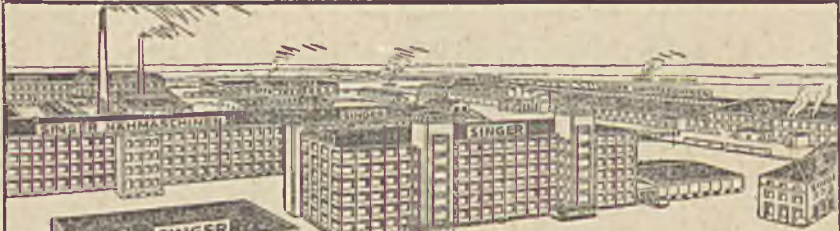


Die Singer Nähmaschinen-Fabrik in Wittenberge Bez. Potsdam



SINGER

Nähmaschinen

in altbewährter Güte

Weitestgehende Zahlungserleichterungen

Mäßige Monatsraten

**SINGER NÄHMASCHINEN
AKTIENGESELLSCHAFT**

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Beenstr. 7 • Barth i. Dom., Lange Straße 50 • Belgard (Pers.), Karlstraße 27
 Bublitz, Poststraße 144 • Bütow, Lange Straße 68 • Cammin i. Dom., Wallstraße 100
 Demmin, Frauenstraße 9 • Gollnow i. Dom., Wollweberstraße 7 • Greifswald, Lange Straße 15 • Köslin, Bergstraße 1 • Kolberg, Kaiserplatz 6 • Neustettin, Preußische Straße 2
 Pölk, Baustraße 7 • Polzin, Brunnenstraße 17
 Pyrk (Dom.), Bahner Straße 50 • Rügenwalde, Lange Str. 32 • Stargard i. Dom., Holzmarktstraße 43 • Stettin, Luisestraße 19
 Stolp, Mittelstraße 5 • Stralsund, Mönchenstraße 30 • Swinemünde, Färberstraße 6.

Germania-Versicherung Stettin

Ursprung 1857

70 jährige traditionelle
Erfahrungen

Ursprung 1857

70 jährige traditionelle
Erfahrungen

Grundkapital, Sicherheitsfonds und offene Reserven:

35 Millionen Reichsmark

Prämieneinnahme 1927: 24 Millionen RM.

Bestand in der Lebensversicherung Ende 1927 rund 310 Millionen RM. Versicherungssumme.

Transport-Versicherungen aller Art

außerdem schließen die **Germania-Gesellschaften, Stettin**, ab:

Lebens-Versicherungen mit ärztlicher und ohne ärztliche Untersuchung, Invaliditäts-, Aussteuer-, Leibrenten- und Alters-Renten-Versicherungen / **Einzel-Unfall- und Kollektiv-Unfall**, lebenslängliche Passagier-Unfall-Versicherungen / **Haftpflicht-Radio-Haftpflicht-Versicherungen** / **Auto**, Auto-Einheits-Versicherungen / **Luftfahrzeug**-Versicherungen / **Feuer-, Einbruch-Diebstahl**-Versicherungen / **Wasserleitungsschäden**-Versicherungen / **Büromaschinen**-Versicherungen / **Reisegepäck**-Versicherungen

Auskunft erteilen die Generaldirektion Stettin, Paradeplatz 16, die Bezirksdirektion Pommern, Stettin, Lindenstraße 30 III, Eingang Grüne Schanze, und sämtliche Vertreter.

Franz L. Nimitz

STETTIN

Bollwerk Nr. 1

Sammel-Nr. 35081, 23839

Drahtanschrift: „Nautic“

**Reederei
Bunkerkohlen
Kohlen-
Großhandlung**

Union

Actien-Gesellschaft für
See- und Fluß-Versicherungen
in Stettin

Schillerstraße Nr. 13 / Fernsprecher Nr. 27060

== Gegründet 1857 ==

Telegramm-Adresse: Seeunion

==
**See-, Fluß- und Land-
Transport-Versicherungen**

==
See- und Fluß-Kasko-Versicherungen

==
Reisegepäck-Versicherungen

Germania-Versicherung Stettin

Aktienkapitalien 10 000 000 RM

Ursprung 1857 / 70jährige traditionelle Erfahrungen.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

35 Millionen Reichsmark

Prämieeinnahme 1927: **24 Millionen RM.**

Gesamtbestand Ende 1927 mehr als **307 Mill. RM.**

Versicherungssumme

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

GERMANIA-GESELLSCHAFTEN STETTIN

Diese schließen ab:

Lebens-Versicherungen mit ärztlicher und ohne ärztl. Untersuchung, Invaliditäts-, Aussteuer-, Leibrenten- u. Alters-Renten-Versicherungen Einzel-**Unfall-** und Kollektiv-Unfall-, lebenslängliche Passagier-Unfall Versicherungen

Haftpflicht — Radio-Haftpflicht-Versicherungen

Auto-, Auto Einheits-Versicherungen

Luftfahrzeug-Versicherungen

Feuer-, Einbruch-Diebstahl-Versicherungen

Wasserleitungsschäden-Versicherungen

Büromaschinen-Versicherungen

Transport-Versicherungen aller Art

Reisegepäck-Versicherungen

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

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr

**Stettin - Kopenhagen -
Oslo**

S/S „Kong Haakon“
jeden Dienstag 18 Uhr

**Stettin - Kopenhagen -
Göthenburg**

S/S „Odin“ jeden Freitag
18 Uhr

**Stettin - Kopenhagen -
Westnorwegen**

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

Nähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königsstr. 4/5

Johs Riegel

Innenarchitekt

Stettin

Kronenhofstr. 14

Ecke Wrangelstraße

Fernsprecher Nummer 21 839



**Wohnungs-
Einrichtungen
Innenausbau
Einzelmöbel**

Stettiner Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft

Gegr. 1856 **Stettin** Gegr. 1856

Regelm. Verbindungen zwischen Stettin und

Leningrad wöchentlich

jeden Sonnabend von Stettin

jeden Donnerstag von Leningrad

Reval wöchentlich

jeden Freitag von Stettin

jeden Freitag von Reval

Stockholm vierzehntägig

jeden 15. und 30. von Stettin

jeden 8. und 23. von Stockholm

Danzig—Memel vierzehntägig

Königsberg zehntägig

London ca. vierzehntägig

Rotterdam—Finnland vierzehntägig

Stettin—Levante ca. vierzehntägig

.....
Drahtanschrift: Dampferco — Fernsprecher Nr. 35 301

Rudolph Lehmann & Sohn

Inhaber: G. Lehmann und W. Schilbach

Pölitzer Str 12

Für den Neubau Provinzial-Verwaltung

führten wir den Saalbau,
Wohnhaus des Herrn
Landeshauptmanns,
sämtl. Treppenhäuser,
Korridore und das erste
Obergeschoß im Ver-
waltungsgebäude aus.

**Tapeten
Malerei
Linoleum**

NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 11

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

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

JOHANN REIMER

Vertreter der

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Amsterdam

Regelmässige Abfahrten jede Woche von und nach Amsterdam
u. Rheinstationen. Übernahme von Transporten auf Durchgangs-
konnossement über Amsterdam nach allen wichtigen Hafenplätzen

Ellerman's Wilson Line, Hull
James Currie & Co., Leith

} Abfahrten nach Bedarf

Telefon Nr. 31171

Reifschlägerstr. 9

C. Koehn

Schlepp- und
Personen-
Dampfschiffahrt

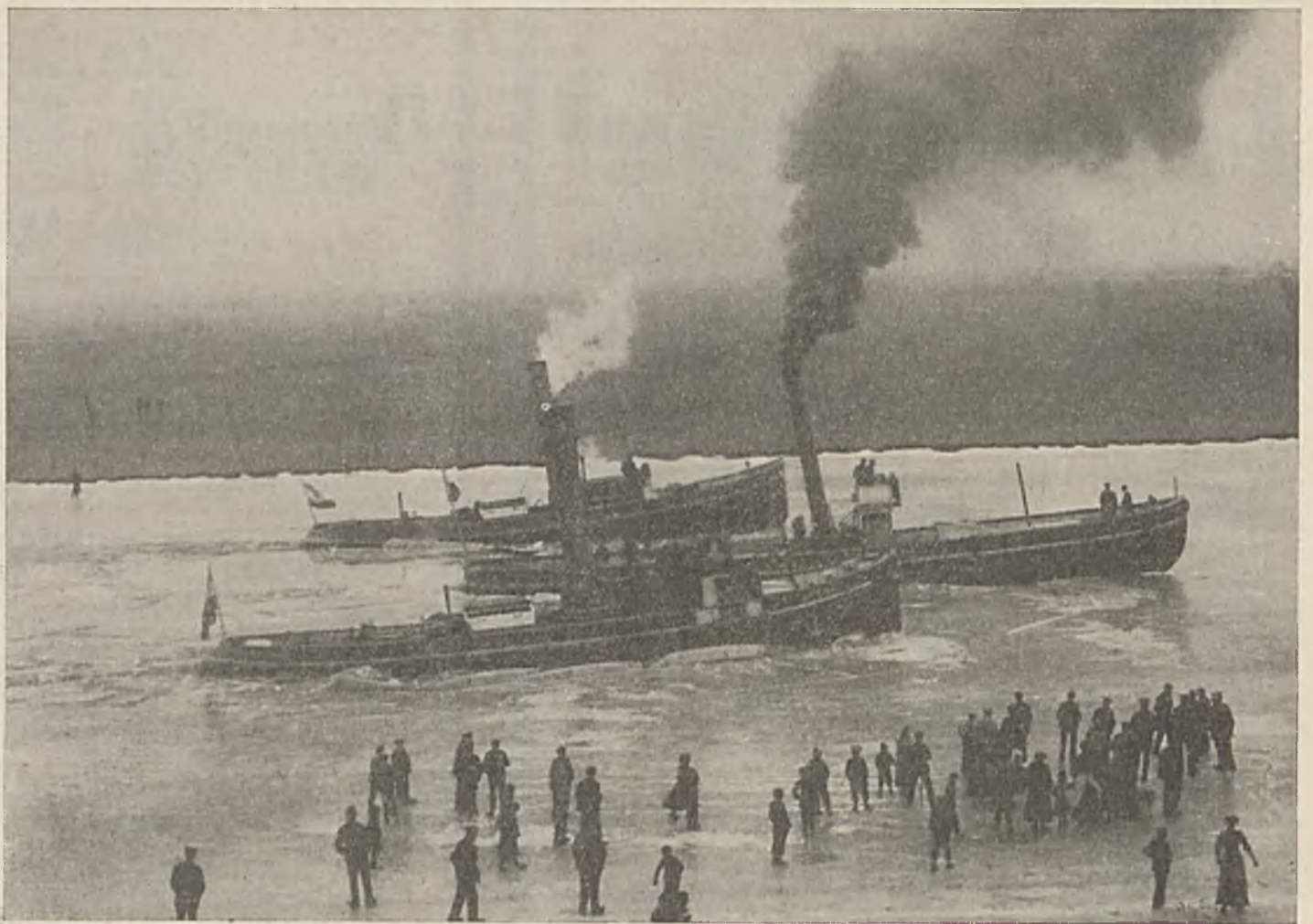


Eisbrecher und
Bergungsdampfer



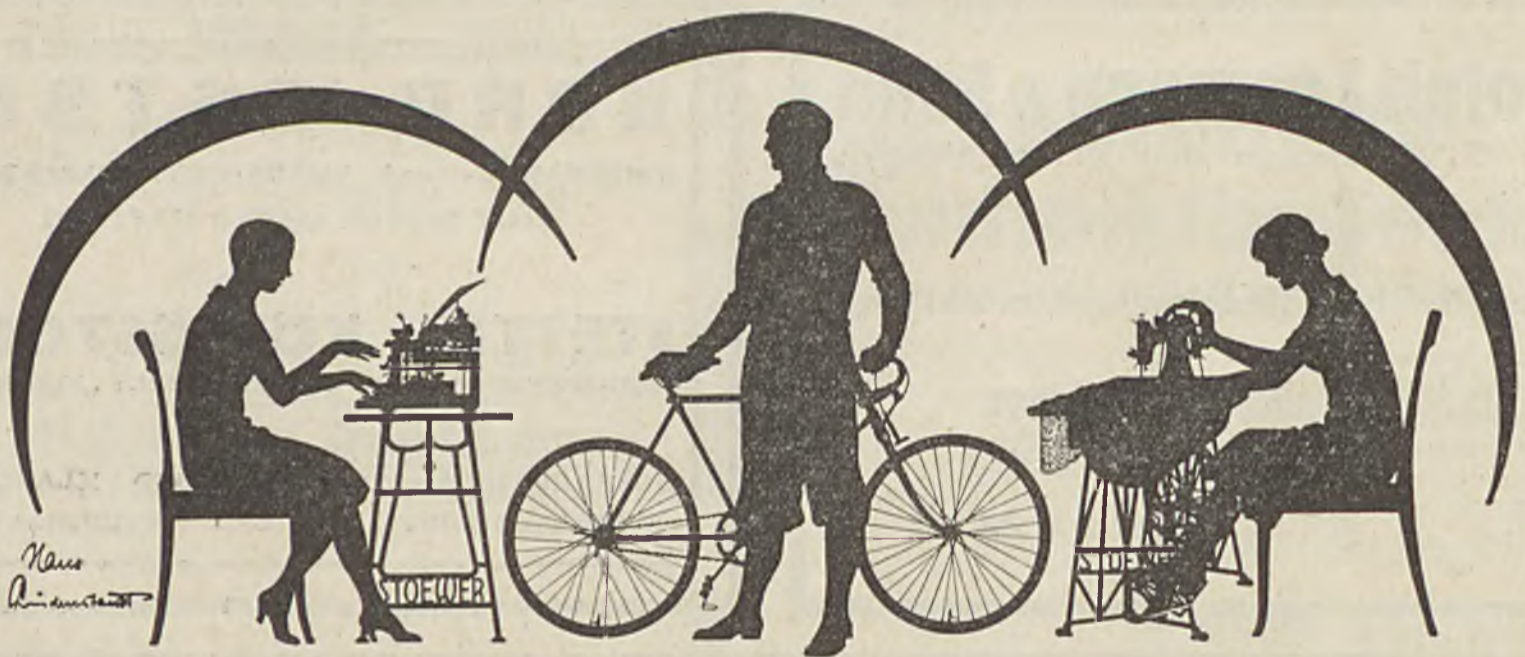
Stettin

Bollwerk Nr. 10
(Baumhof)



Die Eisbrecher beim Aufbrechen der festen Eisdecke auf der Oder zwischen Stettin—Schwedt.

Fernsprecher Nr. 30291 und Nr. 30292 / Bank-Konto: Darmstädter u. Nationalbank Stettin,
Depositenkasse Bollwerk / Postscheck-Konto: Stettin 9045 / Telegramm-Adresse: Schlepkoehn



NÄHMASCHINEN-UND FAHRRÄDER-FABRIK
BERNH: **STOEWER** AG

STETTIN - GRÜNHOF

Fahrräder
Nähmaschinen Schreibmaschinen

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

Herausgeber Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

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

Bezugspreis vierteljährlich 2,50, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 5

Stettin, 1. März 1928

8. Jahrg.

Der Stettiner Hafen 1927.

Bericht der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft.

Nachdem wir die vorläufigen Ergebnisse des Stettiner Hafenverkehrs im vergangenen Jahre bereits in Nr. 1 des „Ostsee-Handels“ vom 1. Januar 1928 in einem Artikel von Herrn Direktor Berger, betitelt: „Stettins Hafenverkehr 1927. Die vorläufigen statistischen Hauptziffern.“ gebracht haben, ist uns nunmehr der nachstehende abschließende Bericht der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. für das Jahr 1927 zugegangen.

Die Schriftleitung.

Das endgültige Verkehrsergebnis für 1927 hat die Erwartungen, die man bei der zunehmenden Verschlechterung der Verkehrslage in Ostdeutschland nicht allzu hoch schrauben durfte, etwas übertroffen, so daß bei allem Ernst der Stettiner Verkehrskrisis kein Grund für übertriebene Befürchtungen vorliegt. Diese immerhin optimistische Beurteilung unterstellt freilich, daß die maßgebenden Kreise, nachdem die Gefahren, die der ostdeutschen Verkehrswirtschaft und damit ihrer zentralen Vereinigung im Stettiner Hafen drohen, in ihrer ganzen Schwere erkannt sind, energisch und ohne Rücksicht

auf indirekte, nur scheinbare Opfer weiterhin nichts unterlassen werden, was die seit Versailles neugeschaffene Wettbewerbslage gegen Polen verbessern kann.

Eine Gesinnungsänderung zum Besseren in der Behandlung ostdeutscher Verkehrsfragen ist im verflossenen Berichtsjahre unbedingt zu beobachten gewesen und hat ihren offensichtlichsten Ausdruck in einer Reihe verkehrspolitischer Maßnahmen gefunden, deren wichtigste die wesentliche Senkung der Revierabgaben auf der Straße Swinemünde—Stettin, bewilligte Mittel zum weiteren Ausbau der Hafenanlagen und die Einführung einiger Ausnahmetarife sind, die in erster Linie dem Stettiner Massengutverkehr zu gute kommen sollen.

Die Rückgewinnung alter Versorgungsgebiete namentlich im Süden und Osten des Stettiner Hinterlandes im Kampf gegen den politischen Wirtschaftsimperialismus, aber auch im Gebiete der gemeinsamen Wettbewerbszonen von Stettin und

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 Kreditversicherungs-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 — Kauton — Auto (Unfall, Haftpflicht,
Kasko) — Leben — Aussteuer — Invalidität — Renten — Pension — Spar- und Sterbekasse — Hagel — Pferde und Vieh — Regen.

Rhederei Caesar Wollheim

Breslau VI, Jahnstraße 34

Fernsprecher: Ring 3996, 3997 und 3998

Kohlen- und Güterverkehr

auf Oder, Elbe und benachbarten Wasserstraßen

Klodnitz-Kanal-Verkehr

mit eigenen Umschlagstellen in Gleiwitz für Oberschlesien
und die benachbarten Gebiete

Fahrpark: 9 Schleppdampfer, 97 Kähne, 3 Motorkähne

**Bergungsdampfer zu schneller und sachgemäßer
Hebung havarierter Fahrzeuge jeder Art**

BESTWERKE

Kohlen - Koks - Anthracit

G. m. b. H.

Berlin W 35

Kurfürstenstraße 56

Telegr.-Adr.: Anthracitwagner

Telefon: Nollendorf Nr. 3527

Stettin-Züllchow

Rechtes Oderufer

Telefon Nr. 315 94, 315 95

Telegr.-Adr.: Bestwerke

Anthracit - Aufbereitungen

Herstellung von

Bestwerk - Anthracit - Eiform - Lochbriketts

Bunkerkohlen

Umschlag von Massengütern für Seeverladung

Hamburg, kann nur mit weitgehenster Unterstützung der Eisenbahntarifgestaltung durchgeführt werden. Fühlt sich die deutsche Reichsbahn, wie aus ihren Kreisen immer wieder betont wird, auf Gedeih und Verderb mit der deutschen Wirtschaft verbunden, so bietet gerade der von jeher verkehrswirtschaftlich vernachlässigte Osten Deutschlands ein reiches Betätigungsfeld für tarifarische Hilfsaktionen, um damit der deutschen Volkswirtschaft lebenswichtige Teile zu erhalten.

