch eine Anzahl privater Nebenbahnen und Kleinbahnen zur Verfügung, durch die Stettin mit der Provinz Pommern und der Mark in engste Beziehungen gebracht ist. Mit seinem Hinterlande Brandenburg, der Grenzmark, Sachsen und Schlesien ist Stettin durch leistungsfähige Eisenbahnlinien verbunden. Darüber hinaus sind die Schienenverbindungen nach allen anderen Teilen des Reiches und nach den Grenz-

staaten nach Leistungsfähigkeit und Entfernung als durchaus günstig zu bezeichnen.

Nachstehend seien die Entfernungen in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen — im Vergleich zu Hamburg — gegenübergestellt:

	Stettin	Hamburg
1. Berlin . . . . . km	137	280
2. Breslau . . . . . km	351	608
3. Kosel . . . . . km	485	742
4. Posen . . . . . km	211	541
5. Frankfurt (Oder) . km	132	368
6. Magdeburg . . . km	281	252
7. Halle a. S. . . . km	310	338
8. Leipzig . . . . . km	311	369
9. Dresden . . . . . km	325	457
10. Frankfurt a. M. . km	677	532
11. Chemnitz . . . . km	364	456
12. Nürnberg . . . . km	624	635
13. Regensburg . . . km	650	697
14. Augsburg . . . . km	761	748
15. München . . . . . km	787	809
16. Lodz . . . . . km	458	771
17. Warschau . . . . km	561	911
18. Wien . . . . . km	766	986
19. Budapest . . . . km	978	1236
20. Genua . . . . . km	1485	1422

Einen großen Verkehrsfortschritt bedeutete für Stettin und ganz Pommern die 1909 von Schweden und Preußen geschaffene Eisenbahnfahrverbindung von Saßnitz nach Trälleborg, von 4 großen Trajektschiffen bedient, die eine ganz erhebliche Abkürzung des Weges nach Schweden, Norwegen und Finnland brachte. Seitdem ist Stettin auch in der Verkehrsbeziehung mit Stockholm gegenüber Hamburg begünstigt; denn Stettin—Stockholm über Saßnitz = 939 km, dagegen Hamburg—Stockholm über Saßnitz = 1057 km (über Warnemünde—Gjedser = 1041 km).

Die verkehrsgünstige geographische Lage Stettins äußert sich aber besonders in dem Zusammenhange von Ostsee, Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen. Durch den im Jahre 1913 dem Verkehr übergebenen Groß-Schiffahrtsweg ist Stettin der natürliche Hafen Berlins geworden. Der für die Binnenschiffahrt recht leistungsfähige Oderstrom stellt eine innige Verbindung mit Schlesien her. Stettins Lage zur Ostsee bietet kurze Seeverbindungen mit allen Ostseestaaten.

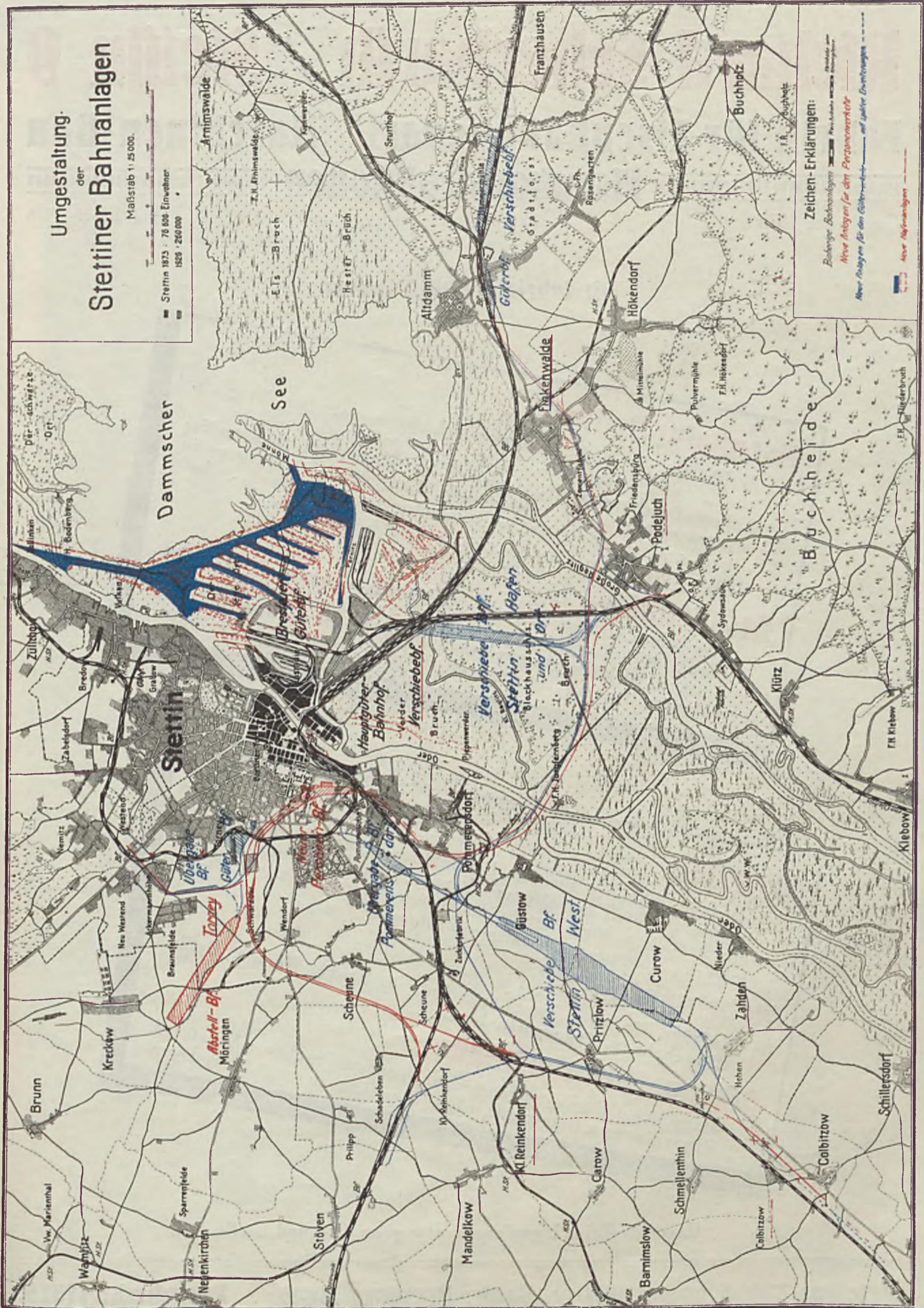
Bis zum Kriege war der Verkehr des Hafens Stettin größer, als der aller Ostseehäfen zusammen genommen. Der durch die Tarifgebarung der polnischen Staatsbahnen stark unterstützte Wettbewerb des Hafens Danzig hat dieses Bild in den letzten Jahren allerdings wesentlich geändert. Danzig hat, wie die nachfolgende Gegenüberstellung ergibt, einen erheblichen Vorsprung gewonnen.

### Der seewärtige Schiffsverkehr betrug in den Seehäfen:

	Stettin				Danzig				Königsberg				Lübeck			
	Eingang		Ausgang		Eingang		Ausgang		Eingang		Ausgang		Eingang		Ausgang	
	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.	Zahl	Nrgt.
1913	5926	2 697 619	6200	2 732 210	2910	924 837	2855	936 854	2392	751 086	2333	742 562	4546	1 003 527	4538	1 003 297
1925	3915	2 035 370	3914	2 060 626	3986	1 869 979	3958	1 648 182	2654	429 001	2663	425 115	3424	696 396	3424	701 235
1926	4946	2 740 972	5280	2 775 615	5967	3 432 480	5963	3 395 840	1817	818 341	1782	823 048	3621	816 713	3602	804 893
1927	2871	1 845 677	3068	1 947 959	—	3 900 633	—	3 934 678	—	—	—	—	—	—	—	—

### Der seewärtige Warenverkehr betrug in t zu 1000 kg:

1913	4 254 563	1 990 975	1 233 630	878 471	960 193	909 899	1 446 514	567 183
1925	3 154 264	1 011 066	690 779	2 031 969	946 000	401 000	854 776	422 133
1926	2 087 767	3 699 205	640 696	4 659 605	791 000	1 093 000	846 963	673 134
1927	3 011 179	1 100 000	1 352 652	6 315 936	—	—	—	—



Umgestaltung  
der  
**Stettiner Bahnanlagen**

Maßstab 1: 25 000.  
Stettin 1925 : 76 000 Einwohner  
1926 : 260 000

**Zeichen - Erklärungen:**  
 Existierende Bahnanlagen  
 Neue Anlagen für den Personenverkehr  
 Neue Anlagen für den Güterverkehr mit späteren Erweiterungen  
 Neue Anlagen

# Richard Scherbarth / Steffin 9

Fabrik für Eisenbahnbedarf · Maschinen-Bau

===== Eisenkonstruktionen =====

Gegründet 1876

Gegründet 1876

Ich fabriziere und liefere:

## Eisenbahn-Bedarf

Prellböcke, verschiebbar, System Scherbarth, patentamtlich gesch.  
feststehende, System Zutt, ges. gesch.

Lokomotivschuppentore, Ladeprofile, Schranken, Lokomotiv-  
schuppenschornsteine mit selbstschließenden Rauchfängen in  
Eisen- und Holzkonstruktion, Kohlenbansen, Ladebühnen, Selbst-  
tätige Torschließer für Lokomotivschuppen D. R. G. M.

## Brückenbau

Eisenbahn- und Straßenbrücken, Hebe- und Schwenkvorrichtungen  
für Drehbrücken patentamtl. gesch., Antriebmaschinen für Klapp-  
brücken, Gleisübergangsvorrichtungen für bewegliche Brücken  
patentamtl. gesch., Brückenverstärkungen, Sicherheitseinrichtungen.

## Eisenbau

Eisenkonstruktionen aller Art, Leuchttürme, Eiserne Dachkonstruk-  
tionen, Behälterbau, Eiserne Treppen, Fenster, Türen, Ober-  
lichter, Gitter, Verankerung von Brückenlagern, Pfeilern, Boll-  
werken, Stützmauern, Fundamenten usw.

## Hebemaschinen

Aufzüge für jeden Zweck und Antrieb, Krane, Winden, Spills,  
Hängebahnen, Transportanlagen.

## Allgem. Maschinenbau

Maschinen u. Vorrichtungen nach eigenen und gegebenen Entwürfen.  
Reparaturen u. Ersatzteile jeder Art. — Umbau veralteter Anlagen.

Unverbindliche Ingenieurberatung an Ort und Stelle.

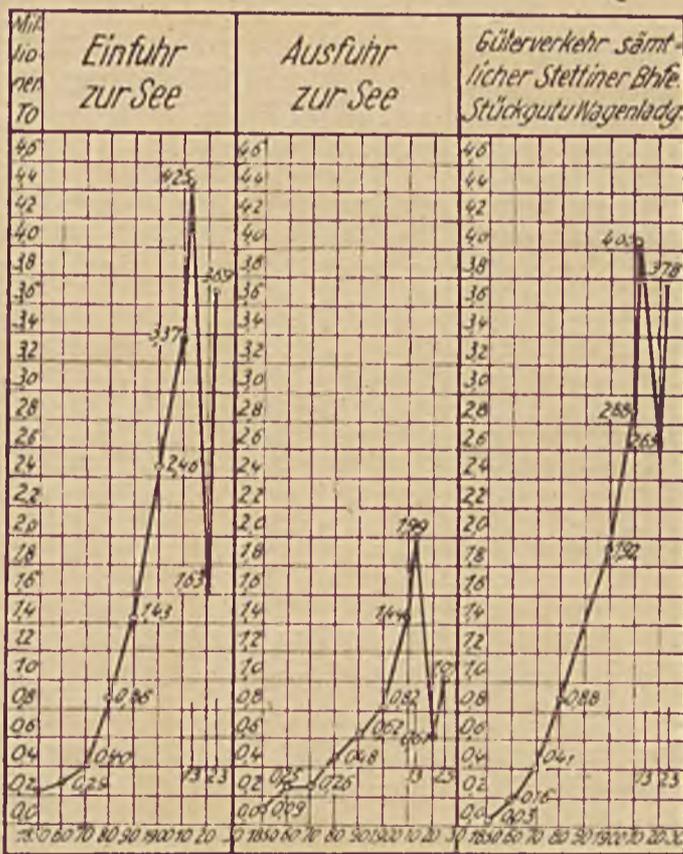
Telefon: 31906 und 31907 / Bank: Dresdner Bank / Postscheck: 11315.

Um zu ihrem Teil an der Wiederbelebung des Stettiner Hafens und des Stettiner Handels beizutragen, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu Beginn dieses Jahres die den Interessenten schon bekannten Ausnahmetarife für Erze und Kohlen eingeführt.

Die Einfuhr zur See, die 1850 nur 0,2 Millionen to betrug, stieg bis 1913 ununterbrochen bis auf 4,25 Millionen to; in den Kriegs- und Nachkriegsjahren sank sie naturgemäß stark herab, hatte aber 1923 bereits etwa den Stand des Jahres 1912 mit 3,69 Millionen to wieder erreicht.

Die Ausfuhr zur See war 1850 noch gleich Null, betrug 1870 erst 0,26 Millionen to und stieg dann in ununterbrochener Folge bis 1913 auf 1,99 Millionen to; auch sie ging infolge des Krieges stark zurück, hatte aber 1925 wieder 1,01 Millionen to erreicht, d. i. etwa der Stand des Jahres 1904.

Interessant ist es, daß der Güterverkehr der Reichsbahn an Stückgut und Wagenladungen sämtlicher Stettiner Bahnhöfe ebenso wie der Schiffsverkehr stetig gestiegen ist und sich mit der Einfuhr zur See, wie die nachstehende bildliche Darstellung zeigt, in annähernd gleichmäßiger Steigerungskurve bewegt. Auch hier ein Fallen des Verkehrs bis 1920 als Kriegsfolge, wenn auch nicht im selben Ausmaße. 1850 betrug dieser Eisenbahn-Güterverkehr erst 0,03 Millionen to und stieg dann bis 1913 auf 4,5 Millionen to; 1923 war mit 3,78 Millionen to etwa der Stand des Jahres 1912 wieder erreicht.



Die Entwicklung des Stettiner Eisenbahnverkehrs im übrigen sei an folgenden Zahlen, die den Verkehr sämtlicher Stettiner Bahnhöfe umfassen, dargestellt:

Jahr	Verkaufte Fahrkarten	Fahrgeldeinnahme RM	Frachtbriefe in Versand u. Empfang	Tonnen	Einnahmen a. d. Güterverk. RM
1913	2 182 456	4 292 713	2 284 457	2 980 650	—
1925	3 275 480	7 859 355	2 191 361	2 552 486	17 733 759,89
1926	3 235 510	7 204 650	2 462 320	3 985 811*	36 762 916,03*
1927	3 224 327	7 415 603	2 521 073	2 944 279	17 669 840,76

Die Zahl der auf sämtlichen Stettiner Bahnhöfen gestellten Wagen betrug

1925	= 157 912 Stück,
1926	= 158 270 „
1927	= 197 612 „

Zahlen aus der Vorkriegszeit sind hinsichtlich der Wagengestellung leider nicht mehr zu beschaffen.

Die Reichsbahn hat sich bemüht, den nach dem unglücklichen Kriege wieder ständig steigenden Anforderungen des Stettiner Verkehrs in aller seiner Vielgestaltigkeit nach Kräften gerecht zu werden. Im Personenverkehr waren die Betriebsleistungen auf 47% des Friedensfahrplans herabgesunken. Der Fahrplan 1927 sieht schon wieder 75% vor, und für den im Mai d. Js. in Kraft tretenden neuen Fahrplan ist eine weitere Steigerung auf 81% und gleichzeitig eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in Aussicht genommen. In zahlreichen Verkehrsbeziehungen sind zur Unterstützung des Erholungsbedürfnisses der Großstadtbewohner Sonntagsrückfahrkarten, die eine Ermäßigung um 1/3 des normalen Fahrpreises vorsehen, eingeführt worden.

Ganz besondere Aufmerksamkeit galt auch der Beschleunigung des Güterverkehrs. Die Beförderungspläne sind ständig verbessert. Es ist nicht so, wie in Nummer 21 dieser Zeitschrift vom 1. November 1927, Seite 7 rechts wiedergegeben, daß Stettin auf diesem Gebiete gegenüber den Wettbewerbshäfen Lübeck und Hamburg benachteiligt sei. Die Beförderungsdauer für Güter von Stettin nach Mitteldeutschland ist ganz erheblich kürzer, als dort angegeben, und es darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß in naher Zeit auch die Durchführung eines direkten Eilgüterzuges über Berlin hinaus, für den bisher der Verkehrsanfall nicht ausreichte, möglich sein wird.

Erwähnt sei hier auch der im vorigen Jahre fertiggestellte Neubau der großen „Umladehalle“ auf dem Hauptgüterbahnhof, für den 1,65 Millionen Reichsmark aufgewendet werden mußten. Hierdurch ist nicht nur erreicht, daß die Stückgüter an einem Boden statt bisher an drei Böden aufgeliefert werden, sondern es ist auch eine viel größere Beweglichkeit in der Zufuhr und Abfuhr der Güter geschaffen und eine erhebliche Beschleunigung in der Abbeförderung der Durchgangsgüter ermöglicht.

Eine den infolge der industriellen Entwicklung der Nordstadt stark gestiegenen Verkehrsbedürfnissen entsprechende ganz neue Bahnhofsanlage, die etwa 2 Millionen Reichsmark Kosten verursacht hat, ist erst gegen Ende des vergangenen Jahres in Stettin-Zabelsdorf dem Verkehr übergeben. Hier sind nicht nur für Verkehr und Betrieb auf dem Bahnhof erheblich erweiterte Anlagen geschaffen, sondern es ist auch der Anschluß an das Straßennetz wesentlich verbessert. Das Empfangsgebäude Stettin-Zabelsdorf mit seinen Nebengebäuden, das nun im Gegensatz zu dem eben abgebrochenen alten richtig auf der Stadtseite liegt, darf als mustergültig bezeichnet werden.

Mit dem Steigen des Verkehrs haben aber insbesondere die Haupteisenbahnlinien in und um

\* Besonderer Verkehrsanfall infolge des englischen Bergarbeiterstreiks.

Stettin nicht Schritt halten können. Schon zu Beginn dieses Jahrhunderts beschäftigte sich die Eisenbahndirektion Stettin mit dem Projekt eines neuen Hauptbahnhofes für den Personenverkehr. Bei der Anlage des jetzigen Hauptbahnhofes, zwischen Oder und 15 m höher gelegener Stadt eingeschoben, war wohl die Möglichkeit des unmittelbaren Uebergangs auf die Oder und umgekehrt in erster Linie bestimmend gewesen. Diese eingekeilte Lage machte aber wesentliche Erweiterungen unmöglich. Sehr nachteilig für die Betriebsführung innerhalb der Stettiner Bahnanlagen sind auch die über die verschiedenen Oderarme führenden Eisenbahnbrücken mit drehbaren Öffnungen zum Durchlassen der Schiffe versehen. Von den vor dem Kriege aufgestellten Entwürfen kam indessen keiner zur Ausführung, weil trotz aller Bemühungen seitens der Eisenbahndirektion eine Einigung auf einen Entwurf innerhalb der städtischen Körperschaften nicht zu erreichen war. 1917 entschloß man sich zur Ausführung eines Entwurfes auf Grundlage der Beibehaltung des Personenbahnhofes an alter Stelle. Nach dem Kriege ergaben sich neue Verhältnisse, insbesondere durch das Entgegenkommen der als Grundeigentümerin stark beteiligten Heeresverwaltung und durch neue Pläne der Stadt in Bezug auf Stadterweiterung und großzügige Ausgestaltung der Hafenanlagen. Der hier im Dreifarbindruck wiedergegebene Rahmenentwurf zeigt die neuen Personenverkehrsanlagen in rot, die neuen Güterverkehrsanlagen in blau, die von der Hafengemeinschaft vorgesehenen neuen Hafenanlagen in blau, rot umrandet. Der neue Entwurf sieht neben der Stadt eine umfangreiche Umgestaltung der für den Güterverkehr bestimmten Rangieranlagen vor. Statt des unzulänglichen, zwischen den Oderströmen liegenden Rangierbahnhofes ist ein neuer Verschiebebahnhof zwischen Colbitzow und Stettin vorgesehen. Für den Ortsgüter- und Hafenverkehr ist ein besonderer Ordnungsbahnhof im Oderbruch geplant. Am Zusammenlauf der von Osten einlaufenden Linien ist bei Altdamm ein besonderer Vorbahnhof vorgesehen. Für den Ortsgüterverkehr im Bereiche der hochliegenden Stadtteile ist bei Stettin-Torney ein besonderer Ortsgüterbahnhof geplant. Die Verbindungslinien dieser Bahnhöfe untereinander überschreiten die Oderströme soweit oberhalb des eigentlichen Stadtgebiets, daß die Anlage fester Oderbrücken möglich war. Der neue Personenbahnhof kann nahe dem geschäftlichen Mittelpunkt der Stadt, dem Berliner Tor, angelegt werden. Der Bahnhof Finkenwalde wird etwas südlich verlegt, so daß der Zugang zur Buchheide, der „Lunge Stettins“, erheblich erleichtert wird.

Die Personenzüge von Berlin werden später von Klein-Reinkendorf ab nördlich weiter fahren und

um Schwarzow herum nach Osten umbiegend, von Nordwesten in den neuen Bahnhof einlaufen. Aus Pasewalk biegen die Züge ebenfalls nach Norden aus, um dann neben den Berliner Zügen in den Bahnhof einzumünden. Die Durchführung der Züge nach Stolp—Danzig erfolgt in südlicher Richtung unter teilweiser Benutzung der jetzigen Berliner Gleise. Die Oder wird 4,5 km südlich der heutigen Oderbrücke überschritten. Jenseits des Oderbruchs und der Reglitz werden die Linien in die Strecken nach Altdamm—Stolp und Reppen in den Bahnhof Altdamm und Podejuch eingeführt.

Für die vorhandenen militärischen Anlagen muß natürlich an anderer Stelle Ersatz geschaffen werden. Der neue Bahnhof wird im Einschnitt liegen, die Halle des Empfangsgebäudes in gleicher Höhe wie das Straßengelände. Güterzüge werden den neuen Personenbahnhof nicht mehr berühren.

Die schwierige finanzielle Lage der Deutschen Reichsbahn gestattet es nun leider nicht, den ganzen Bauplan in naher Zeit auszuführen. Viel ist schon gewonnen, wenn der jetzige Hauptpersonenbahnhof, dessen Empfangsgebäude inzwischen durch Um- und Anbauten den Verkehrsbedürfnissen schon erheblich besser angepaßt ist, wie es vor dem Kriege der Fall war, vom Güterverkehr entlastet wird. Wie schwierig Fahrplangestaltung und Betrieb hier sind, erhellt für jedermann ohne weiteres, wenn man sich vor Augen hält, daß gegenwärtig für acht Eisenbahnlinien (Personenzug- und Güterzugverkehr) nur vier Bahnsteige verfügbar sind. Diesen dringendsten betrieblichen Bedürfnissen entsprechend soll zunächst eine Güterverbindungsbahn, auch „Güterumgehungsbahn“ genannt, abzweigend bei Scheune und einmündend in die bestehende Strecke bei Altdamm, einschließlich der erforderlichen Verbindung mit den bestehenden Bahnanlagen, geschaffen werden. Schon dieses Bauvorhaben erfordert bei den gegenwärtigen Preisen einen Kostenaufwand von 56,4 Millionen Rm. Hiervon sind bisher etwa 24,5 Millionen Rm. für die Gewinnung der notwendigen Erdmassen, für die Herstellung der Verbindungslinie von Scheune nach Torney, für die Oderbrücken und für den Damm zwischen den beiden Oderströmen ausgegeben worden.

Wann es möglich sein wird, auch den projektierten Personenbahnhof in Angriff zu nehmen, vermag bei der unübersichtlichen Lage heute niemand zu sagen. Gewiß ist aber, daß die Reichsbahndirektion Stettin alle Kräfte daransetzen wird, auch dieses Ziel zu erreichen und bis dahin, der vornehmsten Aufgabe der Reichseisenbahnen entsprechend, den Verkehr so gut wie nur irgend möglich zu bedienen.

## EMIL GRAUERT, BAUGESCHÄFT

FERNSPRECHER Nr. 31085

STETTIN

FRIEDRICH-EBERTSTRASSE Nr. 44

BAUAUSFÜHRUNGEN IN HOLZ, STEIN UND BETON.

