

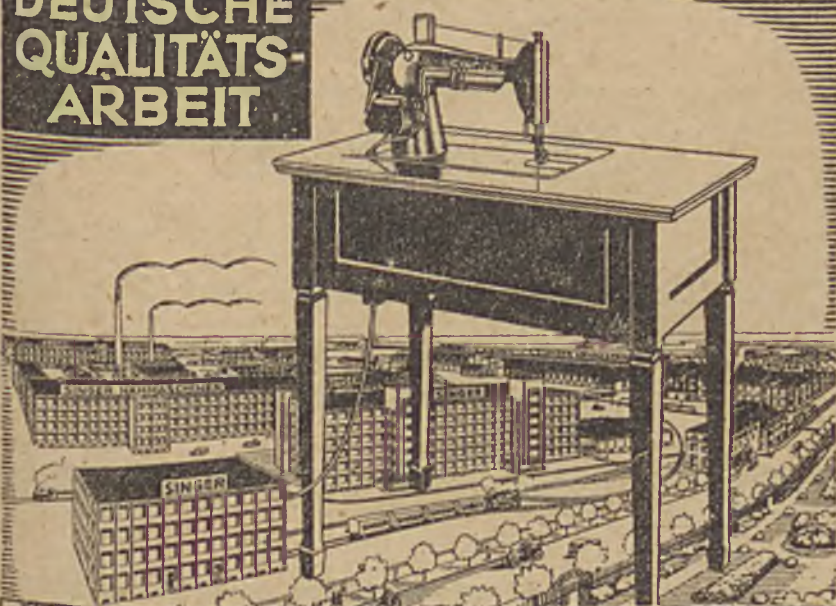
**Union**Actien-Gesellschaft  
für See- und Fluss-  
Versicherungen in**Stettin**

Gegründet 1857

**Transportversicherungen  
aller Art**

Drahtanschrift: Seeunion

Fernsprecher: Nr. 27060

**DEUTSCHE  
QUALITÄTS-  
ARBEIT**

SINGER NÄHMASCHINEN FABRIK WITTENBERGE BEZ. POISDAM

**SINGER**

IN ALTBEWÄHRTER GÜTE

Weitestgehende  
Zahlungserleichterungen  
Mäßige Monatsraten

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT  
SINGER LÄDEN ÜBERALL

**Geschäftsstellen in Pommern:**

Anklam, Peenstr. 7 • Barth i. Pom., Lange  
Straße 50 • Belgard (Pers.), Karlstraße 27  
Bergen (Rügen), Bahnhofstraße Nr. 52  
Bublitz, Poststraße 144 • Bütow, Lange  
Straße 68 • Cammin i. Pom., Wallstraße 100  
Demmin, Frauenstraße 9 • Gollnow i. Pom.,  
Wollweberstraße 7 • Greifswald, Lange  
Straße 15 • Köslin, Bergstraße 1 • Kolberg,  
Kaiserplatz 6 • Neustettin, Preußische Straße 2  
Pölit, Baustraße 7 • Polzin, Brunnenstraße 17  
Pryitz (Pom.), Bahner Straße 50 • Rügen-  
walde, Lange Str. 32 • Stargard i. Pom.,  
Holzmarktstraße 3 • Stettin, Luifenstraße 19  
Stolp, Mittelstraße 5 • Stealsund, Mönchen-  
straße 30 • Swinemünde, Färberstraße 6.



# Empfehlenswerte Wein- u. Bierrestaurants.

## Restaurant Puhlmann

Koßmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

**Beste Küche**

Auswahl 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-Auswahl

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

Brette Straße 13

## „Ratskeller“

Defonom: John Meyer

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

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

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

## Lohff & Siedler

Stettin

Fernspr. 34605 und 34606  
Telegramme: Lofsiedel



Swinemünde

Fernsprecher Nr. 2034  
Telegramme: Lofsiedel

Schiffsmakler — Bunkerkohlen

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

## NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT  
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 6

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

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



# Greifswald

die alte pommersche Universitätsstadt (älteste Universität Preußens; gegründet 1456), am Ryckstrom gelegen und rings umgeben von Laub- und Nadelwäldern, sowie vom Greifswalder Bodden.



**Greifswald ist infolge seiner günstigen Lage  
Durchgangsort für sämtliche Rügenbesucher.**

Von hier aus bequemste, schnellste und billigste Dampferverbindung nach den Rügen'schen Bädern - Schnellster Autoverkehr über Greifswald - Stahlbrode - Glewitzer Fähre.  
Neuzeitliches Fährschiff - Gute Autostraßen.

**Schnellzugstation der Linie  
Berlin-Saßnitz-Schweden**

**Schönster Ausflugsort  
sämtlicher rügenscher Bäderbesucher**

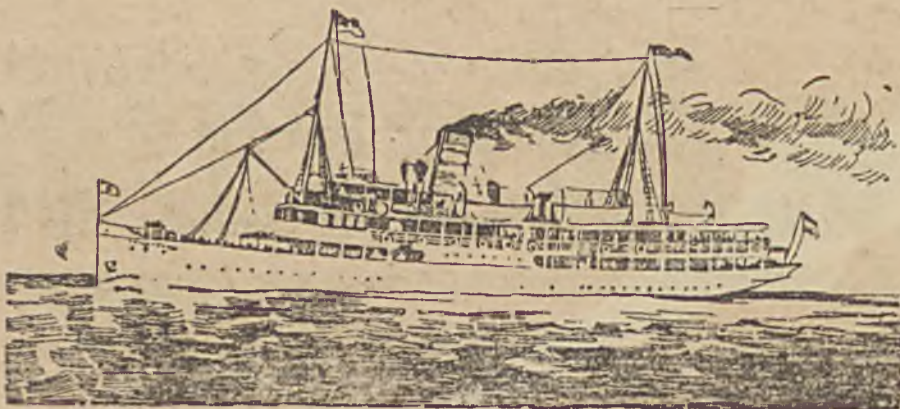
Greifswald bietet die mannigfachsten und abwechslungsreichsten Genüsse. Sehenswürdigkeiten sind u. a. die drei gotischen Kirchen, das im Renaissancestil erbaute Rathaus, die aus der Blütezeit der Hansa geretteten gotischen Giebelhäuser, Stadtmauer und Stadtwall - der schönste der Provinz - die Universitätsgebäude, die hochinteressanten Sammlungen in den Universitätsinstituten. Von Anfang Oktober bis Ende April Spielzeit des auf hoher künstlerischer Höhe stehenden Stadttheaters (Oper, Schauspiel, Operette), Symphoniekonzerte.

Lebhafte Handelsbeziehungen mit allen Ostseeländern (Getreide, Holz, Steine).

Nähere Auskunft durch Magistrat und Verkehrsverein.



1928



1928

# Nach den Ostseebädern

## Swinemünde, Heringsdorf, Binnowik, Insel Rügen

(Ahlbeck, Bansin, Osternothafen, Misdroh) und der dänischen Insel

### Bornholm

Ab Stettin regelmäßig. Schnelldampferverkehr mit den großen, komfortabel eingerichteten Salondampfern

„Deutschland“      „Berlin“      „Stettin“      „Swinemünde“

Linie 1: Stettin—Swinemünde—Stettin.

In der Zeit vom 1. 4.—15. 10.		Außerdem in der Saison vom 24. 6.—26. 8.					In der Zeit vom 1. 4.—15. 10.		Außerdem in der Saison vom 24. 6.—26. 8.			
So	W	So, Do	W	So	Mi, Sa		W	So	Mo, Fr	So, Do	W	So
6 <sup>00</sup>	13 <sup>00</sup>	*3 <sup>00</sup>	6 <sup>30</sup>	9 <sup>30</sup>	16 <sup>30</sup>	ab Stettin . . . . . an	13 <sup>00</sup>	21 <sup>30</sup>	*4 <sup>30</sup>	9 <sup>00</sup>	21 <sup>30</sup>	22 <sup>00</sup>
9 <sup>00</sup>	16 <sup>00</sup>	*6 <sup>00</sup>	9 <sup>30</sup>	12 <sup>30</sup>	19 <sup>30</sup>	an Swinemünde . . . . . ab	10 <sup>00</sup>	18 <sup>30</sup>	*1 <sup>30</sup>	6 <sup>00</sup>	18 <sup>30</sup>	19 <sup>00</sup>

Anmerkung: So=Sonntags, M=Montags, Di=Dienstags, Mi=Mittwochs, Do=Donnerstags, Fr=Freitags, Sa=Samstags, W=Werktag.  
\* Vergleiche Fahrplan Linie III.

Linie 2: Swinemünde—Heringsdorf—Binnowik—Insel Rügen

Vom 24. 6. b. 26. 8. regelmäßig jeden Montag, Mittwoch, Freitag.

6 <sup>00</sup>	ab Swinemünde . . . . . an	21 <sup>30</sup>
6 <sup>30</sup>	ab Heringsdorf . . . . . ab	21 <sup>00</sup>
8 <sup>00</sup>	ab Binnowik . . . . . ab	19 <sup>30</sup>
10 <sup>15</sup>	ab Binz . . . . . ab	17 <sup>15</sup>
11 <sup>00</sup>	an Sahnig . . . . . ab	16 <sup>45</sup>

Aufenthalt auf Rügen ca. 6 Stunden.