1. Der seewärtige Schiffsverkehr.

Der im Jahre 1926 auf Friedensstand vermehrte Schiffsverkehr ging — gemessen am Raumgehalt — nach Beendigung des englischen Bergarbeiterstreikes im Berichtsjahre um 27% gegen das Vorjahr zurück. Damit ist annähernd wieder der Zustand von 1925 erreicht worden. Die Entwicklung der letzten drei Jahre zeigt die folgende Tabelle: Stettins seewärtiger Schiffsverkehr im Eingang und Ausgang nach Zahl und Raumgehalt in den Jahren 1925 bis 1927.

	1927		1926		1925	
	Zahl	cbm	Zahl	cbm	Zahl	cbm
Eingang	4160	5 566 092	5170	7 621 534	3936	5 726 115
Ausgang	4117	5 493 704	5263	7 730 279	3810	5 638 125

Für das Jahr 1927 verteilt sich diese Schiffsbewegung im Eingang und Ausgang auf folgende Länder, wobei als erfreuliche Erscheinung zu beobachten ist, daß der Verkehr Stettins mit den nicht-deutschen Ländern im Eingang etwa das 3-fache, im Ausgang sogar etwa das 4-fache im Vergleich zum Verkehr mit deutschen Häfen ausmacht. Hierdurch wird offensichtlich die Großhafenstellung Stettins gekennzeichnet, deren Verkehrsaufgaben sich nicht auf bloße Zubringertätigkeit beschränken.

Der seewärtige Schiffsverkehr Stettins im Jahre 1927 im Eingang und Ausgang nach Ländern verteilt.

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	cbm	Zahl	cbm
Hamburg	289	337 236	292	284 999
Sonstige Nordseehäfen . .	58	234 050	34	102 534
Pommern	393	2 360 3	338	209 709
Ostpreußen	243	201 292	270	188 657
Rhein	79	97 927	71	85 637
Schleswig-Holstein	78	39 037	68	40 010
Bremen	52	36 054	40	26 970
Lübeck	47	32 940	50	32 298
Mecklenburg	46	19 682	9	9 154
Sa. Deutsche Häfen . . .	1385	1 231 821	1172	979 968
	Eingang		Ausgang	
	Zahl	cbm	Zahl	cbm
Schweden	842	1 091 689	696	1 092 242
Dänemark	592	494 559	893	537 105
Finnland	217	476 099	267	554 959
Holland	179	432 216	119	234 445
England	225	365 689	124	347 171
Norwegen	212	237 397	107	169 019
Mittelmeer	53	235 324	19	91 246
Belgien	103	192 334	36	83 401
Lettland	122	184 774	125	207 287
Ostasien	16	177 223	—	—
Russland	57	138 931	53	130 636
Danzig	61	91 972	315	523 950
Estland	60	85 965	59	87 344
Amerika	8	64 543	3	25 665
Spanien	5	23 521	1	563
Memel	16	19 542	53	49 944
Frankreich	5	13 841	69	170 583
Portugal	2	8 652	—	—
Polen	—	—	6	10 176
Sa. Ausländische Häfen	2775	4 334 271	2945	4 513 736
Insgesamt: Deutsche und ausländische Häfen . . .	4160	5 566 092	4117	5 493 704

Die Beteiligung der ausländischen Handelsflotten neben der deutschen Flagge, die im Stettiner Seeverkehr verherrscht, zeigt die folgende Uebersicht.

Die in Stettin im Jahre 1927 eingegangenen Seeschiffe nach Flaggen geordnet:

Flagge	Zahl	cbm
Deutsch	2 776	3 736 214
dänisch	383	473 502
schwedisch	550	467 649
norwegisch	221	378 848
englisch	30	126 780
finnisch	40	118 284
holländisch	99	95 234
amerikanisch	4	37 010
griechisch	4	27 476
lettisch	16	24 768
italienisch	3	23 378
französisch	3	13 872
russisch	5	12 869
estnisch	9	7 775
danziger	9	7 475
polnisch	2	6 353
portugiesisch	1	5 134
memeler	1	1 238
belgisch	2	1 117
österreichisch	2	1 116
Insgesamt	4 160	5 566 092

2. Der seewärtige Güterverkehr.

Die Tatsache, daß der seewärtige Güterverkehr Stettins im Berichtsjahre erst wieder 65% des Standes von 1913 erreicht hat, ist ein offensichtliches Kennzeichen für die erschwerte Wettbewerbslage unseres Hafens. Wenn die Ausfuhr um 72% gegen die des Vorjahres zurückblieb, so kommt in dieser stark gesunkenen Ziffer nur der Fortfall der Exportkohle zum Ausdruck, die infolge des englischen Bergarbeiterstreikes über Stettin geleitet wurde. Die Einfuhr, die sich im Jahre 1926 verhältnismäßig schwach entwickelt hatte, wies im Berichtsjahre eine Steigerung von 48% gegen das Vorjahr auf.

Der seewärtige Güterumschlag in den Jahren 1925 bis 1927 nach Mengen in t zu 1000 kg und in % zum Vorjahre.

	1927		1926		1925	
	t	Proz.	t	Proz.	t	Proz.
Einfuhr	3 011 000	+48	2 087 000	-34	3 154 000	+55
Ausfuhr	1 048 000	-72	3 699 000	+266	1 011 000	+45
Insgesamt	4 059 000	-30	5 786 000	+39	4 165 000	+53

Zergliedert man diesen Gesamtverkehr nach Güterarten, so ist trotz des Verkehrsrückganges in seiner Gesamtheit, der durch den Ausfall der Exportkohle bedingt ist, doch eine Verstärkung des Umschlages in einzelnen Warengattungen, namentlich in der Einfuhr zu beobachten. Besonders auffallend ist die starke Einfuhr von bearbeitetem Eisen, die sich um 145% gegen das Vorjahr gebessert hat. Auch der durch die Konkurrenz von Gdingen und Danzig besonders gefährdete Erzverkehr hat sich um etwa 200 000 t gegen das Vorjahr gehoben. Dagegen läßt die Entwicklung der Ausfuhr in ihrer Gesamtheit zu wünschen übrig. Die schlechte ostdeutsche Ernte ließ die Ausfuhr von Agrarprodukten stark sinken. So ging z. B. Getreide um rund 80%, Mehl um rund 45%, Stärke um rund 30% und Zucker um rund 40% gegen das Vorjahr zurück. Im einzelnen wird die Entwicklung des seewärtigen Güterverkehrs nach den hauptsächlichsten Warenarten in der folgenden Tabelle erläutert:

Stettins seewärtige Einfuhr und Ausfuhr in den Hauptgüterarten während der letzten drei Jahre.

Güterart	Einfuhr		
	1927	1926	1925
	t	t	t
Erze und Schlacken	902 578	711 074	1 205 605
Kohlen, Koks, Briketts	597 986	338 870	631 820
Bau- und Nutzholz	235 014	200 733	295 851
Verarbeitetes Eisen	210 026	88 340	127 323
Steine und Erden	197 331	140 846	125 610
Phosphate	114 320	62 003	174 745
Sojabohnen	106 294	99 860	101 400
Leinsaat	27 426	21 382	
Getreide	92 263	39 595	38 742
Salzheringe	71 616	85 794	85 903
Zellulose	56 161	31 181	50 772
Thomasmehl	42 685	33 812	47 740
Butter	24 273	18 586	16 805
Roheisen	16 569	5 642	16 670
Eier	10 030	4 754	2 965
Maschinen	5 757	4 294	6 403

Güterart	Ausfuhr		
	1927	1926	1925
	t	t	t
Kohlen, Koks, Briketts	188.648	2 489 330	61.411
Bau- und Nutzholz	154 519	155.749	85.970
Zucker	150.321	254.789	206.756
Papier und Pappe	87.096	82.333	56.807
Verarb. Eisen	72 269	70.850	46.211
Getreide	43.599	205.558	159.069
Zement	38 054	35.059	32.700
Mehl	36.352	77.613	48.914
Superphosphate	31.006	44.553	18.152
Stärke und Dextrin	22.674	35.383	33.092
Zink	18.580	22 989	18 941
Oele	15 358	11 014	11.246
Maschinen	8 645	7.021	20.713
Salzheringe	7.145	16.585	12.137
Farben, Farbstoffe	6.442	6.171	7.015
Säuren	5.182	4.513	5.283
Roheisen	2.607	2.777	1.425

3. Binnenschiffsverkehr.

Der Gesamtgüterumschlag ist im Berichtsjahre um rund 4% gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen. Berücksichtigt man, daß in den Ziffern für 1926 auch die Frachtmenge, die sich als Folge des Bergarbeiterstreikes ergab, enthalten ist, so könnte man aber statt von Rückgang von einer relativen Steigerung des Verkehrs sprechen. Im Berichtsjahre gingen insgesamt 12114 Fahrzeuge (einschließlich 22 Flöße) ein und 12541 Fahrzeuge aus. —

Die Entwicklung des Stettiner Kahnumschlages in den letzten fünf Jahren zeigt die folgende Tabelle:

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1927	1 379 759	1 292 145	2 671 904
1926	1 721 296	1 048 969	2 770 365
1925	1 128 684	1 409 627	2 538 311
1924	924 416	1 026 158	1 950 574
1923	783 403	988 938	1 772 341

Nach Wirtschaftsgebieten verteilt ergibt für die letzten 5 Jahre die Güterbewegung auf den Binnenwasserstraßen folgendes Bild:

Jahr	Der Stettiner Kahnumschlag nach Wirtschaftsgebieten und Mengen in to zu 1000 kg.					
	Eingang		Berlin	Netze, Warthe	Elbe	Insgesamt
	oder-aufwärts	oder-abwärts				
1927	645 697	210 312	251 977	204 256	67 535	1 379 759
1926	1 083 611	153 980	223 420	222 961	37 324	1 721 296
1925	666 485	189 034	163 605	81 578	27 932	1 128 684
1924	503 179	223 582	152 624	13 231	31 800	924 416
1923	369 906	240 806	122 470	3 310	46 911	783 403
Ausgang						
1927	712 432	84 827	430 716	8 237	55 933	1 292 145
1926	692 879	34 244	279 638	4 491	37 727	1 048 969
1925	945 428	116 169	298 968	17 365	30 697	1 409 627
1924	697 701	117 447	190 065	5 078	15 897	1 026 158
1923	639 221	183 256	132 447	3 117	30 894	988 938

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd

Aktiengesellschaft — Zweigniederlassung Stettin

Regelmäßiger, zuverlässiger
Eildampferverkehr

Stettin—Berlin	täglich	Reisedauer ca. 1 1/2 Tag
Stettin—Breslau	2 mal wöchentlich	ca. 4 Tage
Stettin—Magdeburg	3 mal wöchentlich	ca. 4 Tage

und umgekehrt

Prompter
Schleppkahnverkehr

von und nach Berlin, **Breslau, Cosel,**
Hamburg, Magdeburg und sämtlichen
Oder- und Elbestationen

Betriebsmittel der Gesellschaft

39 Eilfrachtdampfer, 50 Schleppdampfer, 12 Motorkähne,
265 Frachtkähne, 200 Leichter, Schuten und kl. Fahrzeuge

Direktionssitz Hamburg

Stettin der größte Reedereiplatz der deutschen Ostsee.

Stettin ist schon von alters her als schiffahrt-treibender Platz bekannt gewesen. Bereits im frühen Mittelalter bestand ein Zusammenschluß der in Stettin über See handelnden Kaufleute in der Gilde der Segler, dem sogenannten Seglerhause, aus dem die spätere Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin, die jetzige Industrie- und Handelskammer, hervorgegangen ist und das neben dem Rat der Stadt eine entscheidende Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklungsgeschichte Stettins gespielt hat.

Eine Blütezeit erlebte die Stettiner Schifffahrt zu den Zeiten des Hansabundes, als der Stettiner Greif auf den schmucken Koggen der Hansa in ferne Länder Kunde von der aufstrebenden Odermetropole trug. Mit dem Verfall des Hansa-Bundes ging auch die Schifffahrt Stettins im 17. Jahrhundert erheblich zurück. Es trat eine Zeit schweren Darniederliegens der Stettiner Seeschifffahrt ein, die in den politischen Wirrnissen begründet war. Die Kämpfe zwischen Brandenburg und Pommern, die Erbfolgestreitigkeiten des pommerschen Fürstenhauses, der dreißigjährige Krieg, die Uebergabe Stettins an Schweden, ließen eine Erholung der Stettiner Reedereien und des Seehandels nicht zu. Erst mit dem Erwerb Stettins durch Preußen im Jahre 1720 setzte endlich eine Besserung der Stettiner Handelsverhältnisse und ein Erstarren der Stettiner Schifffahrt ein, insbesondere durch die Schaffung einer in Preußens Händen befindlichen Schifffahrtsstraße zur See, durch die von dem preussischen König, Friedrich dem Großen, 1747 durchgeführte Vertiefung der Swine. In kurzer Zeit mehrten die Stettiner Reedereien ihren Schiffsbestand um das Dreifache.

Die im Laufe des 19. Jahrhunderts sich in der Seeschifffahrt vollziehende Umstellung vom Segel auf den Dampfschiffsverkehr stellte die Stettiner Reedereien vor neue Aufgaben. Solange nämlich die Segelschifffahrt in Blüte stand, waren die Handelsplätze an der Ostsee in ausschlaggebender Weise und zeitweise sogar stärker als die Nordseepplätze an der deutschen Reederei beteiligt. Selbst kleinere Ostseehäfen verfügten damals über einen verhältnismäßig großen Schiffsbestand. Mit Einführung des Dampferverkehrs trat eine starke Verschiebung zugunsten der Nordseehäfen ein. Die größere Sicherheit und Schnelligkeit des Schiffsdienstes und die damit in Wechselwirkung stehende Zunahme des Güteraustausches zwischen den einzelnen Ländern gaben die Veranlassung zur Einrichtung regelmäßiger Schifffahrtslinien. Während früher die Seeschiffe sich meist im Besitz der Kapitäne befanden oder im Besitz einzelner Handelshäuser, die ihre Schiffe hauptsächlich für den eigenen Warenhandel benutzten, traten jetzt größere Schifffahrtsgesellschaften in den Vordergrund: die Reedereien wurden selbständige Transportunternehmungen.

Mehr als es bei anderen Ostseehäfen der Fall gewesen ist, hat Stettin in der Entwicklung seiner Reederei den neuen Verhältnissen Rechnung getragen. Bereits um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts begannen die schon damals bestehenden Reedereien Rud. Christ. Gribel und die Stettiner Dampfer-Compagnie die Dampfschifffahrt zu be-

treiben. Der Eisenbahnbau mit der stetig wachsenden Bedeutung der Binnenwasserstraßen hatte für Stettin die günstige Wirkung, daß der Verkehr von anderen bisher blühenden Seepätzen abgelenkt und einigen geographisch besser gelegenen Städten, wie Stettin, zugelenkt wurde. Von Stettin aus entstanden jetzt regelmäßige Dampferverbindungen mit Schweden, England, Dänemark, Rußland und Holland. An die Stelle der Segelschiffe, die nur eine geringe Anzahl Registertons hatten, traten die Dampfschiffe, die mit einem immer größeren Tonnengehalt gebaut wurden. Neue Stettiner Reedereien entstanden, die ebenso wie die bereits bestehenden ihren Schiffsbestand zusehends vergrößerten. Mit Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts hatte die Stettiner Handelsflotte den größten Schiffsraum der Handelsflotten aller deutschen Ostseehäfen aufzuweisen.

Der unheilvolle Ausgang des Weltkrieges hat, wie der gesamten deutschen Seeschifffahrt, so auch der Stettiner Reederei die schwersten Wunden geschlagen. Fast alle größeren Dampfer mußten gemäß den Bestimmungen des Versailler Friedensdiktats abgeliefert werden. Von dem Schiffsbestand der Vorkriegszeit der Stettiner Reederei blieb daher nur ein kleiner Rest bestehen. Jedoch haben die Arbeitskraft und der Unternehmungsgeist der Stettiner Reeder auch aus diesem traurigen Dunkel den Weg zum Aufstieg gefunden. Zahlreiche Neubauten von Dampfern wurden auf den hiesigen großen Werften in Auftrag gegeben, abgelieferte Schiffe wieder zurückgekauft und weitere neu hinzugekauft, so daß die Stettiner Handelsflotte in der Nachkriegszeit nicht nur ihre frühere Größe wieder erreicht, sondern, gemessen an dem Schiffsraum bis zur Gegenwart, sogar um 8% überschritten hat, so daß Stettin wieder an erster Stelle unter den Reedereiplätzen der deutschen Ostsee und einschl. der Nordseehäfen an dritter Stelle hinter Hamburg und Bremen steht. Erst in weitem Abstände folgen die übrigen Ostseepplätze einschließlich der Freien Stadt Danzig, wie folgende Zahlen, die den Tonnengehalt der Handelsflotten der einzelnen deutschen Ostseehäfen angeben, beweisen:

Bestand an Seeschiffen im deutschen Ostseegebiet*).

Heimathafen	Stand am 1. 1. 1914		Stand am 1. 1. 1927	
	Anzahl	Br.-Reg.-To.	Anzahl	Br.-Reg.-To.
Stettin	156	150 675	163	162 123***)
Flensburg	90	112 250	63	78 963
Kiel	118	32 478	116	39 801
Lübeck	54	78 892	70	31 948
Mecklbg. Häfen**) . .	75	74 904	56	49 132
Königsberg	16	7 432	20	10 427
Danzig	36	21 403	61	131 969

Nach der Beschäftigung ihrer Tonnage gliedern sich die Stettiner Reedereien in Linien- und Trampreedereien. Die an festgelegte Pläne und bestimmte Orte gebundenen Tourenfahrten (Linien)

*) Dampf-, Motor-, Segelschiffe und Seeleichter.

**) Rostock, Warnemünde, Wismar.

***) Am 1. Januar 1928 zählte die Stettiner Handelsflotte (nur Seeschiffe von mehr als 100 Br.-Reg.-To.,/Leichter, Schlepper usw. nicht mitgerechnet) 138 Seeschiffe mit zusammen 172 870 Br.-Reg.-To., und zwar 130 Dampfer, 5 Motorschiffe und 3 Motorsegler.

haben in erster Reihe Bedeutung für den Passagier- und Stückgutverkehr. Bei der Freien oder Trampschiffahrt dagegen liegt das Schwergewicht auf der Beförderung von Massengütern zu Zeiten und nach Orten, die durch die augenblickliche Wirtschaftslage von Fall zu Fall bestimmt werden.

Als Reedereien, die zumeist die regelmäßigen Linienfahrten betreiben und daher für die Passagier- und Stückgutbeförderung in erster Linie in Frage kommen, sind Rud. Christ. Gribel und die Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. zu nennen. Das Tätigkeitsfeld der Reederei Rud. Christ. Gribel, die bereits im Jahre 1773 gegründet wurde und seitdem einen dauernden gleichmäßigen Aufstieg genommen hat, ist von altersher die regelmäßige Linienfahrt in der Nord- und Ostsee gewesen. Mit ihren modernen und praktisch eingerichteten Fracht- und Passagierdampfern unterhält sie die Linien nach Danzig, Königsberg, Libau, Riga, Reval, Helsingfors, Abo, Wiborg, Stockholm, Rotterdam, Antwerpen und nach dem Rhein (bis Köln). In die Linien Stettin—Riga und Stettin—Reval—Helsingfors wurden besonders elegante Passagier- und Frachtdampfer eingestellt, die den Reisenden alle nur erdenkliche Bequemlichkeit und Annehmlichkeit bieten.