## Der Steffiner Hafen.

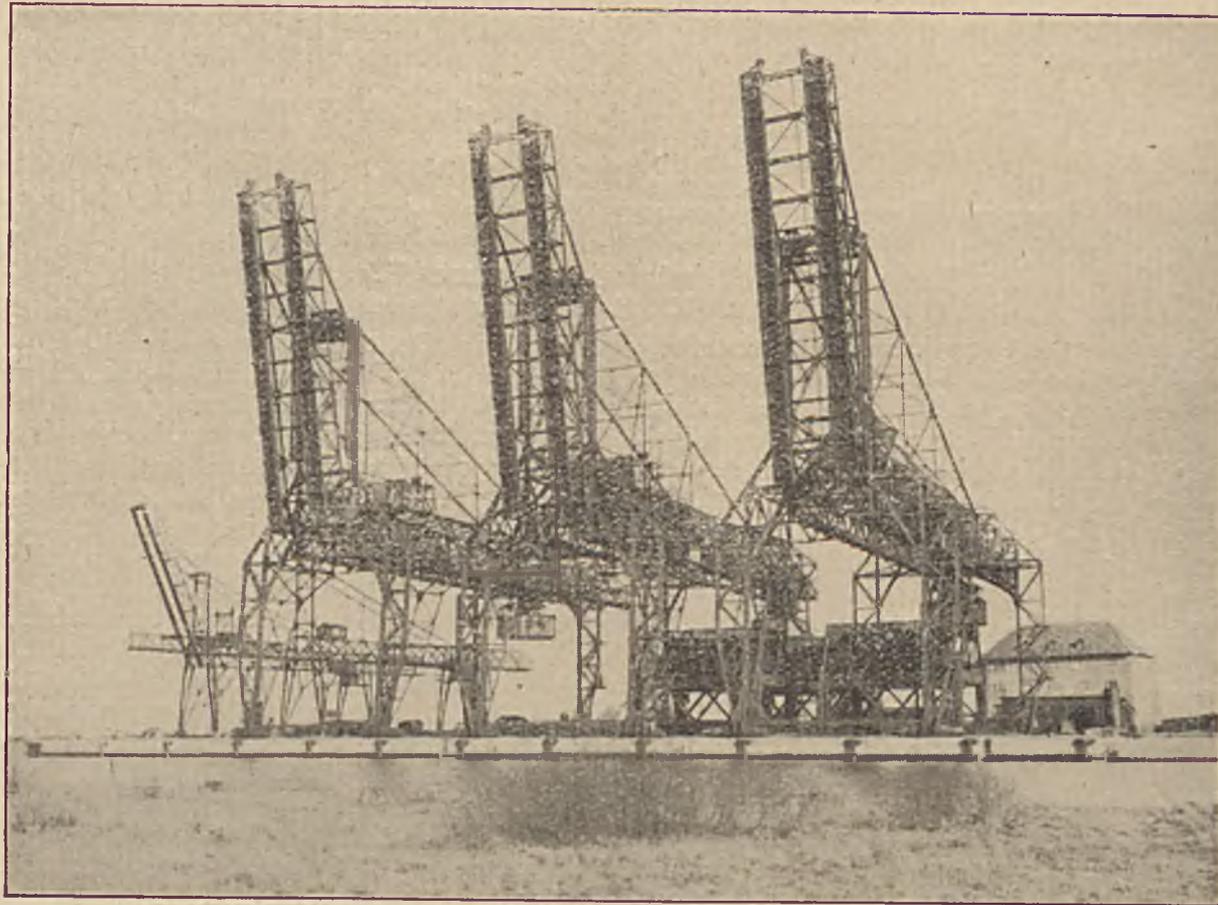
### Rückblick auf das Baujahr 1927.

Von Stadtbaurat a. D. Fabricius.

Der Stettiner Hafen steht in einem sehr ernsten Daseinskampf mit seinen Nachbarhäfen. Um diesen Kampf erfolgreich durchzuführen, ist es nötig, alle Tarife so niedrig wie möglich zu halten und die Umschlagsarbeit vom und zum Schiff so schnell und billig einzurichten, wie sie nach den neuesten Errungenschaften der Technik irgendwie erreicht werden kann. Um diese letzten Ziele zu erreichen, hat man auch im verflossenen Jahre nicht geruht, unseren Hafen weiter auszubauen und seine technischen Einrichtungen zu verbessern.

des Jahres dem Betrieb übergeben werden können.\*) Damit wird einem lange empfundenen Mangel an Speicherraum in Stettin in großem Umfange abgeholfen werden.

Als dritte Verbesserung in unserem Hafen ist ein Durchstich von der Swante zum Reiherwerderhafen in Angriff genommen. Nach seiner Fertigstellung, die voraussichtlich noch in diesem Jahre erfolgen wird, werden die Erzdampfer in sehr viel besserer Fahrt an ihre Umschlagsstelle gelangen können, als es jetzt der Fall ist.



Die neuen Verladebrücken für den Erzumschlag.

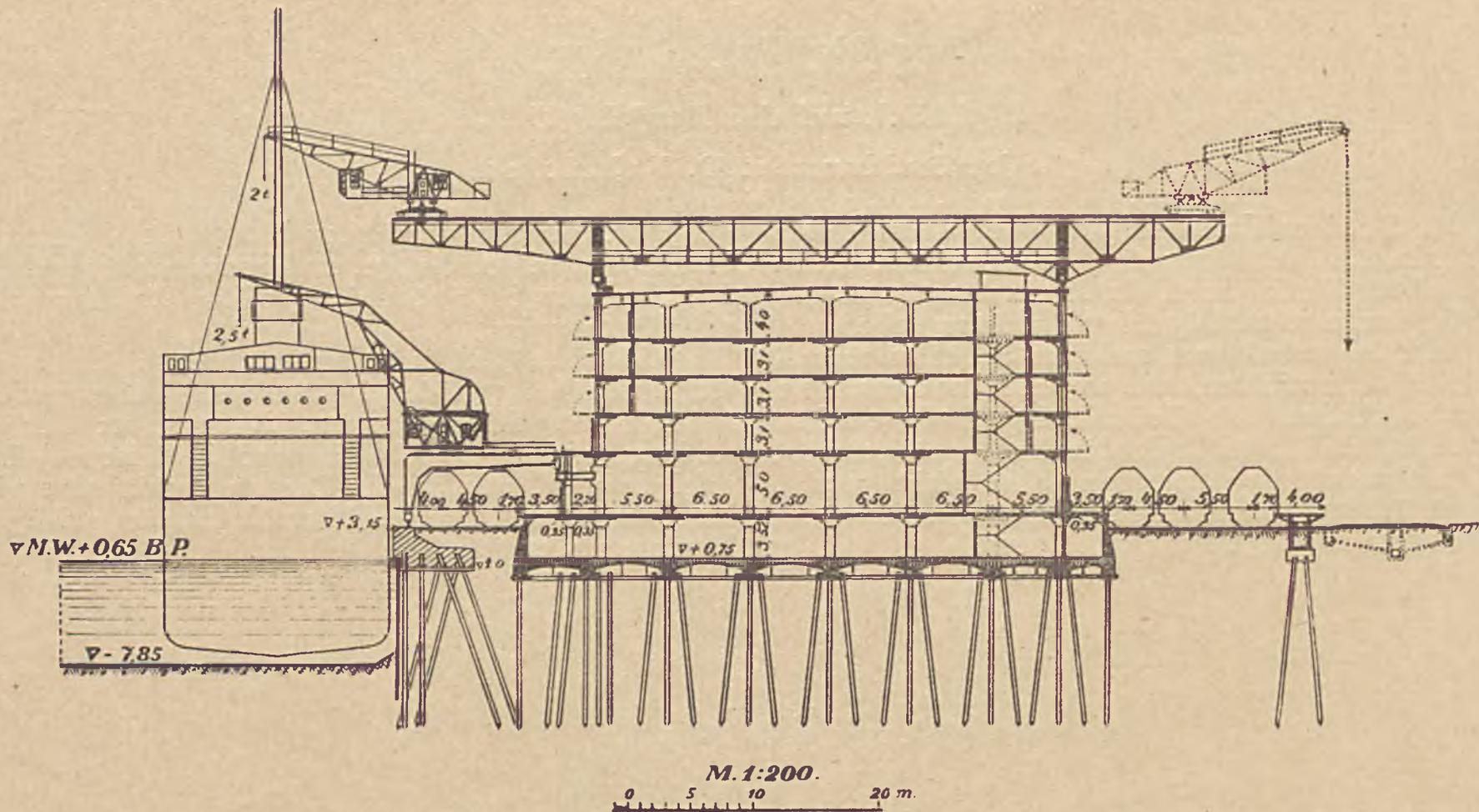
Im Reiherwerderhafen sind 3 Verladebrücken für den Erzumschlag mit einer Tragfähigkeit von 15 t aufgestellt und im Sommer dem Betrieb übergeben worden. Die Brücken haben sich im Betriebe bereits gut bewährt; sie leisten etwa 70 t je Stunde, wobei die Zeitverluste durch Verholen der Schiffe, Schichtwechsel usw. miteingerechnet sind, so daß in der Praxis mit den 3 Brücken stündlich mehr als 200 t umgeschlagen werden können, das bedeutet, daß ein 5000 t Erzdampfer in 24 Stunden gelöscht wird.

Für den Stückgutverkehr ist ein Schuppen-speicher von 200 m Länge und 40 m Breite im Bau. Das Gebäude wird Ende dieses Jahres fertig werden und mit seiner gesamten Ausrüstung an Kränen, Aufzügen, Gleisen usw. um die Wende

Das sind die grundlegenden Arbeiten, die im vergangenen Jahre zur Vervollkommnung unseres Hafens fertiggestellt und begonnen worden sind. Nicht vergessen darf man aber hierbei, daß kurz vor Jahresschluß von den Gesellschaftern der Hafengemeinschaft, Staat und Stadt, ein Gesetz zur Annahme gelangt ist, daß die Durchführung weiterer Neu- und Umbauten in unserem Hafen vorsieht.

\*) Vergl. „Ostsee-Handel“ Nr. 20 vom 15. Oktober 1927: Der neue Speicher im Stettiner Freibezirk von Magistratsbaurat H. Schulze.

Betr. Erzverladebrücken im Reiherwerderhafen teilen wir mit, daß hierfür von der Stettiner Fa. J. Gollnow & Sohn 1000 t Eisenkonstruktionen geliefert wurden.



Querschnitt des neuen Speichers.

## Die Bilanz der Warenmärkte vom Jahre 1927.

Das Tempo der Preisrückgänge wesentlich gemildert.

Von Dr. E. Rieger, Berlin.

Die rückläufige Preisbewegung an den Hauptrohstoffmärkten der Welt hat, abgesehen von Faserstoffen, auch im Jahre 1927 weitere Fortschritte gemacht. Aber es ist in diesem Prozeß der abwärts gerichteten Preisentwicklung doch insofern gegen das Vorjahr eine Aenderung eingetreten, als das Ausmaß der Preisrückgänge wesentlich gemildert war und die Zahl der nach vorangegangenen Niedergang in leichtem Aufstieg begriffenen Rohstoffe im Zunehmen begriffen scheint. So fiel Weizen Anfang 1926 von 183 auf 138 Anfang 1927, Kaffee von 18,50 auf 15,40, Jute von 57,00 auf 31,00, Kautschuck von  $\frac{3}{9}$  auf  $\frac{1}{6}$ , Silber von 31,80 auf 25,00 und so fort. Im Gegensatz hierzu gehen die 1927 eingetretenen Preisrückgänge nur in einzelnen Fällen über 10 % hinaus wie bei Zucker, Speck, Blei, Zink, Kohle, Platin, Terpentin.

Eine ganze Anzahl Rohstoffmärkte stand im Zeichen großer Ernten oder chronischer Ueberproduktion, so daß, da das Angebot die Aufnahmefähigkeit der Märkte überstieg, diese zusätzlichen Mengen am Weltmarkt nur auf ermäßigtem Niveau Käufer fanden. Eine derartige Entwicklung war bei Getreide, Jute, Metallen, Platin, Salpeter, Kohle, Petroleum, Terpentin zu beobachten. Andere Motive waren z. B. bei Silber die Zurückdrängung als Währungsmetall, bei Kaffee, Zucker, Kautschuck, die mehr oder minder geglückte Zwangsregelung dieser Märkte (Restriktionschema zwecks Aufrechterhaltung des Preisniveaus).

Durch größere Sonderbewegungen zeichneten sich im Jahre 1927 aus der Flachsmarkt (sensationelle Hausse), der vorwiegend von Dänemark abhängige Buttermarkt, (übersteigerte Produzentenpolitik), der von starker Depression betroffene Weltkohlen- und Petroleummarkt, der Baumwollmarkt mit seiner durch Produktionsverminderung hervorgerufenen Warenknappheit und der Kupfermarkt, der auf die Verknappungspolitik des Kupferkartells hin kräftig nach oben tendierte. Besonders charakteristisch war die ausgesprochen feste Haltung der textilen Rohstoffmärkte, von denen die größten Preisvancen Flachs und Baumwolle erzielten.

		Anfang 1927	Ende 1927
Weizen	Chicago	138	125
Kaffee	New York	15,40	14,12
Zucker	New York	3,35	2,81
Tee	London	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{7}$
Speck	Chicago	14,25	11,—
Baumwolle	New York	12,80	19,75
Wolle	Bradford	—/45	—/52
Flachs	London	54,00	91,00

Die Lage an den Weltgetreidemarkten gestaltete sich uneinheitlich. Die Erwartung einer großen Weltweizenernte unter besonderem Anteil Argentiniens führte zu einer 10 prozentigen Senkung des Preisniveaus. Dagegen zeigten die Roggen-, Mais- und Hafermärkte seit Januar 1927 leichte Besserungen, wobei umfangreiche Bedarfsdeckungen der kontinental-europäischen Zuschußländer stimulierten. Am Markt der Kolonialwaren und Fette überwogen die Abschwächungen. Auf die ungünstige statistische Lage gab Kaffee stärker im Preise nach. Das um die Jahreswende 1926/27 hoch getriebene Niveau der Zuckerpreise erfuhr eine neuerliche Senkung, die erst zum Stillstand kam, als die Schätzung der neuen Welternte niedriger als erwartet ausfiel. An den Speck- und Schmalzmärkten vollzogen sich stärkere Senkungen, die u. a. in Zusammenhang mit der rückläufigen Tendenz der Schweinepreise standen.

Dem scharfen Preissturz, dem Baumwolle 1926 unterlag, ist 1927 infolge geschmälerter Ernte ein ähnlich starker Preisaufstieg gefolgt, so daß Baumwolle z. Zt. ungefähr so hoch wie zu Anfang 1926 notiert. Die Verschlechterung in der Geschäftslage der amerikanischen und englischen Baumwollindustrie löste schließlich Liquidationsverkäufe aus. Der Wollmarkt behielt ein unverändert festes Aussehen bei großen europäischen Käufen. Der in jüngster Zeit gebesserte Konsum von Jutefabrikaten in der ganzen Welt hat das Gleichgewicht zu der nicht kleinen Weltjuteernte hergestellt. Die bis zu 100 % gehende Steigerung der Flachspreise, der eine Erhöhung der Leingarnpreise um nur 40 % gegenüber stand, führte gegen Ende des Jahres zu einer stärkeren Senkung der Flachspreise, da die verarbeitende Industrie äußerste Zurückhaltung zeigte und der Verbrauch infolge der hohen Preisstellung für Leinenwaren vielfach zu Baumwollstoffen und Glanzstoff griff.

		Anfang 1927	Ende 1927
Kupfer	New York	13,25	14,07
Blei	New York	7,80	6,50
Zink	New York	6,97	5,63
Zinn	New York	67,70	58,12
Kohle	Newcastle	19,—	15/3
Petroleum	New York	19,15	17,15
Kautschuk	London	$\frac{1}{6}$	$\frac{1}{8}$

An den Metallmärkten neigte bis zum Herbst die Grundrichtung der Preise abwärts, wobei auch der im Vorjahr spekulativ so begünstigte Zinnmarkt infolge Verschlechterung der statistischen Situation und Nachlassen der Tätigkeit in der amerikanischen und englischen Weisblechindustrie keine Aus-

nahme machte. Ausgehend vom Kupfermarkt, der mangels an guten Qualitäten und wegen Reduzierung der Londoner Rohkupferbestände auf ein Drittel kräftig haussierte, trat ein Umschwung ein, der sich auf die übrigen Märkte übertrug. Nur der Zinnmarkt verharrte in seiner gedrückten Haltung, da die amerikanische Preispolitik ihre Fortsetzung fand. Immerhin sind die Preisrückgänge seit Januar noch sehr erheblich und zwar bei Blei und Zinn ca. 15 % und bei Zink 20 %. Die Depression am Weltkohlenmarkt wirkt

sich auch preislich sehr deutlich aus. Die Entwicklung am Petroleummarkt war durch die Produktionsausweitung Rußlands und die chronische Ueberproduktion in den Vereinigten Staaten bestimmt. Befürchtungen über eine Verschärfung der Restriktionsbestimmungen ließen den Kautschukpreis von  $\frac{1}{4}$  auf  $\frac{1}{8}$  s steigen. Das erhöhte Niveau konnte sich aber nur knapp behaupten, da die lang erwartete Steigerung des amerikanischen Verbrauchs noch immer nicht eingetreten ist.

## Deutschlands Verhandlungen mit den Oststaaten.

Von Carlo von Kügelgen, Berlin.

Ob nun der Dawes-Plan in absehbarer Zeit revidiert wird oder nicht, Deutschland ist durch die ihm auferlegte Schuldenlast auf eine aktive Handelsbilanz angewiesen. Diese ist auf die Dauer die Voraussetzung für die Tilgung seiner Schulden. Es ist daher verständlich, daß die kürzlich durch die Presse gehende Nachricht, die Passivität der deutschen Handelsbilanz werde rund drei Milliarden Mark betragen, wie ein Schreckschuß durch alle Gläubigerländer Deutschlands ging. Da diese Länder sich alle aber durch mehr oder minder hohe Zollmauern vor der Ueberflutung durch deutsche Waren zu schützen suchen, ist eine normale Entwicklung des deutschen Handelsverkehrs mit seinen natürlichsten und nächsten Absatzmärkten, denen im Osten, ein Gegenstand praktischen Weltinteresses. Ein fruchtbarer Handelsverkehr muß stets zum Nutzen beider beteiligten Seiten vor sich gehen und hängt auch von einer normalen Gestaltung der politischen Beziehungen ab. Es ist daher einleuchtend, daß die weitläufigen Verhandlungen, die Deutschland augenblicklich mit Polen und Litauen führt und schon im Februar auch mit Rußland beginnt, eine europäische Angelegenheit sind.

Was die Handelsvertragsverhandlungen mit Polen anbelangt, so steht ihre wirtschaftliche Bedeutung außer Zweifel. Ist doch Polen das Land im Osten, das den größten Handelsumsatz mit Deutschland hat. Trotz des Handelskrieges, in dem die beiden Staaten stehen, ist der Anteil Deutschlands am polnischen Außenhandel im Laufe des letzten Jahres beträchtlich angewachsen. Es liegt die Statistik für die ersten zehn Monate 1927 vor. In dieser Zeit betrug die polnische Einfuhr aus Deutschland 344,4 Mill. Goldfranks, d. h. 25,2% der Gesamteinfuhr gegen 160,1 Mill. (22,9%) in derselben Zeit des Vorjahres. Polens Ausfuhr nach Deutschland betrug 379,4 Mill. Goldfranks (31,6%) gegen 267,6 Mill. (25,4%) in derselben Zeit des Vorjahres. Nicht nur ist der Warenaustausch in beiden Richtungen kraftvoll gewachsen, sondern die Passivität der deutschen Handelsbilanz hat sich um 72,5 Mill. Goldfranks verringert. Durch das kürzlich abgeschlossene provisorische Holzabkommen erhält Deutschland Rundholz aus Polen, das es bisher aus Finnland beziehen mußte, und hat dafür ein Einfuhrkontingent polnischen Schnittholzes zugebilligt. Andererseits hat Polen Deutschland Kontingente verschiedener Industrieerzeugnisse gewährt. Man zeigte in den letzten Monaten beiderseits den besten Willen, endlich zu einer Einigung zu kommen und wenigstens

einen „kleinen Handelsvertrag“, auch „modus vivendi“ genannt, durchzubringen.

Das Beispiel mit Polen zeigt, wie stark politische Momente in die Wirtschaftsbeziehungen hineinspielen und die natürliche Entwicklung stören können. In Deutschland sind es Kreise der ostdeutschen Landwirtschaft, die aus an sich vielleicht verständlichen Gründen der Frage des Handelsvertrages mit Polen mit Zurückhaltung gegenüberstehen. Die deutsche Landwirtschaft ist — das läßt sich nicht leugnen — in den letzten Jahren stiefmütterlich behandelt worden. Ihre Not mußte einen unerträglichen Grad erreichen, bis in letzter Stunde eine großangelegte Hilfsaktion für sie eingesetzt hat. Es ist daher die Abwehrstellung der Landwirtschaft gegen die Einfuhr polnischer Agrarprodukte, besonders polnischer Schweine und Kartoffeln, an sich verständlich. Es ist indes mit Sicherheit anzunehmen, daß man von deutscher Seite auch in diesen umstrittenen Fragen zu einem modus vivendi kommen wird. Die Tatsache, daß die gesamte Regierung mit Einschluß der deutschen nationalen Minister die Richtlinien für die Verhandlungen mit Polen ausgearbeitet hat, und daß der Wortführer Deutschlands in Warschau, Hermes, den landwirtschaftlichen Kreisen am nächsten steht, sollte genügen, um die Befürchtungen zurückzustellen. Die polnischen Schweine sollen ausschließlich der deutschen Konservenausfuhr dienen, und es wird alles geschehen, um das bedrohte Interesse Ostpreußens wahrzunehmen. — Polnischerseits ist man viel radikaler vorgegangen, um die Verhandlungen zu sabotieren. An Stelle der deutschen Resolutionen treten in Polen Verordnungen der Zentralregierung oder lokaler Gewalten, die die Deutschland gemachten Zugeständnisse aufheben. Ein derartiger Schritt war die Verordnung von Maximalzöllen für alle Staaten, die mit Polen noch keinen Handelsvertrag abgeschlossen haben. Unter deutschem Druck ist diese Verordnung neuerdings dahin abgeändert worden, daß auch Staaten, die in Handelsvertragsverhandlungen stehen, nicht unter die Maximalzölle fallen. Dafür droht jetzt eine Verordnung über die Valorisierung der Zölle auf Goldfranks. Noch viel schlimmer ist die kürzlich erfolgte Grenzschutzverordnung, die in erster Linie die Deutschen, sowohl deutsche Bürger Polens wie Reichsdeutsche, in einer breiten langen Grenzzone trifft und damit das mühsam errungene Uebereinkommen in bezug auf Siedlung Reichsdeutscher und den Schutz der deutschen Minorität illusorisch macht. Diese Verordnung, die durch hinterhältige Ressortpolitik erklärt wird, ist dazu

angetan, alle bisherigen Verhandlungserfolge in Frage zu stellen.

Woldemaras weilte in Berlin und verhandelte persönlich mit dem von seiner Grippe genesenen Dr. Stresemann, bevor dieser seinen Gesundheitsurlaub antrat. Die Reise Woldemaras läßt sich nur durch seinen starken Wunsch erklären, mit Deutschland schnell ins Reine zu kommen. Hierbei spielen für Litauen, das sich durch unkluge Politik völlig isoliert hat, der polnische Druck und die in Genf beschlossenen litauisch-polnischen Verhandlungen eine wichtige Rolle. Für Litauen ist es auch wirtschaftlich von größter Bedeutung, mit Deutschland einen Handelsvertrag abzuschließen. Ist auch der deutsche Anteil am litauischen Außenhandel von Jahr zu Jahr zurückgegangen, so gibt die litauische Statistik noch immer an, daß die Hälfte der eingeführten Waren aus Deutschland komme. Freilich ist der ganze litauische Handel so klein, daß er in der deutschen Außenhandelsstatistik mit 0,4% vermerkt wird. Für Deutschland stehen dagegen im Verhältnis zu Litauen politische Interessen im Vordergrund. Vor allem ist es die Memelfrage, die Deutschland endlich gemäß der Memelkonvention und den von Woldemaras gegebenen Versprechungen gelöst sehen will. Die widerrechtliche Behandlung Memels, die sich bis eben fortsetzt, ist so unsinnig und schädlich, daß man sie nur durch die Schwäche des litauischen Diktators und Einflüsse ungebildeter niederer Gewalthaber erklären kann. Der Schiedsvertrag mit Litauen ist abgeschlossen und es ist in ihm auch über das Memelgebiet und eine Regelung der Streitfragen über dessen Behandlung eingebaut. Darüber hinaus ist es im Interesse Deutschlands, wirtschaftlich wie auch politisch, daß Litauen weder gewaltsam, noch auf dem Wege wirtschaftlicher Durchdringung Polen anheimfällt. Es soll zu einer Brücke zwischen Deutschland und dem weiteren Osten werden, nicht aber zu einer Mauer. Daher ist auch die Bedeutung eines Handelsvertrages mit Berücksichtigung des Ansiedlungsrechts und des Transitverkehrs in Litauen sehr groß.

Die Gemeinsamkeit dieser Verhandlungen zeigt schon, daß Deutschland hierbei kein Doppelspiel führt, sondern ein großes Ziel der Friedenssicherung (durch Schiedsverträge) und Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte (durch Handelsverträge) anstrebt. Es ist daher wohl verständlich, aber verfehlt, wenn die einzelnen Verhandlungsgegner Deutschlands aus der Tatsache der anderwärtigen Verhandlungen Mißtrauen schöpfen und deshalb die Ehrlichkeit der deutschen Vertragsbereitschaft in Frage ziehen. So hat freilich Litauen bisher gehandelt, das Polen gegen Deutschland und umgekehrt auszuspielen suchte. Die deutsche Presse hat aber gegen alarmierende Nachrichten der polnischen einmütig protestiert und ausdrücklich erklärt, Stresemann denke nicht daran, Litauen gegen Polen den Rücken zu steifen. Im Gegenteil: er habe seinen in Genf angenommenen vermittelnden Standpunkt, der zur „Versöhnung“ zwischen Woldemaras und Pilsudski führte, in nichts verändert. Es ist anzunehmen, daß Stresemann während der Verhandlungen mit Woldemaras diesen dazu überredet hat, doch auf die Verhandlungen mit Polen einzu-

gehen. Wenn Woldemaras die Anwesenheit eines Vertreters des Völkerbundes dabei vorschlägt, so entspricht das den Abmachungen in Genf und dürfte auch Polen nicht unwillkommen sein.