Linie 3:

Stettin—Swinemünde—Insel Bornholm

Vom 1. 7. bis 23. 8. regelmäßig jeden Sonntag und Donnerstag.

3 <sup>00</sup>	ab Stettin (Hafenterrasse) . . . . . an	4 <sup>30</sup>
6 <sup>45</sup>	ab Swinemünde (Rathausplatz) ab	1 <sup>30</sup>
12 <sup>30</sup>	an Bornholm . . . . . ab	19 <sup>30</sup>

Aufenthalt auf Bornholm ca. 7 Stunden.  
Wismutzwang aufgehoben.

Rundreisehefte und Sommerfahrkarten haben Gültigkeit. — Direkte Gepäckabfertigung von und nach allen Stationen  
Reisegepäckversicherung.

### Eigene Reisebüros in Swinemünde, Binnowik.

Vertretung des Mitteleuropäischen Reisebüros G. m. b. H. (Mer), Berlin, und der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen A.-G., Berlin (Mitropa). — Sämtliche Reisebüros erteilen Auskunft. — Prospekte überall kostenlos. — Direkte Anschlüsse an die Schnellzüge von und nach Berlin, Breslau, Dresden, Leipzig usw.  
Erstklassige Küche an Bord.

## Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G.

Swinemünde, Rathausplatz Ecke Lindenstraße — Fernsprecher 2869, 2543.

Vertreter in Stettin: Oskar Braeunlich, Bollwerk Nr. 1b. — Fernsprecher Nr. 21449.



# 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

Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq; verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, für den Anzeigenteil H. Jaeger, alle in 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. 11**

**Stettin, 1. Juni 1928**

**8. Jahrg.**

## Deutschland und Skandinavien.

Von Alfred Berger, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Wie alles unbedingte Geschehen nicht sprunghaft, sondern allmählich überleitend, zu höheren oder niederen Lebensformen führt, so kennt auch der Wechsel der Wirtschaftssysteme, wie wir sie seit der Antike bis in das heutige Zeitalter der Weltwirtschaft beobachten können, keine spontanen Neuordnungen. Mag man die volkswirtschaftlichen Entwicklungsstufen nach ihren vorwiegenden Kennzeichen einteilen wie man will, zum Beispiel in Natural-, Geld- und Kreditwirtschaft (Hildebrand) oder in Hauswirtschaft, Stadtwirtschaft, Volkswirtschaft (Bücher) usw., soviel ist gewiß, noch heute lebt der Nomade neben dem Ackerbauer und Industriellen und keiner von ihnen hat seine wirtschaftliche Daseinsberechtigung verloren; und während auf den Börsen die Güter des Weltmarktes gehandelt werden, führt der streifende Wilde in dem heimlichen Niederlegen von Geschenken, für die er Gegengaben erwartet, primitive Tauschakte eines geldlosen Handelsverkehrs aus. —

Bei der heutigen Betrachtung der Geldwirtschaft, bei der zunehmenden Konzentration des Seeverkehrs in relativ wenig Häfen wird vielfach verkannt, daß, während sich bereits eine Verschiebung der nordwesteuropäischen Verkehrsdichte nach der Ostküste Amerikas bemerkbar macht, in Europa noch in sich selbständige Verkehrskreise bestehen, deren Beziehungen zur Weltwirtschaft nur als mittelbar angesprochen werden können, oder wie G. Braun, der hervorragende Wirtschaftsgeograph und Kenner des Ostseegebietes sich ausdrückt, daß man in der Ostseeregion zwischen einer äußeren und inneren Verkehrsspannung unterscheiden muß, d. h. also zwischen einem transatlantischen und einem selbstgenügsamen Ostseeverkehr.

Diese innere Verkehrsspannung im Hinterland der Ostsee findet ihren lebhaften Ausdruck in den Tauschakten zwischen Deutschland und Skandinavien, basierend auf der besonderen Rohstoffverteilung.

## 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 Pferde versich.-Anstalt  
Akt.-Gesellschaft Karlsruhe i. B.

Globus Versicherungs-Aktien-  
Gesellschaft in Hamburg ::



Hermes Kreditversichergs.-Bank  
Aktien-Gesellschaft in Berlin ::

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

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

### Allianz und Stuttgarter

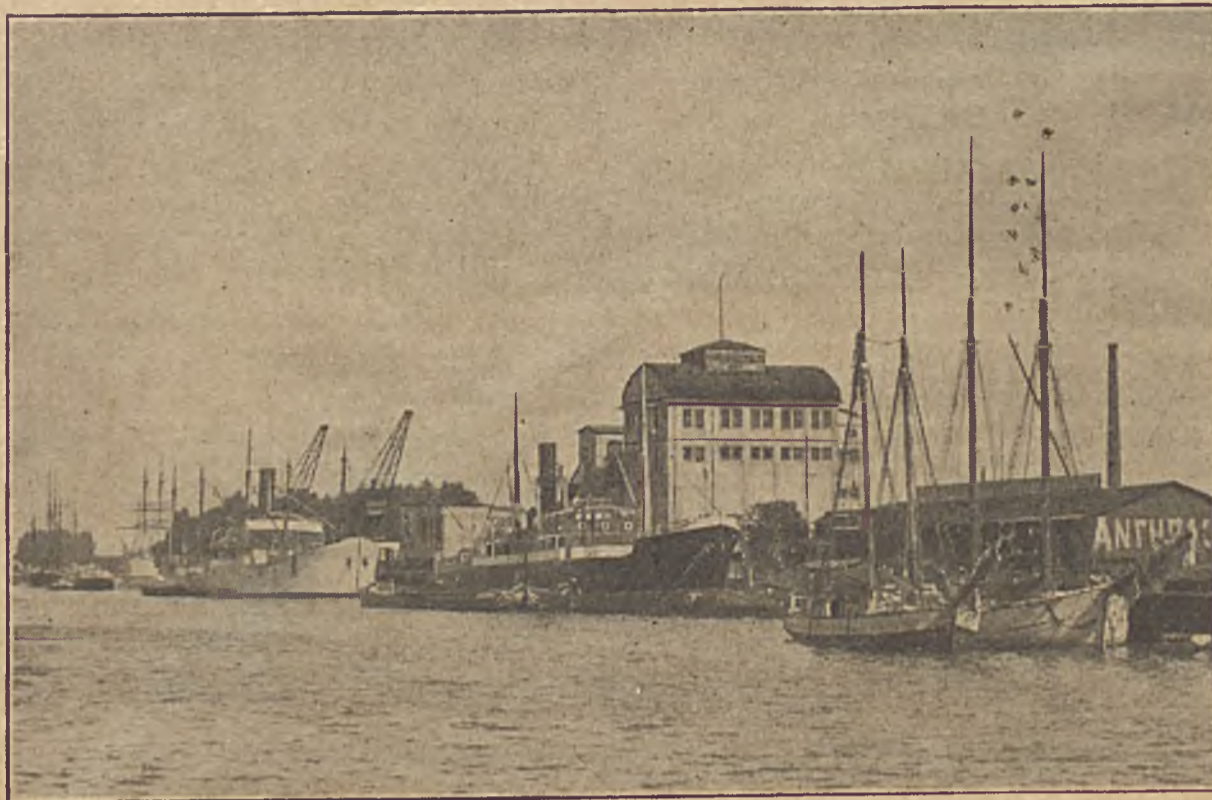
Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft

Gesamtversicherungssumme über 1 600 000 000 RM.

Versicherungszweige:

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





# BESTWERKE

Kohlen-Koks-Anthracit

G. m. b. H.

.....  
 Berlin W 35

Kurfürstenstraße 56

Tel.-Adr.: Anthracitwagner

Telef.: Nollendorf Nr. 3527

Kurfürst „ 1626  
 .....

.....  
 Stettin-Züllchow

Rechtes Oderufer

Telefon Nr. 31594, 31595

Telegr.-Adr.: Bestwerke  
 .....

## Anthracit-Aufbereitungen

Herstellung von

Bestwerk - Anthracit - Eiform - Lochbriketts

Bunkerkohlen

Umschlag von Massengütern für Seeverladung



lung im Ostseegebiet, die eine gewisse Unabhängigkeit von der Rohstoffversorgung über den Weltmarkt zuläßt. Der Norden und Osten besitzt einen Ueberschuß von Eisenerzen, Holz, Erden usw., während der Süden reich an landwirtschaftlichen Produkten aller Art und an Kohle ist. Im Norden herrscht, dem dortigen Klima entsprechend, eine rege Nachfrage nach Getreide und anderen Lebens- und Futtermitteln sowie Kohle, die der Süden im Tausch gegen die wichtigsten Urgüter des Nordens abzugeben vermag. Namentlich sind durch das Zusammentreffen von Kohle und Erz durchaus die Grundlagen für eine verkehrsorientierte Industrie, wie man sie stellenweise im Osten Deutschlands und besonders auch in Stettin antrifft, gegeben. Soweit der allgemeine ökonomische Rahmen, der die selbständige Existenz eines Verkehrs- und Wirtschaftskreises sicher stellt, neben den weltwirtschaftlichen Verflechtungen, zu denen die Erschließung der Ostsee als Nebenstraße des Weltverkehrs in hervorragendem Maße seit Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals geführt hat. In diesem Zusammenhange kann vielleicht darauf hingewiesen werden, daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal (Nord-Ostsee-Kanal) ursprünglich aus strategischen Erwägungen heraus gebaut, dem Seeverkehr der nordwesteuropäischen Häfen mehr genützt hat, als der Belebung der Ostseehäfen und daß seit seiner Eröffnung sogar die zunehmende Tendenz der weltwirtschaftlichen Durchdringung des Ostseegebietes, also eine Lockerung der ökonomischen Selbständigkeit, zu beobachten ist.