Auch das Schwergewicht der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. lag von jeher auf der Unterhaltung von Tourlinien. Für den Passagier- und Frachtverkehr hat sie mit modernen Schnelldampfern die Linien Stettin—Reval, Stettin—Leningrad und Stettin—Stockholm eingerichtet. Außerdem fährt sie mit ihren Frachtschiffen die Linien nach Danzig, Memel, Reval, Leningrad, Stockholm und London und unterhält weiter die Schiffsverbindung Danzig—London und Rotterdam—Finnland. Ferner werden von ihr in Gemeinschaft mit der Deutschen Levantelinie in Hamburg Linien nach den Häfen des östlichen Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres gefahren und wird auf diese Weise Sorge dafür getragen, daß auch Stettin mit dem Orient in regelmäßiger Schiffsverbindung bleibt. Bei den Tourfahrten ihrer Schiffe handelt es sich meist um Stückgutverkehr, nur ein Teil der Schiffe wird auch in freier Fahrt beschäftigt.

Wie die beiden vorstehend genannten Stettiner Reedereien in der Linienschiffahrt, so sind in der freien Schiffahrt diejenigen von W. Kunstmann

und Emil R. Retzlaff als führend anzusprechen. Die erstgenannte Reederei läßt ihre Dampfer zumeist in der Erzfahrt zwischen Schweden, Spanien, Nordafrika und Stettin, dann aber auch zwischen Norwegen und Rotterdam und anderen Häfen der Nordsee und des Mittelmeeres verkehren. Daneben unterhält sie zahlreiche überseeische Verkehrsbeziehungen insbesondere auch mit Südamerika.

Die Reederei Emil R. Retzlaff beschäftigt gleichfalls ihre großen Frachtdampfer im wesentlichen im Massengutverkehr. Ihr bezugtes Gebiet ist die Erzfahrt von Schweden und Norwegen. Daneben werden jedoch von ihren Schiffen zahlreiche andere Massengüter von und nach allen Nord- und Ostseehäfen wie überhaupt allen europäischen und Mittelmeerhäfen befördert.

Neben den vier genannten Großreedereien besteht in Stettin eine ganze Anzahl mittlerer und kleinerer Reedereien. Hier sind nach der Größe der Tonnage zunächst aufzuführen die Reedereien Stange und Dreyer G. m. b. H., Franz L. Nimtz, die Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H. und Robert Köppen. Es handelt sich hier um Frachtdampferreedereien, die ihre Schiffe in freier Fahrt beschäftigen, mit Ausnahme der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H., die sich als ausgesprochene Linienreederei mit der Passagierfahrt befaßt. Mit ihren großen Passagierdampfern vermittelt sie den Verkehr von Stettin nach den pommerschen und rügenschischen Ostseebädern, Bornholm und Kopenhagen. Außerdem fährt sie seit Anfang 1920 auf der Linie Swinemünde—Danzig—Königsberg, damit auch ihrerseits eine Brücke nach dem abgeschnürten Ostpreußen schlagend.

Ferner betreibt die Reederei Hermann Otto Ippen den Stückgutverkehr in kleiner Küstenfahrt an der westlichen deutschen Ostseeküste.

Als weitere Schiffsbesitzer kleineren Maßstabs kommen schließlich in Frage die Hedwigshütte A.-G., E. Haubuß Schiffahrtsges. m. b. H., die Pommersche landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft e. G. m. b. H., die Industrie- und Handelskammer als Besitzerin von vier Eisbrechern, der Pommersche Industrie-Verein auf Aktien und die Delphin Seeverkehrsges. m. b. H.

Was soll der Seehafenspediteur sein?

Von cand. rer. oec. Wolfhart Schlichting.

In den Kreisen des Großhandels und der Industrie kann man gerade in der heutigen Zeit so oft hören, daß der Spediteur als ein die Waren unnötigerweise verteuern-der Faktor nach Möglichkeit ausgeschaltet werden müsse. Daß dies bewußt oder unbewußt auch geschehen ist und daß sich diese Erkenntnis weiter Bahn brechen wird, ist bekannt.

Der Seehafenspediteur aber ist — so heißt es — ein „notwendiges Uebel“. Wie steht es hiermit?

In den Hafenstädten vollzieht sich der Güterumsatz, der Tausch einheimischer Erzeugnisse gegen fremdländische am augenfälligsten. So hat sich dort auch ein Teil der Großhandelsfirmen niedergelassen. Die Vertretung aber aller der Firmen, die ihren Sitz nicht an der Grenze selbst, d. h. in diesem Falle nicht in einer der Hafenstädte haben können, übernimmt der Spediteur. Spedition ist ein auf Geschäftsbesorgung gerichteter Werkvertrag: der Seehafenspediteur empfängt die Waren im Auftrage des Exporteurs oder Importeurs und hat sie nach seinen Weisungen zu behandeln.

Hierfür erhält er seinen Lohn in Form einer Provision. Sind durch die rein den empfangenen Vorschriften entsprechende Erledigung seines Speditionsauftrages zwar rechtlich seine Pflichten begrenzt, so tritt andererseits gerade an dieser Stelle die Scheidung zwischen den unbedingten Pflichten des Spediteurs und seiner moralischen Verpflichtung ein. Und hier beginnt die Tätigkeit des Seehafenspediteurs als Treuhänder. —

Wer einmal große Partien leichtverderblicher Waren empfangen hat, wer Terminlieferungen erst in letzter Stunde auf den Weg bringen konnte, wer vom Adressaten unabgenommene Waren unbezahlt im ausländischen Hafen liegen hatte — wird ein Werturteil über den Spediteur, dessen er sich bediente, fällen können. Der Seehafenspediteur soll der Vertrauensmann seines Auftraggebers sein, soll ihn beraten, benachrichtigen, warnen — kurz ihn in jeder Weise bei Ausführung seiner Geschäfte unterstützen. Und wer einmal in die Correspondenz eines größeren Speditions-

hauses einen Blick geworfen hat, wird wissen, daß dort nicht nur Versandvorschriften zu finden sind, deren Erledigung einen sofort realisierbaren Verdienst verspricht, sondern daß oft ein weit größerer Teil des Schriftwechsels besteht aus Anfragen um Auskunft über Zoll- und Transportfragen, über Reiseverbindungen, über die Creditfähigkeit des einen oder anderen Auslandskunden, die gerade der Spediteur oft besser als die Bank beurteilen kann, über Kosten bis fob oder cif Empfangshafen und so viele Kleinigkeiten, die viel Arbeit machen und deren exakter Bearbeitung der ordentliche Seehafenspediteur sich im Interesse seiner Kundschaft gern unterziehen wird, für die er aber in fast keinem einzigen Falle eine Vergütung auch nur seiner Auslagen erhält. Der Anwalt, der Arzt, die Behörden liquidieren ihre Kosten für jede Auskunft: der Spediteur kann dies nicht, er will als Kaufmann dem Handel und Verkehr dienen. Ich hörte einmal einen hervorragenden Speditionsfachmann, den Inhaber eines großen Hauses die — wie mir scheinen will — nicht unangebrachte Bezeichnung „Mädchen für Alles“ für sein Gewerbe prägen.

Man erinnere sich, daß heute viele Speditionshäuser ständig ihre Vertreter ins Ausland schicken, in erster Linie natürlich zum Besuche ihrer Kundschaft, gleichzeitig aber auch, um die Absatzverhältnisse, die Lebensbedingungen, die

Finanzlage, die Zollformalitäten des betreffenden Landes kennen zu lernen und ihre gesammelten Erfahrungen — oft systematisch und periodisch — ihrer Kundschaft zugänglich zu machen.

Die Konkurrenz im Speditionsgewerbe und gerade in den Hafenstädten ist heute größer als vor dem Kriege. Es ist für Industrie und Großhandel leicht, aus einer großen Zahl von Speditionsofferten die billigste zu ergreifen. Aber man prüfe auch die Qualität der Firma, der man seine Waren anvertraut, denn gerade im Speditionsgewerbe hat sich in der Nachkriegszeit eine große Anzahl neuer Firmen aufgetan, die weder von Fachleuten geleitet werden noch des Vertrauens wert sind, das man in sie setzen muß. Nicht der billigste, sondern der vertrauenswürdigste Spediteur ist der beste! Exempla docent. Es hat aber im Allgemeininteresse keinen Sinn, erst durch Schaden klug zu werden. Gewiß muß heute mit jedem Pfennig gerechnet werden, aber man denke bei objektiver Beurteilung auch an die Dienste, die der Seehafenspediteur seiner Kundschaft leistet. Dann wird man alle erprobten Unternehmen dieser Branche auch dann unterstützen, wenn sie für ihre Dienste den Lohn beanspruchen, der unter Berücksichtigung der gerade ihnen nicht unbekanntem schwierigen Wirtschaftslage ihnen doch Qualitätsarbeit ermöglicht.

Die deutsche Kaufmannschaft muß die deutsche Seeversicherung mehr unterstützen.

Laut einer uns aus Hamburg zukommenden Nachricht wurde seither die Seeversicherung auf nach Deutschland importierte Waren hauptsächlich an den Abgangsplätzen gedeckt in der Weise, daß der Verkäufer die Waren cif verkaufte, so daß ihm auch die Versicherung oblag. Dieses System war besonders in der ersten Nachkriegs- und in der Inflationszeit eingerissen, weil sowohl der Verkäufer, wie auch der Käufer der Meinung waren, daß ihnen mit den cif-Bedingungen am besten gedient sei. In der letzten Zeit haben die Versicherungsgesellschaften in Hamburg sich mit Erfolg bemüht, das Versicherungsgeschäft auf importierte Güter wieder nach Deutschland zu ziehen, wie das vor Ausbruch des Krieges der Fall war, und die Hamburger Assekuradeure haben nach dieser Richtung hin einen nicht unbedeutenden Erfolg zu verzeichnen, als die Importeure in der letzten Zeit dazu übergegangen sind, zu cf- (cost, freight) Bedingungen ihre Waren zu kaufen, so daß also die Importeure die Versicherungen selbst decken. Die Vorteile dieser Art der Versicherungsnahme liegen auf der Hand, und der Widerstand von Seiten der ausländischen Ablader ist allmählich im Schwinden begriffen. Vielen Abladern ist damit geholfen, daß die Deckung der Seeversicherung durch den Empfänger geschieht, weil die überseeischen Ablader auf diese Weise nichts mit der Reklamation von Schäden für Rechnung ihrer Käufer zu tun haben. Als diese Bemühungen von Seiten der Hamburger Assekuranz einsetzen, waren noch gewisse Schwierigkeiten mit den Banken zu überwinden, welche in der Zwischenzeit behoben sind, und man hat von Assekuranzseite dafür Sorge getragen, daß die Versicherungspolice, wie sie zur Sicherung der Banken usw. nötig sind, sofort in der Weise, wie sie der betreffende Handel erfordert, geliefert werden. Einige leitende Hamburger Gesellschaften waren früher, um den Wünschen der Banken ihrer Kunden nachzukommen, dazu übergegangen, mit englischen Compagnien Abmachungen in der Weise zu treffen, daß eine Deckung von englischer Seite gegeben wurde, soweit dies erforderlich war. Diese Art der Deckung ist in der letzten Zeit sehr im Rückgang begriffen, woraus hervorgeht, daß das Vertrauen zur deutschen Assekuranz wieder zurückkehrt ist.

Diese uns aus Hamburg überschriebenen Mitteilungen sind auch für die Stettiner Assekuranz und den Stettiner Handel von recht großer Bedeutung, denn Stettin und sein Hinterland beziehen sehr viele Waren von Uebersee, die nach wie vor zum größten Teil von den Abladern auf Grund der cif-Klausel versichert werden, und es müßte das Bestreben des Stettiner Handels und der Versicherungsgesellschaften sein, daß der Stettiner Handel seine Waren grundsätzlich nur cf (cost, freight) bezieht, so daß den Stettiner Versicherungsgesellschaften und den dort bestehenden Agenturen anderer Gesellschaften die Versicherung zufließt. Die Vorteile des cf-Kaufes liegen auf der Hand. Der Empfänger kann sich die ihm geeignete Versicherungsgesellschaft aussuchen, während er bei dem cif-Kauf die Police irgend einer Gesellschaft annehmen muß. Sodann kann der Empfänger die Versicherung so gestalten, wie sie am besten seinen Interessen entspricht. Er kann das Zugeständnis weitergehender Bedingungen fordern, denn bei der cif-Klausel genügt gewöhnlich die Deckung zu der Bedingung „frei von Beschädigung außer im Strandungsfalle“. Es würde sehr wünschenswert sein, wenn in Stettin eine Aktion eingeleitet würde, die darauf hinzielt, daß die Versicherung der nach Stettin gehenden Waren in Stettin bewirkt wird.

E. Becker, Direktor der „Atlantic“ Transportversicherung-Aktiengesellschaft, Stettin.

Hut - Scheye

Breite Straße 6

Ruf 26020

Moderne Herrenhüte

Elegante Mützen

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

Stettiner Elektrotechnische Werke G. m. b. H.

Pölicher Straße 98 Stettin Mönchenstraße 31

Herstellung elektrischer Licht-, Kraft-, Schwachstrom- und Rundfunkanlagen, Beleuchtungskörper.

Zweiggeschäfte: Stolp, Stargard, Stralsund.

Die baltischen Häfen und ihr Ausbau.

Von Percy Meyer, Riga.

Die Entwicklung der seit zehn Jahren auf drei Neustaaten verteilten baltischen Häfen und ihres Verkehrs ist nach dem absoluten Niedergang infolge höherer Gewalt nur durch den langsamen Wiederaufstieg hauptsächlich Rigas und Revals gekennzeichnet, während die anderen Häfen, die freilich auch die kleineren sind, stark zurückstehen und nach Lage der Dinge zunächst auch keine bessere Zukunft haben. Im lettlandischen Außenhandel, der größtenteils auf dem Seewege vor sich geht, dominiert unbestrittenmaßen Riga, indem es im Ein- und Ausfuhrhandel zur See den Verkehr Libaus, Windaus und der noch kleineren Häfen zusammengekommen übertrifft. Das Rigaische Hafengebiet umfaßt nun wieder eine Wasserfläche von über 3000 ha, davon annähernd 40 Kilometer Dünaflußlauf und die in die Düna mündenden Wasserstraßen (Mühlgraben, Stintsee, Kurische Aa, Aa-Dünakanal usw.). Das während des Krieges von 26 auf 14 Fuß zurückgegangene Fahrwasser wird Jahr für Jahr durch die vom Rigaer Börsenkomitee in umfassender Weise geleiteten Baggararbeiten vertieft. Stellenweise hat man schon 24 Fuß erreicht, und die Vertiefung soll fortgesetzt werden. Im Jahre 1927 lagen im ausgedehnten Rigaschen Hafen Speicherruinen fast nicht mehr vor, das meiste war schon instandgesetzt und einiges wurde im Berichtsjahre vollends wiederhergestellt. Freilich, der Exporthafen, der gerade jetzt infolge der Verlegung der Lenigrader Winterbasis nach Riga, stark in Anspruch genommen ist, erweist sich als eng, und die Schiffe müssen oft in Doppellinie am Ufer liegen. An Erweiterungsarbeiten im Exporthafen wird gedacht, jedoch würde das viel Geld und Zeit beanspruchen. An das neue Kühlhaus im Gebiete des Exporthafens wurde 1927 die letzte Hand gelegt. Die Betriebseröffnung fand Ende Januar 1928 statt. Das 79 m lange, 33 m breite, 5 Stock hohe, mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit ausgerüstete Gebäude dient schon der Butterausfuhr, die im lettlandischen Außenhandel nun mit an erster Stelle steht; bekanntlich geht der größte Teil hiervon nach (über) Stettin. Einen eigenen Eierexport hat Lettland nicht, dafür aber einen ansehnlichen russischen Eiertransit, der wohl auch im neuen Jahre zum Teil über das neue Kühlhaus gehen wird.

Schon den dritten Winter wird die Schifffahrt auf Riga, speziell zwischen diesem Hafen und dem kurischen Nordkap Domesnäs mit Hilfe des tüchtigen, in Schottland gebauten Eisbrechers „Krischjahn Waldemar“ aufrechterhalten. Ein Idealzustand ist damit gewiß nicht erreicht und manche Stettiner, Hamburger, Londoner Klage war nicht unberechtigt, aber es handelt sich eben nur um die Arbeit eines Hochseeisbrechers, die übrigens in den beiden vergangenen Wintern nur ganz geringe durch widrige Winde hervorgerufene Unterbrechungen zu verzeichnen hatte, während in der gegenwärtigen Wintersaison der „Kr. Waldemar“, soweit er überhaupt in Funktion zu treten hatte, seinen Aufgaben bisher ungestört gerecht werden konnte. Im Libauschen Hafen ist

hauptsächlich das Fahrwasser vertieft worden, Bauten von Belang waren jedenfalls im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Libau, die „sterbende Stadt“ kümmert dahin, fehlt ihr doch genügend Hinterland, so auch die Bahnverbindung mit der Ukraine über polnisches und litauisches Territorium (Libau—Romny). Der ausgezeichnete Naturhafen Windau ist instandgesetzt, die Molen sind wieder in Ordnung gebracht, die gesprengten Speicher und Ladelinien freilich noch lange nicht alle wiederhergestellt. Windau hat eigentlich nur in den wenigen Monaten, wenn die Schifffahrt auf Riga erschwert ist, zu tun. Der Holzexport spielt dabei, so auch jetzt, die Hauptrolle. Die lettlandische Handelsflotte, die zum 1. Januar 1927 auf 122 Schiffe mit 86000 Bruttotonn gestiegen war, hat im Berichtsjahre eine weitere erhebliche Vergrößerung erfahren und ist recht im Gegensatz zur ungünstigen Lage des Frachtenmarktes in Mitteleuropa, wo die Auflegung von Schiffen keine Seltenheit ist, gut beschäftigt gewesen. Bei Lettland fallen die niedrigeren Betriebskosten ins Gewicht, außerdem läßt der Staat es sich angelegen sein, die einheimische Schifffahrt zu fördern. Freilich ist diese noch lange nicht so entwickelt, daß sie beispielsweise den seit der letzten Jahreswende angeschwellenen russischen Transit bewältigen könnte. Von Eisenbahnbauten in Lettland ist die Fortsetzung der neuen Kurland-Linie (Riga—Libau) zu verzeichnen, die ausschließlich in Lettlands Grenze liegt und nicht mehr wie bisher zum Teil durch Litauen geht.

Wie Riga in Lettland, so dominiert Reval in Estland. Im Berichtsjahre erhielt der Revaler Hafen neue Molen, alte wurden erneuert, Verbindungen zwischen wichtigen Hafenteilen ergänzt, Plätze gehoben und gepflastert, neue Greifer aufgestellt und weitere Feuerzeichen errichtet. Es besteht ein weiteres, wesentlich umfangreicheres Ausbauprogramm, für das sich auch ausländische Hochbauunternehmen interessieren. Die erforderlichen bedeutenden Geldmittel hofft der Staat hauptsächlich auf dem Anleihewege aufzubringen, aber auch Kredite sollen in Anspruch genommen werden. Gegen Jahresschluß wurde Reval russischerseits intensiver beschäftigt, und diese gewisse Hochkonjunktur dauert in Reval auch gegenwärtig an. Während aber die Sowjetunion Riga hauptsächlich für ihren Export (Flachs, Tierprodukte, Holz usw.) in Anspruch nimmt, entwickelt sich über Reval überwiegend die russische Wareneinfuhr (Baumwolle, Land- und Industriemaschinen, verschiedene Stückgüter usw.) auf dem Transitwege. Estlands zweitgrößter Hafen Pernau, dessen Kailänge im Berichtsjahre ausgedehnt wurde, dient fast nur dem südöstlichen Handel und hat den Wettbewerb Rigas auszuhalten, der für Pernau noch gefährlicher werden könnte, wenn die lett-estländische Zollvereinigung Tatsache werden sollte. Auch gewisse Arbeiten in Hungerburg, Narva, Baltischport waren im Jahre 1927 zu verzeichnen. Eine wesentliche Förderung der estländischen Handelsflotte lag dagegen nicht

vor, und der Frachtenverkehr wurde nach wie vor hauptsächlich durch ausländische Schiffe bewältigt.