Erst recht verzerrt erscheint die deutsche Vertragspolitik im Osten in der Beleuchtung der Sowjetpresse. Hier wird die Tatsache, daß Deutschland mit Polen verhandelt, schon als ein Anzeichen dafür hingestellt, daß Deutschland den deutsch-russischen Vertrag hintansetzt und bereit sei, in die antirussische Front der Weststaaten an die Seite von Frankreich und Polen zu treten. Diese Auffassung entspricht ausschließlich der durch mannigfache Mißerfolge hervorgerufenen Gereiztheit Moskaus. Wenn Deutschland Schiedsverträge mit allen seinen Nachbarn abzuschließen sucht, entspricht dies nur der russischen Taktik. Und der Ausbau seines Handelsvertragsnetzes nach Osten zeigt nur, welchen großen Wert Deutschland gerade dieser Richtung seines Handelsverkehrs beimißt. Freilich läßt es sich nicht leugnen, daß Deutschland mit der Entwicklung des deutsch-russischen Handelsverkehrs und überhaupt mit den Auswirkungen des deutsch-russischen Vertragswerkes keineswegs zufrieden ist. Für den deutsch-russischen Vertrag vom 16. Oktober 1926 läuft der nächste Kündigungstermin am 1. März 1928 ab. Auf Deutschlands Vorschlag ist eine Einigung darüber zustande gekommen, daß schon im Februar Verhandlungen, zu denen drei hervorragende Wirtschaftsvertreter aus Moskau in Berlin eintreffen werden, beginnen sollen, um die weitere Gestaltung der deutsch-russischen Wirtschaftsbeziehungen auf Grund der bisherigen Erfahrungen zu beraten. Deutschland vermißt vor allen Dingen die im Art. 1 des deutsch-russischen Wirtschaftsabkommens gegebenen Zusicherungen, die wechselseitigen Handelsbeziehungen auf jede Weise zu fördern und den Anteil beider Länder an der Ein- und Ausfuhr tunlichst auf das Vorkriegsmaß zu bringen. Wohl ist die deutsche Einfuhr aus Rußland gestiegen, dagegen ist die russische Einfuhr aus Deutschland trotz des deutscherseits gewährten 300-Millionen-Kredits sogar zurückgegangen (nach russischer Statistik liegt eine kleine Steigerung vor). Auch sonst sind die Erfahrungen deutscher Wirtschaftskreise in bezug auf die Auslegung und praktische Handhabung zahlreicher Bestimmungen des Wirtschaftsabkommens wenig erfreulich.

Es wird an Rußland liegen, das sich verhältnismäßig kleinen Ländern, wie Griechenland, Lettland und Persien gegenüber zu weitgehenden Konzessionen bereit erklärt hat, auch in den deutsch-russischen Wirtschaftsbeziehungen weniger die krasse Doktrin als die wirklichen Bedürfnisse des Handels und Verkehrs zur Geltung kommen zu lassen. Die bevorstehenden deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen wären demnächst zu beginnen. Fürs erste ist zu unterstreichen, daß bei der Wiederaufnahme der Verhandlungen deutscherseits nicht der Wille, sich von Rußland zu lösen, sondern im Gegenteil die feste Einsicht maßgebend ist, daß die Entwicklung der Handelsbeziehungen zu Rußland unbefriedigend ist und daher auf dem Wege der Vertragsverbesserung für beide Teile fruchtbarer zu gestalten ist.

## Die Privatbanken Estlands.

Von Dr. Ernst von Bulmerincq, Riga.

### I.

In Estland arbeiteten am 1. Januar 1925 26 Privatbanken mit einem Aktienkapital nebst Reserven von Estimark \*) 887,6 Mill., bis zum 1. Januar 1927 stellten ihre Tätigkeit ein 6 Banken mit einem Kapital von Emk. 96,5 Mill., wobei größere Bedeutung jedoch nur die Liquidation der Harju Bank mit einem Kapital von Emk. 62,1 Mill. hatte, und eine Bank, die Bank der Spiritusindustriellen Rosen & Co. trat in diesem Zeitraum neu in den Kreis mit einem Kapital von 5,2 Mill. Emk. Folgende Betrachtungen werden sich nur auf 21 Privatbanken beziehen, wobei in den Angaben für 1927 die kleine Bank Rosen & Co. nicht inbegriffen ist. Anfang 1928 ist die Pöhja Bank von der Tallinna Kreditbank übernommen worden.

Das Aktienkapital nebst Reserven der 21 Privatbanken Estlands betrug:

1. 1. 1925	Mill. Emk.	781,1 **)
1. 1. 1926	„	990,1
1. 1. 1927	„	1018,9
1. 7. 1927	„	1031,7

Wie klein jedoch der größte Teil der Banken ist, ersieht man daraus, daß am 1. 1. 1925 das Kapital von 3 Banken: der „Estländischen Industrie- und Handelsbank“, „G. Scheel & Co.“ und der „Revaler Kreditbank“ 496,3 Mill. Emk., d. h. 64% des Aktienkapitals sämtlicher Banken betrug und die betreffenden Zahlen zum 1. 1. 1927 auf 790,4 Mill. Emk., d. h. 77% des Aktienkapitals sämtlicher Banken gestiegen waren.

Des besseren Verständnisses wegen folgt hier eine Uebersetzung der Namen obiger 21 Banken, wodurch dann gleichzeitig ersichtlich wird, auf welches Gebiet inhaltlich und auch räumlich die betreffenden Banken ihr Tätigkeitsfeld erstrecken.

- G. Scheel & Co. = G. Scheel & Co.  
 Tallinna Kreditbank A.-S. = Revaler Kreditbank A.-G.  
 Estimaa tööstus ja Kaup-pank = Estländische Industrie u. Handels-Bank.  
 Tartu pank = Dorparter Bank.  
 Pöhja-pank = Nordische Bank.  
 Kommertspank = Kommerzbank.  
 Esti laenu pank A.-S. = Estlands Darlehens-Bank A.-G.  
 Tallinna linna pank = Revaler Stadtbank.  
 Tallinna Aktsia pank = Revaler Aktienbank.  
 Tallinna kaupmeeste disk. ja laenu pank = Revaler Kaufmanns-Discont und Darlehnsbank.  
 Tartumaa pank = Dorparter Land-Bank.  
 Esti-Vene pank = Estnisch-Russische Bank.  
 Tartu tööstus pank = Dorparter Industrie-Bank.  
 Kaupa pank A.-S. = Handelsbank.  
 Pärnu pank A.-S. = Pernauer Bank A.-G.  
 Sakala pank = Bank der Umgebung Fellins.  
 Viru pank = Wierländische Bank.  
 Valga pank = Walksche Bank.  
 Võru pank = Werrosche Bank.  
 Rosen & Co = Rosen & Co.  
 Pärnu Kreditbank = Pernauer Kreditbank.

12 von diesen Banken haben ihren Sitz in Reval und die restlichen 9 sind mit Ausnahme der Dorparter Bank reine Provinzbanken, von denen 3 besonders den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung dienen wollen. 6 Banken haben Filialen: Die

\*) 89 Estimark = 1 RM.

\*\*) Sämtliches Zahlenmaterial ist zusammengestellt auf Grund der Daten der Recueils Mensuels du Bureau Central de Statistique de L'Estonie.

Revaler Kreditbank, Estländische Industrie- und Handelsbank, Dorparter Bank, Nordische Bank, Estlands Darlehensbank und Estnisch-Russische Bank; vom Filialnetz ist das der Dorparter Bank am bedeutendsten und unterhält sie unter anderen auch eine Filiale in der Hauptstadt Reval.

Aus der Tabelle I, Umsatz der 21 Privatbanken Estlands, ist ersichtlich, daß der Umsatz vom 1. 1. 1925 von 2887,1 \*) Mill. Emk. auf 7735,9 Mill. Emk. per 1. 7. 1927 gestiegen ist. Im einzelnen ist der Umsatz von 18 Banken im genannten Zeitraum gestiegen, wodurch ihre Tätigkeit besonders die Revaler Kreditbank, die Revaler Stadtbank und die Handelsbank vergrößert haben; ihr Umsatz hat sich verdreifacht, fast verdoppelt hat sich der Umsatz der Dorparter Bank, während der Umsatz der Pernauer Kreditbank zu Gunsten der Pernauer Bank zurückgegangen ist, der Umsatz der übrigen hat sich wenig verändert. Was das Geschäftsgebahren der estländischen Banken anlangt, so dürfte die auf Tabelle II und III vorgenommene Gegenüberstellung der Bewegung der Einlagen und erteilten Darlehen und Wechseldiskonte interessieren: und zwar ergibt sich hier vom 1. 1. 1925 bis 1. 7. 1927 fast eine Verdoppelung der Einlagen und eine ebensolche der erteilten Darlehen. Was die einzelnen Posten betrifft, so stehen der laufenden Rechnung am 1. 7. 1927 mit Emk. 2210,9 Mill. ein Wechseldiskont von Emk. 1807,0 Mill. gegenüber, ein Umstand, der für die Liquidität der Banken als sehr günstig anzusprechen ist. Bei den terminierten Einlagen und Darlehen, die im übrigen eine sehr untergeordnete Rolle spielen, da der unbeständigen Wirtschaftslage wegen nicht gerne Geld auf längere Frist festgelegt wird, läßt sich dasselbe günstige Bild beobachten; ganz anders wird es jedoch, wenn man die div. Einlagen und div. Darlehen betrachtet; hier wird nicht nur das Plus der beiden ersten Kategorien verschluckt, sondern es bildet sich bei Emk. 154,0 Mill. div. Einlagen und Emk. 2895,8 Mill. div. Darlehen noch ein kolossales Minus, das auch in der Gesamtsumme sämtlicher Einlagen und Darlehen per 1. 7. 1927 mit Emk. 3019,0 Mill. gegen Emk. 4889,9 Mill. zum Ausdruck kommt. Mit dieser Betrachtung schließen wir den allgemeinen Teil und gehen zum speziellen über, der ein näheres Eingehen auf die Tätigkeit der 10 größten Privatbanken Estlands bringt; denn mit den übrigen dürfte sich ihrer Kleinheit und der beschränkten Sicherheit wegen, die sie bieten können, ein lohnendes Zusammenarbeiten des Auslandes wohl kaum ermöglichen lassen.

### II.

Alle Banken haben zwei Hauptzwecken zu dienen, einem volkswirtschaftlichen, der Verwaltung des Volksvermögens, die sich in Zahlungsvermittlung und Zahlungserleichterung, Kreditvermittlung und drittens Kapitalverwaltung ausdrücken läßt, und einem privatwirtschaftlichen, der in Gewinnerzielung besteht, die aber nur nachhaltig erreicht werden kann, wenn die Banken sich in ihrer Geschäftsgebahrung von drei Haupt-

\*) Ohne G. Scheel & Co.

grundsätzen leiten lassen: Sicherheit, Liquidität und Rentabilität.

Betrachten wir zunächst die privatwirtschaftlichen Funktionen der estländischen Banken, so kommt für das Moment der Sicherheit im allgemeinen die Größe des Eigenkapitals und sein Verhältnis zum Gesamtkapital in Frage. Aus Tabelle IV ersehen wir, daß die zu betrachtenden Banken am 1. 1. 1925 ein Eigenkapital von Emk. 722,6 Mill. hatten, das zum 1. 7. 1927 auf 965,3 Mill. angewachsen war, wobei an der Steigerung in großem Ausmaße jedoch nur die Tallina Kreditpank, von Emk. 46,0 auf Emk. 171,0 Mill. partizipierte. Das Fremdkapital stieg im genannten Zeitraum von Emk. 2543,0 Mill. auf Emk. 3844,5 Mill., machte also eine stärkere Steigerung durch, die sich auch im Verhältnis des Eigenkapitals am 1. 1. 1925 mit 22% und am 1. 1. 1927 mit nur 20% vom Gesamtkapital ausdrückte. 7 Banken haben ihren Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital verringert und nur 3, darunter in starkem Ausmaße die Tallina Kreditpank, erhöht. Das ist ein Zeichen, daß im kleinen Estland zu viel Banken arbeiten, die sich gegenseitig zu starke Konkurrenz machen und dabei zu geringe kapitalbildende Kräfte im Lande vorhanden sind, um die nötigen Kapitalerhöhungen vorzunehmen.

Die Liquidität, die stete Zahlungsbereitschaft, ist aus Tabelle V und VI zu ersehen, wobei die flüssigen Barmittel am 1. 1. 1927 nur 6% vom Fremdkapital ausmachten, ein Anteil, der auch in vollständig konsolidierten alten Staaten als zu niedrig anzusprechen ist, wievielmehr in einem Nachfolgestaat Rußlands. Weiterhin ersieht man, daß die Banken ihr sämtliches Fremdkapital in Wechseldiskont und Darlehensoperationen anlegen, am 1. 1. 1927 betrug der Wechseldiskont 34,5%, und als Darlehen ausgeliehenes Kapital 67,5% vom Fremdkapital. Die Investierung in Wertpapieren macht nur etwa 4% von der Darlehenssumme aus, fällt also garnicht ins Gewicht. Nostro-Guthaben bei Banken spielen eine ganz untergeordnete Rolle, ebenso Debitoren, und halten sich beide auf demselben Stande. Die Deckung durch liquide Mittel ersten Ranges mit 45,8% vom Fremdkapital muß als befriedigend angesehen werden, anders steht es mit der Deckung durch liquide Mittel zweiten Ranges, wo besonders einige Banken wie z. B. die Estimaa tööstus ja kaup pank und die Tallinna aktsia pank in ihren Darlehensoperationen zweifelsohne zu weit gegangen sind. Ueberhaupt wird man wohl sagen können, daß die von den estländischen Banken erteilten Darlehen, an westeuropäischen Begriffen gemessen, nicht denselben Liquiditätsgrad haben. Da die Gesamtdeckung dieser Operationen mehr als das ganze zur Verfügung stehende Fremdkapital ausmacht, zeigt, daß Teile vom Eigenkapital hierbei auch mitarbeiten und erklärt sich das durch die Einseitigkeit der Aktivgeschäfte in den baltischen Staaten, die eigentlich nur Wechseldiskont und Darlehenserteilung kennen.

Ehe wir zur Rentabilität übergehen, werfen wir noch einen Blick auf das Verhältnis der Immobilien und Mobilien zum Eigenkapital, da sehen wir, daß in Summa 50,5% desselben fest angelegt sind, was dem Durchschnitt auch in anderen Ländern entsprechen dürfte, im Einzelnen betrach-

tet gibt es jedoch hierbei solche Auswüchse, daß die Pöhja pank mehr als ihr Eigenkapital und die Eesti laenu pank eine Summe, die fast doppelt so groß als ihr Eigenkapital ist, in Grundbesitz festgelegt haben.

Der Reingewinn der Banken ist von Emk. 111,4 Mill. für das Jahr 1924 auf Emk. 70,3 Mill. für das Jahr 1926 gefallen, er betrug im Durchschnitt 1924 auf das Aktienkapital 23,5% gegen 10% für 1926, doch ist in diesem Fallen der Rentabilität im allgemeinen kein schlechter Geschäftsgang zu vermuten, sondern im Gegenteil zeigt es den Uebergang von der Inflationszeit mit schwankender Währung zu geordneten Verhältnissen mit stabiler Valuta und sinkenden Zinsfüßen, was sich naturgemäß im Geschäftsergebnis der Banken auswirken mußte. Ueberhaupt zeigt sich bei den estländischen Banken, im Vergleich zu den lettländischen, die von mir in dem Heft Nr. 22 des „Ostsee-Handel“ vom Jahre 1927 behandelt worden sind, ein viel einheitlicheres Bild, das durch die geordneteren wirtschaftlichen Verhältnisse zu erklären ist, die unter anderem auch darin ihren Ausdruck finden, daß die Handelsbilanz Estlands aktiv ist gegenüber einer noch passiven Lettlands.

Die Verwaltung des Volksvermögens wird, was die Zahlungsvermittlung und Zahlungserleichterung anlangt, von den Banken in befriedigender Weise ausgeübt; der bargeldlose Zahlungsverkehr ist relativ gering, was auf das Unbekanntsein der Bevölkerung mit dem Scheck- und Umschreibungsverkehr und die oft zweifelhafte Bonität der Kunden, ohne die z. B. ein Scheckverkehr nicht möglich ist, zurückzuführen ist; doch sind schon ganz hübsche Fortschritte erzielt worden, ist doch der Umsatz der Clearing house in Reval von 1733 Schecks mit einer Summe von Emk. 346 Mill. im Monatsdurchschnitt 1922 auf 5817 Schecks mit Emk. 1000 Mill. im Juli 1927 gestiegen. Kredit-

### Tabelle I.

Umsatz der 21. Privatbanken Estlands in Mill. Estimark.

	1/I 1925	1/I. 1926	1/I. 1927	1/VII. 27
G. Scheel & Co. . . . .	—	1,776,3	1,911,2	2,183,0
Tallinna Kreditpank A.-G. . . . .	486,8	832,9	1,056,5	1,123,2
Eestimaa tööstus ja Kauppank . . . . .	896,5	790,1	777,8	843,6
Tartu pank . . . . .	350,8	438,8	530,8	609,1
Pöhja pank . . . . .	396,3	453,1	487,5	531,7
Kommertspank . . . . .	282,3	326,7	355,0	368,5
Eesti laenu pank A.-G.	189,8	250,6	272,1	279,3
Tallinna linna pank.	85,4	125,7	230,1	241,4
Tallinna Aktsia pank	225,9	213,3	215,3	338,5
Eesti-Vene pank . . . .	124,4	174,4	194,5	208,4
Kaupapank A.-G. . . . .	67,9	111,7	150,8	194,5
Sakala pank . . . . .	96,1	110,2	143,3	162,5
Pärnu pank. . . . .	65,0	95,9	121,5	158,7
Pärnu Kreditpank . . .	192,5	154,0	158,2	117,2
Tartu tööstus pank . . .	73,9	83,5	84,0	87,3
Viru pank . . . . .	51,4	65,5	81,6	78,2
Valga pank . . . . .	48,3	49,6	55,7	74,6
Rosen & Co. . . . .	—	41,2	52,5	51,5
Tartumaa pank . . . . .	38,3	35,1	42,0	44,8
Tallinna kaupmeeste disk. ja laenu pank	50,0	45,2	17,0	22,9
Võru pank . . . . .	15,5	15,3	17,6	17,0
	2,387,1 *)	6,189,1	1,945,0	7,735,9

\*) ohne G. Scheel & Co.

vermittlung wird besonders, was Darlehen anlangt, zu viel ausgeübt, und könnte eine strengere Auswahl der Darlehensempfänger vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus nur begrüßt werden. Kapitalverwaltung im engeren Sinne kommt fast garnicht in Frage, weil das Land arm ist und Vermögen sich noch nicht gebildet haben, die den

Banken zur Verwaltung übergeben werden könnten. Im weiteren Sinne müßten die Banken mehr auf die Sicherheit der von ihnen weiter begebenen Gelder der Bevölkerung achten. Im Großen und Ganzen bewegt sich jedoch die Entwicklung der estländischen Banken in aufsteigender Linie, so daß mit Vertrauen in die Zukunft geblickt werden kann.

**Tabelle II.**

Bewegung der Einlagen der 21 Privatbanken Estlands.

	Auf laufende Rechnung	Terminierte Einlagen	Div. Einlagen	Insgesamt
1/I. 1925+)	950,3	230,3	34,2	1 214,8 + (+ 489,9 ++ = 1.704,7)
1/I. 1926	1.428,4	355,6	114,3	1.898,3
1/I. 1927	1.873,9	543,9	159,8	2.577,6
1/VII. 27	2.210,9	654,1	154,0	3.019,0
Summe	6.463,5	1.783,9	462,3	8.709,7 + + 489,9 = = 9.199,6

+) Ohne Rosen &amp; Co.

++) G. Scheel &amp; Co. — Angabe nur in Gesamtsumme.

**Tabelle III.**

Bewegung der Kredite der 21 Privatbanken Estlands.

	Wechsel- diskont	Terminierte Darlehen	Div. Darlehen	Insgesamt
1/I. 1925 +	520,4	39,2	1.319,7	1.879,3 + 932,1 ++)= = 2.811,4
1/I. 1926	794,4	209,7	2.307,5	3.311,6
1/I. 1927	1.630,4	186,2	2.739,0	4.555,6
1/VII 27	1.807,0	187,1	2.895,8	4.889,9
Summe	4.752,2	622,2	9 262,0	14.636,4 + 932,1 = = 15.568,5

+) Ohne Rosen &amp; Co.

++) G. Scheel &amp; Co. -- Angabe nur in Gesamtsumme.

**Tabelle IV.**

Die Bilanzen der 10 größten Privatbanken Estlands. — A. Eigen- und Fremdkapital.

Alles in Mill. Estimark	Eigenkapital		Fremdkapital		Gesamtkapital		Verhältnis des Eigen zum Gesamtkapital	
	1/I. 1925	1/I. 1927	1/I. 1925	1/I. 1927	1/I. 1925	1/I. 1927	1/I. 1925	1/I. 1927
G. Scheel & Co. . . . .	170,5	177,0	940,0	1.495,4	1.110,5	1 672,4	15,4	10,8
Tallinna Kreditpank . .	46,0	171,0	306,6	606,5	352,6	777,5	13,0	22,0
Eestimaa tööstus ja Kauppank . . . . .	301,8	307,5	322,4	276,9	624,2	584,4	48,3	52,5
Tartu pank . . . . .	51,0	53,0	198,9	363,6	249,9	416,6	20,0	12,8
Põhja pank . . . . .	36,0	62,0	244,4	330,8	280,4	392,8	13,0	9,0
Kommerts pank . . . . .	30,0	42,0	86,4	190,0	116,4	232,0	25,0	12,9
Esti laenu pank . . . . .	18,0	50,0	131,9	188,5	149,9	238,5	12,0	7,5
Tallinna linna pank . .	10,5	13,0	65,8	188,7	76,3	201,7	13,8	0,5
Tallinna aktsia pank . .	30,3	43,0	174,0	101,9	204,3	144,9	14,5	21,0
Eesti-Vene pank . . . .	28,5	46,8	72,6	102,3	101,1	149,1	28,0	19,0
Summe	722,6	965,3	2 543,0	3.814,6	3 265,6	4.809,9	22,0	20,0

**Tabelle V.**

B. Die Anlage in liquiden Mitteln.

In Mill. Estimark	Kasse u. Guthaben bei Banken			Wechsel			Nostro Guthaben bei Banken			Wertpapiere u. Darlehen			
	1/I. 1925	1/I. 1927	in % des Fremdkapitals 1/I. 1927	1/I. 1925	1/I. 1926	in % des Fremdkapitals 1/I. 1927	1/I. 1925	1/I. 1927	in % des Fremdkapitals 1/I. 1927	1/I. 1925	1/I. 1927	in % des Fremdkapitals 1/I. 1927	
1. G. Scheel & Co.	67,5	74,2	5,0	4,	612,9	41,0	42,4	34,3	2,0	+	932,1	896,5	60,0
2. Tallinna Kreditpank	14,4	41,8	6,9	65,1	180,3	29,6	20,6	23,5	3,9	243,3	474,3	57,5	
3. Eestimaa tööstus ja Kauppank . . . . .	25,8	18,5	6,7	54,8	108,5	68,8	30,9	31,1	11,0	501,9	363,4	131,0	
4. Tartu pank . . . . .	10,5	18,6	5,0	35,9	76,7	21,0	29,3	18,2	5,0	163,9	263,5	72,5	
5. Põhja pank . . . . .	26,0	18,0	5,5	73,6	112,9	34,0	3,7	2,1	0,7	159,9	149,0	45,0	
6. Kommerts pank . . . . .	11,1	10,3	5,4	14,0	70,9	37,0	11,9	2,3	1,2	42,1	154,0	81,0	
7. Eesti laenu pank . . . . .	7,3	18,2	9,9	25,2	36,0	19,0	—	5,6	3,0	52,6	68,7	39,0	
8. Tallinna linna pank . . . . .	13,6	6,5	3,4	22,4	57,0	30,0	15,9	72,6	38,0	27,9	62,0	33,0	
9. Tallinna aktsia pank . . . . .	10,5	14,2	14,5	23,3	12,6	12,0	46,0	10,6	10,0	116,0	109,9	107,0	
10. Eesti-Vene pank . . . . .	3,5	9,9	9,7	27,1	52,4	51,0	7,9	9,0	8,5	63,7	78,7	76,8	
Summe	190,2	230,4	6,0	341,4	1.320,2	34,5	208,6	209,3	55	++ 1.376,3	2.593,0	67,5	

+) mit in einer Summe, Wechsel + Wertp. + Darlehen.

++) ohne G. Scheel &amp; Co.