Welches sind nun die wirtschaftlichen Produktivkräfte, auf denen sich der deutsch-skandinavische Handelsverkehr im wesentlichen aufbaut? Der wirtschaftliche Begriff „Skandinavien“ soll hierbei zur möglichst vollständigen Erfassung des Nordens nicht auf Schweden-Norwegen beschränkt bleiben, sondern auch Dänemark und Finnland umfassen.

Als bedeutendster skandinavischer Handelskontrahent Deutschlands ist Schweden zu nennen, das mit seiner ganzen Küstenausdehnung von Haparanda im Norden bis Malmö im Süden und, wenn man das Kattegat hinzurechnet, sogar bis Gothenburg der Ostsee angehört. Letzterer ist sein vorwiegender Hafen für Uebersee, kommt daher auch für die deutsch-schwedischen Verkehrsbeziehungen weniger in Betracht, als Stockholm, Malmö und Norrköping, neben Lulea, Sunsvall und Gefle in der Bottensee. Die Zahl der von Schweden in den Handel gebrachten Güter ist relativ klein. Sie leiten sich in der Hauptsache von zwei Urgütern ab, von Eisenerzen und Holz, und kommen, dem Stande der hohen industriellen Entwicklung Schwedens entsprechend, nicht nur als Rohstoffe, sondern auch als Halb- und Fertigfabrikate in den Handel. Aber neben Erzen, Eisen und Maschinen einerseits und Holz, Holzmasse, Zellulose und Papier andererseits, spielen im Ostseehandel noch schwedische Pflastersteine, Granitblöcke, Zement und Heringe eine Rolle.

Die deutsche Gegenleistung — und das trifft nicht nur für Schweden, sondern für die Versorgung Skandinaviens überhaupt zu — besteht in der Ausfuhr von agrarischen Produkten, Kohlen und jener Fülle industrieller und gewerblicher Fertigfabrikate, von deren Herstellung aus vorwiegend

eingeführten Rohstoffen das rohstoffarme Deutschland seine über die eigenen landwirtschaftlichen Existenzmöglichkeiten hinaus gewachsene Bevölkerung dank hoher Qualitätsarbeit ernährt.

Norwegens Küsten fallen zum Atlantischen Ozean ab und die wichtigste Hafenstadt, Oslo, liegt am Skagerak. So kommt es, daß die Handelsbeziehungen dieses Landes mit Deutschland sich zum größten Teile über die Nordsee abspielen. Die Art des Güteraustausches zwischen Deutschland und Norwegen ähnelt dem deutschschwedischen Handelsverkehr. Immerhin muß die Versorgung des deutschen Stickstoffmarktes mit Norgesalpeter besonders hervorgehoben werden. Es handelt sich um den in den großen Fabriken von Notorden in der Landschaft Telemarken aus atmosphärischer Luft und hochgespannter Elektrizität hergestellten Kalkstickstoff, der in zunehmendem Maße in Konkurrenz mit dem in Chile gewonnenen Salpeter kommt. Die hierzu benötigte Maschinenkraft wird unter Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte Norwegens gewonnen.

Dänemark, die westliche lokale Begrenzung des Ostseegebietes bildend, blickt mit seiner Seeküste nach Osten und Westen. Dieses Doppelgesicht spiegelt sich auch in seinem Außenhandel wieder, der sich in seinen Verkehrsbeziehungen zu Deutschland über die Nord- und Ostsee abwickelt. Wald, Gruben oder andere industrielle Produktivkräfte fehlen. Der dänische Export ist durch die Viehwirtschaft des Landes gekennzeichnet. Butter, Fleisch, Tiere, Eier, Häute sind die wichtigsten Ausfuhr Güter, wobei Dänemark trotz seines ausgesprochenen agrarischen Charakters in hohem Maße nicht nur für Industrieprodukte, sondern auch noch für Brotgetreide und Futtermittel aufnahmefähig ist, eben weil es hauptsächlich Viehzucht treibt. Während die deutsche Handelsbilanz im Verkehr mit Schweden und Norwegen mengenmäßig betrachtet passiv ist, überwiegt im deutsch-dänischen Güteraustausch die Ausfuhr nach Dänemark.

Finnlands Küsten gehören ausschließlich der Ostsee und deren Einbuchtungen, der Bottensee und dem Finnischen Meerbusen an. Helsingfors ist der bedeutendste Hafenplatz, es folgen am Finnischen Meer gelegen Wiborg und Kotka, während als Hafenplätze der Bottensee Abo, Raumo, Björneborg, Vasa und als nördlichster Uleaborg zu nennen wären. Abgesehen von der südlichen, landwirtschaftlich nutzbaren Küstengegend stützt sich das Wirtschaftsleben Finnlands auf seinen Holzreichtum, der erst seit Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erschlossen wurde, als unerwartet Ausländer in Finnland relativ hohe Preise für Holz boten. Seitdem fehlt es nicht an Versuchen, eine gewisse industrielle Selbständigkeit zu erringen und vom Rohstoffexport zur Ausfuhr von Halb- und Fertigfabrikaten überzugehen, eine Bewegung, die durch den Weltkrieg stark gefördert wurde. Holz und Holzmasse bilden neben roheren Papiersorten und im Vergleich hierzu geringen Mengen viehwirtschaftlicher Produkte, hauptsächlich Butter, Eier, Käse, die wichtigsten Ausfuhrartikel Finnlands, während die deutschen Austauschgüter die bereits oben gekennzeichneten Arten im deutsch-skandinavischen Verkehr überhaupt sind.



Trotz aller weltwirtschaftlichen Einstellung Europas hat für den Wiederaufbau des deutschen Außenhandels der lokale Verkehrskreis der Ostsee an Bedeutung gewonnen, wie die folgenden beiden Tabellen beweisen. Seine Pflege ist für Deutschland eine dringende Notwendigkeit, umsomehr, als der unglückliche Kriegsausgang die Rohstoffversorgung aus eigenen Kolonien unterbunden hat.

### Deutschlands Handel mit Skandinavien in den Jahren 1923—1926.<sup>1)</sup>

Mengenabgabe in to zu 1000 kg.

	1923		1924	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Gesamtaussenhandel	46 684 900	12 740 400	38 591 800	15 894 200
Davon Skandinavien	2 433 456	1 512 196	3 432 695	1 852 028
Davon Dänemark	122 882	654 357	300 936	798 339
Norwegen	425 213	259 289	405 598	287 234
Schweden	1 664 053	420 737	2 364 087	523 196
Finnland	221 303	177 813	362 675	243 259

<sup>1)</sup> Zusammengestellt nach den statistischen Jahrbüchern für das Deutsche Reich. Die Ziffern nennen den Spezialhandel, also den Verkehr ohne Durchfuhr und ohne Veredelung auf fremde Rechnung.

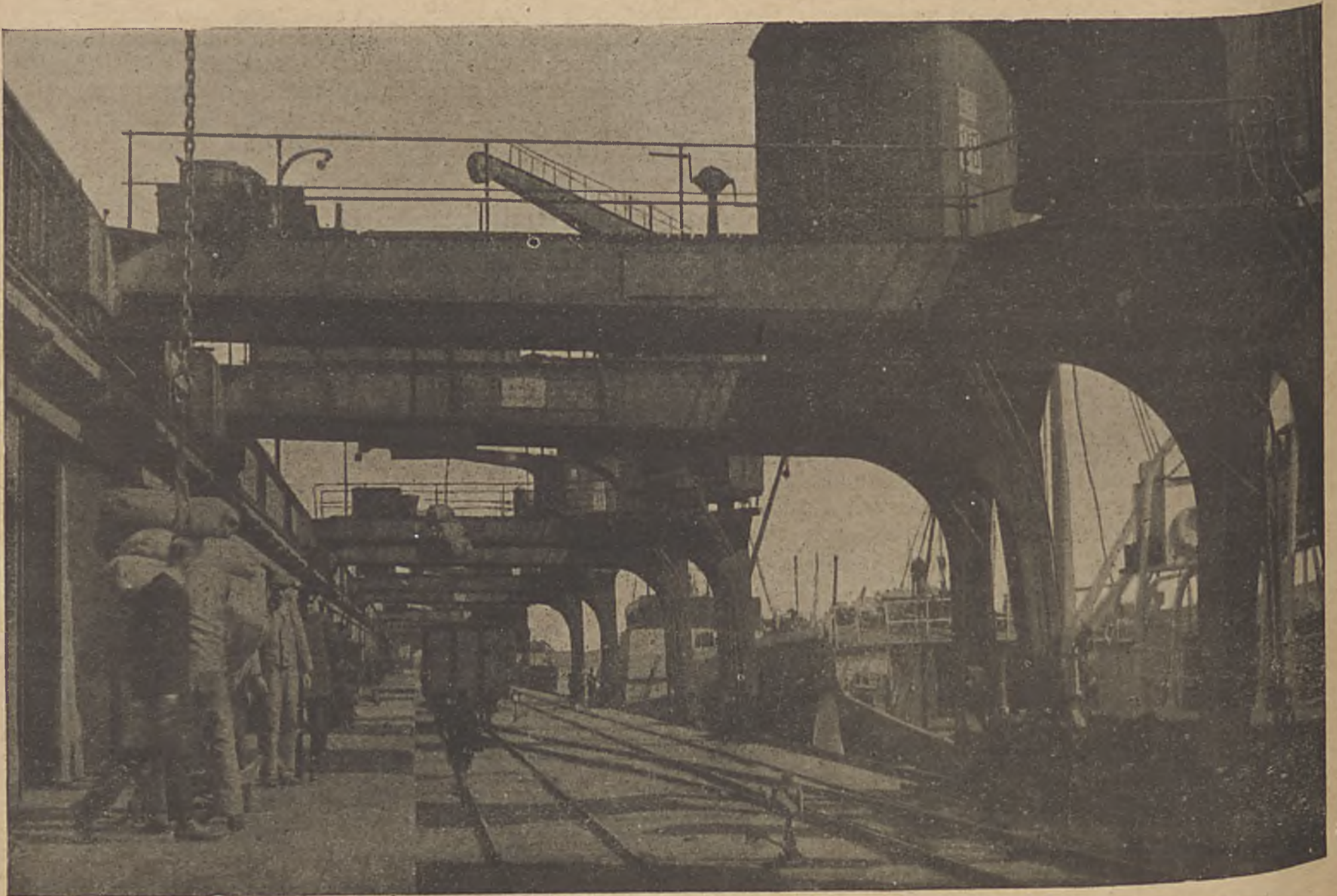
	1925		1926	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Gesamtaussenhandel	51 972 100	38 325 400	43 277 200	60 571 000
Davon Skandinavien	9 539 937	3 169 203	8 454 888	5 579 408
Davon Dänemark	356 916	1 167 903	432 403	1 822 156
Norwegen	707 477	308 983	571 136	675 266
Schweden	7 524 054	1 358 558	6 476 316	2 513 709
Finnland	951 490	333 759	975 033	568 277