Was Litauen betrifft, so wird der einzige litauische Hafen Memel staatlicherseits, so auch auf dem Wege der Tarifpolitik, etwas gefördert. Dennoch liegt der Memeler Hafen arg darnieder, weil die Lieferfähigkeit und Kaufkraft des Hinterlandes noch an enge Grenzen gebunden ist, Memel eine direkte Bahnverbindung mit diesem Hinterlande nicht hat — die neue litauische Bahnlinie Amaliai—Telsche—Memel nur im Schneckentempo fortschreitet —, der Flößungsverkehr auf der Memel aber infolge der Kownoer Politik (Wilna-Korridor) nach wie vor fast auf dem Nullpunkt verharret. Memel ist in der Hauptsache für das deutsche Tilsit beschäftigt. Langsam wird auch der Seehandels- und Transitverkehr, der früher über Libau ging, nach Memel abgezweigt, wiewohl noch lange nicht nach Wunsch der Stadt Memel selbst. Verhältnismäßig lebhaft ist der deutsch-russische Wa-

renumschlag über litauisches Staatsgebiet, wobei allerdings der Eisenbahntransport überwiegt. Der Hafen Memel, dessen Fahrwasser etwas vertieft wird, ist noch sehr ausbaubedürftig, falls er einmal einem großzügigeren landwirtschaftlichen Export Litauens und einer verstärkten Wareneinfuhr, ebenso einem anwachsenden Transit dienen soll. Doch Geldmangel hat verschiedene Arbeiten im Hafen bisher stark verzögert. Die Anleihefrage wird in Litauen von Zeit zu Zeit diskutiert, hat aber zu positiven Ergebnissen noch nicht geführt. Fraglich ist der Wert der für etliche Millionen vorgenommenen Hafearbeiten in dem Memel benachbarten Polangen am früheren äußersten Südwestzipfel Kurlands. Es heißt, in Polangen sollen Fischereiwesen und Kabotageschiffahrt gefördert werden, aber bisher sind diese beiden Wirtschaftszweige durch die Polangener Hafearbeiten nur in geringem Maße entwickelt worden, wobei Memel das Nachsehen hat. Ueberhaupt entwickeln sich in Litauen die Hafen- und Eisenbahnbauten sehr langsam.

Die Rationalisierung des Verkehrswesens in Nordamerika.

Von Prof. Dr. Ernst Schultze, Direktor des Weltwirtschaftsinstitutes der Handelshochschule, Leipzig.

Was Technik und Wissenschaft für die Steigerung des Wirkungsgrades der menschlichen Arbeit in Landwirtschaft, Industrie, Verkehrswesen und anderen Gebieten ersinnen konnten, in Nordamerika wurde es in die Tat umgesetzt. Nichts erscheint dort gut genug. Ständig hält man Ausschau nach Neuerungen und wirft das Frühere zum alten Eisen. Beseelt von dem energischen Wunsch, der ganzen Welt in den Arbeitsmethoden voraus zu sein, hat man in der Tat für viele Tätigkeitsgebiete Glanzleistungen erzielt, die anderen Völkern zum Sporn dienen.

Vor allem geschah dies durch die grundsätzliche Befolgung des Prinzips der technischen Zweckmäßigkeit. Nicht danach wurde zunächst gefragt, wie hoch sich die Kosten einer Arbeitsmethode stellen, sondern welche Leistungen man damit erzielen könne.

Dieser Grundsatz hat auch im amerikanischen Verkehrswesen wahre Triumphe gefeiert; in der Schifffahrt nicht minder wie im Eisenbahnwesen, während freilich der Straßenbau bis um die Jahrhundertwende verkrüppelt blieb.

Der hohe Wirkungsgrad des nordamerikanischen Verkehrswesens beruht auf ähnlichen Ursachen wie die Steigerung der landwirtschaftlichen und industriellen Industrie; nur daß noch ein weiteres hinzutrat: der Grundsatz, die Transportgefäße so umfangreich wie möglich zu gestalten. Seit mehr denn einem Menschenalter hat man in den USA. das Verkehrswesen planmäßig auf die Massenhaftigkeit eingestellt und dadurch wiederholt Verbilligungen erzielt, die nordamerikanische Waren — vor allem Massengüter — bis in das Herz europäischer Länder trugen.

Insbesondere auf den Großen Seen, dieser wunderbarsten natürlichen Großschiffahrtsstraße der Welt, ist die Rationalisierung des Verkehrs in glänzender Weise durchgeführt worden. Die Entwicklung des Massengüterverkehrs auf den Großen Seen während des letzten Menschenalters stellt alles in

den Schatten, was an Fortschritten der Transporttechnik (nicht an solchen der Navigation) während dieser Zeit in anderen Ländern erzielt wurde.

Schon in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts konnte Roheisen aus den USA. massenweise nach Europa ausgeführt werden und zwar größtenteils aus Arkansas und dem Mississippital. Das Eisen fällt dort, so möchte man sagen, unmittelbar von den Hochöfen in die Schiffe. Ja es kann noch einen besonderen Verkehrsvorteil für sich ausnutzen, indem es als Ballast in den Baumwollschiffen nach Europa mitgenommen wird.

Die Amerikaner haben den Weltmarkt nicht nur durch die Verbilligung ihrer Massenerzeugung erobert; ebenso wichtig war die überlegene Billigkeit ihrer Massenverfrachtung. Die Ladevorrichtungen der amerikanischen Häfen sind vielfach zu größter Vollkommenheit ausgebildet. Beispielsweise können in dem Hafen von Milwaukee täglich 110 000 t Kohle entladen werden. Die Kohlendampfer, die dort anlegen, haben eine geradezu unwahrscheinliche Gestalt: von riesiger Länge (bis 200 m), fassen sie je 12—13 000 t Kohlen. Diese gewaltige Ladung kann innerhalb 24 Stunden gelöscht werden. Das geschieht mit Hilfe von Stahltürmen, die über 30 m hoch sind. Alles geht auf mechanischem Wege vor sich. Die menschliche Arbeit ist auf ein Mindestmaß beschränkt.

Schon beinahe ein Menschenalter zuvor hatte die Weizenbeförderung von den westlichen Hafenstädten der Großen Seen durch den St. Lorenz-Fluß nach Westeuropa nicht nur zu gewaltiger Ausweitung der Schiffsgrößen geführt, sondern auch zur Ausgestaltung besonderer Schiffstypen, um den Weizen als Massenfracht in Behältern von bis dahin unbekannter Größe einschütten zu können, Arbeitskraft also zu ersparen. Dieser Grundsatz der losen Schüttung führte zur Ausbildung der sog. Walfisch-Rückendampfer (Whaleback Steamers).

Dem Tiefgang der Schiffe setzten nur die natürlichen Verbindungen zwischen den einzel-

nen Seen Schranken. Einen breiten Uebergang besitzt lediglich der Michigan- zu dem Huronensee, während alle anderen nur durch schmale Wasserläufe zusammenhängen. Namentlich bedurfte der enge Weg zwischen dem Oberen und dem Huronensee, der über die Stromschnellen von Ste. Marie (Sault Ste. Marie) führt, des Eingreifens der Wasserbautechnik, um das Durchführen wachsender Schiffsgrößen zu gestatten. Hier griff deshalb frühzeitig der Staat als Wasserbauer ein, der natürlichen Wasserstraße der großen Seen dauernd die höchste Nutzbarkeit zu sichern. Sault Ste. Marie (abgekürzt Soo) war 1853 nur 4 m tief, wurde aber 1881 auf 5 und 1897 sogar auf 8,5 m vertieft. Zu beiden Seiten des Kanals errichtete man Stahltürme, von denen aus Dampfschaukeln in die Rinne hinabfuhren, um sie tief auszubaggern. Wo man auf Felsboden stieß, wurden Reihen von Bohrlöchern zwei Mann tief hinabgetrieben — dann sprengte man die ganze Kanalbreite in einem Zuge.

So wurde ein Großschiffahrtsweg gewonnen, wie ihn kein zweites Land aufzuweisen hat. Die Schifffahrt konnte hier für die Beförderung von Massengütern die Eisenbahn gänzlich aus dem Felde schlagen, zumal da der Staat sich seine Wasserbauarbeiten nicht bezahlen ließ, sondern die Binnenschifffahrt von Abgaben freiließ. Die Kosten für die Tonnenmeile stellten sich daher bei Benutzung des Kanals bald nur noch auf den vierten Teil derer auf der Eisenbahn. Die Ueberseedampfer gelangen bis nach Chicago und noch weiter westlich. In Chicago steht die größte Zugbrücke der Welt, die das Durchpassieren von Ueberseedampfern gestattet.

Infolge dieser Maßnahmen und dank dem Bau spezialisierter Schiffskörper von außerordentlicher Größe gelang es den Amerikanern, auf den Großen Seen einen stärkeren Güterverkehr zu bewältigen, als ihn selbst die allergrößten Welthäfen verzeichnen. In weniger als einem Menschenalter ist die Kette der Großen Seen nicht nur zu der wichtigsten Verkehrsstraße Nordamerikas geworden, sondern zu der belebtesten Verkehrsstraße der ganzen Welt. Was allein an Eisenerz durch den Sookanal geht, übertrifft an Raum, freilich nicht an Wert, den Schiffsverkehr durch den Suezkanal um das Dreifache bis Vierfache. An den beiden Stellen, an denen sich der Verkehr auf den Großen Seen eng zusammenschnürt —, im Norden, wo die drei westlichen Seen sich verengen und zusammentreffen, und am Süden des Huronensees, wo er mit dem Eriese durch den Detroit- und St. Clair-Fluß in Verbindung steht — sieht man von April bis Dezember Tag und Nacht eine ununterbrochene Kette von Schiffen vorüberziehen; große Frachtdampfer, viele von mehr als 10 000 t schlankgebaute Personendampfer mit messerscharfem Bug, lange Reihen von Schonern ohne Segel, die von einem Schleppdampfer dem offenen Fahrwasser zugeführt werden. Jedes dieser Schiffe sucht die anderen zu überholen, alles wimmelt von Bewegung, wohl nirgends in der Welt sieht man so viele große Schiffe beieinander.

Vielen von ihnen steht ihr Beruf an der Stirn geschrieben. In der Form einer Zigarre oder mit einem Walfischrücken, zeigen die großen Massen-

frachtdampfer einen gewaltigen langgestreckten Schiffskörper, mit dem Ruderhäuschen ganz vorn und dem Schornstein ganz hinten, während bei weitem der größte Teil des Verdecks eine glatte Fläche bildet, nur von gleichartigen Querbalken durchzogen, zwischen denen das Deck den Schiffsraum verschließt. Bei der Ankunft im Hafen öffnet sich das Deck, nur die Querbalken bleiben, und gewaltige Greifer entlöschten die Fracht. Das gesamte Schiffsinnere bildet, das sieht man schon von außen, einen einzigen Riesenraum, ohne jede Scheidewand. Alles ist auf die Bedürfnisse der Massenbeförderung zugeschnitten, denen der vorhandene Schiffsraum trotzdem seit langem kaum genügen kann.

In der Ausweitung der Eisenbahn-Frachtwagen sind die Amerikaner ebenfalls viel weiter gegangen als die europäischen Eisenbahnverwaltungen. In den USA hat man zuerst Güterwagen von einer Tragfähigkeit bis zu 50 t benutzt. Es wird dadurch an rollenden Wagen, infolgedessen an Raum und Menschenkraft, aber auch an Zugkraft gespart, da das tote Gewicht im Verhältnis zur Ladung bei so großen Wagen geringer ist. Zur Begleitung von 10 Güterwagen zu 50 t braucht man weniger Schaffner als für 70 Wagen zu 7 t. Die letzteren nehmen zudem so viel Raum in Anspruch, daß bei steigendem Frachtverkehr die Erweiterung der Gleisanlagen, der Rangierräume, der Bahnhöfe usw. bedeutend größere Anforderungen stellt. —

In Deutschland ist man diesen Fortschritten letzthin entschlossen gefolgt. So benutzt das Großkraftwerk Rummelsburg zur Kohlenbeförderung nur Sonderwagen von je 50 t Fassungskraft. —

Im übrigen jedoch könnten wir vom amerikanischen Verkehrswesen noch mancherlei lernen, und zwar sowohl für das Eisenbahn- wie für das Binnenschifffahrtswesen. Trotz der gewaltigen Menge der Eisenbahnen in den USA entfällt dort auf den Streckenkilometer eine fast doppelt hohe Gütermenge als in Deutschland, ein Beweis für die im ganzen vortreffliche Ausnutzung der Bahnanlagen. Die Vereinigten Staaten besitzen Schienenstränge von mehr als 400 000 km, Europa insgesamt 380 000, davon Deutschland etwa 57 000. Auf einen Streckenkilometer entfallen in den USA jährlich 1 030 000 t, in Deutschland 620 000 t, in anderen Ländern noch weniger, beispielsweise in England 60 000 t, in Frankreich 415 000 t. Daß die Amerikaner weiter in der Rationalisierung des Verkehrs sind, ergibt sich aber vor allem aus dem durchschnittlichen Güterzuggewicht. In den Vereinigten Staaten pflegt ein Güterzug ebenso wie in Deutschland, England und Frankreich aus etwa 30—40 Wagen zu bestehen. Indessen beträgt das Ladegewicht des Güterwagens in den USA rund 42 t, in England dagegen nur 10 t. So wird es verständlich, daß sich für die Vereinigten Staaten ein Güterzuggewicht von 650 t errechnet, in England dagegen nur ein solches von 130 t. Deutschland steht auch hier unmittelbar hinter den Vereinigten Staaten, aber doch zahlenmäßig recht weit von ihnen entfernt, da unser Güterzuggewicht sich auf

durchschnittlich 250 t beläuft. Frankreich hat nur 150 t. Innerhalb 24 Stunden legen die Güterwagen in den Vereinigten Staaten etwa 39 km zurück, bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18,8 km/Std., in Deutschland 34 km, in England nur etwa 13 km bei 15 km/Std.

Kein Wunder, daß der englische Transportverkehr höhere Frachtsätze verlangt, während die Vereinigten Staaten am billigsten verfrachten. Die Kosten für eine Tonne Ladung verhalten sich in den Vereinigten Staaten, Deutschland und England wie 1:1,5:2,5.

Die Organisation und Entwicklung der Zuckerindustrie Polens.

Von Dr. Ewald Kulschewski, Königsberg i. Pr.

Im Rahmen der landwirtschaftlichen Veredlungsgewerbe kommt der polnischen Zuckerindustrie die größte Bedeutung zu, da sie nicht allein den Inlandsbedarf völlig abdeckt, sondern darüber hinaus auch zur Aktivierung der Handelsbilanz in hohem Maße beiträgt. Wie andere Industriezweige, so steht auch dieses Gewerbe unter dem Drucke der allgemeinen Wirtschaftskrise und eine nennenswerte Entspannung ließ sich bislang nicht beobachten. Vielmehr brachte die letzte Kampagne angesichts der niedrigeren Rübenenerträge sogar einen namhaften Produktionsausfall mit sich, ganz abgesehen davon, daß zwei Fabriken liquidiert werden mußten, so daß in der Betriebsperiode 1926/27 nur noch 70 Fabriken aktiv waren.

Ueber das technische Leistungsvermögen gehen die Ansichten zu weit auseinander, indessen kann es wohl auf 250 bis 2350 t täglicher Rübenverarbeitung angenommen werden, so daß es unter Berücksichtigung der 70 tätigen Betriebe für die Dauer der 90tägigen Kampagne etwa 5 Mill. t beträgt. Diese Ziffer stellt gleichsam nur eine theoretische Maximalgrenze der Produktionskapazität dar, denn da in der letzten Kampagne nur 3 359 654 t Zuckerrüben verarbeitet wurden, sind die technischen Anlagen nur zu 67% ausgenutzt worden, was naturgemäß für die Gestaltung der Produktionskosten nicht ohne Einfluß ist.

Trotz ihres landwirtschaftlichen Charakters herrscht in der polnischen Zuckerindustrie das System der reinen Kapitalgesellschaft vor, denn es sind 57 Betriebe im Besitze von Aktiengesellschaften, 7 Fabriken sind als Gesellschaften m. b. H. und eine als Kommanditgesellschaft organisiert. Nur 5 Betriebe entfallen auf den Besitz privater Einzelpersonen. Das Eigenkapital der 70 Fabriken beziffert sich auf 450 Millionen Zloty und in der letzten Kampagne betrug der Produktionswert insgesamt 370 Millionen Zloty. Das Ausfuhrkontingent, auf dessen Regelung noch zurückzukommen ist, erreichte einen Wert von 120 Millionen Zloty d. h. vom Gesamtwerte der Erzeugung entfielen 32,5% auf Exportzucker, der seiner Menge nach mit 41% an der Gesamterzeugung partizipierte. In sozialer Hinsicht ist zu bemerken, daß dieser Industriezweig ständig etwa 5000 Angestellte und Arbeiter beschäftigt, daß aber daneben noch 40 000 Saisonarbeiter für die Dauer der Kampagne in Anspruch genommen werden, abgesehen von der großen Zahl von Landarbeitern, die im Rübenbau tätig sind und die man auf insgesamt eine halbe Million wird annehmen können.

Namentlich in den letzten zwei Jahren hat der polnische Rübenbau einen nennenswerten Aufschwung genommen, denn während das Betriebsareal im Wirtschaftsjahr 1925/26 die Vorkriegsziffer zum ersten Mal überschritten hatte, betrug die Anbaufläche 1926/27 sogar 186 511 ha, was im Verhältnis zur Vorkriegskampagne 1913/14 einer Vermehrung des Areals von nahezu 8% gleichkäme. Indessen hinken dieser an sich günstigen Entwicklung die Bodenerträge noch sehr weit nach, was sich angesichts der motorischen Kapitalknappheit aus dem abnehmenden Intensitätsgrad der polnischen Landwirtschaft erklärt. Einem Rübenenertrag von 4 079 160 t im Jahre 1913/14 steht ein solcher von 3 359 654 t in der letzten Kampagne gegenüber. Bringt man nun Betriebsareal und Rübenenertrag mit einander in Beziehung, dann ergibt sich, daß die Erträge bei einer Steigerung des Betriebsareals um fast 8% im letzten Wirtschaftsjahr, das sich allerdings durch eine allgemeine Mißernte auszeichnete, noch um fast 18% hinter den Vorkriegserträgen zurückbleiben. Eine geringere Spanne weisen im analogen Vergleich die

So strebt das Verkehrswesen Nordamerikas unablässig nach weiteren Fortschritten. Es hat im letzten halben Jahrhundert Methoden angewandt, die staunenswerte Erfolge brachten. Die europäischen Nationen folgten anfänglich nur zögernd. Später haben sie sich überzeugt, daß sich mit den amerikanischen Verkehrsmethoden Großartiges erzielen läßt. Freilich darf man sie nicht sklavisch übernehmen, da sie wirtschaftlich nur dort anwendbar sind, wo eine ähnliche Massenhaftigkeit des Verkehrs besteht oder doch geweckt werden kann wie in der nordamerikanischen Union.