## Tabelle VI.

## C. Liquiditätsrechnung und übrige Anlagen.

Alles in Mill. Estimark	Deckung d.		Gesamt- deckung d. liq. Mittel 1/I. 1927	Debitoren			Immobilien u. Mobilien			Reingewinn	
	liq. Mittel I. Ranges 1)	liq. Mittel II. Rang. 2)		1/I. 1925	1/I. 1927	in % d. Fremd- kapitals	1/I. 1925	1/I. 1927	In % d. Eigen- kapitals 1926	1924	1926
	1/I <sup>1</sup> / <sub>2</sub> 1927	1/I. 1927									
1. G. Scheel & Co.	48,0	60,0	108,0	33,1	56,5	3,8	60,0	60,0	34,0	47,6 3)	26,9
2. Tallinna Kreditpank	40,5	73,6	114,1	18,2	8,3	1,3	10,3	117,0	69,0	14,9	21,3
3. Estimaa tööstus ja Kauppank . .	57,0	131,6	188,0	1,1	1,4	0,5	27,8	72,8	23,8	10,8	3,5
4. Tartu pank . . .	31,0	72,0	103,0	0,8	—	—	9,6	52,5	99,0	11,4	2,5
5. Põhja pank . . .	40,0	45,0	85,0	1,9	8,7	2,5	13,2	68,8	110,0 4)	7,5	0,2
6. Kommerts pank .	44,0	81,0	125,0	34,3	1,2	0,8	—	3,9	9,5	0,5	2,6
7. Eesti laenu pank	31,7	36,0	68,7	0,4	1,4	0,8	74,3	96,2	192,0 4)	6,3	1,2
8. Tallinna linna pank	58,0	33,0	91,0	0,2	1,0	0,6	—	1,1	9,0	3,3	4,4
9. Tallinna aktsia pank	37,5	107,7	145,2	—	—	—	12,9	13,6	31,5	4,2	7,3
10. Eesti-Vene pank .	70,5	77,9	147,4	—	—	—	—	1,3	3,0	4,9	0,4
	45,8	67,5	113,3	90,1	78,5	2,0	208,1	487,2	50,5	111,4	70,3

1) Liquide Mittel 1 Ranges Kassa + Wechsel + Nostro Guthaben.

2) Liquide Mittel 2 Ranges Wertpapiere + Darlehen.

3) 1925.

4) siehe Text.

## Zur Wirtschaftslage in Estland.

Von Dr. Kl. Buschmann.

Die Eesti Pank, die Staatsbank Estlands, gibt in Nr. 6, Jahrg. 1927, ihrer in englischer Sprache periodisch erscheinenden Wirtschaftsbulletins interessante Ueberblicke über den Stand der estnischen Staatsfinanzen, über die estnischen Privatbanken 1926, die Besteuerung der Ausländer in Estland, die derzeitige Geschäftslage, die Ernte u. a. m. Daraus ist zu entnehmen, daß die Staatsfinanzen in guter Ordnung sind, denn gleich den fünf vorausgegangenen schloß auch das Budget 1926/27, das mit 8571 Mill. Emk. balanzierte, mit einem Ueberschuß (264,1 Mill. Emk.) ab. Das Staatsvermögen betrug am 31. März 1927 insgesamt 31615, nach Abzug der Schulden 21143 Mill. Emk., gegen 18842 Mill. am Ende des vorigen Budgetjahres. — Die 21 Aktienbanken des Landes hatten Ende 1926 ein Eigenkapital von 1018,9 Mill. Emk., wovon 729 Mill. auf die sechs Großbanken (G. Scheel & Co., Revaler Kreditbank, Estländische Industrie- und Handelsbank, Dorpater Bank, Nordbank und Handelsbank) entfallen. Das volleingezahlte Kapital stieg 1926 auf 764,5 Mill., die Reservefonds betragen 195,2 Mill., die Spezialreservefonds 59,2 Mill. Emk. Das Eigenkapital machte 39,5 v. H. der gesamten Depositen aus; letztere wuchsen von 1898,4 Mill. im Jahre 1925 auf 2577,3 Mill. Emk. 1926. Die ausstehenden Kredite dieser 21 Banken beliefen sich Ende 1926 auf insgesamt 4556,0 (1925 auf 3396,4) Mill. Emk. Die Auslandswechsel zeigten infolge der Möglichkeit, sie bei ausländischen Banken zu rediskontieren, ein Anwachsen von 84,6 auf 518,5 Mill. Emk. Großer Popularität erfreuen sich die Genossenschaftsbanken. Deren Depositen nahmen 1926 um 50 v. H. zu, der Umsatz aber stieg von 1201,9 Mill. im Jahre 1925 auf 1806,5 Mill. Emk. 1926. — Ausländer unterliegen in Estland hinsichtlich ihrer Person und ihres Eigentums denselben Steuern, Abgaben und Gebühren wie die Einheimischen. Das steuerbare Einkommen ist

besteuert bis 100 000 Emk. mit 5 v. H., bis 200 000 mit 6, 300 000 mit 8, und so weiter in steigender Skala bis 2 500 000 — 3 000 000 Emk. mit 32, darüber mit 36 v. H. Handelssteuer haben alle Handels-, Industrie- und Finanzunternehmungen zu entrichten. Die Steuer umfaßt Lizenzgebühren, Gewinnsteuer, korporative Einkommensteuer und Kapitalsteuer. Auf Grundbesitz und Gebäude außerhalb der Städte liegt eine Steuer nach dem steuerbaren Wert oder dem Reineinkommen aus dem Besitz. Hiervon erhalten der Staat ein Viertel und die Ortsbehörde drei Viertel. Bei Verkauf oder Schenkung wird eine Spezialsteuer von 6 v. H. des Handels- oder Schätzungswertes erhoben. Die Erbschaftsteuer beträgt 2—5 v. H., je nach der Höhe der Erbschaft oder dem Grad der Verwandtschaft. Auch hinsichtlich der Stempelsteuer gibt es für Ausländer keine Ausnahmen. Dokumente, die in Estland herauskommen, gleichviel ob sie von Estländern oder Ausländern gezeichnet sind, werden unterschiedslos nach einem feststehenden Tarif besteuert, so Bankaktien mit 4 v. H., Aktien anderer Unternehmungen, Kauf- und Verkaufsverträge über Immobilien mit 2 v. H., Versteigerungsprotokolle, Ergänzungsverträge, Kaufs- und Verkaufsverträge über persönliches Eigentum mit 1 v. H., Bauverträge mit  $\frac{2}{3}$  v. H., Feuerversicherungspolice mit  $\frac{1}{20}$  v. H. Desgleichen werden Mietverträge und sonstige Vereinbarungen nach einer feststehenden Skala mit Steuer belegt, steigend von  $\frac{4}{10}$  v. H. bei einer jährlichen Rente oder Miete von 5000 Emk. bis zu 2 v. H. bei Renten über 240 000 Emk.

Ueber die derzeitige Geschäftslage in Estland sagt das Bulletin u. a. Der Binnenhandel macht weiter Fortschritte infolge der steigenden Produktion, der Geldflüssigkeit sowie des befestigten Vertrauens und Optimismus. Die Kaufkraft wächst, was ersichtlich ist aus dem zwar kleinen, aber deutlichen Wachstum der Geschäfte sowohl

der genossenschaftlichen wie der privaten Unternehmungen. Die wachsende Einfuhr wird ohne Mühe gedeckt durch die größere Ausfuhr, der Mangel an Bestellungen aus dem Osten wurde überwogen durch die Möglichkeit, die überschüssige Produktion auf den Westmärkten abzusetzen. — Dank der aktiven Handels- und Zahlungsbilanz, welche letztere durch das Einströmen von Aus-

landskapital ins Land stark verbessert wurde, wuchs die Reservedeckung der Zentralbank schnell an, was zwangsläufig wieder ein Anwachsen des Umlaufs zur Folge hatte. Trotzdem fiel das Deckungsverhältnis nicht unter 40 v. H., und der Wert der Estimark blieb, schon nahezu 3 Jahre hintereinander, im Verhältnis zum Dollar stabil.

## Wirtschaftliche Nachrichten

### Schweden.

**Der Außenhandel 1927 mit 36,5 Mill. Kr. aktiv.** Nach den jetzt vorliegenden amtlichen Wertziffern über die Ein- und Ausfuhr Schwedens im Dezember v. Js. zeigt sich, daß der Außenhandel Schwedens im Jahre 1927 bei einer Einfuhr von 1575 Mill. Kr. und einer Ausfuhr von 1611,5 Mill. Kr. mit einem Ausfuhrüberschuß von 36,5 Mill. Kr. abgeschlossen hat. Verglichen mit dem Jahre 1926, das bei einer Einfuhr von 1489,8 und einer Ausfuhr von 1419,5 Mill. Kr. einen Einfuhrüberschuß von 70,3 Mill. Kr. aufwies, wäre also eine Besserung um rund 100 Mill. Kr. zu verzeichnen. Zu diesem günstigen Abschluß hatte der Dezember 1927 mit einem Ausfuhrüberschuß von rund 9 Mill. Kr. noch kräftig beigetragen.

Die Bewegung der Ein- und Ausfuhr in den wichtigsten Warengruppen zeigt folgende den „Kommersiella Meddelanden“ entnommene Uebersicht:

Warengruppe	Einfuhr		Ausfuhr	
	1926	1927	1926	1927
	1000 Kr.		1000 Kr.	
Getreide . . . . .	100 128	126 901	28 475	27 204
Kolonialwaren . . . . .	148 153	145 276	369	686
Andere Nahrungs- und Genußmittel . . . . .	126 524	126 556	94 948	127 180
Textilwaren . . . . .	279 251	289 871	23 881	37 312
Häute, Öle usw. . . . .	210 797	209 973	55 452	68 468
Holzwaren . . . . .	20 969	22 486	258 208	298 501
Papierwaren und Papier . . . . .	11 116	10 702	411 442	421 628
Mineralien . . . . .	200 055	233 529	204 430	263 650
Metal e . . . . .	136 200	146 689	147 738	159 817
Fahrzeuge, Maschinen usw. . . . .	151 542	161 540	181 219	201 478
Übrige Waren . . . . .	105 073	101 477	13 356	15 533

Zusammen in 1000 Kr. 1489808 1575000 1419518 1611457

In der Einfuhr ergibt sich eine Steigerung von 1926 auf 1927 um 85 Mill. Kr., in der Ausfuhr um 192 Mill. Kr.

**Bestrebungen zur Vergrößerung des schwedischen Reedereidarlehnsfonds.** Nach einem Privatbericht an „Handelstidningen“ hat der Allgemeine Schwedische Schiffahrtsverband (Sveriges Allmänna Sjöfartsförening) den Staatsausschuß dringend ersucht, den beim Reichstag eingereichten Antrag betr. Erhöhung des Reedereidarlehnsfonds um acht Mill. Kr. sowie Beibehaltung der bisherigen Zinssätze befürworten zu wollen.

**Etwa der zehnte Teil der schwedischen Handelstonnage aufgelegt.** Nach den soeben veröffentlichten Feststellungen des Schwedischen Reederverbandes sind in Schweden gegenwärtig 72 Schiffe von zusammen 87396 Br. Reg. To. bzw. 124296 t Ladefähigkeit aufgelegt. Schiffe unter 500 Br. Reg. To., sowie solche, die zur Klassifizierung oder Reparatur aus dem Verkehr gezogen worden sind, hat man außer Acht gelassen ebenso wie die sog. üblichen „Winterlieger“. Die meisten Auflegungen sind in der Gruppe 1000 bis 2000 t zu verzeichnen, nämlich 45 Schiffe von zusammen 63184 Br. Reg. To. Zwischen 3000 und 4000 t ist nur ein Schiff von 3482 To. aufgelegt. In der Gruppe 500 bis 1000 Br. Reg. To. sind elf Schiffe von zusammen 8996 To. unbeschäftigt.

**Die Verschiffungen der Grängesberggesellschaft.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, betrogen die Erzverschiffungen der Grängesberggesellschaft im vergangenen Januar 486000 t gegen 665000 t im Januar 1927.

**Gründung einer Brauereimaschinenfabrik in Malmö.** Wie „Sydsv. Dagbl.“ erfährt, wird in Malmö eine neue Gesellschaft — Aktiebolaget Bryggerimaskiner — die Fabrikation automatischer Brauereimaschinen, wie z. B. Füll-, Kork- und Etikettiermaschinen usw. aufnehmen. Das neue Unternehmen wird für die Herstellung und den Verkauf der Firma Andreas

Jensen & Christensen in Kopenhagen für Schweden und der Firma Holstein & Kappertz in Dortmund für Schweden, Norwegen und Finnland wirken. Mit Rücksicht hierauf ist bei der Regierung ersucht worden, den beiden ausländischen Staatsangehörigen Andreas Jensen in Kopenhagen und Dr. jur. Justus Holstein in Dortmund die Annahme der Posten als Aufsichtsratsmitglieder zu gestatten. Fabrikant Jensen wird sich in Malmö niederlassen.

**Lohnkämpfe.** Trotz aller Bemühungen ist es nicht gelungen, den Arbeitsfrieden zu sichern. Die Arbeitnehmer in der Zelluloseindustrie setzen den Streik fort. In den Sägewerken dauert die Aussperrung an. In den Kohlengruben geht der Streik fort, man rechnet mit langer Dauer dieses Streiks.

### Norwegen.

**Erhöhung des Bankdiskonts.** Die „Norges Bank“ erhöhte den Diskont von 5 auf 6% ab 2. Februar d. Js.

Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, daß sich Norwegen gegenwärtig in einer Depressionskrise befindet, die denselben Charakter zeigt wie die der letzten Jahre. Gerade in diesen Tagen haben zwei norwegische Großbanken mit den Nachwirkungen der Inflationszeit Abschluß gemacht und Abschreibungen in Höhe vieler Millionen Kronen vorgenommen. Die jetzt vorgenommene Diskonterhöhung soll vermutlich dazu dienen, das Sparkapital zu halten, das möglicherweise durch die veröffentlichten Verluste abgeschreckt werden könnte. Vielleicht hofft man auch ausländisches Kapital ins Land ziehen zu können.

**Norwegische Bankabschlüsse.** Die Verwaltung der „Norske Kreditbank“ veröffentlichte dieser Tage einen Sanierungsplan, in dem die Abschreibung des letzten Jahresgewinnes sowie des gesamten Reservefonds im Gesamtbetrag von 28 Mill. Kr. vorgeschlagen wird. Trotz dieser Abschreibungen ist das eigentliche Kapital der Bank — 44 Mill. Kr. — unversehrt und dürfte den Gläubigern volle Sicherheit bieten. Zwecks Schaffung eines neuen Reservefonds schlägt die Verwaltung vor, von dem unverhältnismäßig großen Aktienkapital 25%, also 11 Mill. Kr. abzuschreiben und als neuen Reservefonds zu verwenden.

Auf der Generalversammlung der „Christiania Bank og Kreditkasse“, der 4,7 Mill. Kr. zur Verfügung standen, wurde die Verteilung einer Dividende von 8% bzw. 1920000 Kr. beschlossen.

Der Geschäftsbericht von „Bergens Privatbank“ weist für 1927 einen Ueberschuß von 5,3 Mill. Kr. auf. Hierzu kommen aus dem Regulierungsfonds noch 2,6 Mill. Kr. Die Dividende wird auf 6% festgesetzt.

**Im Seezollamt lagerade Waren** werden zur Versteigerung gebracht, wenn der Empfänger sich innerhalb sechs Monaten nach geschehener Bekanntmachung nicht meldet.

**Stand der Schiffsauflegungen in Norwegen.** Die Zahl der gegenwärtig aufgelegten norwegischen Handelsschiffe beläuft sich nach den Feststellungen des Norwegischen Reederverbandes auf 152 von zusammen etwa 300000 To.

**Stapellauf eines norwegischen Tankschiffes von 9000 To. auf dänischer Werft.** Wie „Börsen“ meldet, hat am 28. Januar auf der Helsingör Skibsvaerft der Stapellauf des für die Osloer Reederei Chr. Matthissen bestimmten Tankschiffes „Britta“ stattgefunden. Das Schiff hat 9100 To. Ladefähigkeit, eine Länge von 405, eine Breite von 54 und eine Tiefe von 32,3 Fuß. Es ist mit Burmeister & Wain-Motoren von zusammen 3500 PS. ausgestattet.

**Osloer Reederei kauft großes, im Bau befindliches Tankschiff in England.** Nach einem Privatbericht an „Börsen“ hat die Osloer Reederei Halle & Petersen ein in Wallsend on Tyne im Bau befindliches Tankschiff gekauft.

Das Schiff wird im Februar zu liefern sein und soll dann auf zehn Jahre Timecharter vergeben werden.

**Legitimationskarten für Handelsreisende** gemäß Art. 10 der internationalen Konvention für Vereinfachung der Zollformalitäten vom Jahre 1923 haben in Norwegen die Handelsregisterführer auszustellen. — Laut I.- u. H.-Ztg. liegt ein Verzeichnis der Handelsregisterführer für Norwegen im deutschen Wirtschaftsdienst, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, aus. Abschrift 2,50 Mark.

## Dänemark.

**Außenhandel.** Die „Statistiske Efterretninger“ gaben folgende Übersicht über die Ein- und Ausfuhr in den vier letzten Jahren (für 1927 vorläufige Angaben) in Millionen Kronen:

	Einfuhr	Ausfuhr		Einfuhr- überschuß
		inländische Waren	ausländische Waren	
1927	1659	1445	105	109
1926	1620	1406	111	103
1925	2082	1789	171	122
1924	2366	1976	178	212

Die Handelsbilanz für 1927 weist eine geringe Steigerung in Ein- und Ausfuhr 1926 gegenüber auf. Da die Indexzahlen für Waren der Großeinfuhr von 160 i. J. 1926 auf 147 i. J. 1927 und für Waren der Ausfuhr von 156 auf 136 fielen, ist mengenmäßig die Ein- und Ausfuhr 1927 stärker gewachsen als in obigen Wertzahlen zum Ausdruck kommt. — Besonders zu bemerken ist, daß die Getreide- und Futtermittelaufnahme 1927 bedeutend zunahm von 247 auf 345 Mill. Kr.

Die Ein- und Ausfuhr von Automobilen ist 1927 zurückgegangen. Eingeführt wurden komplett 3231 Automobile (3603) in Teilen (nicht zusammengesetzt) 23 014 Stück (32 392). Ausgeführt wurden zusammengesetzt aus eingeführten Teilen 19 844 Stück (21 670), andere 2 Stück (8).

An Butter wurde 1927 ausgeführt 142,2 Mill. kg (1926: 131,4 Mill.), davon nach Großbritannien 101,0 Mill. kg und nach Deutschland 35,1 Mill. kg (32,2 Mill.). — An Speck wurden 1927 ausgeführt insgesamt 256,3 Mill. kg (1926: 190,2 Mill.), davon nach Großbritannien 252,9 Mill. kg und nach Deutschland 2,7 Mill. kg. — An Eiern wurden 1927 ausgeführt insgesamt 42,2 Mill. Stück, davon nach Deutschland 9,9 Mill. Stück (8,3 Mill.).

### Weitere Zunahme der Schiffsauflegungen in Dänemark.

Wie „Börsen“ den Angaben des Dänischen Dampfschiffreedereiverbandes entnimmt, waren am 30. Januar 40 dänische Schiffe von zusammen 61 913 To. Ladefähigkeit gegen 35 Schiffe von 53 818 To. in der Woche zuvor.

**Lebhafte Beteiligung an der Kopenhagener Automobil- ausstellung im Februar.** Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, haben sich zu der am 23. Februar zu eröffnenden Automobil- ausstellung 100 Firmen angemeldet, so daß wohl sämtliche führenden Namen der Branche vertreten sein werden. Die bis jetzt gemeldeten Aussteller — darunter Chevrolet und Ford — gehören zehn verschiedenen Nationen an.

## Estland.

**Die Schiffahrt** im Jahre 1927 war bedeutend lebhafter als in den ganzen vorhergegangenen Jahren. Eingelaufen sind in den lettländischen Haupthäfen:

Riga	2514	Schiffe mit	1 149 637	Nettotons
Libau	835	„ „	337 433	„
Windau	552	„ „	241 380	„
Hainasch	140	„ „	32 895	„
	4041	Schiffe mit	1 761 345	Nettotons
(1926)	3857	„ „	1 411 834	„
(1912)	5453	„ „	3 494 946	„

Am lebhaftesten war der Verkehr im Monat August. Besonders lebhaft war der Holzexport. Gegenwärtig ist wiederum ein größerer Andrang zu bemerken, vor allem durch die Verlegung des russischen Schiffsverkehrs von Leningrad nach Riga während der Eisperiode.

**Der Transitverkehr aus Rußland** hat kräftig eingesetzt, für den Winter ist eine Reihe russischer Dampfer nach Riga beordert worden, die Holz, Butter, Oelkuchen, Petroleumerzeugnisse, Rauchwaren usw. nach Hamburg, Le Havre, Stockholm und auch nach London bringen sollen. Nach den genannten Hafenplätzen werden regelrechte Winterlinien den Verkehr aufrecht erhalten; es wird auch noch von einer Linie Riga—Reval gesprochen. Nach Reval sollen Import-

waren für das nördliche Rußland gehen, über Riga werden zunächst nur Maschinen und Rohstoffe eingeführt. —

**Der Handel mit Rußland** hat noch nicht den Aufschwung genommen, den Optimisten vom Abschluß des lettländisch-russischen Handelsvertrages erwarteten. Die Bestellungen bei den Fabriken laufen nicht so zahlreich ein, wie man erwartete; zum Teil erweist es sich, daß die Fabriken noch nicht auf größere Bestellungen eingerichtet sind.

**Das staatliche Kühlhaus** ist am 16. Januar d. Js. dem Verkehr übergeben worden. Bis zum 1. April 1928 sind für die Einlagerung und Kontrolle der Butter 0,04 Lat je kg zu zahlen.

**Flachsausfuhr.** Im Jahre 1927 wurden 15 847 t Flachs ausgeführt gegen 25 153 t im Jahre 1926, die Ausfuhr im November und Dezember v. Js. war sehr gering; jedoch wurden in den ersten Tagen des Januar d. Js. noch etwa 9000 t verkauft, so daß die Hälfte der vorjährigen Ernte (von 19 000 t) verkauft ist.

## Estland.

**Die Staatsschulden** betragen am 1. Januar 1928 110 048 960 Kr. an Auslandsschulden und 5 063 666 Kr. an Inlandsschulden, also zusammen 115 112 626 Kr.

**Der Schiffsverkehr im Jahre 1927** zeigte folgende Zahlen:

Eingang: 2962 Schiffe mit 779 998 Nrgt.  
Ausgang: 2951 „ „ 778 697 „

Davon entfielen nach Abzug des Kabotageverkehrs, auf den Auslandverkehr Eingang 1504 Schiffe mit 701 811 Nrgt., Ausgang 1475 Schiffe mit 689 432 Nrgt.

Im Vergleich mit 1925 ist der Verkehr bedeutend lebhafter gewesen, da in der Auslandsfahrt einkamen 1324 Schiffe mit 580 574 Nrgt. und ausgingen 1286 Schiffe mit 583 639 Nrgt.

**Am 24. Februar 1928 feiert Estland das 10jährige Jubiläum seiner staatlichen Selbständigkeit.** Als Ende 1918 die deutschen Okkupationstruppen das Land verließen und das Land sich in einen Krieg mit Sowjetrußland hineingezogen sah, war die Lage der Wirtschaft naturgemäß eine außerordentlich schwierige. Nach dem Friedensschluß galt es, von vorne anzufangen und zwar ohne Kapital und ohne Möglichkeit einer ausreichenden Kreditbeschaffung. Ueberblickt man die zwischen diesem Zeitpunkt und heute liegenden Jahre, so muß festgestellt werden, daß in diesem verhältnismäßig kurzen Zeitraum in Estland eine Arbeit geleistet worden ist, die volle Anerkennung verdient, umso mehr, als das Land auf keine fremde Hilfe rechnen konnte und sich zudem ganz anders einstellen mußte wie früher, als das große russische Hinterland als Absatzgebiet vorhanden war. Einige Ziffern sollen zeigen, was in der genannten Periode auf finanziellem und wirtschaftlichem Gebiet erreicht worden ist.

In den ersten Jahren des staatlichen Bestehens Estlands war man darauf angewiesen, den Geldbedarf durch Emission von Papiergeld (ein Defizit von insgesamt rund 2 600 Mill. Emk.) zu decken. Seit dem Jahre 1922 befindet sich das Budget des Staates im Gleichgewicht, mehr noch, in den Jahren 1922—27 hat sich ein Gesamtüberschuß von rund 2 500 Mill. Emk. ergeben.

Der Papiergeldumlauf betrug im Januar 1919 16,5 Mill. Emk. und ist heute auf 4000 Mill. Emk. gestiegen, wobei die eigentliche Inflation schon Anfang 1922 ihr Ende fand. Damals gelang es auch die Eesti Mark zu stabilisieren, doch traten später (1924) Schwankungen ein, die Anfang 1925 der endgültigen Stabilität Platz machten.

Die Gesamtbilanz der estländischen Banken ist von 4800 Mill. Emk. Mitte 1921 auf 15 800 Mitte 1927 gestiegen, die Einlagen stiegen im selben Zeitraum von 100 auf 3500 Mill. Emk.

Der Umsatz des Außenhandels betrug im Jahre 1921 6770 Mill. Emk. und im Jahre 1926 19 200 Mill. Emk. Das Passivum in der Außenhandelsbilanz 1921 von 2200 Mill. Emk. hat sich bei verdreifachtem Umsatz in ein Aktivum von etwa 600 Mill. Emk. im Jahre 1927 verwandelt. Im Jahre 1921 wurden insgesamt 128 t Butter, im Jahre 1926 8691 t exportiert. Entsprechend dem Außenhandel ist auch der Transport auf den Eisenbahnen gestiegen: 1921 wurden 1 170 000 t Waren, im Jahre 1926 1 171 111 t Waren transportiert.

Eine bedeutende Entwicklung hat die Industrie gezeigt. 1921 gab es in Estland 162 Groß-, 462 Mittel- und 576 Kleinbetriebe. Heute ist die Zahl der Großbetriebe auf 235, die der Mittelbetriebe auf 960 und die der Kleinbetriebe auf 1761 angewachsen. Der Wert der Produktion in der Großindustrie

ist von 2,8 Mill. im Jahre 1922 auf rund 7,6 Mill. im Jahre 1927 angewachsen.