### Deutschlands Handel mit Skandinavien in den Jahren 1923—1926.<sup>1)</sup>

in Werten zu 1000.— Rm.

	1923		1924	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Gesamtaussenhandel	4 819 000	5 352 400	6 951 100	5 154 000
Davon Skandinavien	269 155	821 747	510 265	812 569
Davon Dänemark	80 688	323 324	261 651	292 453
Norwegen	71 401	128 942	69 980	130 130
Schweden	95 959	273 041	132 131	286 118
Finnland	21 107	96 440	46 503	103 868

	1925		1926	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Gesamtaussenhandel	13 080 200	8 838 100	10 566 510	9 819 500
Davon Skandinavien	826 870	970 309	700 710	1 076 938
Davon Dänemark	331 066	355 017	300 304	377 546
Norwegen	112 750	160 610	82 289	146 387
Schweden	277 060	343 337	237 459	402 222
Finnland	105 994	111 345	80 658	150 783



Umschlagsarbeiten im Freihafen Stettin.



## Die deutsch-schwedischen Wirtschaftsbeziehungen.

Von Professor Dr. Zadow, Berlin.

In Schweden ist seit einiger Zeit eine Aufwärtsbewegung der Wirtschaft im Gange, die sich sowohl von den skandinavischen Nachbarländern als auch den meisten europäischen Staaten abhebt. Am deutlichsten wird die günstige Stellung Schwedens in der Wirtschaftsentwicklung der Nachkriegszeit dadurch gekennzeichnet, daß es als erstes europäisches Land schon am 1. April 1924 zur Goldwährung zurückkehrte. Das Land blieb von einer Inflation größeren Umfangs verschont. Die große Wirtschaftskrise nach dem Kriege vermochte zwar die schwedische Valuta so stark herabzudrücken, daß sie im Jahre 1920 den Tiefpunkt von etwa 75 % ihres Goldwertes erreichte. Gegen Ende des Jahres 1922 war jedoch bereits die Parität mit dem Dollar erreicht. Die folgenden Jahre brachten dann einen nahezu ununterbrochenen Aufschwung, so daß auf einzelnen Gebieten das Vorkriegsniveau schon überholt ist.

Schweden gehört zu denjenigen Ländern, für die, pro Kopf der Bevölkerung, der Außenhandel eine besonders große Rolle spielt. Es rangiert in dieser Hinsicht, wenn man von den großen Durchfuhrländern Schweiz, Holland, Belgien absieht, was also seinen Eigenhandel angeht, in Europa an zweiter Stelle (hinter Dänemark). In den letzten 50 Jahren vor dem Kriege stets und ebenso seit 1923 hat Schweden einen Einfuhrüberschuß bis zu 30 % der Ausfuhr gehabt, der sich jedoch von 1910 ab wesentlich verringerte und 1913 nur etwa 4 % betrug. 1923 war er 13 %, 1924: 9 %, 1925: 6,5 %, 1926: 4,9 %. Im Jahre 1927 hat der schwedische Außenhandel mit einem Aktivaaldo von 36,5 Mill. Kr. abgeschlossen. Er hat sich in den letzten drei Jahren folgendermaßen entwickelt:

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr- (-) bzw. Ausfuhr (+) Überschuß	Gesamt- außenhandel
	in Millionen Kronen			
1925	1446,4	1359,8	-86,6	2806,2
1926	1489,8	1419,5	-70,3	2990,3
1927	1575,0	1611,5	+36,5	3186,5

Der Gesamtumsatz hat zum erstenmal in einem „Normaljahr“ die Drei-Milliarden-Zahl überschritten und den Betrag von 3186 Millionen Kronen erreicht.

Im letzten Jahre vor dem Kriege war die deutsche Handelsbilanz Schweden gegenüber ungefähr im Verhältnis von 3:2 aktiv; das Jahr 1926 ergab sogar einen Ueberschuß von nicht weniger als 267 Mill. Kr. bei einem Gesamtumsatz von 651 Mill. Kr. Im Jahre 1927 ist der Aktivüberschuß Deutschlands aber bis auf 29 Mill. Kr. zusammengeschnitten. Die Ursache dieser Verschiebung der deutsch-schwedischen Handelsbilanz ist allein in dem großen Erziehung Deutschlands zu suchen, der nicht weniger als  $\frac{4}{7}$  der gesamten schwedischen Ausfuhr nach Deutschland beträgt und sich gegenüber 1926 um mehr als das Doppelte erhöht hat. Schon seit Beendigung der deutschen Inflationszeit und der ersten relativen Beruhigung Mitteleuropas durch Aufstellung des Dawesplanes zeigte der deutsch-schwedische Güteraus-tausch eine größere Stabilität und ein Anwachsen

des Wertes des Warenumsatzes, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht:\*)

	1913	1923	1924	1925	1926	1927
	in Millionen Kronen					
Einfuhr aus Deutschland	290	342	353	378	459	370
Ausfuhr nach Deutschland	180	90	133	206	192	343
Insgesamt	470	432	486	504	651	713

Während die starke schwedische Einfuhr aus Deutschland im Jahre 1927 anscheinend eine Einschränkung auf das normale Maß erfuhr, hat die schwedische Ausfuhr nach Deutschland eine um 75 % höhere Zahl erreicht als in den beiden vorhergehenden Jahren und sich in fünf Jahren beinahe vervierfacht. Die Stellung Schwedens im Gesamtbild des deutschen Außenhandels ist nicht so günstig, wie die Stellung Deutschlands im schwedischen Außenhandel. Während Deutschland nach wie vor der größte Lieferant Schwedens und nächst England Schwedens größter Abnehmer ist, nimmt Schweden im deutschen Außenhandel erst die zehnte Stelle als Lieferant und die fünfzehnte Stelle als Abnehmer deutscher Waren ein. Nach der schwedischen Statistik kommt fast ein Drittel von Schwedens gesamter Einfuhr aus Deutschland, d. h. mehr als aus England und den Ver. Staaten zusammen. Von der schwedischen Ausfuhr geht dagegen gut ein Viertel nach England, während Deutschland und die Ver. Staaten ein weiteres Viertel übernehmen. An Deutschlands Warenumsatz nimmt Schweden nur mit ungefähr 3 % an der deutschen Einfuhr und mit nicht ganz 4 % an der Ausfuhr teil.

Die wichtigsten Ausfuhrwaren Schwedens im Verkehr mit Deutschland sind Nahrungsmittel und Rohstoffe, wie Fische, Häute und Felle, Zellulose, Eisenerze, Roheisen und Kupfer. Die wichtigsten Einfuhrwaren, die Schweden aus Deutschland bezieht, sind Getreide, Zucker, Tabaksblätter, Kautschuk und Guttapercha, Teer und Mineralfarben, Porzellan, Eisen- und Stahlbleche, Rohzink, Waren aus Eisen und anderen Metallen, Röhren und Röhrenverbindungsstücke, Waren aus Eisenblech, Metallfadenlampen, Generatoren und Transformatoren, Musik- und optische Instrumente, Arzneiwaren, Spielzeug, Textilien.