Zuckererzeugungsziffern auf, eine Tatsache, deren Begründung in der Rationalisierung und Verbesserung der Produktionsmethoden zu suchen ist. Einer Vorkriegsproduktion in Höhe von 566 613 t Weißzucker steht eine solche im letzten Betriebsjahr von 502 088 t gegenüber, die diesjährige Erzeugung differiert also mit der Vorkriegszeit um 12%.

Ebenso erreichte der einheimische Zuckerverbrauch, der in den letzten zwei Jahren ziemlich stark zugenommen hat, bei weitem noch nicht die Vorkriegsnorm; angesichts der planmäßigen Absatzorganisation kann jedoch damit gerechnet werden, daß sich der Verbrauch in Kürze den Vorkriegsverhältnissen anpassen wird. Was schließlich die Zuckerausfuhr Polens betrifft, so ist sie von etwa 266 600 t in der Vorkriegszeit auf 210 000 t in der letzten Kampagne gesunken.

Versucht man nun, den Produktionsstand der polnischen Zuckerindustrie in der dynamischen Entwicklung zahlenmäßig zusammenzufassen, dann würde sich nach der polnischen Statistik, die unbeschadet einiger Abweichungen hier als gegeben betrachtet wird, folgendes Zahlenbild ergeben:

	Betriebsjahr			
	1913/14	1924/25	1925/26	1926/27
Zahl der tätigen Betriebe	87	75	72	70
Rübenanbauf. in ha	172994	168347	174398	186511
— in %	100,0	97,3	100,8	107,8
Rübenenertrag in 1000 t	4079 1	3146,2	3707,0	3359,6
— in %	100,0	77,1	90 1	82,3
Weißzuckerproduktion in t	566613	440953	523250	502088
— in %	100,0	77,6	91 8	88,7
Inlandskonsum in t	300000	252099	267000	290000
— je Kopf in kg	11,0	9,2	9,7	9,8
Zuckerexport in t	266613	185832	233450	210000
— in %	100,0	69,5	87,7	78,9

Da die diesjährige Rübenanbaufläche etwa 205 000 ha beträgt, dürfte selbst bei relativ geringeren Erträgen und einem mittelmäßigen Rübenrendement die Vorkriegsproduktion an Zucker in der neuen Kampagne überschritten werden. In polnischen Fachkreisen rechnet man mit einer Gesamterzeugung von 600 000 t. Vergleicht man diese Ziffern mit der Produktionsstatistik anderer Länder, dann steht Polen hinsichtlich der kontinentalen Zuckererzeugung an fünfter Stelle und produziert nahezu 8% der Welterzeugung. Wie ferner aus jener Tabelle ersichtlich ist, führt Polen angesichts seines geringen Selbstverbrauchs zwei Fünftel seiner Gesamterzeugung aus und wird im Hinblick auf die kontinentale Exportkapazität nur von der Tschechoslowakei übertroffen. Daß die bei der Ausfuhr erzielten Preise die Selbstkosten der polnischen Produzenten bei weitem nicht decken, liegt nicht allein in der Preiskonstellation des Weltmarktes, sondern auch darin begründet, daß die polnische Industrie beträchtliche Betriebskredite in England aufgenommen hat, deren Amortisation und Zinsendienst auf dem Wege der Zuckerausfuhr stattfindet. Ohnehin bringt der unrationelle Umfang einer Anzahl von Zuckerfabriken höhere Selbstkosten mit sich, die einen erfolgreichen Wettbewerb auf dem Weltmarkt von vornherein ausschließen.

Die Feststellung der Selbstkostenhöhe bei den einzelnen Betriebstypen hat im Herbst 1926 eine staatliche Sachverständigenkommission beschäftigt, deren Untersuchungen zu dem Ergebnis führten, daß die Erzeugungskosten nicht nur im Vergleich der einzelnen Gebietsteile mit einander schwanken, sondern auch innerhalb der Territorien gewaltige Unterschiede ergeben. So haben die Zuckerfabriken der ehemals

preußischen Gebietsteile vor den kongreß-, süd- und ostpolnischen einen erheblichen Vorsprung, den man einmal auf das größere Verarbeitungsvermögen sowie die größere Dichte des Verkehrsnetzes, ferner auf die höhere Ackerkultur und die günstigere geographische Lage, nicht zuletzt aber auf die relativ geringere Quote des Anlagekapitals zurückführt. So wurden für die einzelnen Betriebstypen in den verschiedenen Gebietsteilen folgende Selbstkosten je 100 kg Konsumzucker errechnet: in zwei der größten westpolnischen Betriebe betragen sie 62,25 Zloty, in den anderen Betrieben Westpolens im Mittel etwa 67,70 Zloty; sie erreichen in den Fabriken mit einer Durchschnittserzeugung von mehr als 8000 t ohne Rücksicht auf ihre territoriale Lage etwa 68,67 Zloty und in solchen von weniger als 8000 t Gesamtproduktion betragen sie 81,85 Zloty. In den ehemals russischen Gebieten erreichen sie mit 82,32 Zloty den Kulminationspunkt.

Unter dem Gesichtspunkte des Produktionskostenniveaus besteht also zwischen der westpolnischen und der Zuckerindustrie der anderen Gebietsteile eine erhebliche Divergenz, die durch das Kontingentierungssystem zwar einen gewissen Ausgleich erfahren hat, der aber für die westpolnische Zuckerindustrie unstreitig eine außergewöhnliche Belastung bedeutet. Nimmt man an, daß die durchschnittlichen Selbstkosten der zentralpolnischen Zuckerindustrie 82 Zloty je 100 kg betragen und etwa die Hälfte der Erzeugung zum Durchschnittspreis von 58 Zloty exportiert wird, dann müßte sich der Inlandspreis, selbst wenn man primär von einer Rentabilität der Zuckererzeugung absieht, um etwa 100 Zloty bewegen. Ein Hinweis auf diese Ziffern genügt, um die Opfer zu ermessen, die von der westpolnischen Industrie aufgebracht werden müssen, damit die kongreßpolnische Schwesterindustrie lebensfähig bleibt.

So recht erkennt man diese Opfer an dem Kontingentierungsgesetz vom 22. Juli 1925, das den polnischen Absatz von Verbrauchs- und Ausfuhrzucker regelt. Die jeweils von den zuständigen Ministerien festzusetzenden Kontingente, die grundsätzlich im proportionalen Verhältnis zur Produktion des Einzelbetriebes stehen, im einzelnen aber für die nächsten vier Jahre auf den Betriebsumfang und die Verkehrslage, d. h. auf die Transportlänge zum Gdinger bzw. Danziger Hafen Rücksicht nehmen, beziehen sich einmal auf diejenigen Mengen, die zur Abdeckung des Inlandsbedarfs zuzüglich einer bestimmten Reserve erforderlich sind, andererseits fixieren sie die zur Ausfuhr freigegebenen Ueberschüsse, so

daß prinzipiell jede Fabrik an den höheren, regierungsseitig festgesetzten Inlandspreisen partizipiert, umgekehrt aber auch an den aus dem Zuckerexport resultierenden Verlusten teilnehmen muß.

Gewiß entspricht diese Absatzregelung dem Grundsatz ausgleichender Gerechtigkeit, sie bringt der westpolnischen Zuckerindustrie aber nur insoweit einen Vorteil, als ihr dadurch eine bestimmte Absatzsphäre auf dem Binnenmarkt gewährleistet wird. Als Bestandteil des deutschen Wirtschaftskörpers hatte sie bekanntlich durchaus den Charakter einer Exportindustrie, die ihre Produktion größtenteils unveredelt, also als Rohzucker exportierte. Während nun die kongreßpolnischen Raffinerien vorwiegend den Binnenmarkt bedienen und an dieser Absatzorientierung umso mehr interessiert waren, als der Inlandpreis den stark sinkenden Weltmarktpreis weit übertraf, ihnen demnach einen höheren Gewinn abwarf, arbeiteten die Fabriken Westpolens, die auf den Export eingestellt waren, mit großen Verlusten. Eine Abhilfe wurde durch den Anschluß von Raffinerien geschaffen, wodurch den westpolnischen Betrieben der Binnenmarkt erschlossen worden ist.

Die in Verbindung mit der zunehmenden Rohrzuckerproduktion der Ueberseestaaten und der Preisbildung des Weltmarktes wachsenden Absatzschwierigkeiten haben zwangsläufig zum Zusammenschluß der polnischen Zuckerindustrie geführt, die ihren praktischen Ausdruck im Allpolnischen Zuckerkartell findet. Eine nicht unwesentliche Lücke hat diese Spitzenorganisation allerdings dadurch aufzuweisen, als ihr bis zur letzten Kampagne erst 86 Prozent der Betriebe angeschlossen waren. Bezeichnend ist ferner, daß im Rahmen dieser Organisation zwei selbständige Verbände, nämlich der west- und der zentralpolnische bestehen, deren Interessenskreis freilich durch die gemeinsame Finanzierung, Absatz- und Preisregulierung an enge Grenzen gebunden ist. Als Ganzes betrachtet stellt diese Organisation einen wirtschaftlichen Machtfaktor dar, der sich hinsichtlich der Finanzierung sowohl wie des Absatzes eines Zentralinstituts, nämlich der „Bank Cukrownictwa“ bedient, die als Aktiengesellschaft ihren Hauptsitz in Posen sowie Filialgründungen in Warschau und Lemberg hat. Sie ist kein ausgesprochenes Finanzierungsorgan, sondern hat auch die gesamten Absatzfunktionen im In- und Auslande übernommen, zu welchem Zwecke sie an den wichtigsten Plätzen Magazine unterhält.

Die Lohnsteigerung in der schwedischen Industrie seit 1913.

Ueber die Entwicklung der Löhne in Schweden finden wir in „Stockholms Dagblad“ eine, aus verschiedenen amtlichen Quellen entnommene vergleichende Gegenüberstellung des Standes von 1913 mit dem von 1926, die zur Beurteilung der gegenwärtigen Lage durchaus von Wert ist, da sich seitdem nur wenig verändert hat. — Die Einteilung in Gruppen ist mit Rücksicht auf die verschiedenen Konkurrenz- und Absatzverhältnisse erfolgt. Die erste Zifferreihe gibt den Anteil der Arbeitslöhne an den Produktionskosten an, ausgedrückt in Prozenten vom Wert der zum Verkauf bestimmten Erzeugnisse. Die zweite bzw. dritte Reihe stellt den durchschnittlichen Stundenlohn für männliche erwachsene Arbeiter in Öere dar. In Gewerben, wo weibliche Arbeitskräfte vorherrschen, ist deren Stundenlohn in Klammern beigefügt.

I. Industrien, die einen großen Teil bzw. die Gesamtheit ihrer Produktion im Auslande absetzen und keinen oder nur unbedeutenden Zollschutz genießen.

	Prozentualer Anteil an den Produktionskosten		Stundenlohn in Öere		Prozentuale Lohnsteigerung
	1913	1926	1913	1926	
Edelerzgruben	39.0	33.9	49	104	112
Werften	34.9	33.7	—	—	—
Sägewerke	16.7	20.4	42	97	131
Papiermassefabriken ca	15.0	12.9	43	109	153
Papierfabriken	18.4	15.4	39	105	169
Holzdestillationswerke	26.0	20.1	—	—	—
Streichholzfabriken	27.2	22.2	37	104	181

II. Industrien, die für den Export in bedeutendem Umfange arbeiten und Zollschutz genießen.

	Prozentualer Anteil an den Produktionskosten		Stundenlohn in Öere		Prozentuale Lohnsteigerung
	1913	1926	1913	1926	
Elektrische Werkstätten	17.5	17.6	43	129	200
Zementfabriken	23.3	24.6	38	116	205
Gummiwarenfabriken...	12.2	21.6	38	114	200

III. Industrien, die hauptsächlich für den Inlandsmarkt arbeiten und Zollschutz genießen.

	Prozentualer Anteil an den Produktionskosten		Stundenlohn in Öere		Prozentuale Lohnsteigerung
	1913	1926	1913	1926	
Gold- und Silberwarenfabriken	26.1	32.6	62	170	174
Buchbindereien und Kartonfabriken	32.4	24.8	51 (26)	120 (74)	135 (185)
Graphische Anstalten ..	36.0	35.9	66	152	130
Mühlenindustrie	2.2	3.5	46	134	191
Bäckereien	17.6	20.5	49	145	196
Chokolade- u. Karamellfabriken	10.5	18.6	47 (23)	123 (64)	162 (178)
Hefefabriken	5.7	14.0	43	145	237
Konservenfabriken	13.3	14.1	46	134	191
Bekleidungsindustrie ...	22.6	22.8	51 (22)	143 (75)	180 (241)
Schuhfabriken	15.8	22.3	50	120	140

Berichtigung: Zu dem Artikel über das Stettiner Versicherungswesen in Nr. 2 des „Ostsee-Handel“ vom 15. Januar hat uns die „Germania“ um Aufnahme der nachfolgenden Erklärung gebeten: „Ein Zusammenschluß der „Ger-

mania Allgemeinen“ mit der „Union Aktiengesellschaft für See- und Flußversicherungen“ zwecks Gründung unserer Gesellschaft hat niemals bestanden.“

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Das Handels- und Schifffahrtsabkommen zwischen Schweden und der Türkei unterzeichnet. Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ ist am 5. Februar in Angora ein Schifffahrts- und Handelsabkommen zwischen Schweden und der Türkei von den Bevollmächtigten beider Länder unterzeichnet worden.

Geplante Verwendung von Fichten- anstatt Espenholz in der schwedischen Streichholzindustrie. Wie „Dagens Nyheter“ erfährt, werden seitens der Svenska Tändsticks-aktiebolaget gegenwärtig Versuche mit einem neuen Verfahren angestellt, das die Verwendung von Fichtenholz anstelle des bisher üblichen Espenholzes ermöglicht. Der Entdecker des neuen Veredlungsverfahrens ist der Disponent in der Gotenburger Fabrik F. Knutsson-Hall, der bereits zwölf Jahre in der Gesellschaft tätig ist.

Neue schwedische Gesellschaft zur Ausbeutung des Flodin-Verfahrens. Wie aus Stockholm gemeldet wird, ist dort eine neue Gesellschaft in Gründung begriffen, welche unter der Firma Flodin Järn Aktiebolag, die Ausbeutung des Flodinverfahrens zur Gewinnung von Eisen und Stahl auf elektrischem Wege zum Gegenstande haben soll. Das Aktienkapital wird wenigstens 8 und höchstens 24 Millionen Kronen betragen. Zum Sitz der Gesellschaft ist Stockholm ausersehen worden.

Unveränderte Dividende bei Svenska Metallwerken. Die Aktiengesellschaft Svenska Metallwerken hat zufolge „Handelstidningen“ nach den üblichen Abschreibungen 1927 einen Reingewinn von 921 439 Kr. erzielt gegen 1 013 017 Kr. im Vorjahre. Der bevorstehenden G. V. stehen einschließlich des Vortrages von 1926 insgesamt 1 080 933 Kr. zur Verfügung. Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen 100 000 Kr. (1926: 115 000 Kr.) dem Reservefonds zuzuführen und auf das Aktienkapital als Dividende 803 904 Kr. zu verteilen (wie im Vorjahre).

Größerer Gewinn und erhöhte Dividende bei der Asea. Nach dem jetzt vorliegenden Geschäftsabschluß der Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget (Asea) für 1927 hat der Betrieb im Berichtsjahre einen Gewinn von 4 548 870 (i. v. J. 3 938 917) Kr. erzielt, nachdem Abschreibungen auf Gebäude und Maschinen in Höhe von 1 335 690 Kr. (1 354 490) und Rückstellungen auf laufende Steuern für 1927 im Betrage von 850 000 Kr. (700 000) vorgenommen worden sind. Der Geschäftsbetrieb hat im vergangenen Jahre keine störenden Unterbrechungen erfahren und die Bilanz zeigt ungefähr dieselben Ziffern wie im Vorjahre. Der Auftragsbestand ist größer geworden und die Stellung der Gesellschaft ist stark und in bezug auf Kapital flüssig. Zusammen mit den vom Vorjahre vorgetragenen Gewinnmitteln — 443 180 Kr. (254 263) — stehen der G. V. 4 992 050 Kr. (4 193 180) zur Verfügung und die Verwaltung schlägt die Verteilung einer Dividende von 6 Prozent gleich 4,5 Mill. Kr. vor. Im Vorjahre waren es 5 Prozent bzw. 3,75 Mill. Kr. Der Rest von 492 050 Kr. soll auf Gewinn- und Verlustkonto 1928 vorgetragen werden.

Teilweise belebtere Stimmung für nordisches Holz an der Londoner Holzbörse. Die Londoner Holzbörse war diesmal recht gut besucht und die Umsätze in gelöschter Ware haben eine merkliche Zunahme erfahren. Auf dem Lokomarkte war die Stimmung wesentlich befriedigender, wenn auch einige überängstliche Verkäufer für thirds, fourths und fifths bedeutend geringere Preise einräumten. 2,5×7 und 2×4 begegneten recht lebhafter Nachfrage bei befestigten Preisen. Das Angebot an Schnittholz ist dagegen viel zu groß bei begreiflicherweise ziemlich gedrückten Preisen. Der Fobmarkt war ruhig und die Einfuhrhändler beobachten größte Zurückhaltung. Für Spekulationskäufe besteht keinerlei Interesse. Ware vom Weißen Meere ist nach langen Verhandlungen in großem Umfange gekauft worden und nur kleine Restpartien sind unverkauft geblieben. Die schwedischen und finnischen Holzexporteure halten an ihren Preisen unerschütterlich fest.

Zu den Aussperrungen in der Industrie wird gemeldet: die Verhandlungen zur Beilegung des Streites in der Zellulose-Industrie verliefen ergebnislos, daher wurde vom Arbeitgeberverbände ab 5. März d. J. die Aussperrung bei den Papierfabriken beschlossen. In der Zelluloseindustrie und bei den Stahlwerken waren bisher insgesamt 35 000 Arbeiter ausgesperrt, nun kommen noch etwa 13 000 Arbeiter der Papierindustrie hinzu; mit den in der

Grubenindustrie ausgesperrten und streikenden Arbeitern (8000) sind jetzt rund 56 000 Arbeiter in den Lohnstreik verwickelt.

Norwegen.

Geplante international organisierte Auflegung von Handelsschiffen. Unter der Ueberschrift „Die Frage der Zwangsauflegung rückt näher“ veröffentlicht „Goteborgs Handels- och Sjöfartstidning“ folgenden Privatbericht aus Oslo: Direktor Salvesen von Norges Redareforbund erklärte, über die geplante Versicherung gegen Tonnageauflegung befragt, daß die Voraussetzung dafür nur eine international organisierte Auflegung der überflüssigen Schiffe, welche in den europäischen Gewässern verkehren, sein könne, um lohnende Frachten zu erzielen. Dieser Auffassung haben sich die Reederverbände von Bergen und Stavanger angeschlossen, da man in diesen Kreisen überzeugt ist, auf diesem Wege sichere Arbeitsbedingungen für das Reedereigewerbe, vorteilhaftere Verhältnisse für die Banken und größere Gewinnaussichten für die Aktionäre schaffen zu können. Außerdem wäre der Beschäftigungsgrad bei den Werften dann ein gleichmäßiger. — In Lloyds List wird darauf hingewiesen, daß z. B. die Holzfrachten Gävle—London 1000 Standards für 37 sh 6 d.; Kotka—London 800 Standards für 37 sh 8 d. sich unmöglich lohnen können. Lloyds List stellt sich im Anschluß an diese Feststellungen durchaus auf Seite der norwegischen Reedereiorganisationen und meint, daß die Reeder die gegenwärtigen verlustbringenden Raten unmöglich aufrechterhalten können.