Wenn es auch scheinen könnte, als wäre die wirtschaftliche Entwicklung Estlands auf manchem Gebiet eine verhältnismäßig langsame gewesen, so muß nicht vergessen werden, was bereits oben erwähnt worden ist, der gesamte Prozeß der Umstellung, den die Wirtschaft in diesen Jahren durchgemacht hat, vollzog sich durch eigene Kraft, ohne Beihilfe fremder Mittel. Erst in den letzten Jahren hat sich das Interesse des Auslandes dem jungen Staate zugewandt und gerade die jüngsten Ereignisse im estländischen Wirtschaftsleben, die Realisierung der Völkerbundanleihe und die aktive Teilnahme des ausländischen Kapitals am Aufbau der estländischen Industrie haben gezeigt, daß mit dem Jahre 1928 in der Geschichte der estländischen Wirtschaft eine neue Aera beginnt, der man mit Vertrauen entgegensehen kann.

Die Verhältnisse auf dem Kapitalmarkt haben sich im abgelaufenen Jahr ebenfalls günstig gestaltet, namentlich die Industrie konnte durch Vermittlung der Banken in Kontakt mit ausländischen Finanzinstituten treten. Die schärfer werdende Konkurrenz auf dem internationalen Absatzmarkt hat sich auch im Leben der estländischen Industrie bemerkbar gemacht, die genötigt war, große Summen auszugeben, um sich neue Absatzmärkte für ihre Erzeugnisse zu schaffen. Diese Bestrebungen sind zum großen Teil von Erfolg gekrönt gewesen, so daß die großen industriellen Unternehmungen nicht genötigt gewesen sind, an eine Einschränkung der Betriebe zu gehen. Die Maschinenfabriken, die in den letzten Jahren unter Absatzmangel zu leiden gehabt hatten, haben im vergangenen Jahre z. T. recht bedeutende Aufträge aus dem In- und Ausland erhalten. Die Textilindustrie konnte ihre Arbeiterzahl erhöhen, obgleich die russischen Aufträge im vorigen Jahre in Fortfall gekommen sind, und hat den Export verstärkt. Die Konjunktur für die Holzindustrie war günstig, die Sägereien werden voraussichtlich mit Gewinn abschließen und ihre Einrichtungen weiter vervollkommen können. Die Papierindustrie ist nach wie vor voll beschäftigt, doch wird der Schwerpunkt der Produktion allmählich auf die Herstellung von Zellulose für den Export verlegt, da das Papiergeschäft unter der ungünstigen Konjunktur zu leiden hat. Besonders günstig sind Perspektiven, die sich bei der Entwicklung der Brennschieferindustrie im vergangenen Jahre eröffnet haben. Nach jahrelangen Vorarbeiten und Versuchen sind einige ausländische Finanzgruppen zum Abschluß gelangt, daß die Verwertung des estländischen Brennschiefers ein durchaus rentables Unternehmen sei und haben wir der Investierung von Kapitalien auf den ihnen seitens der Regierung gewährten Konzessionen begonnen. Wesentlich hat hierzu auch die Annahme des neuen Berggesetzes durch das Parlament beigetragen, in dem die Rechte und Pflichten der Unternehmer genau fixiert worden sind. Eine schwedische Finanzgruppe, an deren Spitze Wallenberg steht, hat bereits über 2 Mill. Kr. in den Bau einer Destillationsanlage investiert, die im Frühjahr 1928 mit der Herstellung von Oelen beginnen wird. In den letzten Tagen des alten Jahres traf die Nachricht ein, daß eine kapitalkräftige englische Finanzgruppe sich bereit erklärt hat, eine estländische Gesellschaft für die Verwertung des Brennschiefers mit einem Betrage von nicht weniger als 3 Mill. zu finanzieren.

**Estnische Radio-Ausstellung.** Vom 19. bis 26. Februar wird in Reval die 1. Estnische Radio-Ausstellung und Rundfunk-Werbewoche stattfinden. Es soll dem interessierten Publikum zum ersten Mal in großzügiger Weise der gegenwärtige Hochstand der Radio-Industrie vorgeführt werden. Da es in Estland noch freien Boden für die Entwicklung des Radiogeschäftes gibt, ist auch den deutschen Interessenten zu empfehlen, daß sie der bevorstehenden Radio-Ausstellung Beachtung schenken. Nähere Anfragen sind an die Redaktion der Zeitschrift „Radiocht“, Tallinn (Reval) Pikk 42, zu richten.

## Lilauen.

**Ein deutsch-litauischer Schiedsgerichts- und Vergleichsvertrag** ist in Berlin unterzeichnet worden, außerdem wurden noch vier Abkommen vereinbart, darunter ein Fischerei- und ein wasserwirtschaftliches Abkommen und ein Vertrag über die Grenzverhältnisse. Ferner wurden Richtlinien für die Weiterführung der im Juli v. Js. begonnenen Handelsvertragsverhandlungen festgesetzt.

**Die Seeschifffahrt im Hafen Memel zeigte i. J. 1927 folgende Bewegung:**

Eingegangen 829 Schiffe mit 430 160 Rgt.

Ausgegangen 827 Schiffe mit 428 696 Rgt.

Zu bemerken ist, daß zehn Schiffe Memel als Nothafen angelassen haben (mit 5569 kbm netto), sowie eine Dampf-Lustjacht (mit 576 kbm netto); diese elf Schiffe sind in der vorstehenden Rechnung mitgezählt, ferner daß 145 Dampfer und zwar Motorsegler (von zusammen 87 384,8 Rgt.) für die Einfuhr nur mit einigen hundert t in Frage kommen.

Die deutsche Flagge stand mit 445 Schiffen an erster Stelle, es folgten die schwedische Flagge mit 141 Schiffen, die dänische mit 75, die englische mit 58, die lettländische mit 25 Schiffen usw.

## Polen.

**Der Ausbau des Hafens Gdingen** soll so gefördert werden, daß die Bauten der ersten Periode Ende 1929 durchgeführt sind, gleichzeitig will man den Bau der Eisenbahnlinie Bromberg-Gdingen so beschleunigen, daß er zum gleichen Termin fertig gestellt wird, womit die Verbindung Ostoberschlesien-Gdingen hergestellt wäre.

**Dirschau—Holzhafen.** Die Regierung hat beschlossen, Dirschau zum modernen Holzhafen auszubauen, einstweilen werden dazu eine Million Zloty angewiesen; um das Einlaufen größerer Schiffe zu ermöglichen, wurde die Vertiefung der Weichselmündung bis Dirschau in Aussicht genommen.

**Die Maximalzölle** sind im Dziennik Ustar vom 31. Januar Nr. 9 veröffentlicht worden. Dem Finanzminister ist es anheimgestellt worden, die Länder zu bestimmen, denen gegenüber dieselben in Kraft gesetzt werden sollen.

**Einige Zollsätze sollen herabgesetzt werden**, um der polnischen Industrie billigere Produktion zu ermöglichen, es handelt sich um kohlen-sauren Baryt chem. gefällt (6 Zl. je 100 kg), Gewebe aus Nesselfasern und Baumwolle zur Fabrikation von Schmirgelleinwand (45 Zl. je 100 kg), Bandeisen, kaltgewalzt zur Herstellung von Fahrradketten (15 Zl. je 100 kg), Garn aus Tierhaare zur Herstellung von Transmissionsriemen (10 Zl.), dasselbe für Fabriken zur Herstellung von Steifleinen (15 Zl.); die letzteren vier Herabsetzungen des Zolles sollen nur mit Genehmigung des Finanzministers gestattet sein.

**Neue Dampfer für die Mittelmeerlinie.** Die Kattow. Ztg. schreibt: Der Direktor des Meeresdepartements im Ministerium für Handel und Industrie, Ing. Nosowicz, der mit dem Direktor des staatlichen Unternehmens „Zegluga Polska“, Herrn Rummin, zwei Wochen in London weilte, kaufte auf einer englischen Werft zwei Passagierdampfer zu je 250 To. für die Küstenschifffahrt nach dem Baltikum und zwei größere Handelsdampfer zu je 500 To. für die Mittelmeerlinie. Die Passagierdampfer befinden sich noch im Bau und werden im Januar d. Js. in Gdingen abgeliefert werden. Die Handelsdampfer sind bereits fertiggestellt. Einer wird Anfang April und der zweite Anfang Mai abgeliefert.

Die zwei neuen Handelsdampfer sind speziell für den Warentransport (hauptsächlich Kohle) nach den Mittelmeerländern bestimmt. Zusammen mit dem Dampfer „Wartha“ wird die erste polnische Mittelmeerlinie eine Tonnage von 14 400 To. zählen. Auf der Rückreise werden diese Dampfer Tabakwaren, Seegras, Phosphat, Südfrüchte usw. für den eigenen Bedarf im Lande laden.

## Rußland.

**Außenhandel.** Im Dezember v. J. betrug der Wert der Einfuhr 58 Mill. Rbl., der Wert der Ausfuhr 49 Mill.

Rbl., mithin der Einfuhrüberschuß 9 Mill. Rbl., gegenüber einem Ausfuhrüberschuß von 5 Mill. Rbl. im November.

**Der englisch-russische Handelsverkehr** hat sich nach russischer amtlicher Statistik nach Abbruch der offiziellen Beziehungen im Vergleich zu den Vorjahren folgendermaßen gestaltet:

Englands	1924/25	1925/26	1926/27
	Millionen Pfund St.		
Ausfuhr nach Rußland	23,48	20,21	15,32
Einfuhr aus Rußland	27,37	22,16	24,75
insgesamt	50,85	42,37	40,07

Die Einfuhr aus Rußland ist also 1926/27 nicht zurückgegangen, sondern etwas gestiegen, allerdings ist zuzugeben, daß es sich um Realisierung alter Abschlüsse handeln kann. Die englische Ausfuhr nach Rußland ist aber nicht unwesentlich gesunken; die Sowjetregierung hat es eben in der Hand, Aufträge nach England gelangen zu lassen oder nicht. — Gar zu sehr hat der Handel mit Rußland also zunächst nicht gelitten.

# Finland

Nach dem „Mercator“ bringen wir folgende Übersicht über die wichtigsten Ein- und Ausfuhrartikel in den Jahren 1927 und 1926.

	Menge		Wert in 1000 Fmk.			Menge		Wert in 1000 Fmk.	
	Jan.—Dezember 1927	1926	Jan.—Dezember 1927	1926		Jan.—Dezember 1927	1926	Jan.—Dezember 1927	1926
<b>Einfuhr</b>			<b>6,367,647</b>	<b>5,667,708</b>	<b>Ausfuhr</b>			<b>6,284,687</b>	<b>5,615,826</b>
Speck . . . . . t	2,331	3,082	29,197	43,136	Fleisch, nicht spezif. . t	1,425	3,043	12,155	24,334
Getreide u. Getreideprod. t	—	—	653,318	706,551	Milch . . . . . t	1	10	3	20
davon: Roggen . . . . . t	111,941	148,958	224,427	256,275	Butter . . . . . t	15,076	13,212	474,844	428,418
Weizen . . . . . t	45	935	179	2,456	Käse . . . . . t	2,949	2,887	53,735	51,095
Roggenmehl . . . . . t	1,691	5,074	4,263	10,200	Fisch, frisch, gesalzen, gewürzt . . . . . t	1,669	1,832	10,369	11,132
Weizenmehl . . . . . t	83,023	82,231	202,319	295,986	Holz und Holzarbeiten davon: unbearb. Holz w. v. Nadelholz. m <sup>3</sup>	—	—	3,711,102	3,153,211
Hafergries . . . . . t	5,443	8,057	17,096	23,154	Garnrollenb. Bir- kenprops u. Fournierholz m <sup>3</sup>	3,978,081	3,121,054	548,651	439,733
Weizengries . . . . . t	3,862	3,914	15,257	15,435	Brennholz . . . m <sup>3</sup>	9,973	8,572	1,806	1,280
Reisgries . . . . . t	13,900	15,286	48,178	53,599	Sleeper . . . . m <sup>3</sup>	74,641	56,407	5,756	3,932
Kartoffelmehl . . . . t	5,433	5,853	18,445	17,269	Sparren . . . . m <sup>3</sup>	8,822	22,175	2,394	5,969
Tierfutter . . . . . t	141,288	179,547	244,137	303,798	Planken . . . . m <sup>3</sup>	323,640	333,487	75,018	77,179
Leinen- u. Hanfsaat . t	5,000	4,202	15,870	16,072	Battens . . . . m <sup>3</sup>	551,890	442,130	281,313	219,969
Äpfel u. Apfelsinen . t	7,019	7,141	41,329	38,367	Bretter, ungehb. m <sup>3</sup>	2,119,951	1,905,315	1,014,112	923,406
Pflaumen, Zwetschen, Prünellen, getrockn. t	2,287	2,296	14,375	15,338	Bretter, gehob. m <sup>3</sup>	2,629,999	2,245,351	1,192,020	977,171
Rosinen, Korinthen . t	2,200	2,504	16,008	15,353	Bretter, Steven . . . m <sup>3</sup>	95,432	61,438	60,275	35,313
Kaffee . . . . . t	15,273	13,228	264,987	258,252	Fournier- u. sog. Leimbretter . . t	193,844	162,101	83,654	69,386
Rohrzucker . . . . . t	64,564	32,266	218,730	97,395	Garnrollen . . . t	57,202	50,498	161,501	141,202
Blatt-Tabak . . . . . t	3,077	2,835	104,143	91,649	Papiermasse, Pappe u. Papieru. Erzeugn. daraus	5,744	6,033	59,383	60,843
Baumwolle, roh . . . . t	9,536	8,769	186,488	193,767	davon: Schleifmasse, Trockengew. t	—	—	1,677,880	1,628,728
Flachs, gehechelt u. ungehechelt . . . . . t	199	733	2,965	7,914	Sulfit-Zellulose t	102,185	72,912	108,250	95,692
Wolle u. Kunstwolle . t	1,931	1,546	83,882	65,430	Sulfat-Zellulose t	269,578	651,089	595,501	572,034
Lumpen . . . . . t	4,940	4,562	12,548	12,310	Pappe nicht spez. t	93,994	81,510	208,519	190,052
Baumwollgarn . . . . . t	791	823	55,391	57,019	Umschlagpapier t	38,289	42,219	77,293	91,291
Wollgarn . . . . . t	731	735	59,788	60,885	Zeitungs- u. Schreibpapier t	34,748	30,882	125,201	110,395
Baumwollgewebe . . . t	1,573	1,305	111,403	104,586	Papier aller Art t	155,446	143,903	407,244	401,962
Wollgewebe und Filz t	1,779	1,551	238,021	209,265	Separatoren . . . . . t	5,777	5,172	29,257	26,180
Kleider . . . . . t	65	45	21,796	15,425	Häute u. Felle . . . . t	223,466	210,091	682,393	671,948
Häute u. Felle . . . . t	6,460	5,570	204,564	165,216	Granit und Porphyr . . t	359	250	9,195	7,922
Schuhe, nicht spezif. . t	127	112	14,090	12,088	Streichhölzer . . . . . t	5,701	5,320	112,105	98,761
Metalle u. Metallierz . t	—	—	746,539	614,686		9,508	10,166	3,568	5,329
davon: Roheisen . . . . t	16,638	20,023	13,438	17,330		3,838	4,899	29,926	37,244
Warmgew. Eisen t	70,417	64,346	95,999	91,844					
Blech . . . . . t	26,675	23,529	72,703	62,620					
Eisenb.-u. Kleinb.- Schienen . . . . . t	27,222	24,934	34,270	27,799					
Maschinen u. Apparate t	—	—	520,206	385,368					
davon: elektr. Maschin. t	3,009	1,280	90,545	34,904					
Automobile . . . . . t	5,823	5,155	203,511	142,773					
Zement . . . . . t	54,725	47,295	25,989	22,830					
Steink., Anthrazit, Koks t	1,033,717	566,930	218,615	150,708					
Petroleum . . . . . t	34,688	30,168	41,256	37,640					
Schmieröle . . . . . t	10,609	10,158	31,039	30,276					
Schwefel . . . . . t	49,364	42,980	47,303	39,077					
Chlorkalk . . . . . t	5,892	6,085	7,723	8,393					
Glaubersalz . . . . . t	28,100	24,795	17,269	15,768					
Düngemittel . . . . . t	—	—	150,452	132,199					

Die Finlands-Bank hat im Jahre 1927 einen Reingewinn von 116,7 Mill. Fmk. zu verzeichnen. Das Jahr 1926 brachte einen Reingewinn von 107,1 Mill. und 1925 einen Reingewinn von 82,7 Mill. Fmk.

Dividendenvorschläge einiger Banken. Für 1927 schlagen vor eine Dividende von 12% die „Helsingfors Aktiebank“ und von 8% die „Finlands Export A. B.“ Für 1926 wurde eine Dividende von 11 bzw. 7% gezahlt.

## Gesetze und Verordnungen.

Verbot für die Produktion und die Einfuhr gewisser Kleie und Futtermehle. (Verordnung Nr. 315 vom 21. 11. 1927) im Auszug.

### § 1.

Die Produktion und die Einfuhr solcher Weizen- und Roggenkleie sowie Weizen- und Roggenfuttermehle, in welche gemahlene Schalen von Reis oder Hirse oder anderer damit vergleichbarer, als Kraftfutter minderwertiger Produkte, hineingemischt sind, ist verboten.

Staatliche Butter- und Käsekontrolle. Mit Verordnung Nr. 360 vom 29. 12. 1927 wird die bisherige freiwillige finnische Butter- und Käseexportkontrolle in eine zwangsweise verwandelt, die auch den Import umfaßt. Die umfangreiche Verordnung regelt die Qualitätsbezeichnungen, Marken usw. Die Kontrolle für Butter trat am 1. 1. 1928 in Kraft, die für Käse wird jedoch erst ab 1. 6. 1928 wirksam.

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäuter.

	1. Feb.	2. Feb.	3. Feb.	4. Feb.
New-York . . . . .	39,70	39,70	39,70	39,70
London . . . . .	193,40	193,45	193,50	193,40
Stockholm . . . . .	1086,50	1086,50	1087,50	1067,00
Berlin . . . . .	947,00	947,00	948,00	948,00
Paris . . . . .	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel . . . . .	555,00	555,00	555,00	554,00
Amsterdam . . . . .	1602,00	1602,00	1601,50	1600,50
Basel . . . . .	765,00	765,00	765,00	764,50
Oslo . . . . .	1057,00	1057,50	1057,50	1057,00
Kopenhagen . . . . .	1064,00	1064,00	1065,00	1064,00
Prag . . . . .	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom . . . . .	211,00	211,00	211,00	211,00
Reval . . . . .	1068,00	1068,00	1068,00	1068,00
Riga . . . . .	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid . . . . .	685,00	690,00	690,00	685,00

## **Mitteilungen**

# **der Industrie- und Handelskammer zu Stettin**

### **Die Notwendigkeit eines Brückenbaues über die Peene bei Karnin.**

Es hat sich mehr und mehr herausgestellt, daß die bestehenden Fährverbindungen zwischen der Insel Usedom und dem Festland den wachsenden Verkehrsanforderungen nicht mehr genügen. Infolgedessen hat sich in letzter Zeit allseitig und auch auf Seiten der Regierung die Ueberzeugung durchgesetzt, daß ein wirklich befriedigender Zustand nur durch den Bau einer Brücke über die Peene herbeigeführt werden kann. Wenn nun auch die Notwendigkeit des Brückenbaues heute wohl allgemein anerkannt wird, so besteht doch noch wenig Klarheit darüber, welche Stelle für die Erbauung der Brücke die geeignetste ist. Vielmehr ist zwischen den einzelnen Interessenten eine lebhaft erörterung im Gange, welchem der drei bestehenden Projekte, nach denen die Brücke entweder bei Wolgast, bei Zecherin oder bei Karnin zu erbauen ist, der Vorzug gegeben werden muß.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin, der die Vertretung der wichtigen Bäderinteressen der auf der Insel Usedom gelegenen Ortschaften obliegt, hat sich nun im Hinblick auf die Notwendigkeit einer Verkehrsverbesserung innerhalb des Kammerbezirkes, aber auch in Anbetracht der Bedeutung, die der Ueberbrückung der Peene für die Schifffahrt zukommt, eingehend mit den vorliegenden Projekten befaßt. Nach Prüfung der Verhältnisse und Würdigung aller in Frage stehenden Interessen, ist die Kammer zu der Auffassung gelangt, daß der Brückenbau bei Karnin bei weitem den Vorzug vor den beiden anderen Projekten verdient.

Zur Begründung dieser Ansicht weist die Kammer in einer Eingabe an den Oberpräsidenten der Provinz Pommern vom 31. Januar 1928 darauf hin, daß eine Brücke bei Zecherin für den Teil der Insel Usedom, dessen Ziel der hauptsächlich von Stettin und Berlin kommende bedeutende Autoverkehr ist, einen beträchtlichen Umweg bedeuten würde. Abgesehen hiervon weist Zecherin auch ungeeignete Bodenverhältnisse auf, so daß der Bau der Brücke sich hier sehr schwierig, langwierig und kostspielig gestalten dürfte.

Die Errichtung der Brücke bei Wolgast, für die hauptsächlich von Seiten der Stadt Wolgast Propaganda gemacht wird, kann von Seiten der Kammer nicht befürwortet werden. Zahlreiche Gründe sprechen gegen die Durchführung dieses Projektes. Für die Wahl des Ortes der Brücke sollte in erster Linie die kürzeste Verbindung zu den östlich von Zinnowitz gelegenen Bädern von Bansin bis Swinemünde entscheidend sein. Die Verbindung über Wolgast würde aber für diese Badeorte eine Verlängerung des Weges von 35 km bzw. nach Swinemünde 38 km bedeuten. Andererseits ist es für die westlich gelegenen Bäder ungefähr dasselbe, ob die Brücke über Wolgast oder über Karnin geführt wird. Während also diese gar keinen Vorteil von der Brückenführung über Wolgast hätten, würden die Interessen der Bäder Swinemünde, Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin auf das empfindlichste verletzt werden. Es sei darauf aufmerksam gemacht, daß auf diese letztgenannten Badeorte ungefähr vier Fünftel des gesamten Bäderverkehrs der Insel Usedom entfallen. So hatten diese Bäder im Sommer 1927 eine Besucherzahl mit Uebernachtungen von rund 92 000 Personen, wozu noch ungefähr 125 000 Passanten treten, während die westlich liegenden Bäder in dieser Zeit von nur etwa 24 000 Personen und schätzungsweise 10 000 Passanten aufgesucht wurden.

Es ist im übrigen nicht mehr als billig, daß den Verkehrsinteressen gerade Swinemündes, auf das das Hauptkontingent der Besucher entfällt, weitgehendste Beachtung und Förderung zuteil wird, denn Swinemünde, das im Laufe der letzten Jahrzehnte seinen früher beträchtlichen Hafenerverkehr mehr und mehr an Stettin abgeben mußte, wird nun infolge der Vertiefung der Fahrrinne nach Stettin auch seines doch immerhin einige Verdienstmöglichkeiten bietenden Leichterverkehrs beraubt. Swinemünde ist daher darauf an-

gewiesen, als Ausgleich seinen Bäderbetrieb zu intensivieren, wozu natürlich eine Verbesserung der Kraftwagenverbindungen sehr wesentlich beitragen würde.

Spricht somit das Interesse des Bäderverkehrs der Insel Usedom durchaus für den Brückenbau bei Karnin, so sind andererseits hierfür auch noch eine Reihe anderer Voraussetzungen erfüllt. Die Brücke bei Karnin kann in Verbindung mit der bereits bestehenden Eisenbahnbrücke gebaut werden. Hierdurch ist aller Voraussicht nach eine bedeutende Kostenersparnis gegenüber allen anderen Projekten zu erzielen, da die vorhandenen Pfeiler nur verbreitert zu werden brauchen. Auch die Unterhaltungskosten stellen sich bei Karnin geringer, da das benötigte Personal zur Bedienung der Brückenöffnung schon vorhanden ist. Sodann dürfte auch der Umstand, daß der Baugrund hier schon bekannt ist, gegenüber dem schwierigen und unbekanntem Gelände bei Wolgast und Zecherin nicht unerheblich ins Gewicht fallen.

Was die Verhältnisse auf den Zufahrtstraßen anbetrifft, so sprechen auch diese zumindest nicht gegen die Wahl von Karnin. Die Zufahrtstraße nach Wolgast von Züssow an ist als Straße III. Klasse anzusprechen. Wolgast selbst hat schmale und winklige Straßen, die wenig geeignet erscheinen, einen erhöhten Autoverkehr aufzunehmen. Auch die Straße von Zinnowitz bis Heringsdorf, die sehr kurvenreich durch Moorgelände führt, scheint wenig geeignet. Die Verbreiterung dieser Straßen würde hohe Kosten verursachen, ob in Wolgast selbst eine Verbesserung der Durchfahrt herbeigeführt werden kann, entzieht sich der Kenntnis der Kammer. — Auch bei einer etwaigen Wahl des Zecheriner Projektes müßte der hinter Anklam von Murchin ausgehende Knüppeldamm kilometerweit erhöht und verbreitert werden. Die Kosten, die hierfür anzusetzen wären, würden zum mindesten die gleichen sein, die man für die Dammschüttung von Ducherow nach Karnin in Anschlag bringen müßte. Östlich der bei Karnin überbrückten Peene kann die gute Straße nach Swinemünde von Mellenthin an, wo sich der ganze Verkehr bereits teilt, den Gesamtverkehr nach den östlichen Badeorten unschwer aufnehmen. Für den wesentlich geringeren Verkehr über Bansin hinaus nach Zinnowitz würden die bestehenden Straßen vorerst ausreichen.