Innerhalb der Lebensmittelgruppe pflegte Deutschland stets der wesentlich größte Abnehmer zu sein. Schwedens Ausfuhr von Lebensmitteln nach Deutschland ist etwa dreimal so groß wie die Einfuhr aus Deutschland. Der wichtigste Ausfuhrartikel in dieser Gruppe ist Butter, die im Jahre 1927 im Werte von 25 Mill. Mark nach Deutschland eingeführt wurde. Vor dem Kriege führte Schweden seine Butter fast ausschließlich nach England aus. Vor dem Kriege kaufte Deutschland außer Haferkleie kein Getreide von Schweden; jetzt ist die ausgezeichnete Gerste aus Schonen für Brauereizwecke ein größerer Exportposten geworden, daneben auch Weizen. Die Gersteausfuhr nach Deutschland hatte 1927 einen Wert von 1,5 Mill. M. (1926 nur etwa die Hälfte). Diese

\*) Vgl. hierzu die Ausführungen in der Industrie- und Handels-Zeitung Nr. 44, 1928.



Ausfuhrsteigerung ist zum Teil auf gesteigerten Gersteanbau infolge Beschränkung des Zuckerrübenbaues zurückzuführen.

Unter Schwedens aus Deutschland eingeführten Lebensmitteln ist 1927 an erster Stelle Zucker mit 4,1 Mill. M. zu nennen, worin jedoch nur ein zufälliger Vorgang zu erblicken ist; denn in Zukunft wird sich Schweden in der Hauptsache selbst mit Zucker versorgen können. Unter den übrigen Posten sind Reis und Margarine mit 1,6 bzw. 1,3 Mill. M. zu nennen.

In der Gruppe Rohstoffe und Halbfabrikate ist Deutschland ebenfalls in noch höherem Maße Käufer. Hier spielt das schwedische Eisenerz die führende Rolle. Von der Gesamtausfuhr Schwedens nach Deutschland im Werte von 382 Mill. M. entfällt auf Eisenerze allein ein Betrag von 212 Mill. M. Die Ausfuhr der übrigen Erze ist im Ganzen genommen unverändert geblieben, dagegen hat sich der schwedische Rohisenexport nach Deutschland verdoppelt.

Neben den Erzen gehören Holz und Holzwaren zu den Hauptausfuhrartikeln Schwedens, das über einen großen Holzreichtum und eine entwickelte Holzindustrie verfügt. Die größten Käufer schwedischen Holzes sind England, Frankreich, Deutschland und Holland. Die Ausfuhr von Holz und Zellstoff nach Deutschland betrug im Jahre 1927 27,8 Mill. M.

Auf der Einfuhrseite konzentriert sich die schwedische Einfuhr auf Kohle und Koks, Kali und andere chemische Waren, ferner auf Wolle, Baumwolle, Eisen und Mineralöle. Deutscher Koks hat mit einer Einfuhrmenge von 8,5 Mill. dz. im Werte von 20,6 Mill. M. seinen Platz gut behauptet. Die Steinkohleinfuhr aus Deutschland betrug 9 Mill. dz. im Werte von 18,6 Mill. M. Es ist ungewiß, ob in Zukunft mit der gleichen Einfuhrmenge aus Deutschland zu rechnen ist, da die englische und polnische Konkurrenz Deutschland auf diesem Gebiet schädigt. Die schwe-

dische Einfuhr von Kali aus Deutschland betrug im Jahre 1927 6,1 Mill. M. und dürfte sich infolge der Vorliebe der schwedischen Landwirtschaft für Kalidüngung noch steigern lassen.

Bei den Fertigfabrikaten kann für das Jahr 1927 erneut festgestellt werden, daß der Hauptanteil der schwedischen Einfuhr auf Deutschland entfällt. Die Hauptsteigerung entfällt auf die Einfuhr von Textilien und Eisen. An Textilien wurden von Deutschland nach Schweden Waren im Werte von ca. 100 Mill. M. eingeführt. Eine Einfuhrsteigerung ist hier vor allem bei Kleidern, Wäsche, Hüten und Kunstseide festzustellen, während in Wollgarnen und Baumwollstoffen ein Rückgang von insgesamt 3 Mill. M. eingetreten ist. Unmittelbar nach den Textilien kommen in dieser Gruppe die Waren aus Eisen, die von Deutschland im Werte von 42 Mill. M. nach Schweden eingeführt wurden. Schwedens Ausfuhr von Fertigwaren nach Deutschland ist unbedeutend. Die hervorragendsten Ausfuhrartikel Schwedens bilden in dieser Gruppe Eisenwaren, Papier und Maschinen. Allein der erste Posten beträgt mit einem Werte von 20 Mill. M. die Hälfte der Totalsumme der Gruppe. —

Das Jahr 1927 war für Schweden vom wirtschaftlichen Standpunkt das bisher beste und zwar nicht bloß das beste der Nachkriegszeit, sondern auch ein Rekordjahr überhaupt. Das Nationaleinkommen Schwedens dürfte die Summe von 6 Milliarden Kronen überschritten haben, so daß das durchschnittliche Jahreseinkommen bei einer Bevölkerung von etwa 6,07 Mill. rund 1000 Kronen oder 1125 M. beträgt. Schweden zählt damit zu den kaufkräftigsten Ländern Europas. Für den ausländischen Kaufmann, der Absatz in Schweden sucht, ist zu beachten, daß die schwedischen Ansprüche an die Qualität der Waren sehr hoch sind und daß sich die schwedische Industrie auf vielen Gebieten, was Preise, Kredit und sonstige Konditionen betrifft, einer großen Wettbewerbsfähigkeit erfreut.



Inneres eines Freihafen-Kaischuppen.



## Norwegens wirtschaftliche Entwicklung.

Von Emil R. Retzlaff, Kgl. Norwegischer Konsul, Stettin.

In einem vor etwa Jahresfrist an dieser Stelle erschienenen Aufsatz „Norwegen im deutschen Außenhandel“ hat Professor Dr. Zadow, Berlin, die Ein- und Ausfuhr Norwegens an Hand eingehenden statistischen Materials von deutschem Gesichtspunkte aus untersucht und gewürdigt. Aus seinen Ausführungen ersieht man, in wie großem Umfange Deutschland an Norwegens Ein- und Ausfuhr beteiligt ist, beträgt doch der Prozentsatz der Beteiligung Deutschlands nach den neuesten Statistiken immerhin noch bis zu 20% des norwegischen Gesamthandels. Damit liegt aber für weite deutsche Kreise ein erhebliches Interesse an Norwegens wirtschaftlicher Entwicklung klar zu Tage.

Die bedeutsamen Veränderungen in der Struktur von Handel und Verkehr Norwegens, die in den letzten Jahren und besonders im Jahre 1927 vor sich gegangen sind, lassen es m. E. als erwünscht erscheinen, deutsche Kreise nochmals kurz darauf hinzuweisen.

Die Krise, unter der Norwegen in den letzten Jahren zu leiden hatte, war die Krisis des norwegischen Zahlungsmittels, der Krone. Die Krone war bald nach Kriegsende stark entwertet. Es zeigten sich allenthalben die Erscheinungen, wie wir sie in Deutschland aus der Zeit der beginnenden Inflation nur zur Genüge kennen gelernt haben. Dann kam eine allmähliche Stabilisierung der Krone und mit ihr, wie auch in Deutschland, eine weitere Reihe von neuen Schwierigkeiten. War die Krone schon in den Jahren 1925 und 1926 langsam gestiegen, so machte sie zu Anfang des Jahres 1927 eine weitere schnelle Steigerung durch. Die Folge war ein starker Rückgang des Exportes und große Unsicherheit in Handel und Verkehr. Heute kann man den Kurs der Krone als pari bezeichnen, und man kann dieses Faktum, welches das Jahr 1927 Norwegen gebracht hat, als einen gewaltigen Schritt vorwärts und als eine Rückkehr zu geordneten und sicheren Verhältnissen betrachten. Jetzt ist es wieder möglich, genaue Kalkulationen in Handel und Verkehr aufzustellen, damit ist ein großer Teil der Unsicherheits-Faktoren verschwunden. Es mußten aber noch Löhne und Gehälter der auf pari stehenden Krone angepaßt werden. Auch das ist in der Zwischenzeit geschehen, sodaß heute der weitaus größte Teil der den Handel beeinflussenden Faktoren als stabil anzusehen ist. Man geht wohl nicht fehl, wenn man daher das Jahr 1927 für Norwegen als das weitaus wichtigste und bedeutsamste seit Kriegsende ansieht. Zum ersten Mal gibt es wieder feste Preise; neue Unternehmungslust beginnt sich allenthalben zu regen; die Industrie denkt an Erweiterungen und Ausbauten. Auch der Export ist der Quantität nach im Jahre 1927 gestiegen, wenn auch der Wert der Ausfuhr entsprechend dem jetzt höheren Werte der Krone gegenüber dem Vorjahre eine zahlenmäßige Minderung erfahren hat. Die Schifffahrt war einigermaßen gut beschäftigt; konnten doch die norwegischen Reeder trotz vieler Schwierigkeiten im Jahre 1927 noch erhebliche Mengen an Tonnage ankaufen.

Auf dem Gebiete des Bankwesens gab es, wie es bei Stabilisierung der Krone kaum anders zu er-

warten war, eine Reihe von finanziellen Zusammenbrüchen, die man aber wohl als die letzten Erscheinungen einer zu Ende gehenden Krisis werten darf. —

Alles in allem, Norwegen hat sich erholt, es geht aufwärts.