Zusammenschluß norwegischer Reedereien. Wie aus Bergen gemeldet wird, hat Det Bergenske Dampskibsselskab nach erfolgter Abschreibung auf die Tonnage in Höhe von 1,2 Mill. Kr. für das Geschäftsjahr 1927 einen Ueberschuß von 1,25 Mill. Kr. erzielt. An die Aktionäre wird eine Dividende von 7 Prozent verteilt werden. Wie auf der Generalversammlung bekannt gemacht wurde, ist mit Det Norskrussiske Dampskibsselskab ein Abkommen getroffen worden, nachdem diese Gesellschaft in Liquidation tritt. Die Aktionäre dieses Unternehmens haben sich zwar das Recht vorbehalten, vier seiner Schiffe zu übernehmen. Sollten sie von diesem Rechte keinen Gebrauch machen, dann würde die Bergenske die gesamte Flotte der Norskrussiske übernehmen.

Dänemark.

Zur Vermeidung der Doppelbesteuerung ist ein deutsch-dänisches Abkommen unterzeichnet worden. Dieses Abkommen erstreckt sich auf Einkommen- und Vermögenssteuer.

Die Landmandsbank, die bekanntlich 1923, nach dem Zusammenbruch, durch den Staat gestützt wurde, soll veräußert werden. Der Staat kann die weiteren von der Bank geforderten Mittel nicht mehr hergeben, der Reichstag beschloß daher, die Bank solle verkauft werden. Eine englische Bank und die Stockholmer Enskilda Bank treten als Kaufliebhaber auf.

Zunahme der Konkurse und Zwangsversteigerungen. Wie wir den amtlichen „Statistiske Efterretninger“ entnehmen, erfolgten in Dänemark im Laufe des ersten Monats dieses Jahres 63 Konkursklärungen und 7 Gesuche um Zwangsvergleich, während im gleichen Monat 219 Zwangsversteigerungen erfolgten, wovon 62 auf Landgüter entfielen — gegen 47, 5, 201 bzw. 50 im Januar 1927 und 57, 8, 197 bzw. 61 im Dezember 1927. Während des ganzen vorigen Jahres erreicht die Zahl der Konkurse in Dänemark 681 oder ebensoviel wie im Jahre zuvor und Gesuche um Zwangsvergleich wurden 112 eingereicht gegen 83 im Jahre vorher, während die Zahl der Zwangsversteigerungen von 2026 im Jahre 1926 auf 2885 im Berichtsjahre angeschwollen ist. Auf Landgüter entfielen davon 1927 nicht weniger als 917 gegen 607 im Jahre 1926. Die 681 Konkurse im Jahre 1927 und 1926 verteilen sich nach Erwerbsständen, wie folgt:

Personen	1927	1926
Großhändler	22	24
Kaufleute	85	87
Detailisten	221	212
Handwerker und Industrielle	154	172
Landwirte	49	41
Andere	117	109
zusammen..	648	645

Gesellschaften	1927	1926
Banken.....	—	—
Reedereien.....	1	1
Versicherungsgesellschaften.....	—	1
Industriegesellschaften.....	11	13
Handelsgesellschaften.....	19	16
Andere.....	2	5
zusammen..	33	36

Keine wesentliche Zunahme der Schiffsauflegungen.

Nach der Feststellung des Dänischen Dampfschiffreederverbandes vom 13. Februar sind jetzt in Dänemark 47 Dampf- bzw. Motorschiffe von zusammen 79 622 Tonnen Ladefähigkeit aufgelegt gegen 46 Schiffe von zusammen 76 637 Tonnen in der Vorwoche. Im Laufe der letzten Woche sind zwei Schiffe aufgelegt worden, während ein Schiff wieder in Fahrt gesetzt worden ist. Außer diesen 47 Schiffen sind noch 5 Marstal-Dampfer aufgelegt, so daß die gesamte aufgelegte Tonnage gegenwärtig etwa 85 000 Tonnen beträgt.

Neue Dampfschiffreederei. Nach einer Ritzbaumeldung an „Börsen“ wurde am 6. Februar in Faaborg unter dem Namen Oernes Dampskibsselskab eine neue Dampfschiffreederei mit dem Sitz in Faaborg gegründet. Das Aktienkapital wurde auf 80 000 Kr. festgesetzt, wovon bereits 70 000 Kr. gezeichnet worden sind. Zum Vorsitzenden wurde Kaufmann Hans Jensen, Söby auf Aerö gewählt.

Guter Beschäftigungsgrad einer Werft. Wie „Börsen“ meldet, liegen bei der Nakskov Skibsværft gegenwärtig Aufträge auf Neubauten von zusammen gut 50 000 Tonnen vor. — Das große, für die Reederei Knut Knitsen in Haugesund bestimmte Tankschiff wird in etwa drei Wochen vom Stapel laufen. Ein Schwesterschiff wird an Klaveneß geliefert. Außerdem sind an „Orient“ zwei Dieselmotorschiffe von je 9000 Tonnen zu liefern. Hierzu kommt ein finnischer Auftrag und ein für die Dampfschiffreederei Norden zu lieferndes Dieselmotorschiff von etwa 9000 Tonnen.

Lettland.

Zollunion. Die Vertreter der estländischen Regierung trafen am 17. Februar d. J. in Riga ein um die Verhandlungen über die estländisch-lettländische Zollunion wieder aufzunehmen. Zweck der Verhandlungen ist, zu untersuchen, ob und wie die Zollunion trotz des inzwischen abgeschlossenen lettländisch-russischen Handelsvertrages durchgeführt werden kann. —

Als Ergebnis der Verhandlungen wird gemeldet, daß die Einberufung einer Kommission zur Ausarbeitung eines gemeinsamen Zolltarifs späteren Vereinbarungen der beiden Regierungen überlassen wird. Da also von der Zollunion zunächst weiter keine Rede ist, wurde in Aussicht genommen, sogleich die Verhandlungen über Abschluß eines provisorischen Handelsvertrages mit gegenseitigen Tarifvergünstigungen aufzunehmen.

Die Bank von Lettland hat für das Jahr 1927 einen Reingewinn von 4 Mill. Lat zu verzeichnen.

Um die von der Sowjetunion in Lettland gemachten Bestellungen zu finanzieren, hat die Bank von Lettland bisher für 1,6 Mill. Lat sowjetrussische Tratten diskontiert. —

Anlagen zum Dörren von Getreide nebst Elevatoren sollen an verschiedenen Orten Lettlands errichtet werden. Bereits im laufenden Jahre plant man entsprechende Bauten bzw. Umbauten in Riga, Mitau, Bauske und Dünaburg. In zweiter Reihe kommen entsprechende Anlagen in Libau, Stenden, Alt-Auz, Frauenburg, Hasenpot, Tuckum, Kreuzburg, Segewold in Frage.

Die Industrie Lettlands zählte 1927 insgesamt 3402 Betriebe mit 59 379 Arbeitern. Im Laufe des Jahres waren davon 563 Betriebe mit 4900 Arbeitern hinzugekommen, sie verteilen sich auf folgende Industriezweige:

	Zahl der Betriebe	Zahl der Arbeiter
Textilindustrie	57	500
Papierindustrie	31	300
Holzbearbeitung	97	1000
Metallbearbeitung	53	500
Mineralindustrie	15	150
Bearbeitung tier. Produkte	25	250
Nahrungsmittelindustrie	229	1500
Chemische Industrie	40	500
Diverse (dar. Elektrizität etc.)	16	200
	563	4900

Die absolut größte Arbeiterzahl weist die Nahrungsmittel- und Genußmittel-Industrie auf, die aber gleichzeitig

auch die größte Anzahl der Betriebe hat, so daß sie zugleich die am meisten in Kleinbetriebe zersplitterte Industrie ist. Stärkere Konzentration zeigt die Metall-, die Papier- und die Chemische Industrie. Die Konzentrationsbewegung dürfte in diesem Jahre noch stärker werden, da die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung für den Kleinbetrieb zu groß sind.

Zu bemerken ist, daß in obigen Daten noch nicht die Auswirkungen des russisch-lettländischen Handelsvertrages zu spüren sind, da die auf Grund dieses Vertrages erteilten Industrie-Aufträge erst jetzt zur Ausführung gelangen.

Einfuhr von Oelkuchen und Sojamehl. Durch Verordnung vom 7. Januar 1928 ist festgesetzt worden, daß Oelkuchen und Sojamehl aus Deutschland, Dänemark und Schweden ausschließlich aus Bezirken eingeführt werden dürfen, in denen im Umkreis von 15 km vom Produktions- und Verladungsort während der letzten 6 Monate kein Fall von Maul- und Klauenseuche festgestellt wurde.

Die Oelkuchen und das Sojamehl sind in neuen Säcken zu verpacken. Der Ware ist eine Bescheinigung des zuständigen Veterinärarztes, daß obige Forderung zutrifft, beizulegen. Diese Bescheinigung muß vom lettländischen Konsul beglaubigt sein. Die Freigabe der genannten Futtermittel aus dem Zollamte erfolgt unter Aufsicht des zuständigen Veterinärarztes.

Estland.

Der Handelsvertrag mit Polen ist am 15. Februar d. J. in bezug auf Zollvergünstigungen in Kraft getreten. Die Lizenzen für die Einfuhr nach Polen werden nur an estländische Firmen, die in einem von der Regierung aufgestellten Verzeichnis genannt sind, vergeben. Die Einfuhrkontingente werden für 3 Monate festgesetzt, können aber verlängert werden.

Im Außenhandel Estlands haben im Jahre 1927 unter anderem folgende Abweichungen 1926 gegenüber stattgefunden.

Es waren in Prozenten an der Gesamteinfuhr beteiligt:

	1926	1927
Deutschland	29,1%	26,4%
Großbritannien	12,2%	14,3%
Nordamerika	23,6%	14,2%
Rußland	4,4%	9,1%
Schweden	4%	5,2%
Polen	1,6%	4,3%
Frankreich	1,4%	3,5%

Die Einfuhr Deutschlands ist 1927 etwas zurückgegangen, während Großbritannien, Schweden, Polen, Frankreich ihre Einfuhr steigern konnten; auch die Einfuhr Nordamerikas ging zurück, die Rußlands stieg, da 1927 der Bezug von Getreide, Oel usw. mehr dem Nachbarlande zugute kam.

In der Ausfuhr nahm Großbritannien 1927 mit 31,5% (1926: 28,8%) wiederum den ersten Platz ein, es folgte Deutschland mit 29,8% (gegen 23,1%), ferner Rußland mit 6,3% (gegen 12,9%), Belgien mit 5,4% (6,1%), Lettland 5,2%, Schweden 4,4%, Finnland 4,3% usw.

Das staatliche Schiffsamt wird liquidiert; die Schiffe des Schiffsamtes werden an inländische Reedereien verkauft werden.

Neuanschaffungen in Estland. Die vor 5 Jahren erbaute staatliche elektrische Ueberlandzentrale auf dem estländischen Torfmoor Ellamaa soll bedeutend vergrößert werden, da sie nicht mehr imstande ist, den steigenden Bedarf nach elektrischem Strom zu decken. Die Produktionskraft soll von 1200 Kilowatt auf 2700 Kw. erhöht werden. Die Kosten der Erweiterung sind auf 500 000 E.-Kronen veranschlagt.

Durch den Bau neuer Eisenbahnlinien in Estland ist ein Mangel an schmalspurigen Lokomotiven eingetreten, dem durch Anschaffung neuer aus dem Auslande abgeholfen werden soll.

In diesem Jahr soll mit dem Bau einer weiteren Telefonzentrale für 2000 Abonnenten in Reval begonnen werden. Der Bau soll 400 000 E.-Kronen kosten und wird zwei Jahre in Anspruch nehmen.

Litauen.

Außenhandel. Im Dezember v. J. betrug der Wert der Einfuhr 22,4 Mill., der Wert der Ausfuhr 20,7 Mill., somit der Einfuhrüberschuß 1,7 Mill. Lit.

Im Jahre 1927 wertete die Gesamteinfuhr mit 265,7 Mill., die Gesamtausfuhr 245,9 Mill., mithin war die Handelsbilanz mit 19,8 Mill. Lit passiv. Im Jahre

1926 lauteten die Ein- und Ausfuhrzahlen 240,7 Mill. und 253,2 Mill., die Handelsbilanz war mit 12,5 Mill. Lit aktiv. Die Einfuhr ist 1927 um 25 Mill. Lit gestiegen, die Ausfuhr aber um 7,3 Mill. Lit zurückgegangen.

Die Ausfuhr von Gänsen ist 1927 recht bedeutend gewesen, sie stieg von 188 000 Stück (im Werte von 3,7 Mill. Lit) im Vorjahre auf rund 500 000 Stück (im Werte von 5,7 Mill. Lit).

Schiffahrt. Im Jahre 1927 liefen in den Hafen Memel 829 Schiffe mit 430 161 Nrgt. ein und gingen aus 827 Schiffe mit 428 696 Nrgt.

Im Januar d. J. liefen ein 49 Schiffe mit 18 531,1 Rgt., davon 7 Frachtdampfer leer, und gingen aus 48 Schiffe mit 17 819,4 Rgt., davon 15 Frachtdampfer leer. Verglichen mit dem Verkehr im Dezember v. J. ging der Schiffverkehr im Januar zurück, im Vergleich aber zum Januar 1927 war er wesentlich reger. Der Hauptverkehr fand mit Danzig, den deutschen Nordseehäfen und schwedischen Häfen statt.

Freie-Stadt Danzig.

Außenhandel. Im Jahre 1927 betrug der Wert der Einfuhr 487,3 Mill. Gulden, der Wert der Ausfuhr 414,7 Mill. Gulden. Wie wir den D.N.N. entnehmen, gibt das statistische Landesamt folgende Wertzahlen für Ein- und Ausfuhr der einzelnen Monate an:

	Einfuhr in Mill. Gulden	Ausfuhr in Mill. Gulden
Januar	25,5	46,4
Februar	29,7	39,7
März	44,9	38,2
April	42,4	33,1
Mai	48,7	32,1
Juni	45,7	32,8
Juli	35,7	26,0
August	40,7	32,8
September	34,3	32,7
Oktober	41,8	30,5
November	47,1	34,8
Dezember	50,8	35,6

Ueber die Entwicklung der Ein- und Ausfuhr in den vier letzten Jahren gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

	Einfuhr in Mill. Gulden	Ausfuhr in Mill. Gulden
1927:	487,3	414,7
1926:	305,9	465,5
1925:	468,4	364,6
1924:	552,1	583,9

Die Einfuhr weist 1927 dem Vorjahre gegenüber eine starke Steigerung auf; in der Ausfuhr macht sich aber ein Rückgang gegenüber 1926 bemerkbar. Die hohen Zahlen von 1924 sind in den drei letzten Jahren nicht mehr erreicht worden.

Schiffahrt. Im Januar d. J. liefen in den Hafen Danzig 456 Schiffe mit 323 037 Nrgt. ein und gingen 436 Schiffe mit 294 253 Nrgt. aus. Ohne Ladung kamen etwa 60% der Schiffe ein.

Entwicklung der russischen Holz Ausfuhr über Danzig.

Auf unsere Notiz in der Nr. 1 des „Ostsee-Handel“ d. J. verweisend, teilen wir mit, daß im Monat Dezember v. J. Abschlüsse über den Verkauf russischer Holzwaren nach Danzig im Betrage von 155 000 Dollar erfolgten. Den Bemühungen der Danziger Kaufleute ist es also gelungen, den direkten Handelsverkehr mit Rußland — namentlich was Holz anlangt, zu beleben.

Von April bis Oktober 1927 wurden insgesamt für 75 000 Dollar russisches Holz nach Danzig verkauft. Es kommen in Frage Eichen — aber auch Kiefern — und Eschenholz.

Polen.

Außenhandel. Im Jahre 1927 betrug der Wert der Einfuhr 1680 Mill. Goldzl., der Wert der Ausfuhr 1459 Mill., die Handelsbilanz ist also mit 221 Mill. Goldzl. passiv (gegenüber einem Aktivum von 409,8 Mill. Goldzl. im Jahre 1926 und einem Passivum von 330,8 Mill. Goldzl. 1925).

In der Einfuhr fällt die starke Zunahme der Lebensmitteleinfuhr auf (von 154 002 Mill. (1926) auf 388 478 Mill.), eine Folge der ungünstigen Ernte 1927, die sich auch in der Ausfuhr von Getreide und Zucker fühlbar machte (Minder-Ausfuhr um 100 Mill. Goldzloty); zugenommen hat auch die Einfuhr von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Maschinen aller Art.

Die Ausfuhr ist im Jahre 1927 um etwa 12% (gegen 1926) gewachsen, aber bei einer um 87% stärkeren Einfuhr mußte die Handelsbilanz passiv werden. Zurückgegangen ist,

wie schon erwähnt, die Getreide- und Zuckerausfuhr, während Butter, Eier, Käse usw. schärfer ausgeführt wurden. Die Ausfuhr von Holz, Samen, Schweinen, Eisen- und Stahlwaren wies zum Teil recht erhebliche Steigerungen auf. Zurück ging die Ausfuhr von Kleidung und Konfektionswaren, von Papier und Papiererzeugnissen.

Gdingen Kohlenhafen. Die Mole im Hafen Gdingen wird an die Kohlenkonzerne „Progreß“ (220 m), „Skarboferm“ (200 m) und „Giesche“ (100 m) verpachtet, die Ladevorrichtungen sind von den Firmen für eigne Rechnung zu errichten und verfallen nach Ablauf des Pachtvertrags kostenlos dem Staate. Nach vollständiger Ausrüstung der Verladeplätze sollen 500 000 t Kohle im Monat umgeschlagen werden. 1930 hofft man dieses Ziel zu erreichen.

Die Valorisierung der Zölle ist mit Wirkung vom 15. März d. J. angeordnet worden (Verordnung des Staatspräsidenten vom 13. Februar 1928). Der Verordnung sind zwei Listen angeschlossen. In der Liste A werden Waren aufgeführt, für die der Einfuhrtarif im Verhältnis von 1:1,72, in der Liste B Waren, für die der Einfuhrtarif im Verhältnis von 1:1 festgesetzt wird, mithin in ihrer bisherigen Höhe in der neuen Währungseinheit verbleiben; diese letztere Bestimmung bezieht sich auch auf sämtliche Waren, die im Ausfuhrtarif aufgeführt sind. Für Waren des Einfuhrtarifs, die weder in Liste A noch Liste B genannt sind, wird der Zoll im Verhältnis von 1:1,30 aufgewertet.

Alle Deutschland gegenüber erlassenen Einfuhrverbote werden mit geringen Ausnahmen durch neue Verordnung erneuert.

Die Einfuhr von Nadelholzsamen betrifft eine Verordnung, derzufolge der Finanzminister eine Zollermäßigung von 20% des Normalzolles genehmigen kann (100 Zloty für 100 kg). Diese Verordnung gilt vom 1. Februar bis 30. April 1928. Staaten, denen gegenüber der Maximaltarif in Anwendung kommt, zahlen 200 Zl. für 100 kg.