Schließlich muß auch das Interesse der Schifffahrt beim Bau der Brücke beachtet werden. Es braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, daß Brücken wegen der damit verbundenen Störungen für die Schifffahrt immer unerwünschte Hindernisse sind. So ist auch die Eisenbahnbrücke bei Karnin wegen ihres nachts stets geschlossenen Brückenaufzuges für die Schifffahrt nachteilig. Eine weitere, unerträgliche Erschwerung würde aber eintreten, wenn noch an einer anderen Stelle bei der Durchschiffung der Peene eine Brücke passiert werden müßte. Dies kann nur verhindert werden, wenn die geplante Straßenbrücke an die bereits bestehende Eisenbahnbrücke angegliedert wird, so daß nur ein einmaliger Brückenaufzug erforderlich ist. Das Interesse der Schifffahrt erheischt somit dringend die Wahl des Karniner Projektes.

Zusammenfassend stellt die Kammer in ihrer oben genannten Eingabe fest, daß der Bau einer Straßenbrücke über die Peene im Interesse des ständig wachsenden Bäderverkehrs auf der Insel Usedom eine unabweisbare Notwendigkeit ist. Eine beschleunigte Inangriffnahme des Baues muß auf das dringendste befürwortet werden. Dem Projekt eines Brückenbaues bei Karnin ist deshalb der Vorzug zu geben, weil hierdurch den Interessen der Badeorte mit dem weitaus stärksten Verkehr am besten gedient ist, weil die Baukosten infolge der schon bestehenden Eisenbahnbrücke geringere und die für Herrichtung der Zufahrtstraßen zum mindesten nicht höher als bei den anderen Projekten sind und schließlich, weil die Interessen der Schifffahrt hierdurch am wenigsten geschädigt werden.

### **Seeschifffahrt.**

**Die Schifffahrtstraße Stettin—See** ist eisfrei; die Eisbrecher der Kammer haben ihre Tätigkeit eingestellt und sind aufgelegt worden.

**Die neue Stettiner Hafenordnung.** Die Stettiner Hafengemeinschaft hat die seit dem 1. Dezember vor. Js. gültige Hafenordnung für den Hafen von Stettin in deutscher, schwedischer und englischer Sprache drucken lassen und gibt

diese zum Preise von 50 Pfg. für das Stück in beliebiger Menge ab.

Die Hafenordnungen sind bei der Kasse der Stettiner Hafengemeinschaft, Abteilung Hafenskapitän, Bollwerk 12/14 erhältlich.

## Binnenschifffahrt.

**Wiedereröffnung der Stettiner Binnenschifffahrt.** Der Betrieb auf den Wasserstraßen im Bezirk des Wasserbauamts Eberswalde war lt. Bekanntmachung des genannten Wasserbauamts vom 21. Januar 1928 infolge der milden Witterung wieder aufgenommen worden. Nur die Strecke des Hohenzollernkanals von Pechteich bis zu den Schleusen Niederfinow blieb wegen dringender Instandsetzungsarbeiten weiter gesperrt. Mit dem 9. Februar ist jedoch der gesamte Hohenzollernkanal vom Wasserbauamt Eberswalde für den Schiffsverkehr wieder freigegeben worden, so daß nunmehr der Eildampferverkehr zwischen Stettin und Berlin in vollem Gange ist.

Auch der eigentliche Oderlauf ist bis Breslau und voraussichtlich nach dem 15. Februar auch bis Cosel eisfrei, so daß auch hier der bisher ruhende Binnenschiffsverkehr wieder aufgenommen werden konnte.

**Der Etatsposten für das Schiffshebewerk Niederfinow im Reichshaushaltsplan für 1928 abermals herabgesetzt!** Die Industrie- und Handelskammer hat unter dem 16. Januar folgende Eingabe an den Herrn Reichsfinanzminister gerichtet:

„Mit Schreiben vom 29. November war uns vom Herrn Reichsverkehrsminister auf unsere mehrfachen Eingaben, betreffend Wiedereinsetzung des Betrages von 7,4 Millionen RM. für den zweiten Abstieg des Hohenzollernkanals bei Niederfinow, der zunächst als 8. Teilbetrag der Gesamtbaukosten im Etatsentwurf für 1928 vorgesehen war, mitgeteilt worden, daß „in dem dem Reichsrat demnächst zugehenden Entwurf des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums für das Rechnungsjahr 1928 für den Bau des Schiffshebewerkes bei Niederfinow 3 500 000 RM. eingestellt seien“.

Wenn die Bewilligung dieser Rate, die schon weniger als die Hälfte des ursprünglich vorgesehenen Betrages darstellt, auch nicht voll befriedigen konnte, sahen wir uns doch mit Rücksicht auf die angespannte Finanzlage des Reichs genötigt, dieser Lösung der Frage zuzustimmen in der Erwartung, daß sowohl der Reichsrat als auch der Reichstag diesem Etatsansatz nunmehr ihre Zustimmung geben und damit der wichtigen Wasserstraße Stettin—Berlin die notwendige Betriebssicherheit wieder verschaffen würden.

Wir erfahren jetzt, daß am 10. Dezember im Reichstagsausschuß von diesen 3,5 Millionen RM. 2 Millionen RM. wieder gestrichen worden sind, und zwar 1 Million zu Gunsten des Küstenkanals zur Entwässerung der Hochmoore, für die nur 1,5 Millionen RM. eingesetzt waren, und eine weitere Million zu Gunsten des Weserkanals, für den bisher noch nichts eingesetzt war. Mit dem verbleibenden Restbetrag von 1,5 Millionen RM. ist nach einstimmiger Ansicht aller Sachverständigen bei dem Bau des Schiffshebewerkes nichts anzufangen. Die ursprünglich eingesetzten 3,5 Millionen RM. hätten gerade noch ausgereicht, um eine geordnete Weiterführung der Arbeiten zu gewährleisten.

Jetzt wird der Zustand eintreten, den wir seinerzeit bei der beabsichtigten vollkommenen Streichung aller Mittel für den Bau des Schiffshebewerkes befürchten mußten: Die Vorbereitung der Bauausführung, die Arbeiten zur Senkung des Grundwasserspiegels auf dem Gelände, auf dem das Hebewerk gebaut werden soll, die Fertigstellung der Zufahrtskanäle und der Baugrube werden nochmals getroffen werden müssen und neue Kosten verursachen, da der genannte Betrag von 1,5 Millionen RM. nicht ausreicht, um den Verfall dieser vorbereitenden Bauten zu verhindern.

Wir glauben ferner, ohne damit eine Kritik an der Dringlichkeit oder Bauwürdigkeit der beiden anderen genannten Projekte üben zu wollen, zu deren Gunsten diese erneute Restriktion der Mittel für das Niederfinower Schiffshebewerk erfolgt ist, daß es jedenfalls nicht angängig erscheint, einem allgemein von Regierungsseite als durchaus notwendig und dringlich anerkannten bereits im Bau befindlichen Werk die nötigen Mittel zu entziehen, um auf der anderen Seite an seiner Stelle Beträge für Bauvorhaben zur Verfügung zu stellen, deren tatsächliche Ausführung bisher überhaupt noch nicht in Angriff genommen ist.

Auf eine eingehende Darlegung dessen, was eine weitere Verzögerung des Ausbaues des Niederfinower Hebewerkes für den Stettin—Berliner Verkehr bedeuten würde, glauben wir verzichten zu können, da wir sowie die interessierten

Verbände dieses Gebiet in mehrfachen und umfangreichen Eingaben bereits genügend klargelegt haben.

Zusammenfassend richten wir die dringendste Bitte an Sie, von einer weiteren Verkürzung der für den Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow vorgesehenen Mittel im Etat abzusehen. Wir erwarten nach wie vor im allgemeinen Verkehrsinteresse eine mit allen Mitteln beschleunigte Bauausführung.“

## Eisenbahn.

**Das Bankstundungsverfahren zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank** ist, wie uns seitens der hiesigen Reichsbahndirektion mitgeteilt wird, für den Verwaltungsbereich der Reichsbahndirektion Stettin vom 16. Februar ab auch für Expresgut zugelassen worden.

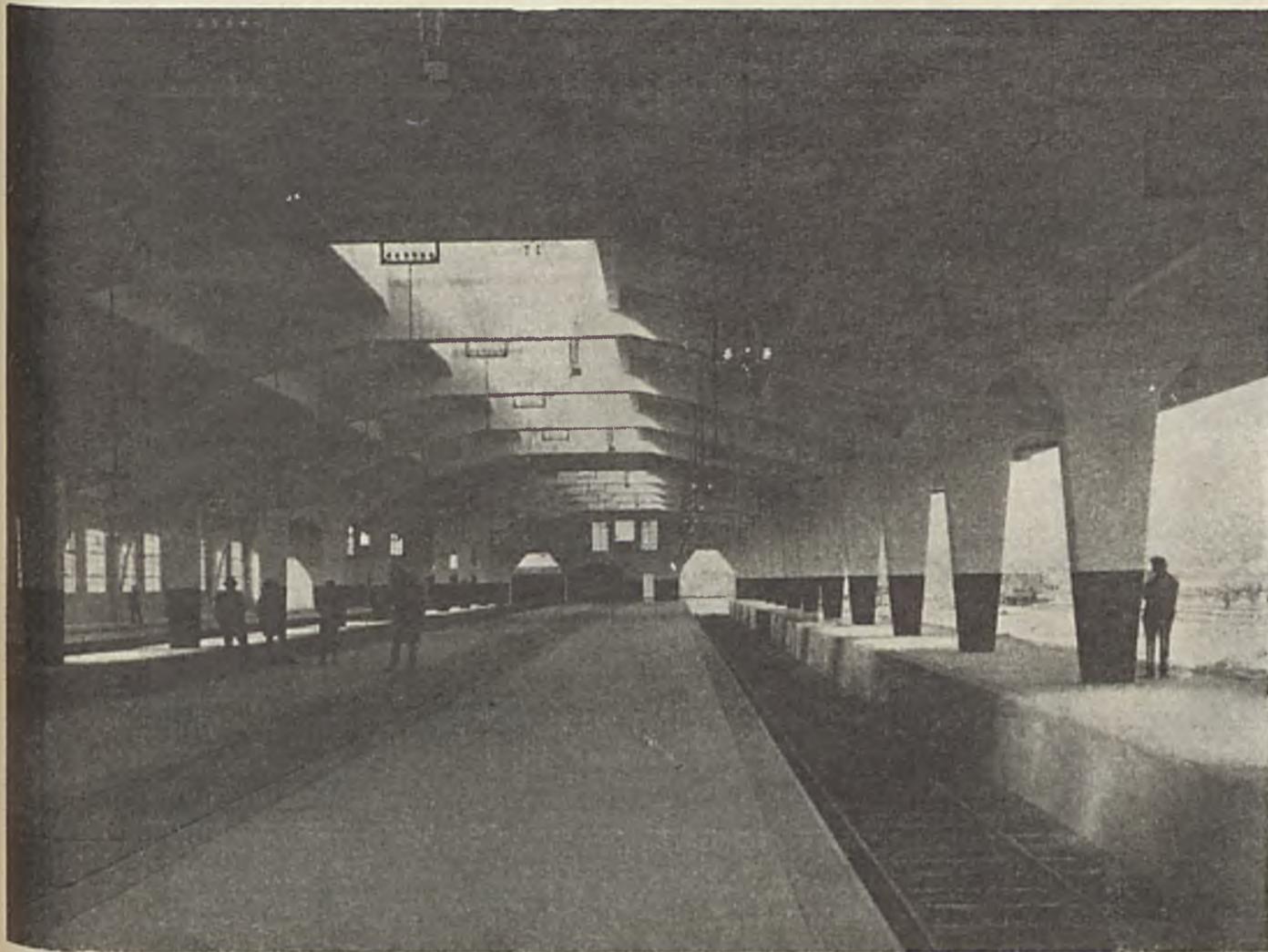
## Steuern, Zölle.

**Die Maiszollendifferenzierung** soll gemäß Verfügung des Herrn Reichsfinanzministers möglichst nach den Vorschriften der Gersteszollordnung vorgenommen werden. Im Verfolg dieser Verfügung hat bereits ein großer Teil der Landesfinanzämter Anordnungen erlassen, die den Wünschen der Interessenten Rechnung tragen. Auf eine diesbezügliche Eingabe der Kammer unter dem 11. Januar teilt der Herr Präsident des Landesfinanzamts Stettin mit, daß die bezugsscheinfreie Menge für Mais zur Viehfütterung auf 25 dz erhöht sei und die nachgeordneten Stellen entsprechende Anweisungen erhalten haben.

**Zufuhr von polnischem Zucker.** Infolge der weiter ermäßigten polnischen Eisenbahntarife ist die Zuckerproduktion vieler polnischer Fabriken, die während der beiden vorhergehenden Jahre noch über Stettin lieferten, jetzt über Danzig dirigiert worden. Nach Stettin kommen gegenwärtig nur noch verhältnismäßig geringe Mengen aus den in unmittelbarer Nähe der Oder und Warthe gelegenen Fabriken; aber auch von den an der Warthe gelegenen polnischen Zuckerrfabriken gehen schon bedeutende Teilmengen mit der Bahn nach Danzig, weil diese Art der Beförderung zum mindesten nicht teurer ist als die Wasserverladung über die Warthe. Wenn aber die Wasserverladung noch gewählt wird, ist auch sie jetzt durch eine neue Maßnahme des Zollamtes Wiesenkrug aufs schwerste bedroht worden, die darin besteht, daß das genannte Zollamt von derjenigen Firma in Landsberg a. d. W., die in erster Linie für die Abfertigung der von der Warthe kommenden Zuckerkähne in Frage kommt, verlangt, ihre beim genannten Zollamt hinterlegte Sicherheit um mindestens RM. 100 000.— zu erhöhen, da sich die von dieser Firma hinterlegte Sicherheit bei Nachprüfung des Begleitscheinausfertigungsbuches als bei weitem nicht ausreichend erwiesen habe. Von polnischer Seite, nämlich von derjenigen Posener Firma, die die Wasserverladungen für die Posener Zuckerbank durchzuführen hat, wird hierzu mit Recht geschrieben, daß die vom Zollamt Wiesenkrug angedrohte Maßnahme, nur einen Teil der Kähne abzufertigen, wenn die Zollsicherheit nicht erhöht wird, aller Voraussicht nach zur Folge haben muß, daß die gegenwärtig auf der Warthe nach Stettin gehenden Güter direkt per Bahn nach Danzig abgesandt werden. Die Posener Zuckerbank hat erklärt, die Transporte über die Warthe nach Stettin sofort einzustellen, falls irgendwelche Zollschwierigkeiten seitens der deutschen Zollbehörde gemacht werden.

In Anbetracht der ersten Gefahr einer weiteren Abwanderung der polnischen Zuckerverladungen nach Danzig und des damit verbundenen Verdienstentganges für den Stettiner Hafen ist die Industrie- und Handelskammer in einer Eingabe vom 2. Dezember 1927 beim Präsidenten des Landesfinanzamts Brandenburg in Berlin vorstellig geworden, damit im Hinblick auf die obigen Ausführungen dem Zollamt Wiesenkrug umgehend Anweisung erteilt wird, daß es bei der bisherigen Weise der Abfertigung verbleibt und auch die bisherige Höhe der gestellten Sicherheit nicht überschritten wird.

Der Präsident des Landesfinanzamts Brandenburg hat daraufhin der Kammer unter dem 13. Januar geantwortet, daß er das Zollamt Wiesenkrug angewiesen habe, bei der Bemessung der Höhe der Sicherheitsleistung die erforderliche Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Begleitscheinnehmers zu nehmen. — Inzwischen ist auch aus Posen der Bescheid gekommen, daß das Zollamt Wiesenkrug die Transitabfertigung der weiteren Kähne nach dem alten System glatt durchgeführt hat. Die energischen Vorstellungen der Kammer scheinen somit erfreulicherweise ihre volle Wirkung gehabt zu haben.



Eisenbahn-Güterhalle

# Nur Normen= Cemente

sind zugelassen für  
Eisenbeton=  
bauten

**Normen-Cemente** sind:

PORTLAND-CEMENT  
EISENPORTLAND-CEMENT  
HOCHOFEN-CEMENT

*Gewähr*

*für beste Beschaffenheit  
bietet der Bezug durch den*

**Norddeutschen  
Cement-Verband**

G. m. b. H.

**Berlin-Wilmersdorf**

*Anfragen*

*an unsere Verkaufsstellen:*

*Berlin-Wilmersdorf,*

*Nikolsburger Platz 6-7,*

*Halle a. S., Martinsberg 15,*

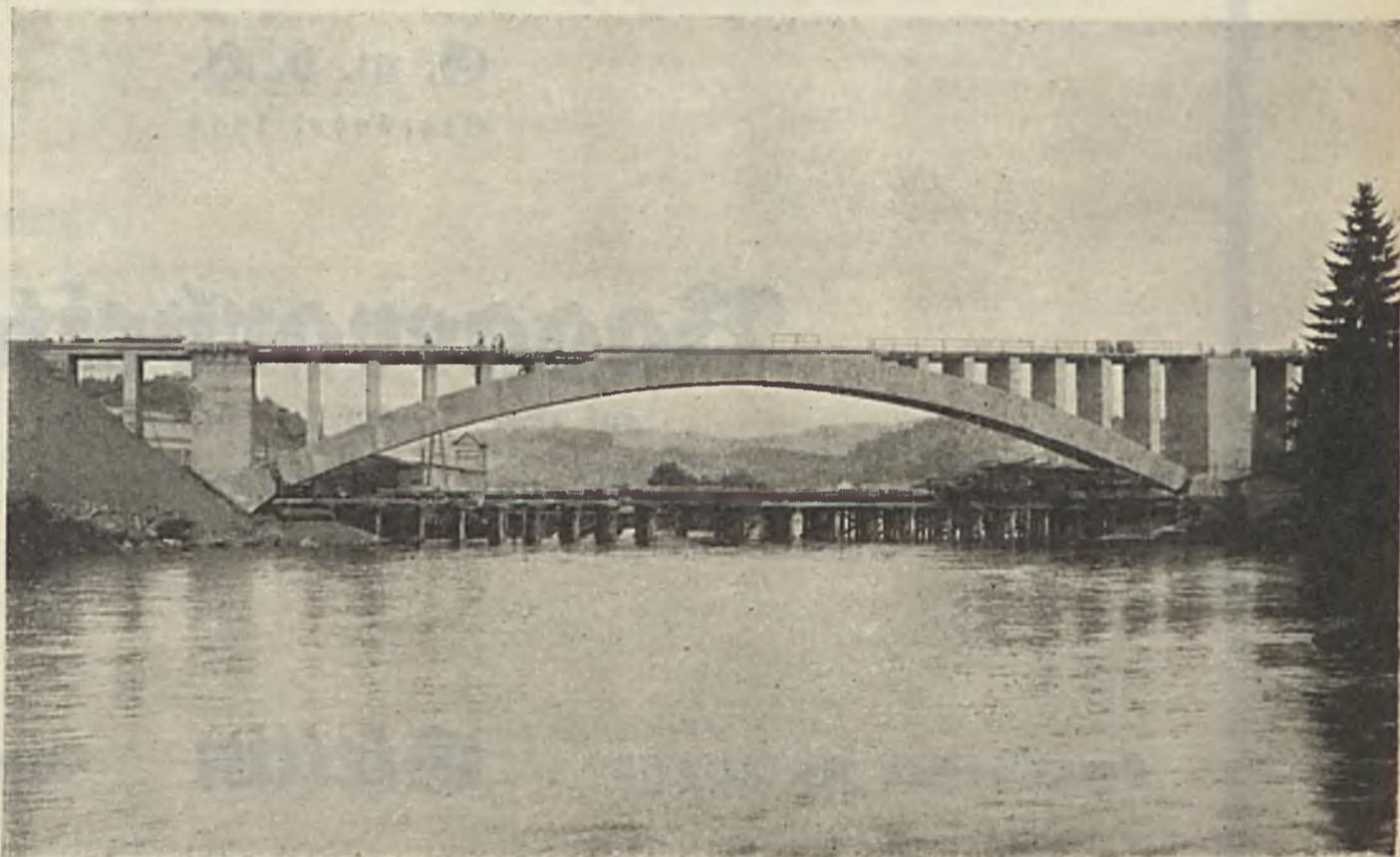
*Hamburg I, Lange Mühren 9,*

*Hannover, Prinzenstr. 21,*

*Oppeln, Hippelstraße 10,*

*Stettin, Bollwerk 4-5,*

*oder an unsere Händler.*



Eisenbeton-Bahnbrücke



Baggerarbeiten an der neuen Eisenbahnbrücke der Güterumgehungsbahn über die Oder

# Mühlhoff & Beitzke Nachf.

G. m. b. H.

Gegründet 1844

## Baggerarbeiten

auf See, in Flüssen und Häfen  
Eigener großer Gerätepark

Seensprecher Nr. 30465

Stettin

Bollwerk 4/5 (Oberhof)

**Das neue Landesarbeitsamt.** Das Pommersche Landesarbeits- und Berufsamt (Landesamt für Arbeitsvermittlung), das bisher eine Abteilung der Provinzialverwaltung von Pommern bildete, ist am 1. Februar d. J. als Landesarbeitsamt Pommern von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung übernommen worden. Der Bezirk des neuen Landesarbeitsamtes umfaßt die Provinz Pommern und den Freistaat Mecklenburg-Strelitz mit Ausnahme des Landesteils Schönberg-Ratzeburg. Der Aufgabenkreis des Landesarbeitsamtes, der bislang im wesentlichen in der Aufsicht über die Geschäftsführung der öffentlichen Arbeitsnachweise, der Regelung des Arbeitsmarktausgleichs und der Ordnung der Berufsberatung bestand, ist durch das am 1. Oktober 1927 in Kraft getretene Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung wesentlich erweitert worden. Das Landesarbeitsamt ist für seinen Amtsbezirk die Zentralstelle für die Vereinnahmung und Abrechnung aller Beiträge zur Arbeitslosenversicherung und die Aufsichtsinstanz über die Ausgabenwirtschaft. Zur Entscheidung über Beschwerden aus der Arbeitslosenversicherung in zweiter Instanz ist beim Landesarbeitsamt eine Spruchkammer unter dem Vorsitz des Regierungsdirektors Dr. Hassenstein gebildet worden.

Von den sonstigen Aufgaben des Landesarbeitsamtes seien nur erwähnt: die Regelung der Beschäftigung ausländischer Arbeiter, die ständige Beobachtung des Arbeitsmarktes, die Förderung von Maßnahmen zur Verringerung der Arbeitslosigkeit (sogenannte wertschaffende Arbeitslosenfürsorge), die Aufsicht über die nichtgewerbsmäßigen Arbeitsnachweise und die Vermittlung für höhere Frauenberufe. Die Berufsberatung wird dem Ausbau der Eignungsprüfungen erhöhte Aufmerksamkeit widmen. Angegliedert ist dem Landesarbeitsamt eine Beratungsstelle für ausscheidende Wehrmachtsangehörige. Zum Präsidenten des Landesarbeitsamtes Pommern hat der Herr Reichspräsident im Einvernehmen mit dem Vorstände der Reichsanstalt und der obersten Landesbehörde den Oberregierungsrat im Reichsfinanzministerium Kretschmann ernannt. Präsident Kretschmann hat sein Amt bereits angetreten.

## Handel und Gewerbe.

### Bestimmungen über ausländische Handlungsreisende.

Das Reichswirtschaftsministerium teilt uns durch den Deutschen Industrie- und Handelstag folgendes mit:

„Infolge Aenderung der preußischen Ausführungsanweisung zur Gewerbeordnung lautet Absatz 1 der Preußen betreffenden Bestimmungen der „Zusammenstellung der im Deutschen Reiche geltenden Bestimmungen für ausländische Handlungsreisende“ (S. 3) jetzt wie folgt:

„In Preußen gelten die Bestimmungen der Ziffern 56, 57, 76 und 84 der Ausführungsanweisung zur Gewerbeordnung vom 1. Mai 1904 (Handels-Min.-Bl. S. 123) mit den Aenderungen, die Ziffer 57 und Ziffer 84 Absatz 1 durch die gemeinsamen Erlasse der Minister für Handel und Gewerbe, des Innern, der Finanzen und für Volkswohlfahrt vom 28. Juni 1924 (Handels-Min.-Bl. S. 228) und vom 5. November 1927 (Handels-Min.-Bl. S. 421) erfahren haben.“

## Messen und Ausstellungen.

**Exportauskunftsstellen ausländischer Handelskammern auf der Frankfurter Frühjahrsmesse.** Der Auslandsgeltung der Frankfurter Messen entsprechend, werden auf der Frankfurter Frühjahrsmesse wiederum Exportauskunftsstellen zwischenstaatlicher Handelskammern errichtet werden, und zwar von der Niederländischen Handelskammer für Deutschland, von der Deutsch-Italienischen Handelskammer, der Deutsch-Türkischen Handelskammer und der Amerikanischen Handelskammer in Deutschland.

Diese Stellen werden alle in Frage kommenden Auskünfte, den Export, die Verfrachtung und Verschickung von Gütern sowie andere einschlägige Fragen betreffend, kostenlos erteilen.

Die einzelnen Büros befinden sich während der Frankfurter Frühjahrsmesse im Meßamt, Frankfurt a. M., Haus Offenbach.

**Seitens der Prager Mustermesse** ging uns ein Schreiben zu, in dem auf die Prager Frühjahrsmesse vom 18.—25. März aufmerksam gemacht wird. Näheres auf dem Büro der Kammer. Dasselbst kann auch ein **Vertraulicher Bericht über Budapester Internationale Messe 1928** eingesehen werden.