Im einzelnen ist über die wichtigsten Gewerbearten, soweit sie für die Ein- und Ausfuhr in Frage kommen und soweit sie im speziellen auch für Deutschland Interesse haben, folgendes zu berichten:

Die Ergebnisse des Fischfanges, eine der Haupterwerbsquellen in Norwegen, sind recht verschieden. Der Dorschfang war im Jahre 1927 ausgesprochen schlecht; er blieb um ein Wesentliches hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurück. Die Preise, die erzielt wurden, waren auch nicht zufriedenstellend. Bezeichnend ist, daß die Fischer heute noch mit Unkosten zu rechnen haben, die teilweise bis zu 100% über den Vorkriegskosten liegen. Auf der anderen Seite werden aber für die Fische teilweise Preise erzielt, die kaum die Vorkriegspreise übersteigen.

Die Händler, welche Stock- und Klippfisch-Export betreiben, konnten 1927 mit ihrem Geschäft einigermaßen zufrieden sein. Bei großen Lagerbeständen, die sie aus dem Jahre 1926 noch hatten, konnten sie auf die Preise der Frisch-Fische drücken und später mit Profit ins Ausland exportieren. Die Nachfrage aus dem Auslande konnte durch den Vorrat gedeckt werden, sodaß am Jahresschluß kaum Ware am Markt war.

Die Heringsfischerei war befriedigend, da Salzheringe in passenden Quantitäten guten Absatz im Auslande fanden. Die Lager in Norwegen waren am Jahresschluß leer. Auch frische Fische wurden in größerem Umfange exportiert, jedenfalls mehr als in den Vorjahren, und es ist heute keine Seltenheit mehr, daß man auf Märkten Mittel-Europas „Refrigerator“-Waggons mit der Aufschrift „Frische Fische aus Norwegen“ findet.

Die Konserven-Industrie, welche einen großen Teil der Fänge verarbeitet, hat sich auf die durch die Stabilisierung der Krone bedingten Verhältnisse verhältnismäßig rasch eingestellt und konnte zu zufriedenstellenden Preisen ihre Ware ins Ausland exportieren. Dank einem großzügigen Creditsystem konnte die Konserven-Industrie größere Abschlüsse tätigen. Allein für die Stavanger Konserven-Industrie errechnet man den Mehrwert der Verkäufe gegenüber dem Vorjahre auf etwa 1 Million Kronen.

Die Hersteller von Fischmehl haben ein gutes Jahr gehabt. Der Export liegt über dem Durchschnitt der Vorjahre. Deutschland war auch im Jahre 1927, wie in den Vorjahren, der größte Abnehmer für dieses Produkt.

Ein sehr gutes Ergebnis hat der Walfang und damit die Gewinnung von Walöl gebracht. Die Ausbeute betrug im Jahre 1927 700 000 Faß Walöl gegen 660 000 Faß im Jahre 1926. Dieses Resultat bedeutet einen Rekord. Die Einnahmen aus dem Walfang, in Kronen ausgedrückt, sind allerdings gegen das Vorjahr zurückgegangen und zwar von 75 Millionen Kronen auf 61 Millionen Kronen. Diese Verminderung ist einmal auf die Stabilisierung der



Krone, denn aber auch auf ein Sinken der Walölpreise zurückzuführen; betrug doch der Preis für ein Faß Walöl im Jahre 1925 160 Kronen, im Jahre 1926 115 Kronen und ist im Jahre 1927 auf etwa 80 Kronen gefallen.

Die Holzindustrie, die wohl hauptsächlich auf den Export angewiesen ist, hatte aus den schon oben angeführten Gründen im Jahre 1927 schwer zu kämpfen, um sich an neue Preise zu gewöhnen. Auch heute noch hat sich die Holzindustrie nicht ganz von der plötzlichen Kronensteigerung erholt; sie legt aber doch heute schon ihren Operationen den pari Kronen-Kurs zu Grunde und hat z. Zt. nicht mehr so zu kämpfen, wie vor Jahresfrist, was immerhin ein großer Vorteil ist.

Was nun die Einfuhr anbetrifft, an der Deutschland in höherem Maße interessiert ist als am Export, so ist diese im Jahre 1927 im großen und ganzen die gleiche geblieben wie im Jahre 1926, nur scheint sich (genauere Statistiken liegen noch nicht vor) der prozentuale Anteil Deutschlands gegenüber den Vorjahren vergrößert zu haben. Man glaubt, daß diese Vergrößerung des Importes zum Teil auf Kosten des in der Nachkriegszeit an Umfang gestiegenen amerikanischen Importes vor sich gegangen ist.

Die Getreide-Einfuhr, welche in Norwegen an erster Stelle steht, ist gegenüber den Vorjahren ziemlich gleich geblieben, ebenso die Frucht-Einfuhr und die Einfuhr in Kolonialwaren. Die Einfuhr in Spirituosen hat wesentlich zugenommen.

Der Wein-Import, besonders Wein in Flaschen, ist etwas gestiegen.

Wenn rein zahlenmäßig der Wert der Ausfuhr im Jahre 1927 bedeutend kleiner ist als der Wert der Einfuhr, die Handelsbilanz also sich gegenüber dem Jahre 1926 wesentlich verschlechtert hat, so ist der Grund hierfür in dem hohen Kurs der Krone zu suchen, welcher den Export benachteiligt und den Import begünstigt hat. Diese Umstände werden jedoch für das laufende Jahr 1928 nicht mehr von ausschlaggebender Bedeutung sein, und man darf für dieses Jahr mit einer günstigen Entwicklung der Handelsbilanz rechnen. Wenn man den Netto-Profit der norwegischen Schifffahrt berücksichtigt, der auf mindestens 190—200 Millionen Kronen zu veranschlagen ist, und auch die übrigen Einkommenquellen, insbesondere Einnahmen aus der Wal-Industrie, aus dem Fremdenverkehr, aus Zinsen und Dividenden, die sich nicht so ohne weiteres statistisch erfassen lassen, so muß man doch feststellen, daß die Handels- und Zahlungsbilanz Norwegens als durchaus günstig anzusprechen ist.

Ein- und Ausfuhr Norwegens werden in diesem Jahr weiterhin zunehmen und auch Stettin wird daran Teil haben. Daß auch das Jahr 1927 sich bereits für Stettin günstig ausgewirkt hat, ersieht man aus der Statistik, welche eine Steigerung des seewärtigen Wareneingangs von Norwegen nach Stettin von 96 250 to auf 191 150 to brachte. Man darf hoffen, daß diese Zahlen, ebenso wie die Zahlen der Ausfuhr im Jahre 1928 noch weiter steigen werden.

## Dänemark.

Von Professor Dr. Zadow, Berlin.

Dänemark steht mit seinem Außenhandel, gemessen an der Bevölkerung des Landes, von allen europäischen Staaten mit an erster Stelle. Sowohl in der Vor- wie in der Nachkriegszeit hat Dänemark stets eine passive Handelsbilanz gehabt, während die Zahlungsbilanz durch die Einnahmen der dänischen Schifffahrt im Auslandsfrachtverkehr, aus dem Transithandel, dem Fremdenverkehr und durch den Zinsendienst ausländischer Kapitalinvestierungen aktiv war.

Der Außenhandel Dänemarks für das Jahr 1927 zeigte eine Gesamteinfuhr von 1659 Mill. Kr. gegenüber 1620 Mill. Kr. im Jahre 1926 und 2082 Mill. Kr. im Jahre 1925. Die Gesamtausfuhr ist von 1960 Mill. Kr. im Jahre 1925 auf 1517 Mill. Kr. im Jahre 1926 und auf 1549 Mill. Kr. im Jahre 1927 zurückgegangen. Eine aktive Handelsbilanz hatte Dänemark in den letzten Jahren nur Großbritannien gegenüber, während sie zu allen übrigen europäischen Staaten passiv war. Die aktive Handelsbilanz Dänemarks zu Schweden, Norwegen, Finnland und den Ostseestaaten ist auf den beträchtlichen Transitverkehr Dänemarks zurückzuführen.

In dem Außenhandelsverkehr Dänemarks stehen Deutschland und Großbritannien weitaus an erster Stelle und zwar Deutschland als Bezugs- (Einfuhr-) Land und Großbritannien als Absatz- (Ausfuhr-) Gebiet. Eine immerhin nicht unwesentliche Bedeutung kommt ferner den Vereinigten

Staaten von Amerika als Lieferanten und Schweden als Abnehmer dänischer Produkte zu.

Die Einfuhr aus Deutschland betrug 30,7%, aus Großbritannien 13,2%, die Ausfuhr nach Deutschland 20,7%, nach Großbritannien 56,5% der gesamten dänischen Ein- bzw. Ausfuhr. Aus Großbritannien wurden im Jahre 1927 nur Waren im Werte von 197 Mill. Kr. nach Dänemark eingeführt, während der Wert der dänischen Ausfuhr nach Großbritannien, dem besten Abnehmer der dänischen Landwirtschaftsprodukte 796 Mill. Kr. betrug. Der Wunsch, von einem so guten Abnehmer mehr Waren zu beziehen als bisher, um ihn sich zu erhalten, kommt seit einiger Zeit in einer lebhaften Propaganda für die weitere Entwicklung der dänisch-englischen Handelsbeziehungen zum Ausdruck, besonders, nachdem Großbritannien in den letzten Jahren mehr und mehr dazu übergegangen ist, statt dänischer Lebensmittel die Nahrungsmittel seiner Dominions (besonders Kolonialbutter) zu bevorzugen. Die dänischen Bemühungen, eine Steigerung des Warenbezuges aus Großbritannien zur Sicherung der dänischen Ausfuhr herbeizuführen, werden offensichtlich offiziös unterstützt durch die Verbreitung englischer Sprachkenntnisse, die Förderung der englischen Handelskorrespondenz u. a. m. Deutschland hat daher allen Anlaß, der weiteren Entwicklung des deutsch-englischen Handels seine Aufmerksamkeit zu widmen.