Die Wechselproteste nehmen in allen Branchen des Handels und der Industrie zu und erreichen bereits die gleiche Höhe wie 1924 nach der damaligen Stabilisierung des Zloty.

Bankrott. Die Textilfirma Berliner mann in Lodz hat ihre Zahlungen eingestellt. Die Passiva sollen eine halbe Million Zloty betragen.

Rußland.

Außenhandel. Der Wert der Einfuhr im Dezember v. J. 57,6 Mill. Rbl., der Wert der Ausfuhr 49,0 Mill. Rbl., mithin der Einfuhrüberschuß 8,6 Mill. Rbl. In der Einfuhr, die eine starke Zunahme dem Vormonate gegenüber aufweist, treten Maschinen und Apparate mit 21 Millionen Rbl. hervor; die Ausfuhr weist dagegen einen Rückgang von Monat zu Monat auf (Oktober 64,9 Mill., November 50,5 Mill. Rbl.) infolge Verminderung der Ausfuhr von Getreide und Oelkuchen.

Im ersten Viertel des Wirtschaftsjahres 1927/28 betrug der Wert der Einfuhr 160,3 Mill., der Wert der Ausfuhr 164,4 Mill., mithin der Einfuhrüberschuß 4,1 Mill. Rbl. (gegen 76,4 Mill. im ersten Viertel 1926/27).

Diese Zahlen beziehen sich auf den Handel über die europäische Grenze.

Für die Ausfuhr schnell verderblicher Produkte über die südlichen Häfen beabsichtigen die zuständigen Sowjetorgane einen ständigen Kühltampferverkehr auf folgenden Linien zu organisieren:

1. Linie Schwarzes Meer—Genua—Marseille
2. Linie Schwarzes Meer—Kontinent—England
3. Linie Asowmeer—Naher Osten
4. Linie Schwarzes Meer—Naher Osten
5. Linie Schwarzes Meer—Wladiwostok.

Die Linie Genua—Marseille soll mit Hilfe neubestellter Dampfer und die übrigen Linien mit den vorhandenen Dampfern, die man mit entsprechenden Kühlanlagen ausstatten will, organisiert werden. Für die Durchführung dieser Maßnahme, die insgesamt 1 Mill. Rbl. erfordern wird, soll eine Staatssubsidie gewährt werden. Durch die Einrichtung des obenerwähnten Dampferverkehrs soll die Ausfuhr schnellverderblicher Produkte bis auf 50—60 Tausend tons im Werte von 30 Mill. Rbl. gesteigert werden.

Kraftwerk Wolchow. Am 18. Februar d. J. hat sich die Inbetriebnahme der Wasserkraftstation Wolchow zum ersten Mal geöhrt. Nach den Unterlagen des Glawelektro sind von der Kraftstation im verflossenen Jahr etwa 176 Mill. Kilowattstunden Energie erzeugt worden. Die dadurch erzielte Kohlenersparnis wird auf etwa 175 000 tons geschätzt. Im zweiten Tätigkeitsjahr soll die Kraftstation Wolchow die Hälfte des Stromverbrauches der Stadt Leningrad decken.

Finland

Der Warenaustausch mit den verschiedenen Ländern im Jahre 1927, verglichen mit den entsprechenden Ergebnissen des Jahres 1926, zeigt, nach den statistischen Angaben der Zollbehörde, folgendes Bild in Millionen Fmk.

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Januar—Dezember 1926	Januar—Dezember 1927	Januar—Dezember 1926	Januar—Dezember 1927
Rußland	107.6	209.2	219.8	318.8
Estland	37.5	57.6	31.5	21.1
Lettland	16.2	30.2	17.8	12.1
Polen	86.5	49.5	1.6	4.2
Schweden	417.5	523.2	218.6	193.8
Norwegen	55.0	61.4	28.3	25.8
Dänemark	310.9	321.6	141.9	142.1
Deutschland	1,975.2	2,075.0	715.2	998.6
Niederlande	327.0	277.9	579.7	566.9
Belgien	175.1	211.4	298.9	377.9
Großbritannien u. Irland	726.7	906.5	2,162.2	2,538.7
Frankreich	200.1	199.6	404.2	295.3
Italien	39.4	38.0	28.2	23.1
Schweiz	32.7	36.5	0.2	3.4
Spanien	33.9	30.0	68.7	94.0
Japan	0.4	0.6	14.9	10.1
Egypten	0.1	0.1	84.1	75.3
Vereinigte Staaten ..	801.2	980.7	365.1	340.7
Brasilien	105.6	113.9	34.0	25.5
Argentinien	38.0	34.5	51.4	63.1
Uebrigc Länder.	180.9	210.5	170.2	191.9

In der Einfuhr steht auch 1927 Deutschland an erster und die Vereinigten Staaten an zweiter Stelle, erst dann folgt Großbritannien, das allerdings die Einfuhr der Vereinigten Staaten von 1926 überholt hat, aber 1927 doch mit 906,5 Mill. Fmk. gegen 980,7 Mill. Fmk. zurückstehen muß; Deutschland hat seine Einfuhr nach Finnland nicht in dem Maße steigern können wie die Vereinigten Staaten und Großbritannien.

In der Ausfuhr führt wie bisher Großbritannien, es folgt Deutschland, das seine Ausfuhr prozentual noch stärker steigern konnte als Großbritannien; es folgen Niederlande, Belgien, die Vereinigten Staaten usw.

Handelsbilanz. Im Januar d. J. betrug nach den vorläufigen Daten der Wert der Einfuhr (cif) 512,1 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr (fob) 230,0 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 282,1 Mill. Fmk. Die Einfuhr ist höher als im Januar v. J., die Ausfuhr geringer, denn 1926 lauteten die Zahlen 393,3 Mill., 255,1 Mill. und der Einfuhrüberschuß 138,2 Mill. Fmk. Für die wichtigsten Einfuhrgruppen betragen die Werte in Mill. Fmk.

	Januar	
	1928	1927
Getreide	85,6	42,2
Kolonialwaren	76,5	49,3
Metalle	49,7	40,4
Zeuge	46,9	31,4
Maschinen und Apparate	37,0	35,6
Spinnstoffe	30,4	27,4
Häute und Felle	25,6	12,5
Futtermittel	23,8	26,5
Transportmittel	17,8	11,8
Oele, Fette u. dergl.	16,7	14,0
Garn	15,7	11,5
versch. Textilwaren	13,7	9,6

Für die wichtigsten Ausfuhrgruppen betragen die Werte in Mill. Fmk.:

	1928	1927
Erzeugnisse d. Papierindustr.	133,6	148,1
Holzwaren	37,5	33,3
Animalische Lebensmittel	35,2	49,4

Bemerkungen zum Zolltarif. Der Zollsatz für Spielwaren beträgt zur Zeit 85 Fmk. je kg einschließlich der in die Hand des Käufers übergehenden inneren Verpackung. Der Zollsatz für Handtaschen mit oder ohne Einrichtung bei einem Stückreingewicht von höchstens 0,5 kg einschließlich Verpackung beträgt 46 Fmk. je kg.

Neue Staatsanleihe zwecks Rückzahlung der Skandinavienanleihe. Nach einer Ritzaumeldung aus Helsingfors an „Börsen“ hat der Staatsrat beschlossen, die skandinavischen Darlehen von 1921 zu kündigen und bei einem Bankkonsortium bestehend aus National City Bank, Newyork, der

Bankfirma Lee, Higginson & Co. und Finlands Bank eine Staatsanleihe in Höhe von 15 Millionen Dollar aufzunehmen, welche mit 5½ Prozent zu verzinsen ist, bei einem Rückzahlungszeitraum von 30 Jahren. Der Emissionskurs wird voraussichtlich 92,5 betragen.

Finland bestellt zehn Lokomotiven in Schweden. Nach einer (TT)-Meldung aus Helsingfors an „Sydsv. Dagbl.“ hat die finnländische Eisenbahnverwaltung, nachdem sie die Genehmigung der Regierung erhalten hatte, nunmehr zehn Lokomotiven bei der durch ihre früheren Lieferungen an Rußland bekannten Firma Nydquist & Holm in Trollhätan bestellt. Das Angebot soll 10% niedriger als das der anderen ausländischen Firmen gewesen sein.

Kabelbestellung. Der deutschen A.-G. Felten & Guillaume in Köln-Mühlheim wurde von der Post- und Telegraphenverwaltung Finnlands der Auftrag zur Herstellung eines Kabels zwischen Abo und Stockholm übertragen. Die Länge des Kabels soll 210 km und das Gewicht 1500 t betragen. — Der Auftrag wurde auf Grund einer Konkurrenz erteilt, an der noch fünf andere ausländische Firmen beteiligt waren.

Herstellung von billiger Druckerschwärze aus Sulfitlauge in Finnland. Wie aus Stockholm gemeldet wird, hat ein dort ansässiger dänischer Ingenieur M. Ludvigsen ein Verfahren zur Gewinnung von Druckerschwärze aus Sulfitlauge entdeckt. Das Verfahren ist in Finnland bereits ausprobiert worden und die bekannte Helsingforser Tageszeitung Hufvudstadsbladet hat eine Ausgabe mit dem neuen Material drucken lassen. Zur Herstellung der neuen Farbe, die bedeutend billiger sein soll als die bisher gebrauchte Druckerschwärze, ist in der Hauptstadt Finnlands eine Aktiengesellschaft unter der Firma O. Y. Trema A. B. gegründet worden.

Bankdividenden werden in folgender Höhe für 1927 in Vorschlag gebracht*): Kansallis-Osake-Pankki 18%, Alands Aktiebanc 4%, Aktiebolaget Unionbanken 11% (10%), Sparbankernas Central-Aktiebanc 10%, Savo-Karjalan Osake-Pankki 10%, Pohjolan-Osake-Pankki 9%, Tampereen-Osake-Pankki 17% (17%), Nordiska Föreningsbanken 19% (18%), A. B. Abo-lands 12% (10%), Länsi Suomen Osake-Pankki 16% (15%), Svenska Finlands Lantmannabanc 6% (5%), Fastighetsbanken i Finland 9% (8%).

Tammerfors Linne — och Jern — Manufaktur. Die Direktion schlägt vor, das Aktienkapital von 70 auf 100 Mill. Fmk. zu erhöhen, durch Emission von 10 Mill. Aktien zum Kurse von 4000 und durch Emission von Gratisaktien für 20 Mill. Fmk. Für eine alte Aktie von nominell 2000 Fmk. werden zwei Gratisaktien und eine Aktie zum doppelten Parikurs ausgegeben werden. Diese Nachricht ließ die Aktien vno 5400 auf 6000 steigen.

Neue Gesellschaften. In Helsingfors wurde eine Fabrik „Helsingfors Yllespinneri A. B.“ zur Herstellung von Wollgarn und zum Färben desselben gegründet. Das Aktienkapital beträgt 2,7 Mill. Fmk. zu 1000 Fmk. nom. und kann auf 8,1 Mill. Fmk. erhöht werden. Die Anschrift ist Helsingfors Sjömansgatan 38—40. In Petramo (am Eismeer) soll eine Gesellschaft „O. Y. Jäämeri A. B.“ gegründet werden mit dem Zweck, Betrieb der Fischerei in einem vom Staate zu pachtenden Gebiete, Veredlung, Kauf und Verkauf von Fischen und Fischprodukten. Das Aktienkapital beträgt 2 Mill. Fmk. in Aktien zu je 10 000 Fmk., kann aber auf 6 Mill. Fmk. erhöht werden.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finländische Mark. Verkäuer.

15. Feb. 16. Feb. 17. Feb. 18. Feb.

New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,60	193,60	193,60	193,65
Stockholm	1066,50	1066,50	1066,50	1066,50
Berlin	948,00	948,00	948,00	948,00
Paris	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel	554,00	554,00	554,00	554,00
Amsterdam	1599,00	1599,00	1599,00	1599,00
Basel	764,50	764,50	764,50	761,50
Oslo	1058,00	1058,00	1058,00	1058,00
Kopenhagen	1064,00	1064,00	1064,00	1061,00
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	685,00	685,00	680,00

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Führer durch den Leningrader Hafen. Von der Handelskammer der USSR in Leningrad ging der Kammer ein Führer durch den Leningrader Hafen nebst Karte des Hafens zu. Der Führer ist in russischer Sprache abgefaßt. Interessenten können ihn auf dem Büro der Kammer einsehen.

Binnenschifffahrt.

Bau des Staubeckens Ottmachau durch die Julius Berger A.-G. Wie die Industrie- und Handels-Zeitung vom 17. Februar mitteilt, sind die Verhandlungen über die Errichtung des Stauwerks Ottmachau in Schlesien soweit zum Abschluß gekommen, daß der Zuschlag bereits erteilt werden konnte. Der Auftrag ist an die Julius Berger Tiefbau A.-G. gemeinsam mit der Fa. Polensky & Zoellner in Driesen-Breslau gefallen.

Bekanntmachungen für die Oderschifffahrt. Namens und im Auftrage des Herrn Oberpräsidenten, Chef der Oderstrombauverwaltung in Breslau, ist der Endtag der Winterzeit mit Bezug auf § 2 der Tarife für den staatlichen Sicherheitshafen zu Thiergarten und für die Schiffsliegestellen in den Schleusenkanälen Koppen-Schönau, Brieg, Linden, Ohlau und Rattwitz auf den 10. Februar 1928 festgesetzt und die Schifffahrt ab 11. Februar 1928 als eröffnet erklärt worden. (Bekanntmachung des Wasserbauamts Brieg vom 10. Februar 1928.)

Namens und im Auftrage des Herrn Oberpräsidenten, Chef der Oderstrombauverwaltung, ist ferner auf Grund des § 2 des Tarifs für die Schiffsliegestellen usw. vom 25. März 1916 (Amtsblatt 1916 Seite 193/94) vgl. auch Nachtrag vom 6. Juli 1918 (Amtsblatt 1918 Seite 169) und des § 2 des Tarifs für den Liegehafen Oswitz vom 10. November 1915 (Amtsblatt 1915 Seite 556/57) die Beendigung der Winterliegezeit im Bezirk des Wasserbauamts Breslau auf den 12. Februar 1928 festgesetzt worden. (Bekanntmachung des Wasserbauamts Breslau vom 10. Februar 1928.)

Die Eissperre auf dem Oder-Spree-Kanal und dem Friedrich-Wilhelm-Kanal ist mit dem 13. Februar an aufgehoben worden. (Bekanntmachung des Wasserbauamts Fürstenwalde vom 11. Februar 1928.)

Lt. Bekanntmachung betreffend das Durchfahren der Eisenbahnbrücke über die Oder bei Schwetig während des Umbaus seitens des Wasserbauamts Frankfurt a. O. vom 17. Februar 1928 sind die Verstärkungsarbeiten an der genannten Brücke bei km 580.63 der Odereinteilung beendet, alle Rüstungen unterhalb der Konstruktionsunterkante und die Tafeln ober- und unterhalb der Brücke mit der Aufschrift „Achtung Brückenbauarbeiten“ wieder beseitigt, so daß die Durchfahrt der Brücke wieder wie früher in der dafür vorgeschriebenen Weise erfolgen kann.

Eisenbahn.

Das Frachtstundungsverfahren der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. ist durch Verfügung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an sämtlichen Expreßgutkassen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugelassen worden. Ferner ist die Stundung auf den Fleiverkehr und den direkten Luft-Fracht-Verkehr der Deutschen Luft Hansa A.-G. ausgedehnt worden.

Messen und Ausstellungen.

Weltausstellung in Barcelona. Die Stadt Barcelona bereitet für das Jahr 1929 eine große Weltausstellung vor, deren Eröffnung am 1. April 1929 stattfinden soll. Zur Teilnahme an dieser Ausstellung sind alle europäischen Länder sowie die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Japan offiziell eingeladen worden. In Anbetracht der Bedeutung, die Spanien als Abnehmer für deutsche Industrieerzeugnisse hat, dürfte der Ausstellung seitens der beteiligten Firmenwelt zweifellos Beachtung zu schenken sein.

Post, Telegraphie.

**Übersicht
der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseestaaten
(Monat März 1928)**

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage vor Abfahrt der Dampfer um 12 ⁰⁰ für dringende Pakete am Abfahrtstage vorm.	Stettin	3. 17.	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	Helsingfors	2
		Leitstelle	31.				
		Stettin 5	13 ⁰⁰				
			10. 24.	Wellamo	Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors	„	2
			13 ⁰⁰				
Lettland		Stettin	3. 10.	Ruth	Rud. Christ. Gribel Stettin	Riga	2
		Leitstelle	17. 24.	Victoria			
		Stettin 5	31.				
			13 ⁰⁰				
Estland		Stettin	2. 9.	Sachsen	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2
		Leitstelle	16. 23.	Straßbg.			
		Stettin 5	30.				
			15 ¹⁵				
			3. 17.	Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	„	2
			31.				
			13 ⁰⁰				

Innere Angelegenheiten.

Als **Bücherrevisor** ist in der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 14. Februar 1928 Herr Dr. Axel Kosanke, Stettin, öffentlich angestellt und beidigt worden.

Wahl von ehrenamtlichen Mitgliedern des Finanzgerichts beim Landesfinanzamt Stettin. In einer der letzten Sitzungen des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer wurden bestimmungsgemäß auf Grund der Verordnung über die Bildung des Finanzgerichts im Bezirk des Landesfinanzamts Stettin vom 27. Dezember 1921 folgende Herren als ehrenamtliche Mitglieder und Vertreter für das dem Landesfinanzamt Stettin angegliederte Finanzgericht für die Zeit vom 1. April 1928 bis 30. März 1934 gewählt:

- Hans Gottstein, Generaldirektor der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke, Aktiengesellschaft, Falkenwalder Str. 39.
- Georg Manasse, Königl. Schwedischer Vizekonsul, Mitinhaber der Firma L. Manasse jun., Falkenwalder Str. 89.
- Otto Jordan, Direktor der Deutschen Bank, Fil. Stettin, Arndtstr. 13.
- Otto Karkutsch, Inhaber der Firma Karkutsch & Co., Moltkestr. 21.
- Walter Mügge, Handelsgerichtsrat, Inhaber der Firma Ziegelei Walter Mügge, Friedrich-Karl-Str. 5.
- Carl Srocka, Direktor der Swinemünder Bank, e. G. m. b. H., Swinemünde, Blücherstr. 10.
- Georg Neumann, Mitinhaber der Firma Gustav Cantrowitz, Bank und Getreidegeschäft, Stargard i. Pom., Karlstr. 4.

Verschiedenes.