## Zulassungsstelle für Wertpapiere an der Börse zu Stettin.

Die Zulassungsstelle für Wertpapiere an der Börse zu Stettin hat in ihrer Sitzung vom 1. Februar 1928 im Einvernehmen mit den anderen deutschen Wertpapierbörsen folgende Beschlüsse gefaßt:

### I.

Die Genehmigung von Zulassungen von Wertpapieren zum Handel und zur Notiz an der Börse zu Stettin wird fortan davon abhängig gemacht, daß sich die Gesellschaften schriftlich zu den Zulassungsakten verpflichten, das Bilanzschema entsprechend den von der Zulassungsstelle in den Prospekten zur Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung verlangten Erläuterungen zu erweitern und künftig die Veröffentlichung mit diesen Erläuterungen vorzunehmen.

### II.

Das in den Satzungen vieler Gesellschaften dem Vorstand oder Aufsichtsrat zustehende Recht, die Generalversammlungen nach jedem beliebigen Orte einzuberufen, wird zur Vermeidung von Mißbräuchen in der Weise eingeschränkt, daß die für die Abhaltung der Generalversammlungen in Betracht kommenden Orte in den Satzungen künftighin namentlich aufgeführt sein müssen.

Die wiedergegebenen beiden Beschlüsse sind den Stettiner Bankleitungen und den Direktionen derjenigen Aktien-Gesellschaften, deren Aktien zum Handel und zur Notiz an der Börse zu Stettin und zum Freiverkehr bei der Börse zu Stettin zugelassen sind, mitgeteilt worden.

## Angebote und Nachfragen.

9240. Wien sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von wasserundurchlässigen Autoverdeckstoffen, zum Ausschlagen und Tapezieren von Autos geeignete Tuche, Kunstleder, Autoleder, Autoteppichen, Autoinnenausstattungen, Autobeschlägen und sonstigen Auto- und Motorradmaterialien, die in Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Polen nicht vertreten sind.
9259. Wien sucht Geschäftsverbindung mit Textilfabriken, die sich mit der Erzeugung von Daunendeckenstoffen, insbesondere Cloth, Satin, Zanella, Kretonne etc. befassen.
9261. Iserlohn sucht Vertreter für Näh- und Stopfnadeln.
9265. Posen: Deutsches Baugeschäft und Architekturbüro bietet seine Dienste an für jede Art Bauausführungen, Projekte und Grundstücksbeschaffungen.
9322. Graz sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren von Sprotten, Bücklingen und Schellfischen.
9335. Berlin-Karlshorst sucht Vertreter für den Vertrieb von Flaschenkapseln aus Zellulose.
9347. Hamburg 13 sucht Geschäftsverbindung mit Firmen der Pommerschen Korbmöbelindustrie.
9382. Essen sucht Vertreter aus der Elektro- bzw. Beleuchtungsbranche (Provisionsvertreter) für den Vertrieb von Beleuchtungsgläsern, wie Ampeln, Schalen für Kronleuchter, Lampenschirme usw.
9538. Oslo sucht Geschäftsverbindung mit Futtermittel-, Roggennachmehl-, Weizennachmehl-, Reisfuttermehl- und Melassegroßhandlungen.
9566. Budapest: Vegetabilien-Exportfirma sucht Vertreter.
9567. Plauen i. V. sucht Vertreter für Taschentücher-Spezialitäten.
9584. Berlin-Wilmersdorf sucht Geschäftsverbindung mit Südfruchtimporteuren.
9589. Dresden sucht Vertreter für ein Fleckenentfernungs-Mittel.
9632. Hamburg 8 sucht Vertreter für Anstrichfarben.
9633. Stockholm wünscht Vertretungen für Maschinen, Apparate, Maschinenzubehör, Werkzeuge usw. für deutsche Firmen zu übernehmen.
9634. London E. C. 3 sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten von Eisenausrüstungen für Meßräume, Eisenbunkern und Eisen- (Stahl-) Kabinettüren.

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

## **Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.**

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

Philippinen: Geschäftsmethoden der amerikanischen und englischen Werkzeugmaschinenindustrie.

Polen: Absatzmöglichkeiten für deutsche Farben. — Die Lage der polnischen Lederindustrie und Absatzmöglichkeiten für deutsche Lederwaren.

Belgien: Bau einer Kunsteisbahn in Brüssel.

Jugoslawien: Absatzmöglichkeiten für Stahl-, Beton-, Mosaik- und Terrazzoplaten sowie Basaltplatten.

Japan: Die Konservierung von Krabben.

Britisch-Indien: Geschäftsmethoden der englischen und amerikanischen Werkzeugmaschinenindustrie.

Argentinien: Internationaler Traktorenwettbewerb.

Schweden: Absatzmöglichkeiten für frische Schnittblumen.

Italien: Großmarktpreise für Klipp- und Stockfische.

Türkei: Bedarf der türkischen Heeresverwaltung in Rundzelten.

Spanien: Klipffischmarkt.

Ungarn: Einziehung von ungarischen Kronennoten; Ausgabe von 1000 Pengönoten.

Lettland: Russische Flachsverkäufe und lettlandisch-russische Vereinbarung über gemeinsames Vorgehen am Flachsmarkt.

**Adressenmaterial.** Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Industrievertreter in Venezuela. — Piano-, Orgel- und Musikinstrumentenhändler und -fabrikanten sowie Großhändler und Importeure auf dem Gebiet der Elektrotechnik und des Radiowesens in Holland. — Vertreter für Textilwaren in Griechenland. — Agenten für Papierwaren, Kontorartikel und Schulmaterialien in Finnland. — Deutsche und ausländische Handelsfirmen sowie Schiffahrtsgesellschaften in Liberia. — Möbelschneider in Italien. — Farbenhandlungen in der Tschechoslowakei. — Deutsche Firmen und Großhändler für Farben und Lacke in China. — Eisenhandlungen, die Interesse für Textilmaschinen haben, in Jugoslawien. — Lederwarenhändler in den Vereinigten Staaten. — Kaffeehändler in Rumänien.

„**Neue Pariser Zeitung**“. Ueber diese Zeitung, die sich wegen Inseratenaufgabe auch an deutsche Wirtschaftskreise zu wenden beabsichtigen soll, liegt der Nachrichtenstelle eine streng vertrauliche Auskunft vor, die von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen werden kann.

**Warnung vor einer dänischen Firma.** Die Firma Worm-Gunnar-Hansen (Nordisk Agentur Co. Kopenhagen), die sich in der Hauptsache mit Manufakturwaren, Damenkonfektion usw. befaßt, soll sich neuerdings nach Verbindungen mit deutschen Firmen drängen. Es besteht Veranlassung, vor Anknüpfung einer geschäftlichen Verbindung mit der Firma dringend zu warnen.

**Auskunft über eine schweizer Firma.** Der Reichsnachrichtenstelle ist eine streng vertrauliche Auskunft über den früher deutschen, jetzt schweizerischen Staatsangehörigen Paul Spier in Wetzikon bei Zürich zugegangen, der auch von

Rumänien aus seine Geschäfte betreiben soll. Firmen, an die Spier betr. Anknüpfung einer Geschäftsverbindung herantreten sollte, werden gebeten, sich vorher mit der Reichsnachrichtenstelle in Verbindung zu setzen.

**Gewerbelegitimationskarten im Verkehr mit Jugoslawien.** Es wird darauf hingewiesen, daß mit Inkrafttreten des Deutsch-Jugoslawischen Handelsvertrages als Ausweis für Handlungsreisende usw. im Verkehr zwischen Deutschland und Jugoslawien an Stelle der Gewerbelegitimationskarte nach dem im früheren Verträge vom 4. 2. bis 5. 12. 1921 vorgesehenen Muster die Gewerbelegitimationskarte nach dem Muster des Internationalen Abkommens zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten vom 3. November 1923 tritt.

**Die Rechnungen für die Einfuhr wertzollpflichtiger deutscher Waren nach Frankreich.** Wertzollpflichtige Waren müssen bei der Einfuhr aus Deutschland nach Frankreich grundsätzlich von zwei konsularisch beglaubigten Rechnungen begleitet sein, nämlich einer für Zwecke der 26 proz. Reparationsabgabe und einer anderen für Zwecke der Wertverzollung. Die erstere wird gebührenfrei beglaubigt und vom französischen Konsulat mit dem Vermerk versehen: „Visé gratuitement pour servir exclusivement en vue de l'application du prélèvement de 26 pCt.“ Für die zweite wird eine Beglaubigungsgebühr von 5 Goldfrank (4,20 M.) erhoben, wenn der Wert der Waren 100 Goldfrank (84 M.) übersteigt. Auf Antrag des französischen Auswärtigen Amtes hat die französische Generalzolldirektion in einer Entscheidung vom 25. November 1927 Nr. 2748, 1/1 (Bulletin Douanier vom 29. November 1927) zugelassen, daß in der Praxis auf ausdrücklichen Antrag der Absender diese beiden Rechnungen durch eine einzige ersetzt werden können, unter der Voraussetzung, daß diese einzige Rechnung gleichzeitig alle Bedingungen erfüllt, denen die beiden Rechnungen zu ihrer Gültigkeit getrennt genügen müssen, insbesondere, daß die einzige Rechnung bei einem Warenwert von mehr als 100 Goldfrank einer Konsulatsgebühr von 5 Goldfrank unterworfen wird. Gleichzeitig sind die französischen Zollstellen darauf hingewiesen worden, daß gemäß Artikel 22 des deutsch-französischen Handelsabkommens vom 17. August 1927 unter den oben angegebenen Vorbehalten eine einzige Urkunde, die gleichzeitig als Ursprungszeugnis, als Rechnung für Zwecke der Wertverzollung sowie als Rechnung für Zwecke der 26 proz. Reparationsabgabe dient, vorgelegt werden kann.

**Merkblätter für den Außenhandel, sowie Firmenlisten.** Der Reichsnachrichtenstelle sind nachstehend aufgeführte Merkblätter und Firmenlisten eingegangen, die auf dem Büro der Stelle eingesehen, bzw. vom Deutschen Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden können.

1. Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Venezuela.
2. Merkblatt für den Reiseverkehr zwischen Deutschland und der Union der SSR.
3. Liste der deutschen und das deutsche Interesse vertretenden Firmen
  - a) in Hankow,
  - b) in Tsingtau.

## **Frachtenmarkt.**

**Stettiner Seefrachtenmarkt.** Stettin, 10. Februar. Auf dem Ostseefrachtenmarkt sieht es nach wie vor recht trübe aus und Ladungen sind gegenwärtig nur spärlich am Markt. Das Holzverfrachtungsgeschäft ruht während des Winters vollkommen und die Erzverladungen stocken infolge von Streik und Aussperrung in den schwedischen Grubenbezirken. Viele Reeder haben es vorgezogen, einen Teil ihres Schiffsarkes aufzulegen. Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt stehen die Raten wie folgt je t in schw. Kr.: Lulea und Gefle wegen Eis geschlossen; Oxelösund—Stettin 3.35 Löschen Schiffsrechnung; Meloevaer—Danzig 4.75—5.00 Löschen Schiffsrechnung; Narvik—Nordsee 3.50 fio und Kirkenaes—Rotterdam 4/6 fio.

Die Kohlenfrachten betragen Firth of Forth—Stettin 5/3, Tyne—Stettin 5/3, Rotterdam—Stettin Rm. 4.50 und Danzig—Westitalien 9/— je t.

Unter den afrikanischen Seefrachten sind aufzuführen Sfax—Stettin Phosphat 8/— je t, Melilla—Stettin Eisenerz 6/6 und Nordafrika—Stettin afrikanisches Gras als Beiladung in größeren Partien (ca. 5—600 t) 22—22/6 je t.

Im übrigen sind nachfolgende Frachtsätze aufzuführen: Stettin—Memel 600/800 tons Phosphat Rm. 6.—; Stralsund—London-River 400 tons Hafer 11/—, 11/6; Middlesbrough—Stettin 400/600 tons Pig iron 8/—; Fowey—Stettin 2/300 tons Chinaclay 10/6, 11/—; Stettin—nördl. Aarhus 100/250 tons Briketts Kr. 5.— 5 1/2; Stettin—nördl. Aalborg 100/250 tons Briketts Kr. 5 1/2 6.—; Stettin—Uddevalla 200/250 tons Briketts Kr. 8.—; Stettin—Oslofjord 100/300 tons Briketts Kr. 10.— 12.—; Kristiansand—Stettin 185 tons Feldspat Rm. 7.60; Stockholm—Stettin 150/170 tons Feldspat Rm. 6.25.

# Kurse.

## Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	Gemacht	27. Januar		1. Februar		6. Februar	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	372.25	873.25	372.25	373.25	372.50	373.50
London . . .	—	18.14	18.19	18.13	18.18	18.14	18.19
Berlin . . .	—	88.70	89.30	88.65	89.25	88.85	89.45
Helsingfors . . .	—	9.36	9.40	9.36	9.40	9.37	9.41
Stockholm . . .	—	99.85	100.45	99.90	100.50	100.00	100.60
Kopenhagen . . .	—	99.65	100.25	99.60	100.20	99.70	100.30
Oslo . . .	—	99.00	99.80	98.95	99.75	99.05	99.85
Paris . . .	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.65	14.90
Amsterdam . . .	—	150.00	150.80	149.55	150.75	149.90	150.70
Riga . . .	—	71.80	72.30	71.80	72.30	71.85	72.35
Zürich . . .	—	71.65	72.25	71.60	72.20	71.65	72.25
Brüssel . . .	—	51.80	52.30	51.85	52.35	51.85	52.35
Mailand . . .	—	19.70	20.10	19.70	20.10	19.70	20.10
Prag . . .	—	11.05	11.25	11.05	11.25	11.05	11.25
Wien . . .	—	52.45	53.05	52.45	53.05	52.45	53.05
Budapest . . .	—	65.05	65.75	65.05	65.75	65.10	65.80
Warschau . . .	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno . . .	—	36.70	37.30	36.70	37.30	36.75	37.35
Moskau (Scheck)	—	192.00	193.50	192.00	193.50	192.00	193.50
Estl. Krone	100	—	—	—	—	—	—

## Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	2. Februar		3. Februar		4. Februar	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.174	5.184	5.174	5.184	5.174	5.184
1 Pfund Sterling . . .	25.20	25.25	25.20	25.25	25.20	25.25
100 franz. Francs . . .	20.20	20.50	20.20	20.50	20.20	20.50
100 belg. Belga . . .	71.75	72.50	71.75	72.50	71.75	72.50
100 schweizer Francs . . .	99.35	100.10	99.35	100.10	99.35	100.10
100 italienische Lire . . .	27.25	27.65	27.25	27.65	27.20	27.60
100 schwed. Kronen . . .	138.70	139.40	138.70	139.40	138.70	139.40
100 norweg. Kronen . . .	137.45	138.15	137.40	138.10	137.35	138.05
100 dänische Kronen . . .	138.30	139.00	138.35	139.05	138.35	139.00
100 tschecho-slowac. Kr.	15.20	15.50	15.20	15.50	15.20	15.50
100 holländ. Gulden . . .	208.30	209.35	208.30	209.35	208.10	209.10
100 deutsche Mark . . .	123.00	123.95	123.10	124.05	123.10	124.05
100 finnland. Mark . . .	12.98	13.12	12.98	13.12	12.98	13.12
100 estländ. Mark . . .	138.40	139.40	138.40	139.40	138.40	139.40
100 poln. Zloty . . .	57.50	59.50	57.50	59.50	57.50	59.50
100 litauische Lits . . .	50.85	51.70	50.85	51.70	50.85	51.70
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	91.00	99.00	91.00	99.00	91.00	99.00

## Beton und Eisenbeton im Ingenieurbauwesen.

Die Stadt Stettin besitzt für die Geschichte der deutschen Zementindustrie besondere Bedeutung. War es doch die „Stettiner Portland-Cementfabrik“, die, im Jahre 1855 nach mühevollen und kostspieligen Vorarbeiten von dem Chemiker Dr. Bleibtreu zusammen mit dem Konsul Gutticke gegründet, als erste deutsche Zementfabrik ein dem weltberühmten englischen „Portlandzement“ gleichwertiges Erzeugnis herstellte. Aus dieser einen Fabrik mit 30 000 Faß Jahreserzeugung sind in 50 Jahren rund 120 Fabriken mit rd. 35 Millionen Faß jährlicher Lieferung geworden.

Versucht man die tieferen Ursachen dieser Entwicklung, die ohne Beispiel in der Geschichte des Bauwesens dasteht, zu ergründen, so findet man, daß sie einerseits in der Vervollkommnung der Herstellung des Zementes, andererseits in den Erfolgen der wissenschaftlichen und praktischen Forschungsarbeit liegen.

Hand in Hand mit der Vervollkommnung der Zementherzeugung ging die Weiterentwicklung der Beton- bzw. Eisenbetonbauweise, so daß heute das Ingenieurbauwesen im Beton ein hochwertiges, sehr anpassungsfähiges Material besitzt, das sich bei fast allen Bauaufgaben mit Erfolg anwenden läßt. Die wirtschaftlich begründete Notwendigkeit, soweit als möglich mit maschinellen Hilfsmitteln zu arbeiten, und die Vorzüge der plastischen Gestaltungsmöglichkeit eroberten der Betonbauweise immer neue Gebiete.

Im Eisenbahnbauwesen sind die an die Bauwerke im allgemeinen zu stellenden Anforderungen besonders hoch, soweit es sich nämlich um Bauteile handelt, die durch die

dynamischen Wirkungen des Zugverkehrs durch besonders starke dauernde Abnutzung u. ähnl. beansprucht werden. Die im Eisenbeton gebräuchliche steife Verbindung der einzelnen Bauelemente bewirkt eine mit anderen Baustoffen nicht erreichbare Steifigkeit und Widerstandsfähigkeit des Bauwerks. Dazu kommt die Möglichkeit, den wirksamen Querschnitt an besonders beanspruchten Stellen durch Querschnittsvergrößerung, Verteilung und Führung der Eisenlagen an jeder Stelle eines rechnerisch durchsichtigen Tragwerks den gewünschten Höchstspannungen genau anzupassen.

Der Förderung der Betriebssicherheit, die im Eisenbahnwesen an erster Stelle steht, werden gerade Beton und Eisenbeton, die — ohne Unterhaltungsarbeiten zu erfordern — Jahrzehnte überdauern, in höchstem Maße gerecht. Beton zeigt vor allem auch eine besondere Widerstandsfähigkeit gegen die allen anderen Baustoffen gefährlichen Einflüsse von Wasser, Feuer und Rauchgasen.

So finden wir denn auf fast allen Gebieten des Eisenbahnbauwesens in zunehmendem Maße die Verwendung von Beton und damit zugleich auch die neuzeitlichen Verfahren zu seiner Verarbeitung.

Voraussetzung für das Gelingen von Betonarbeiten bleibt jedoch immer sorgfältige Ausführung und Ueberwachung der Bauausführung bei Verarbeitung einwandfreier Materialien. Der Zement wird von den Verkaufsverbänden der Zementindustrie mit stets gleichbleibenden Eigenschaften, die in den Normen festgelegt sind, geliefert. Gegen Fehler in der Verarbeitung oder Verwendung ungeeigneter Zuschlagstoffe schützt eine sachverständige Bauleitung.

## Verschiedenes

### Von den an den Eisenbahn- und Hafenbauten beteiligten Firmen.

Im Anschluß an vorstehende Artikel geben wir im Nachfolgenden einen Ueberblick über die an den Eisenbahn- und Hafenbauten beteiligten Firmen, den wir der Beachtung unserer Leser empfehlen.

Die Firma

**Franz Engelmann**

wurde von ihrem heutigen Inhaber im Jahre 1910 gegründet. Sie kam verhältnismäßig schnell ins Geschäft, weil sie ihre Arbeiten mit großer Gewissenhaftigkeit ausführte und nur einwandfreies Material verwendete. Als Auftraggeber traten Reichs-, Staats- und Kom-

munalbehörden, sowie verschiedene Firmen der Stettiner Großindustrie auf.

Es genügt für das Ansehen der Firma, wenn hier angeführt wird, daß die Chemische Produktenfabrik Pommerendorf A.-G., die „Union“, Fabrik chem. Produkte, das Eisenwerk Kraft, Stolzenhagen-Kratzwick, der Vulcan, die Oderwerke, die Oelwerke, Züllchow, sowie die Oelmühle Zander und die Crépin A.-G. der Firma ihre einschlägigen Aufträge übermittelten.

Es sei ferner vermerkt, daß Zimmerarbeiten für die Provinzialverwaltung, wie z. B. für die Provinzial-Taubstummenanstalt und in größerem Ausmaße für den Provinzial-Neubau ausgeführt wurden. Auch die Hochbaudeputation der

# Franz Engelmann

Zimmermeister

**Hoch- und Tiefbaugeschäft / Dampfsägewerk**

STETTIN

Fernsprecher 30775

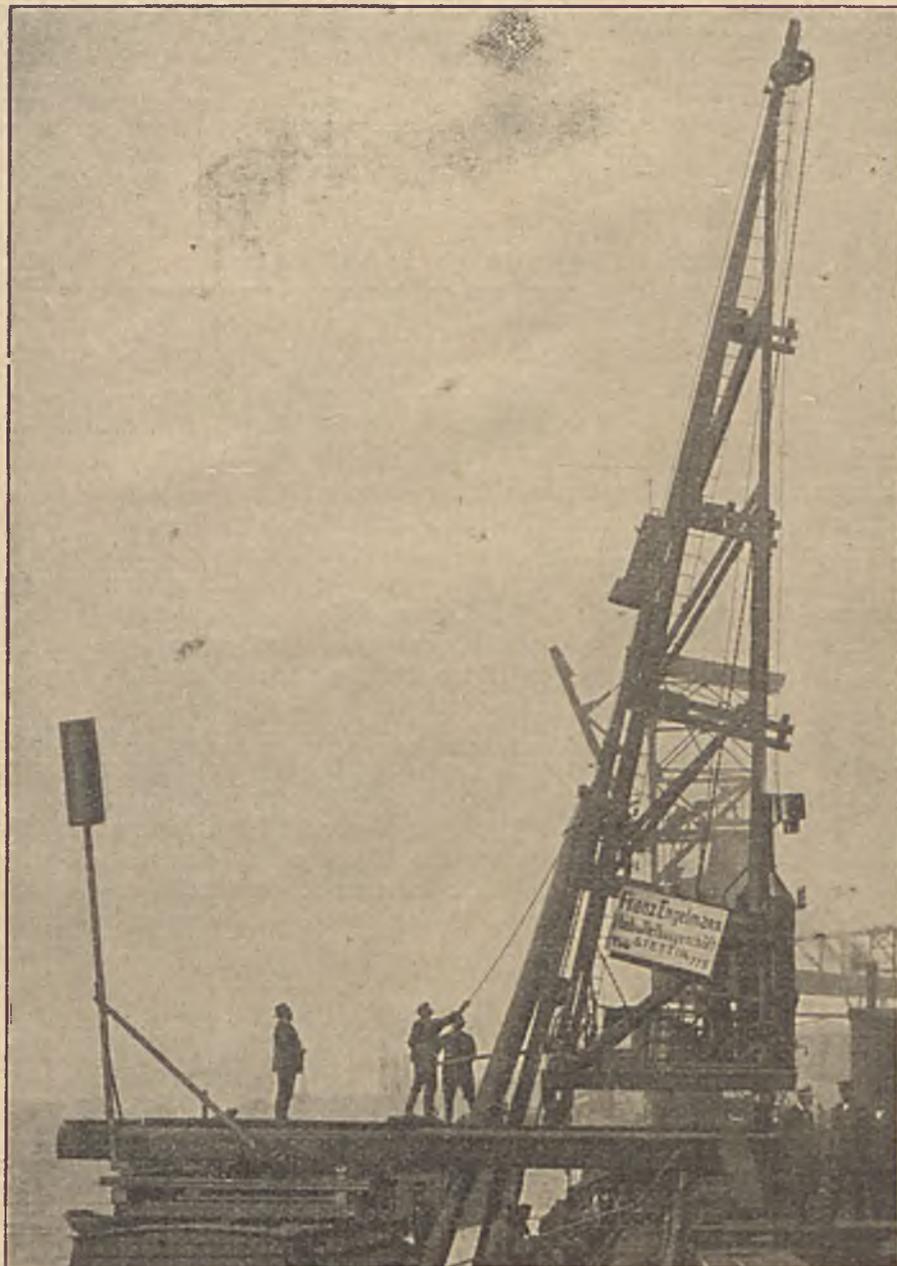


## Ausführung von Rammarbeiten

Fundierungen,  
Holzbollwerken,  
Kaimauern



Weitgespannte  
Holzkonstruktionen für  
Industrie  
und Landwirtschaft



## Lohff & Siedler

Stettin

★ Swinemünde

Fernspr. 34605 und 34606  
Telegramme: Lofsiedel

Fernsprecher Nr. 2034  
Telegramme: Lofsiedel

Schiffsmakler – Bunkerkohlen

Agentur überseeischer Dampferlinien und der  
Egon-Linie Stettin-Südschweden.

## Parkettfabrik Greifenhagen

Greifenhagen bei Stettin

liefert in sauberster Ausführung

## Stabfußboden in Eiche und Buche

Modernste Maschinen

Neuzeitliche Trockenanlage

Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn,  
Anschlußgleis Parkettfabrik

Eigener Hafen an der Oder

Stadt Stettin bestellte die Dächer der Scharnhorst- und Elisabethschule hierselbst.

Rammarbeiten in und am Wasser zum Bau von Bollwerken, Pfahlgruppen, Kai-mauern, Gebäudefundierungen, Gasanstalten pp.

Weitgespannte Holzkonstruktion.