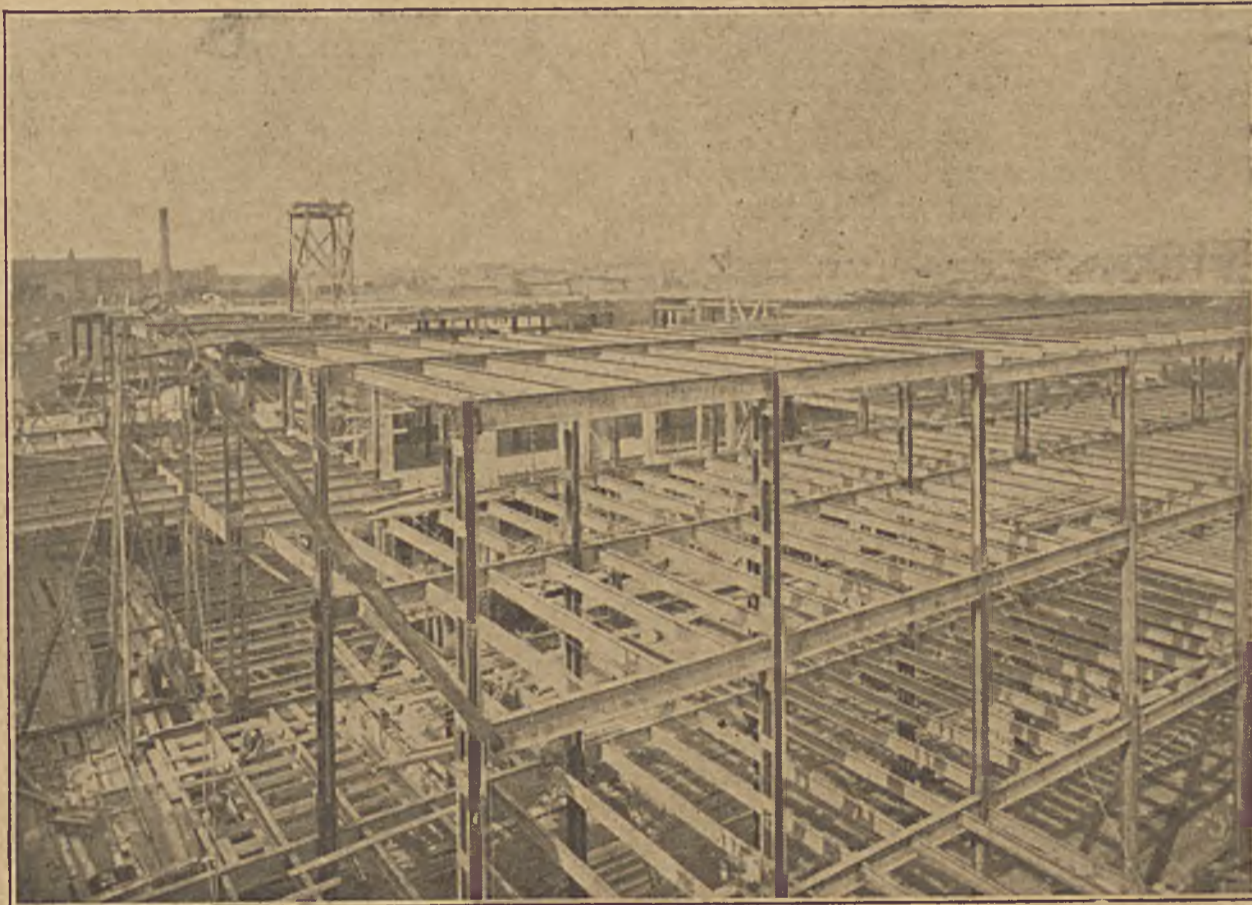
# I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN

KRANBAHNEN

VERLADEANLAGEN

**STAHL-BAU**



Stockwerkbau in Stahlkonstruktion.

FESTE BRÜCKEN  
BEWEGLICHE BRÜCKEN

**STETTIN**



Der Schwerpunkt der dänischen Ausfuhr liegt naturgemäß in der Ausfuhr der Produkte der Landwirtschaft\*), insbesondere Fleisch, Vieh, Butter und Eier, nach Großbritannien und Deutschland. Obwohl der Anteil beider Staaten am dänischen Gesamtexport zurückgegangen ist, beträgt er auch heute noch zusammen etwa  $\frac{4}{5}$  des gesamten dänischen Exports. Lebendes Vieh, vor allem Pferde und Hornvieh, geht hauptsächlich nach Deutschland, während konsumfertiges Fleisch und Speck hauptsächlich nach Großbritannien exportiert wird, das auch das Hauptabsatzgebiet für Eier und kondensierte Milch ist.

Die Entwicklung des deutsch-dänischen Spezial-Handels im Jahre 1927 zeigt folgendes Bild:

	Einfuhr Dänemarks aus Deutschland	Ausfuhr Dänemarks nach Deutschland (in 1000 RM.)
Lebende Tiere.....	249	104660
Lebensmittel und Getränke.....	21000	192602
Rohstoffe und halbfertige Waren.....	82652	37857
Fertige Waren.....	274055	10067
Gold und Silber.....	1983	10232
Insgesamt	379939	355418

Der Wert der wichtigeren von Deutschland nach Dänemark eingeführten Waren betrug (in 1000 M.): Roggen 4886, Oelkuchen 25 466, Preßkohlen 9326, Schwefelsaures Ammoniak 8124, sonstige chemische Rohstoffe 6898, Kunstseide 2028, Garne 4193, Gewebe 61 774, Kleidung und Wäsche 17 321, Filzhüte 2341, sonstige Textilwaren 7105, Schuhwerk und Lederwaren 8227, Pelze und Pelzwaren 4183, Möbel und andere Holzwaren 3205, Kautschukwaren 5281, Papier- und Papierwaren 12 022, Farben 4713, sonstige chemische und pharmazeutische Erzeugnisse 10 115, Ton- und Porzellanwaren 5422, Glas- und Glaswaren 5772, Eisenwaren 41 825, Kupferwaren 7730, Maschinen 8223, elektrotechnische Erzeugnisse 11 185.

Von den von Dänemark nach Deutschland eingeführten Waren sind hervorzuheben (Wert in 1000 M.): Gerste 7301, Fleisch- und Fleischwaren 11 163, Fische 11 755, Butter 119 427, Käse 5157, Eier 21 077, Schmalz 12 753, Därme 8330.

Wenn Deutschland auch als Lieferant von Eisen, Roh- und Halbfabrikaten in der Nachkriegszeit auf dem dänischen Markt (vorübergehend) von den Eisenindustrien Westeuropas durch

\*) Von dem gesamten dänischen Staatsgebiet von 4,3 Mill. ha sind 3,3 Mill. ha, d. h. 76,7 % landwirtschaftlich und 9 % forstwirtschaftlich genützt.

die Preisunterbietungen der valutaschwachen Länder verdrängt worden ist, so steht es doch als Lieferant von Artikeln der Kleineisenindustrie (Messer, Nadeln, Schreibfedern, Sägeklingen usw.), von emaillierten und vernickelten Haus- u. Küchengeräten, von Erzeugnissen der Blech- und Blech-emballagen-Industrie wie in der Vorkriegszeit, so auch jetzt noch an erster Stelle. Auch in der Belieferung Dänemarks mit Fertigfabrikaten der Eisenindustrie, besonders mit Spezialmaschinen aller Art sowie mit musikalischen und medizinischen Instrumenten steht Deutschland an erster Stelle; doch macht sich auch hier der Wettbewerb der anderen Staaten sehr bemerkbar, vor allem von Großbritannien für Dampfmaschinen und Maschinen zur Spinnstoffbereitung, von Schweden für Maschinen der Holz- und Steinbearbeitung, sowie von Amerika für Autos und Registratormaschinen.\*\*)

Die dänische Industrie hat nicht die Bedeutung wie in den meisten anderen west- und mitteleuropäischen Staaten. Sie dient vornehmlich der Bedarfsdeckung des eignen Landes. Die Ausfuhr dänischer Industrieprodukte ist so minimal, daß sie für den Weltmarkt keine Bedeutung hat, mit Ausnahme des dänischen Portlandzements, der hauptsächlich nach Südamerika geht.