Reisestiftung des Deutschen Museums. Um die ungeheure Fülle an Bildungsstoff, den die Sammlungen des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik umfassen, möglichst weiten Kreisen zu

vermitteln, hat das Deutsche Museum eine Reisestiftung errichtet, auf deren Bedeutung wir die Firmen unseres Kammerbezirks an dieser Stelle ausdrücklich aufmerksam machen. Die Reisestiftung hat den Zweck, minderbemittelten, besonders begabten und strebsamen jungen Leuten beiderlei Geschlechts eine Reise nach München für ein mehrtägiges Studium des Museums zu ermöglichen, um ihnen dadurch neue Anregungen und reiche Belehrung für ihren künftigen Beruf zu geben. Seitens der Leitung des Deutschen Museums ergeht daher auch an die durch die Kammer vertretenen Wirtschaftskreise die Aufforderung, sich durch Bereitstellung von Mitteln an dieser Stiftung zu beteiligen. Prospekte können auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

Internationale Gesellschaft für kaufmännisches Bildungswesen. Die Internationale Gesellschaft wird vom 13. August bis 1. September 1928 in Braunschweig eine besondere Veranstaltung in Form eines internationalen Wirtschaftskurses abhalten. Durch den Kursus soll jungen deutschen und ausländischen Kaufleuten die Möglichkeit gegeben werden, sich über die Zusammenhänge des deutschen Kultur- und Wirtschaftslebens zu unterrichten und miteinander in persönliche Fühlungnahme zu treten. Die Vorbereitung und Durchführung des Kurses im einzelnen hat die Handelskammer Braunschweig übernommen. Neben Vorträgen allgemeinbildender, wirtschaftlicher und rechtlicher Art sind eine Reihe von Werkbesichtigungen vorgesehen. Das Programm der Veranstaltung kann auf dem Büro der Kammer eingesehen werden, ebenso die Statuten der veranstaltenden Gesellschaft. Die Teilnahme an dem Kursus, die auf 150 Kaufleute beschränkt bleiben soll, kann unbedenklich empfohlen werden.

Bücher und Zeitschriften.

Nachstehend besprochene Werke gingen bei der Kammer ein und können daselbst auf dem Büro während der Dienststunden eingesehen werden:

Taschenbuch für den Rechtsverkehr. Von Amtsgerichtsrat W. Coermann. Stuttgart 1927, Verlag für Wirtschaft und Verkehr, Pfizerstr. 2 Bände. Preis RM. 9.50. Taschenformat, mit vielen Formularen, Vertragsentwürfen und sonstigen Mustern.

Es ist besonders begrüßenswert, daß ein langjähriger erfahrener Richter wie Amtsgerichtsrat W. Coermann an die auf den ersten Blick beinahe unglaubliche Aufgabe herangegangen ist, das ganze weite Gebiet des Rechtslebens in lexikalischer Form darzustellen. Auf einen Griff findet jeder in den geschmackvoll gebundenen Bänden in klarer Darstellung für über 1200 Rechtsfragen die richtige Rechtsform, die dann nur noch mit leichter Mühe und ohne Zeitverlust dem besonderen Falle angepaßt zu werden braucht.

Erhöht wird der Wert des Buches durch die vielen praktischen Beispiele, Vertragsentwürfe, Klagemuster und sonstigen Angaben, die jedem Stichwort beigegeben sind. Und — ein weiterer großer Vorzug — das Buch bleibt dauernd auf dem laufenden, da alle veränderlichen Angaben, Gebühren usw. in einem auswechselbaren Zahlenanhang behandelt werden.

Wir freuen uns, daß wir unsere Leser auf dieses Buch aufmerksam machen können. Es wird ihnen bald ebenso wie die anderen Rechtstaschenbücher des Verlags („Taschenbuch des Arbeitsrechts“, „Taschenbuch der Sozialversicherung“, „Rechtstaschenbuch für Gläubiger“, „Rechtstaschenbuch für das Bau- und Wohnungswesen“, „Rechtstaschenbuch für Steuerpflichtige“) ein unentbehrlicher Berater und Helfer werden.

Eine Broschüre: Die formelle Beschaffenheit diskontfähiger Reichsmark-Wechsel auf das Inland, deren dritte Auflage infolge der neuen ab 1. Januar 1928 geltenden Ausführungsbestimmungen zum Wechselsteuergesetz erforderlich geworden ist und die gleichzeitig durch einen Auszug aus dem zur Zeit geltenden Wechselsteuergesetz erweitert worden ist, ging uns seitens der Herausgeberin, der Direktion der Disconto-Gesellschaft, Berlin, zu. Das Heft kann von allen Niederlassungen der Disconto-Gesellschaft unentgeltlich bezogen werden.

Wie ziehe ich meine Forderungen ein? Gemeinverständliche Darstellung des Amtsgerichtsprozesses mit zahlreichen Musterbeispielen und einer Uebersicht über Gerichtskosten und Verjährungsfristen. Von Rechtsanwalt Dr. Stern, Berlin. Verlag W. P. Henning, Berlin O. 112, Niederbarnimstr. 23. Preis 1,40 Mk. — Ein sehr empfehlenswertes Werk, das in klarer, übersichtlicher Weise, für jeden Laien ohne weiteres verständlich, obige Frage beantwortet. Gerade heute, in der Zeit größter wirtschaftlicher Krisen, in der viele Ge-

schaftsleute darunter leiden, daß ihre Außenstände nicht, oder doch nur schleppend, eingehen, dürfte das praktische Buch für Gläubiger als ein wertvolles Hilfsmittel willkommen sein.

Handelsgebräuche für den Schiffsverkehr. Für ihren Bezirk festgestellt von der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg 192. Diese Zusammenstellung wird gerade in der Hafenstadt Stettin ein besonderes Interesse beanspruchen dürfen.

Die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs betitelt sich eine im Kommunal-Schriften-Verlag G. m. b. H., Köln, erschienene und von Rudolf Breuer verfaßte Schrift, die zum ersten Male authentisches Zahlenmaterial in bisher kaum gekanntem Ausmaße von fachmännischen Gesichtspunkten aus verarbeitet; und zwar auf Grund der Bilanz der Deutschen Luft Hansa A.-G. für ihr erstes Geschäftsjahr 1926.

Die Arbeiterschutzvorschriften im Deutschen Reich. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Gewerbehygiene. Bearbeitet von Geh. Oberreg.-Rat Dr. Leymann, Berlin 1927. Reimar Hobbing. 441 Seiten. Preis gebunden 16.— RM.

Das Buch enthält eine einleitende Uebersicht über den Arbeiterschutz, dann einen zweiten systematischen Teil, in dem alle allgemeinen Vorschriften, solche für bestimmte Maschinen, Einrichtungen, Geräte usw. oder für die einzelnen Gewerbegruppen und Gewerbearten zusammengefaßt wurden. Als Vorschriften sind nicht nur Gesetze und Verordnungen allgemeiner Art, sondern auch Grundsätze, Richtlinien usw. angesehen, so daß das Gebiet in weitestem Umfange erschöpft ist. Der dritte Teil, über 300 Seiten des großen Formats, bringt den Wortlaut der meisten Vorschriften. Das Werk bildet tatsächlich ein wichtiges und unentbehrliches Werkzeug in Gewerbe und Industrie.

Der Bericht über die 2. Mitgliederversammlung der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer, herausgegeben von der Deutschen Gruppe der I.H.K., Berlin 20. Januar 1928, ging uns zu und kann auf dem Büro der Kammer eingesehen werden. Das Gleiche gilt von einem Bericht:

50 jähriges Bestehen der Ständigen Tarifkommission bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft (8. Februar 1928 in Berlin), der uns liebenswürdigerweise von der Reichsbahndirektion Stettin zugesandt wurde.

Angebote und Nachfragen.

- 9684. Frankfurt a. M. sucht Exportagenten für Heizungsarmaturen.
- 9685. Tilsit sucht Vertreter oder Firmen für den Vertrieb von Original-Tilsiter Käse und Schmelzkäse in Block- und Schachtelform.
- 9737. Palmnicken sucht Lieferanten von Stabeisen, Blechen, Schrauben etc.
- 9747. Berlin SW. 29 sucht Geschäftsverbindung mit Südfruchtgroßhandlungen für den konsignationsweisen Verkauf von kanarischen Bananen.
- 9776. London E. C. 3 sucht Vertreter für Kaffee.
- 9827. Kiel sucht Vertreter für den Vertrieb von Molke- reimaschinen (Momenterhitzer und Neigungswagen).
- 9828. Neapel sucht Agenten für Haselnüsse.
- 9895. Hamburg 19 sucht Geschäftsverbindung mit Eisenwarenhändlern für die Vergebung des Alleinverkaufs eines Beton-Schornstein-Schiebers.
- 9897. Hamburg 1 sucht Geschäftsverbindung mit einer Firma, an die das Alleinvertriebsrecht für ein patentiertes Pflugscharmesser vergeben werden kann.
- 9927. Straßburg sucht Geschäftsverbindung mit Landesproduktengroßhandlungen und Kommissionären für den Absatz größerer Salatsendungen.
- 9944. Barmen sucht Vertreter 1. für Gummizug für die Schuhfabrikation, 2. für Gummiband für Strumpfhalter, Sockenhalter etc.
- 9945. Triest sucht Geschäftsverbindung mit Im- und Exportfirmen für Bohnen und andere Hülsenfrüchte und Futtermehl.

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).

Havelberg ist die Gesellschaft z. Zt. als ein vorbildlich organisiertes und gut fundiertes Unternehmen anzusehen.

Der Direktionssitz der Gesellschaft wurde vor 2 Jahren von Breslau nach Hamburg verlegt, wo ein eigenes, großes Kontorhaus und ein modernes Hafenbecken mit Kränen, Schuppen pp. im Billhafen gebaut wurde.

In Stettin war bis zum 30. Juni 1914 unter seiner eigenen Firma Otto Lange Vertreter der Schlesischen Dampfer-Compagnie, mit dem 1. Juli wurde die Zweigniederlassung Stettin errichtet, deren Leitung Otto Lange als Direktor übernahm. Bald darauf wurde das Grundstück Klosterstr. 4 gegenüber der Lösch- und Ladestrecke, am früheren Kartoffelbollwerk, in Stettin erworben, in dem das Büro Stettin untergebracht ist.

Von und nach Stettin betreibt die Gesellschaft einen regen, bedeutenden Schleppkahnverkehr, ferner wird ein vortrefflich eingerichteter Eildampfer-Güterverkehr unterhalten.

Die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G. verfügt in Stettin über einen größeren, eigenen Schutenpark mit und ohne Deck, eigene Schleppdampfer, mehrere Lagerkähne mit Selbstladegeschrir u. a. Hilfsfahrzeuge, so daß sie auch stärkeren Ansprüchen an den Verkehr jederzeit gewachsen ist.

Als ausgesprochenes Verkehrsunternehmen großen Stils ist die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G. nicht nur im eigenen, sondern im allgemeinen Interesse besonders bemüht gewesen, in diesem Jahre zu einer recht baldigen Wiedereröffnung der Flußschiffahrt durch Gestellung von Eisbrechdampfern auf dem Kanal beizutragen, damit über den Seehafenplatz Stettin die Güterein- und -Ausfuhr auf dem Wasserwege keine unnötige Stockung erleidet.

Von den ca. 300 Frachtkähnen der Gesellschaft verkehren ca. 200 auf der Oder, außerdem wird noch eine große Anzahl von Privatschiffen laufend beschäftigt, so daß die eigenen Kähne nur die Grundlage bilden.

Die Firma **Johann Reimer**

wurde von Herrn Johann Reimer mit dem 1. Januar 1909 gegründet und übernahm von ihrer Vorgängerin, der Reederei F. Ivers, die Agenturen hauptsächlich folgender Reedereien, die sie auch heute noch vertritt:

1. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam, mit ihrem regelmäßigen Dienst nach Amsterdam und allen Rheinstationen,
2. Wilson Line, Hull, heute: Ellerman's Wilson Line Ltd. firmierend, mit ihrem Tourdienst zwischen Stettin und Hull,
3. The Hull, Leith & Hamburg Steampacket Company James Currie & Co., Leith, für den Verkehr zwischen Stettin und Leith (Glasgow) sowie anderen ostschottischen Häfen.

Seit dem im Januar 1926 erfolgten Tode des Gründers der Firma ging die Leitung auf den Sohn, Dr. jur. Hans Reimer, über.

Bei Ausbruch des Krieges 1914 war naturgemäß der gesamte Linienschiffahrtsbetrieb nach dem Ausland lahmgelegt und die Tätigkeit der Firma auf die reinen Schiffsmaklergeschäfte. Später wurde Herrn Johann Reimer die Bunkerkohlenstelle Stettin zur Leitung übertragen.

Erst nach Beendigung der Inflation konnte im Jahre 1924 der Wiederaufbau des Liniendienstes beginnen. Durch die im Versailler Vertrag bedingten territorialen Veränderungen, die den Verlust gerade für Stettin wichtiger Gebietsteile im Osten zur Folge hatten, wurde das Hinterland unserer Hafenstadt wesentlich eingeschränkt und der Handel von und nach diesen Distrikten in andere Bahnen gedrängt. Aus diesem Grunde stellten sich der Wiedereröffnung der englischen Linien erhebliche Schwierigkeiten entgegen, die auch heute noch die Durchführung eines regelmäßigen Dienstes von der Vorkriegszeit verhinderten, so daß dieser Verkehr sich vorläufig nur auf Dampferexpeditionen beschränken muß, soweit tatsächlicher Bedarf vorliegt. Eine Erweiterung dieser englischen Abfahrten zu einem regelmäßigen Tourendienst wird seitens der betr. Reedereien angestrebt und erfolgt, sobald das Ladungsangebot dies einigermaßen zuläßt.

Die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Amsterdam hingegen hat ihren Stettiner Dienst in vollem Umfange wiederaufgenommen, und Ende jeder Woche werden regelmäßig in beiden Richtungen, ab Amsterdam und ab Stettin, Dampfer abgefertigt. Die Nieuwe Rijnvaart Maatschappij, eine Tochtergesellschaft der ersteren, übernimmt im Eilverkehr in ihren Rheindampfern die Güter in Durchfracht nach allen Rhein-

stationen. Außerdem bietet sich über Amsterdam stets prompte Gelegenheit sowohl im eigenen Tourdienst der K.N.S.M. nach dem Mittelmeer, Westindien, Mittelamerika und der Pacific-Küste von Südamerika als auch mit den Schiffen der Konzernreedereien, z. B. der Hollandsche Stoomboot Maatschappij nach England, Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ nach Holländisch-Indien, Koninklijke Hollandsche Lloyd nach Südamerika — überhaupt nach allen wichtigen Häfen der Welt auf Stettiner Durchgangskonnossement zu verladen.

Die Betriebsmittel der Reederei

Cäsar Wollheim

können als zeitgemäß und mustergültig angesprochen werden.

Bei Beendigung des Krieges verfügte sie über 10 Dampfer mit 4000 PS., einen Bergungsdampfer mit Pralm und vollständiger Ausrüstung zur Beseitigung von Havarien und Stromhindernissen, ferner ca. 120 Kähne mit rund 44 400 Tonnen Frachtraum.

Wenn nach dem Friedensdiktat von Versailles eine entsprechende Anzahl von Dampfern und Kähnen abgeliefert werden mußte, so darf doch das Unternehmen auch heute noch als eins der bedeutendsten und leistungsfähigsten auf der Oder angesprochen werden. Man ist bemüht, die Lücke, die der Krieg gerissen hat, durch Neubauten und durch sachgemäßen Ausbau der vorhandenen Betriebsmittel wieder wettzumachen.

Wesentlich ist, daß der Nestor der deutschen Binnenschiffahrt, Direktor Dr. e. h. Albert Rischowski in Breslau vor einiger Zeit seinen achtzigsten Geburtstag in einer ungewöhnlich geistigen Frische begehen konnte, die es ihm ermöglicht, trotz der jetzigen schweren Verhältnisse in der deutschen Binnenschiffahrt die große Reederei Cäsar Wollheim in Breslau, deren Chef er viele Jahrzehnte gewesen ist, auch heute noch zu leiten.

Auf dem Industriegelände am Stettiner Steinbruchhafen, welches von der Stettiner Hafengemeinschaft in großzügigster Weise angelegt wurde, hat sich seit 1925 die Gesellschaft für Industriespedition und Hafenumschlag unter dem Namen

„Portus“

niedergelassen. Dieser Firma steht ein durch Kauf erworbenes Gelände von ca. 45 000 qm zur Verfügung, welches von ihr mit ca. 450 m Vollbahnananschluß und einer Seeladebrücke versehen und für den Umschlag und die Einlagerung besonders von Holz aller Art in großzügigster Weise ausgebaut wurde. Außer den bereits vorhandenen öffentlichen Lagerplätzen ist mit nicht unerheblichen Mitteln der Firma eine bisher in Stettin noch nicht vorhandene Anlage geschaffen worden, die in ausgedehntem Maße von den einschlägigen Holzhandels-Firmen für ihre Transporte aus Polen und den deutschen Waldgebieten an der Warthe, Netze und Oder sowie Brandenburgs und Pommerns für den Umschlag der auf dem Binnenwasserwege und per Eisenbahn ankommenden Holzmengen zum Transport nach Uebersee benutzt wird. Ebenso werden in erheblichem Umfange Schnittmaterialien und andere Holzarten zur Weiterbeförderung nach dem Inlande vornehmlich auf dem Binnenwasserwege umgeschlagen. Auf ihrem großen Lagergelände führt die Firma ebenfalls die qualitative und quantitative Uebergabe von Hölzern aller Art vom Verkäufer an den Käufer durch, wozu der umfangreiche Holzlagerplatz die besten Möglichkeiten gibt.

In dem vom Stettiner Steinbruchhafen abzweigenden Hafenbecken der Firma „Portus“, welches die allgemeine Stettiner Hafentiefe von 8½ m hat, können zu gleicher Zeit 3—4 Dampfer beladen resp. gelöscht werden.

Da die Leitung des Unternehmens in erprobten und holzfachmännisch geschulten Händen liegt, ist es gelungen, in der verhältnismäßig kurzen Zeit ihres Bestehens sich als eine führende Firma in der Stettiner Holzspedition Geltung zu verschaffen.

Durch die weitreichenden langjährigen Verbindungen der Leitung dieser Firma zum deutschen und ausländischen Holzgroßhandel ist sie in der Lage, vermittelnd zwischen dem Holzangebot aus den Ostseestaaten und dem Bedarf in Deutschland und Uebersee im Interesse ihrer Geschäftsverbindungen wirken zu können.

Neben der Spezialisierung auf Holztransporte aller Art befaßt sich die Firma auch mit allen anderen vorkommenden Speditionen im Massen- und Stückgutverkehr sowie in Stadtexpeditionen.

Empfehlenswerte Wein- u. Bierrestaurants.

Restaurant Puhlmann

Kopmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

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

Leistungsfähigste Bestellküche

HOTEL PREUSSENHOF

150 ZIMMER MIT FLIESENDEM WASSER — PRIVAT-BÄDER

RESTAURANT
WEIN- UND BIERSTUBEN
KONDITOREI — KAFFEE

Zur Hütte • Moltkestraße Nr. 14

Fernsprecher 26311

Pilsner Urquell * * Spezial-Ausschank

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

Dieses Feld ist frei und kostet 12,— RM.

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Weinhandlung und Weinstuben Kettner

das solide Weinlokal mit erstklassigem Abendkonzert.

Seit 1834

Brelte Straße 13

„Katskeller“

Dekonom: John Meyer

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

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

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

Josef Schmidt

vormals Adolf Dittmer

Stettin, Paradeplatz Nr. 32

Fernsprecher Nr. 21645

**Spezialhaus
für Tapeten und Linoleum**

Lieferung sowie sachgemäße Ausführung von Linoleum-
arbeiten aller Art für Privathäuser, Villen und Bauten.
Große Auswahl in Linoleumsorten, Teppichen und Läufern,
Tischlinoleum. Anschläge jederzeit kostenlos.

Umschlag von Massengütern

Spezialität: Holz

„PORTUS“

Gesellschaft für Industriespedition und Hafenumschlag
m. b. H.

STETTIN, ALTDAMMER STRASSE 32.

45000 qm eigenes Lagergelände
mit Gleisanschluß am seeschifftiefem Hafenbecken.