Auch zu den Arbeiten der Reichsbahndirektion wurde die Firma herangezogen und erhielt die Rammarbeiten von über 1800 Pfählen zum Bau der Brücke über die Westoder für die Güterumgebungsbahn, die eine Einzellänge von 18—19 m aufwies. Ferner wurden die Gerüstpfähle für die Erneuerung und Auswechslung der Oder-Drehbrücke am Personenbahnhof nebst Erneuerung der Leitwerke an den über die Oder und deren Seitenarme führenden Brücken dieser Firma übertragen.

Weitere Arbeiten in Kolberg, Neuwar, Swinemünde u. a. m., wo unter anderem auch Eisenbetonpfähle für die Eisenbahntreppenanlagen gerammt worden sind, wurden bestens ausgeführt.

Es ist der Firma gelungen, ihren nicht unbeträchtlichen Stamm geschulter Kräfte bis heute zu erhalten, die größtenteils bei der Firma seit ihrer Gründung tätig sind.

Die Firma

#### Emil Grauert,

Architekt, wurde am 1. November 1902 von dem heutigen Inhaber, Herrn Emil Grauert, gegründet.

Die Firma wurde von vielen Industrie- und Handelsfirmen zum Bau herangezogen und erhielt auch Aufträge von Kommunal-, Staats- und Reichsbehörden.

Für die Reichsbahndirektion Stettin wurden auf dem Hauptgüterbahnhof ausgeführt: das Verbindungsgebäude zwischen Schuppen I und Schuppen IV, ferner die Zimmerarbeiten für zwei Uebernachtungsgebäude, die Maurerarbeiten für ein Aufenthaltsgebäude u. a. m.

Ferner erhielt die Firma Bauten von der Stadt Stettin und vielen andern Baugesellschaften, die sie zum Bau von Privathäusern heranzogen.

Alles in allem kann man sagen, daß sich diese Firma infolge der rührigen Tätigkeit ihres Inhabers gut entwickelt hat.

Die Firma

#### Willy Hinzpeter,

die am 1. Oktober 1895 gegründet wurde, beschäftigt sich mit der Druckrohrverlegung für Krähne, Pumpen und Hydranten. Sie hat auch auf sämtlichen Stettiner Bahnhöfen die Kanalarbeiten ausgeführt. Ebenfalls die Bauklempnerarbeiten beim Tuberkulosekrankenhaus Hohenkrug, sowie teilweise beim Städt. Krankenhaus und auf den Bahnhöfen sind von dieser Firma hergestellt. Weiter wurden die Stellwerke vom Bahnhof Zabelsdorf installiert.

Das Spezialgebiet der Firma sind die Unterhaltungsarbeiten für die Reichsbahn. Im Zusammenhang mit der Umladehalle wurde die Bewässerung bzw. die Feuerlöschleitung ausgeführt.

Die Firma

#### Max Kumm

wurde im Jahre 1866 von dem verstorbenen Tischlermeister Ferdinand Kumm gegründet und befindet sich noch im Besitz der Familie. Sie betreibt die Bautischlerei und hat am Neubau des Bahnhofs Zabelsdorf und der Umladehalle auf dem Hauptgüterbahnhof die Ausführung von Fenstern, Türen und Abortverschlüssen übernommen. Die Leistungsfähigkeit der Firma ist daraus zu ersehen, daß sie an allen größeren behördlichen und privaten Bauten mitgewirkt hat. Die gute von der Firma gelieferte Arbeit sowie die Tätigkeit des Inhabers haben derselben einen großen Kundenkreis erworben.

Die Firma

#### Louis Lindenberg, Stettin,

Altdammer Straße 5, Telephon 35356, gegründet im Jahre 1872, ältestes Unternehmen in der Asphalt- und Teerproduktenbranche in Stettin, führt speziell für Behörden Pappbedachungen, Isolierungsarbeiten verschiedener Art aus unter Verwendung von Spezialpappen und Bitumenklebemasse. In letzter Zeit war die Ausführung der Pasewalker- und Berliner-Eisenbahnüberführung, Wiesenstraßentunnel sowie die Abdichtungen div. Baulichkeiten gegen Grundwasser.

Gußasphalt und Stampfasphaltbeläge auf dem Personen-Hauptbahnhof Stettin sind ebenfalls von dieser Firma ausgeführt worden.

Die Firma

#### Luther & Co.,

die seit dem Jahr 1910 hier in Stettin besteht, hat sich seit der Gründung nur rein mit der Ausführung von Bauwerken in Beton und Eisenbeton beschäftigt und ist daher auch ein Spezialgeschäft auf dem Gebiete des Betonbaues.

Sie ist hauptsächlich bei sämtlichen hiesigen und pommerschen Behörden guteingeführt und hat in ihrer 16jährigen Bautätigkeit mannigfache bekannte Bauwerke auf dem großen Gebiet des Beton- und Eisenbetonbaues ausgeführt. So ist die Firma auch bei vielen auswärtigen Behörden bekannt und war hauptsächlich für die Eisenbahnüberführung in der Marienfelder Straße sowie zwei Durchlässe des Buckowbaches, sämtlich für den bekannten Bau der Güterumgebungsbahn bei Stettin; eine Eisenbetonbrücke über die Ihna in Stargard die Betonarbeiten bei der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Dievenow bei Wollin; die Betonarbeiten bei der Erneuerung der Parnitzdrehbrücke bei Stettin; 1 Personentunnel mit einer schwierigen Grundwasserspiegelabsenkung auf Bahnhof Pasewalk sowie die Straßenerunterführung in der Wolgaster Straße am Bahnhof Stettin-Zabelsdorf, welche auch zum Bau der Güterumgebungsbahn bei Stettin gehört und die konstruktiv als Eisenbetonbalkenbrücke die erste Eisenbahnüberführung dieser Art in Preußen darstellt.

Die Firma

#### Karl Marks,

Stettin, Eisenhoch- und Brückenbauanstalt, Inhaber: Ing. Karl Marks, wurde im Jahre 1919 gegründet.

Ihre Tätigkeit besteht in der Projektierung und Ausführung von Eisenhoch- und Brückenbauten jeder Art und Größe im In- und Ausland, Auswechslungen und Verstärkungen während des Betriebes ohne Störungen. Gebaut werden ferner Fabrikhallen und schwere Blechkonstruktionen. Angefertigt werden Entwürfe, statistische Berechnungen und Gutachten. Auftraggeber sind speziell Staatsbehörden und Schwerindustrie.

In den Stettiner Bahnanlagen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

Demontage des 320 m langen Silberwiesentunnels während des Betriebes.

Auswechslung in Zugpausen, bezw. Verstärkung von 16 Stück Ueberbauten der Silberwiese.

Stat. Berechnung und Werkzeichnungen der Bahnsteighalle I auf dem Bahnhof Stettin.

Lieferung und Aufstellung der Postbahnsteighalle auf dem Bahnhof Stettin, der Bahnsteighalle auf Bahnhof Zabelsdorf, der eisernen Giebelwand der großen Güterhalle, sowie Verstärkung und Umänderung mehrerer anderer Brücken auf dem Bahnhof Stettin.

Nachrechnung einer großen Anzahl von Eisenbahnbrücken des Stettiner Bezirkes aus Anlaß der Zugverkehrslasten.

Im Jahre 1844 entstand in Stettin das erste Baggereigeschäft Pommerns, das sich im Laufe der Jahre und ganz besonders nach Uebernahme durch die Firma

#### Mitzlaff & Beitzke Nachf., G. m. b. H.

aus den bescheidenen Anfängen der Vorgänger, durch prompte, sachgemäße und gediegene Arbeitsausführungen, zum größten und angesehensten Unternehmen dieser Art in Pommern aufgeschwungen hat.

Mit eigenem großen Gerätepark und eigenen Schleppdampfern wurden unter bester fachmännischer Leitung und größter Anpassungsfähigkeit an oft schwierige Bodenverhältnisse viele für das Allgemeinwohl wichtige Arbeiten ausgeführt, zum Beispiel:

die Flußregulierung der Netze zur schnelleren und besseren Verbindung zwischen Oder und Weichsel, Schaffung von Baugelände durch Aufspülung von Baggerboden, namentlich für die Stadt Stettin, wo auf teilweiseem Sumpfgelände ein Industriegebiet entstanden ist, auf dem sich große Unternehmungen, wie Hugo Stinnes, Großkraftwerk Stettin A.-G. und andere angesiedelt haben,

Ausbaggerung der Flugzeughäfen und Fahrrinnen in Wiek a. Rügen für die Kaiserliche Marine, Vertiefung und Instandhaltung der Zufahrtsrinnen und

# Karl Marks / Stettin

Eisenhoch- und Brückenbauanstalt



Ausschwimmen der zweigleis. Havelbrücke bei Rathenow.  
5 Ueberbauten von je 39 m Spannweite — 1 Stunde pro Ueberbau.

**Eisenbahnbrücken**  
**Straßenbrücken**  
**Verstärkungen**  
**Fabrikhallen**  
**Kranbahnen**  
**Verladeanlagen**  
**Schleusentore**

USW.

## Holzhallenbau

**A.-G.**

System Kübler

**Berlin W 57**

Bülow Straße Nr. 90

**Freitragende**  
**Holzkonstruktionen**  
**Hallen / Brücken / Funktürme**

## W. Hinzpeter

STETTIN

Hohenzollernstr. 23 :: :: Fernsprecher 33478

**Tiefbau, Installationsgeschäft**  
**und Bauklempnerei**



**Druckrohrleitungen für Kräne,**  
**Hydranten, Pumpen**

**Kanalisation**

**Arbeiter-Wasch- und Brausebäder**  
**Bauklempnerei**

Häfen von Stettin, Stralsund und vieler anderer deutscher Städte und Gemeinden, sowie der Hafenanlagen, Zufahrtsrinne und Trajekthäfen von Trelleborg in Schweden,  
Vertiefung der Wasserstraße von Warnemünde nach Rostock und Regulierung der Warnow oberhalb Rostocks,  
Baggerungen und Aufspülung von Baggerboden für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beim Bau der Güterumgehungsbahn über die Ost- und Westoder bei Stettin,  
Baggerungen vor den Bollwerken, Hellingen, Dockgruben der Schwimmdocks, sowie der Kanäle der Großindustrie und Werften Stettins,  
Vermehrung und Nachbaggerung der künstlichen Wasserstraßen, Nutzbarmachung von kleinen Flußläufen für die Landwirtschaft Pommerns und Rügens, sowie Meliorationsbaggerungen.

Unter den in der Provinz Pommern vertretenen Industrien nimmt das

#### **Pommersche Lack- und Farbenwerk Stettin**

eine führende Stellung ein. Sämtliche Lacke von den einfachsten billigen Qualitäten z. B. für die Spielwarenindustrie bis zu den hochwertigsten Auto- und Eisenbahnwagenlacken für die Fahrzeugindustrie werden in dem Werk von Grund auf hergestellt. Die hierzu notwendigen Rohstoffe wie Kopale, Harze etc. werden vom Auslande importiert. In großen Schmelzkesseln und maschinellen Anlagen geht die Fabrikation vor sich und lagern dann die hergestellten Lacke in großen Tanks längere Zeit ab, bis der Versand in allen gewünschten Packungen vor sich geht.

In einem besonderen Sudhaus erfolgt die Leinölfirnis-Fabrikation.

In einer anderen Abteilung werden die streichfertigen Oel- und Lackfarben, Rotrupan-Rostschutzfarben und Schiffsbodenfarben als Spezialitäten hergestellt. Wieder in einer anderen Abteilung erfolgt die Fabrikation von Kittens und chemischen Produkten.

Die Fabrikate dieser Firma haben auch im Auslande denselben Anklang gefunden wie im Inlande.

Die waggonweise Verladung der hergestellten Fabrikate erfolgt auf eigenem Anschlußgleis, während für die Entlöschung der aus dem Auslande bezogenen Rohstoffe ein eigenes Bollwerk vorhanden ist.

Durch größere Kommissionslager an verschiedenen Hauptplätzen Deutschlands wird eine schnelle Belieferung der Kundschaft ermöglicht.

Die Firma

#### **Richard Scherbarth,**

Fabrik für Eisenbahnbedarf, Maschinenbau und Eisenkonstruktionen, Stettin 9, wurde im Jahre 1876 gegründet. Es wurden zunächst allgemeine Arbeiten des Eisenbaufaches ausgeführt. Ende 1925 wurde die Firma als Fabrikbetrieb umgestellt und brachte folgendes Bauprogramm heraus:

#### **Eisenbahn-Bedarf:**

Prellböcke, verschiebbar, System Scherbarth, D. R. P. Nr. 449 924; Prellböcke, feststehende, System Zutt, gesch.; Lokomotivschuppentore, Ladeprofile, Wegeschränken, Lokomotivschuppenschornsteine mit selbstschließenden Rauchfängen in Eisen- und Holzkonstruktion, Kohlenbansen, Ladebühnen, selbsttätige Tor-schließer für Lokomotivschuppen D. R. G. M.

#### **Brückenbau:**

Eisenbahn- und Straßenbrücken-Hebe- und Schwenkvorrichtungen für Drehbrücken, patentamtl. gesch. Antriebsmaschinen für Klappbrücken; Gleisübergangsvorrichtung für bewegliche Brücken, patentamtl. gesch. Brückenverstärkungen; Sicherheitseinrichtungen.

#### **Eisenbau:**

Eisenkonstruktionen aller Art; Leuchttürme; Seezeichen; eiserne Dachkonstruktionen; Behälterbau; Silos; eiserne Treppen; Fenster, Türen, Tore, Oberlichter, Gitter; Verankerung von Brückenlagern, Pfeilern, Bollwerken, Stützmauern, Fundamenten, Gittermasten usw.

#### **Hebemaschinen:**

Aufzüge für jeden Zweck und Antrieb; Krane; Winden; Spills Hängebahnen; Transportanlagen; Siebanlagen.

#### **Allgemeiner Maschinenbau:**

Maschinen und Vorrichtungen nach eigenen und gegebenen Entwürfen, Reparaturen und Ersatzteile jeder Art. Umbau veralteter Anlagen.

Im Jahre 1926 wurde die Firma handelsgerichtlich eingetragen und wesentlich erweitert.

Die bei der Umgestaltung der Stettiner Eisenbahn-Anlagen an den Lieferungen beteiligte Firma

#### **Carl Sparmann & Co. G. m. b. H.,**

Granitwerke in der sächsischen Lausitz, Hauptbüro in Dresden, gehört zu den größten deutschen Granit-Steinbruchsunternehmen. Die Firma wurde im Jahre 1848 gegründet und beschäftigt zurzeit in 10 eigenen Granit-Brüchen in der Lausitz 1500 Arbeiter. Die Werke sind der Neuzeit entsprechend mit maschinellen Anlagen versehen. Gebrochen wird ein vorzügliches Granitmaterial, dessen Druckfestigkeit laut amtlicher Prüfung 2580 kg/qcm beträgt. Die Güte dieses Granitmaterials wird von keinem anderen deutschen Granit übertroffen. Außer umfangreichen Werksteinarbeiten für Hochbauten, Tiefbauten, Denkmalsbauten und die Grabmalbranche werden jährlich bedeutende Mengen Granit-Bordsteine in jeder Bearbeitung, sowie Granit-Pflastersteine von der erstklassigsten bis zur einfachsten Ausführung hergestellt, insbesondere ist die Produktion in Granit-Kleinpflastersteinen hervorzuheben, denn die Firma hat ständig 100 Kleinpflastermaschinen in Betrieb, welche das heute überall beliebte Granit-Kleinpflaster maschinell herstellen. Erwähnenswert ist noch, daß die Firma zurzeit eine Granit-Werksteinlieferung von über 2000 cbm für die erste Hauptschleuse bei der Trockenlegung des Zuidersees in Holland anfertigt. Im Wettbewerb mit norwegischen, schwedischen, schlesischen, bayrischen und den Odenwald-Granitwerken erhielt sie seinerzeit diese bedeutende Lieferung zugeschlagen.

Vor einigen 60 Jahren von dem Schlossermeister C. Krüger gegründet und im Jahre 1904 in die jetzige Gesellschaftsform umgewandelt, hat sich die

#### **Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H.**

aus den kleinsten Anfängen entwickelt und erfreut sich eines guten Rufes. Neben einem umfangreichen Handel in I- und U-, Beton- und sonstigen Baueisen, gestützt auf ständige große Lager, ist sie mit ihren Konstruktionswerkstätten laufende Lieferant für staatl. und städtische Behörden. Im Freibeizirk ist von ihr u. a. ein großer Teil der Unterkonstruktionen zu den Schuppen-Portalkränen hergestellt, auch hat sie jetzt zu dem neuen Speicherbau größere Arbeiten, wie bewegliche Ladeklappen, Schiebetore usw. in Auftrag. Für die Eisenbahn sind im Laufe der Jahre viele Brücken, Bahnsteighallen, Tunnelüberdachungen, Lokomotivschuppen usw. ausgeführt.

Von Privatbauten ist u. a. der ziemlich umfangreiche Umbau Blumenreich, Stettin, Große Wollweberstraße zu erwähnen, zu welchem die gesamten Eisenteile in kürzester Zeit angegliedert und unter teilweise schwierigsten Verhältnissen im Bau montiert wurden.

Der

#### **„Pommernfunk-Stettin“**

befaßt sich seit der Freigabe des Unterhaltungsrundfunks als erste Spezial-Firma in Stettin mit dem Radio-Großhandel, also nunmehr im sechsten Jahre.

Es hat sich gezeigt, daß gerade auf dem Radiogebiet nur dort gute Erfolge zu erwarten sind, wo die Beratung seitens der Händler oder auch der Grossisten tatsächlich fachmännisch erfolgt. Dem „Pommernfunk“ gelang es auf Grund der fachtechnischen Leitung sich auch Personal heranzuziehen, das Erstklassiges leistet. Die Firma war dadurch in der Lage, die Händlerschaft nicht nur in sämtlichen technischen Fragen, sondern auch durch Ausführung von Reparaturen und Umänderungen von Apparaten zu unterstützen, wodurch sie sich bei der Fachkundschaft unstreitig einen guten Namen erworben hat.

Der „Pommernfunk“ legt Wert darauf, nur solche Fabrikate seinen Händlern zu liefern, die als wirklich gut anzusprechen sind. Für die Händler ist es von großem Nutzen, sich die Erfahrungen dieses Unternehmens zu Eigen zu machen. Viele, die ihren ganzen Bedarf dort eindecken, haben schon bestätigt, daß sie dadurch vor Ladenhütern bewahrt blieben, da der „Pommernfunk“ auch in jeder Weise entgegenkommend ist und den Händlern Gegenstände, die

bei ihm aus irgend einem Grunde schwer verkäuflich sind, gegen andere Ware wieder umtauscht.

Die Firma vertritt u. a. namhafte führende Radio-Fabriken und vertreibt Fabrikate der bekannten Werke wie speziell:

Radio-Empfänger der Firmen: „Loewe“, „Lange-Plauen“, „Radio-Amato“, „Isaria“, „Nora“, „Baduf“, „Owin“, „Brandt“ usw.  
„Grawor“-Lausprecher, Anodenbatterien „Mannesmann“, Akkumulatoren der Werke „Union“, „Varta“, „Hagen“; Netzanschlußgeräte von Radio-Amato“, „Nora“.

Als neuesten Schlager bringt sie den „Vogt“ Netzanschluß-Empfänger mit eingebautem Lautsprecher „Oszillophon“ jetzt auf den Markt. Dieses Gerät hat in Berlin unter Fachleuten der Radio-Branche, wie auch vom künstlerischem Standpunkt von seiten der Musik-Sachverständigen höchste Würdigung erhalten. Es ist nicht zuviel gesagt, wenn dieser Apparat als das Gerät der Zukunft bezeichnet wird.

## Bücher und Zeitschriften.

**Begleitpapiere für Auslandssendungen.** Eine vollständige Neu-Auflage ihres vergriffenen Merkblattes „Begleitpapiere für Auslandssendungen“ hat die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf herausgegeben. Das Merkblatt stellt den neuesten Stand dar (Anfang Januar) und berücksichtigt alle bis Anfang Januar d. Js. eingetretenen Änderungen für sämtliche europäische Länder. Die Neu-Auflage hat wertvolle Ergänzungen erfahren; so wurden neu aufgenommen Albanien, das Saargebiet und Rußland.

Das Merkblatt ist zum Einzelpreise von Rm. 0,25 zuzüglich Porto — bei Sammelbestellungen Preisnachlaß — von der Geschäftsstelle der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf zu beziehen.

**„Regenhardt's Geschäftskalender für den Weltverkehr“.** (Zugleich das Handbuch für direkte Auskunft und Inkasso.) 53. Jahrgang 1928. C. Regenhardt A.-G. Berlin-Schöneberg, Bahnstr. 19/20. Preis Rm. 11.—.

Geschäftlicher Erfolg hängt nicht zuletzt von der schnellen Erkenntnis und Ausnutzung aller Hilfsmittel der Bürotechnik und fortschrittlichen Neuerungen ab. Wem wird beispielsweise nicht der große Vorteil einer schnellen und billigen Beschaffung von Kreditauskünften einleuchten, zumal in der heutigen wirtschaftlich unsicheren Zeit, die für jede Kreditgewährung eine Sicherung nötig macht. Nicht minder wertvoll ist es, irgendeine Adresse einer Bank, eines Spediteurs, eines Rechtsanwaltes oder des zuständigen Gerichts schnell festzustellen. Wie oft ist man in Verlegenheit um Angaben über Bahn- und Schiffsverbindungen, Einwohnerzahlen, kaufmännische Stellen oder Zollbehörden irgend eines Ortes. Ueber alles kann man sich sofort durch „Regenhardt's Geschäftskalender für den Weltverkehr“ unterrichten, gleichgültig, ob es sich um das In- und Ausland handelt. Für jeden geschäftlichen Betrieb ist dieses altangesehene Nachschlagewerk einfach unentbehrlich. Allein die Auskunftseinrichtung, die von den Besitzern des Buches in Anspruch

genommen werden kann, verlohnt die Anschaffung für jeden kaufmännischen Betrieb. Zahlreiche Veränderungen und Neuaufnahmen haben den Adressenteil um 50 Seiten erweitert, ein Zeichen für die gründliche Bearbeitung der Neuausgabe.

**Krak's Adreßbuch und Handelskalender für Dänemark und Island,** enthaltend ferner Krak's Export-Kalender für Dänemark. 2 Bände — ca. 3000 Seiten — Preis d. Kr. 32.— und Porto.

Im Band I sind hauptsächlich Auskünfte bezüglich Kopenhagen und besondere städtische Verhältnisse gegeben, wie z. B. Karten und Pläne über Kopenhagen und Vorstädte, Straßenverzeichnisse, Namenverzeichnis der Einwohner und Firmen Kopenhagens etc. etc. Mit Bezug auf die Provinz sind Karten über 155 Provinzstädten zu finden, und sämtliche Provinzfirmen und Handelsbetriebe sind unter jeder Stadt alphabetisch nach Namen angeführt mit Hinweis auf der Einschaltung in dem Branchenverzeichnis im Band II. Schließlich kommt eine Auswahl von Privatadressen aus der Provinz und ein Verzeichnis größerer Landbesitzungen und Güter.

Band II fängt mit einem vollständigen, fünfsprachigen Export-Kalender für Dänemark an (Krak's Export Directory of Denmark), wo sämtliche dänischen Exportfirmen aufgenommen sind, und zwar sowohl in einem Firmenverzeichnis (List of Firms) als in einem Branchenverzeichnis (List of Products). Die Branchenüberschriften erscheinen fünfsprachig: Deutsch, Englisch, Französisch, Spanisch und Dänisch. Ferner enthält der Export-Kalender verschiedene für das Ausland nützlichen Auskünfte z. B. bezüglich Export und Schifffahrt, statistische Tabelle, Auskunft bez. der wichtigsten dänischen Häfen (Tiefe, Tarife etc.), inländischer und ausländischer Dampfschiffsrouten etc. etc.

Ferner ist hier ein Gesamtverzeichnis sämtlicher dänischen, einregistrierten Firmen und Aktiengesellschaften mit Angabe von Inhaber, Direktoren, Aktienkapitalien etc. gegeben.

Die größte und für das Ausland nützlichste Abteilung ist indes Abteilung VII, Branchenverzeichnis für ganz Dänemark, wo unter jeder Branche sämtliche in Frage kommenden Firmen eingeordnet sind, erstens die Kopenhagener Firmen und hiernach die Provinzfirmen alphabetisch nach Städten und Namen eingeordnet. Sämtliche Branchenüberschriften erscheinen in dänisch, englisch, französisch und deutsch und ferner sind direkt vor dem Branchenverzeichnis die wichtigsten Branchenüberschriften in den verschiedenen Sprachen mit Hinweis auf der dänischen Branchenüberschrift angegeben, wodurch das ganze Branchenverzeichnis für ausländische Firmen leicht zugänglich und verständlich gemacht ist.

Abteilung VIII und IX enthalten besondere Namen- und Branchenverzeichnisse für Island und verschiedene fremden Länder z. B. Norwegen, Schweden, Finnland, England, Deutschland, die Tschechoslowakei, Lettland u. a., wo Firmen, die für den Handelsverkehr mit Dänemark Interesse besitzen, angeführt sind.

Schließlich sind sämtliche dänischen Konsulate und Gesandtschaften im Auslande sowie ein Gesamtverzeichnis dänischer und von Dänen geleiteter Firmen im Auslande Anfang Abteilung IX gegeben.

## C. F. Weber, Stettin

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken  
Aktiengesellschaft

Teerdestillation — Dachpappenfabrik

liefert:

Dest. Steinkohlenteer, Steinkohlenteerpech, Carbolinum, Straßenteer, Kaltasphalt „Webas“, Teerdachpappen besandet und unbesandet, teerfreien Bedachungsstoff „Rexitekt“ grau, rot, grün, weiß auch bekiest.