In der Nachkriegszeit hatte die dänische Industrie außerordentlich unter den Lohnkämpfen und Krisenerscheinungen des Währungsverfalls und der sich daran anschließenden Deflationsperiode zu leiden, deren Folgen auch heute noch nicht überwunden sind. Die Zahl der Arbeitslosen umfaßt noch immer 20% sämtlicher Industriearbeiter. Die Lebenshaltungskosten liegen seit dem Sommer 1927 einigermaßen stabil, etwa 76% über dem Vorkriegsniveau. Auch die Bewegung der Löhne scheint vorläufig zum Stillstand gekommen zu sein und zwar auf einem wesentlich höheren als dem Vorkriegsniveau — selbst unter Berücksichtigung der Preissteigerung. Während der durchschnittliche Stundenlohn für sämtliche Arbeiter 1914 etwa 50 Oere betrug, wird er heute auf 126 Oere veranschlagt; für gelernte Arbeiter, die 1914 durchschnittlich 61 Oere verdienten, sogar auf 155 Oere. Es sind also außerordentlich schwierige Bedingungen, unter denen eine Industrie zu arbeiten hat, deren Zollschutz geringer ist als in den meisten anderen Ländern.

\*\*) Eine gute Uebersicht mit reichhaltigem Material über den Warenaustausch Dänemarks mit den wichtigsten Ländern gibt Dr. Lenz in den „Nordischen Länderberichten“, herausgegeben von der Nordischen Gesellschaft, Lübeck 1927.

## Steffin als Mittler des deutsch-skandinavischen Güteraustausches.

Von Dr. Gerhard Röpke.

Der Güteraustausch zwischen Skandinavien und dem Wirtschaftsgebiet südlich der Ostsee ist im wesentlichen bedingt durch die Verschiedenartigkeit und Ungleichmäßigkeit in der beiderseitigen Verteilung industrieller Rohstoffe, wie sie in der Relation von Kohle und Erz am prägnantesten zum Ausdruck kommt. Dazu kommt die Ungleichartigkeit in der Produktionskraft von Lebensmitteln und landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Auch der Verkehr industrieller Fertigfabrikate spielt selbst-

verständlich zwischen diesen Gebieten mit teilweise starkem industriellem Gepräge eine Rolle.

Die Grundlagen aller Verkehrsbeziehungen sind geordnete Rechtsverhältnisse und allen Anforderungen gewachsene, leistungsfähige Verkehrsmittel. Die ersteren haben ihren Niederschlag in den Handels- und Schiffsverkehrsverträgen gefunden, die zwischen den drei skandinavischen Staaten auf der einen und dem Deutschen Reich auf der anderen Seite abgeschlossen sind.



Der 1926 ratifizierte deutsch-schwedische Handelsvertrag, an dessen Zustandekommen die Stettiner Industrie- und Handelskammer als eine der in erster Linie beteiligten Wirtschaftsvertretungen im Sinne einer Erleichterung des Güterauschanges mitgearbeitet hat, bietet infolge seiner Meistbegünstigungsklausel und der auf die tatsächlichen Bedürfnisse des Handels abgestellten Tarifabreden die beste Gewähr dafür, daß die weitere günstige Entwicklung der Verkehrsbeziehungen zwischen Schweden und Deutschland gefördert wird.

Mit Dänemark besteht eine Reihe älterer Verträge, die damals noch zwischen Dänemark und den einzelnen deutschen Staaten abgeschlossen wurden und durchweg Meistbegünstigung vorsehen. An sich ergibt diese noch heute gültige Regelung keinen Anlaß zu besonderen Bemängelungen. Es wäre jedoch im Interesse der Modernisierung und Zusammenfassung sämtlicher Bestimmungen der alten Verträge vorteilhaft, wenn sie durch einen neuen, allumfassenden Handels- und Schiffahrtsvertrag ersetzt würden, da sich inzwischen naturgemäß mancherlei Unstimmigkeiten herausgestellt haben, die dann in jedem Einzelfalle durch Sondervereinbarungen behoben werden mußten, so durch die Vereinbarung über Zollerleichterungen für einige dänische Erzeugnisse sowie über die Behandlung deutscher Handelsreisender in Dänemark vom Januar 1926. Augenblicklich schweben weitere Verhandlungen über die gegenseitige Anerkennung der Aufsicht über die Seetüchtigkeit und die Ausrüstung der Handelsschiffe, bei denen die Kammer ebenfalls Gelegenheit genommen hat, sich zu äußern.

Was für Dänemark zutrifft, wäre auch für das handelsvertragliche Verhältnis Norwegens zum Deutschen Reich erstrebenswert, nämlich der Ersatz der alten, zwar die Meistbegünstigung enthaltenden, aber sonst ziemlich farblosen Einzelverträge durch ein einheitliches, alle Bestimmungen wirtschaftlicher Natur regelndes Abkommen. Abschließend sei noch bemerkt, daß, wie im allgemeinen über eine gegenseitige schikanöse Behandlung der Einfuhren im Sinne eines administrativen Protektionismus weder in Skandinavien noch in Deutschland geklagt werden kann, die Industrie- und Handelskammer zu Stettin es sich immer zur besonderen Pflicht gemacht hat, in Verhandlungen mit den zuständigen Zollbehörden alle etwa eintretenden Schwierigkeiten zu beseitigen und dem Geist der Verträge volle Geltung zu verschaffen.

Wenn zu Beginn des vorigen Absatzes festgestellt wurde, daß neben reziproker Gewährung der Rechtssicherheit leistungsfähige Verkehrsmittel den Austausch der Erzeugnisse ermöglichen, geschah das unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß die Leistungsfähigkeit, unter der auch die natürliche Rentabilität verstanden werden muß, nicht durch künstliche Beeinflussung herbeigeführt wird, sondern daß die Verkehrsmittel auf den natürlichen wirtschafts- und verkehrsgeographisch günstigen Wegen eingesetzt werden. Daß unter dieser Voraussetzung rein theoretisch genommen der größte Teil des skandinavischen Ostseeverkehrs über Stettin gehen müßte, wird ohne weiteres klar, wenn man den auf der Seeschiffahrtsstraße nach Stettin weit ins Inland vorstoßenden, frachtlich billigen

Seeverkehr berücksichtigt, dem sich im Verhältnis zu den benachbarten Häfen tarifkilometrisch kürzere Eisenbahnstrecken nach den Industrie-, Arbeits- und Konsumzentren Mitteldeutschlands, des Südens und Südostens anschließen. Dazu kommt die Möglichkeit, sich des von Stettin aus weit verzweigten Flußverkehrsnetzes mit seinen billigen Frachten zu bedienen. Jedoch sind diese natürlichen Vorzüge der Lage Stettins in den Spalten dieser Zeitschrift schon so oft hervorgehoben worden, daß es sich erübrigt, darauf näher einzugehen.

Die technische und kaufmännische Seite der bereits angezogenen, notwendigen Verkehrsmittelorganisation ist von den an diesem Erwerbszweige interessierten Wirtschaftlern an den skandinavischen Hafenplätzen wie auch in Stettin so gepflegt worden, daß auch aus dieser Richtung nur eine Förderung des Güterauschanges erwartet werden kann, ist doch Stettin selbst der größte Reedereiplatz der deutschen Ostsee mit seinem Bestand von 138 Seeschiffen mit 172 870 Br.-R.-To. am 1. Januar 1928. In dieser Zahl sind nur Seeschiffe von mehr als 100 Br.-R.-To. enthalten, Seeleichter sowie Schlepper sind nicht eingerechnet. In dieser Flotte sind alle Arten von Spezialschiffen für die Zwecke der zu Anfang zwischen Skandinavien und Stettin als typisch festgestellten Verkehrsarten vertreten, vom 6000 To. großen für den Massenguttransport bestimmten Trampdampfer bis zum elegant eingerichteten Tour- und Passagierdampfer.

Der Massengutverkehr ist unstreitig das Rückgrat des Stettiner Hafenverkehrs überhaupt, wie insbesondere des skandinavischen Güterauschanges mit Stettin.

Eingänge von Erzen und Schlacken in Stettin	
1913 . . . . .	1 746 182 to
1925 . . . . .	1 106 018 to
1926 . . . . .	702 412 to
1927 . . . . .	868 686 to

Diese Tatsache hat bereits im vorigen Jahre zu der Errichtung von 3 neuen Erzverladebrücken von je 15 Tonnen Hubkraft im Reiherwerderhafen geführt, und augenblicklich ist man damit beschäftigt, den Kai an diesen Brücken beträchtlich zu verlängern, um eine restlose Ausnutzung der Anlage zu ermöglichen. Diese Anlage leistet stündlich 200 To., so daß ein 5000 To.-Erzdampfer in 24 Stunden gelöscht werden kann. Moderne Kohlenkipper vermitteln den Umschlag vom Bahnwagen ins Schiff, so daß bei günstigem Frachtenmarkt schnellste Abfertigung des Massengutumschlages in beiden Richtungen, sowohl see- wie binnenwärts, gewährleistet wird.

Wenn auch diese Massengutladungen den Stückgutverkehr nach und von skandinavischen Häfen weit in den Schatten stellen, so unterhalten doch alte und bestrenommierte Stettiner Reedereien mit gut ausgestatteten und zum Teil für den Passagierverkehr eingerichteten Dampfern einen häufigen und regelmäßigen Tourdienst nach allen bedeutenderen Hafenplätzen der drei skandinavischen Staaten, zum Teil in enger Zusammenarbeit mit den skandinavischen Ostseelinienreedereien. Einige Routen werden auch ausschließlich von skandinavischen Reedereien versehen, wie denn überhaupt die drei skandinavischen Länder das Hauptkontingent der ausländischen Flagge im Stettiner Hafen stellen.

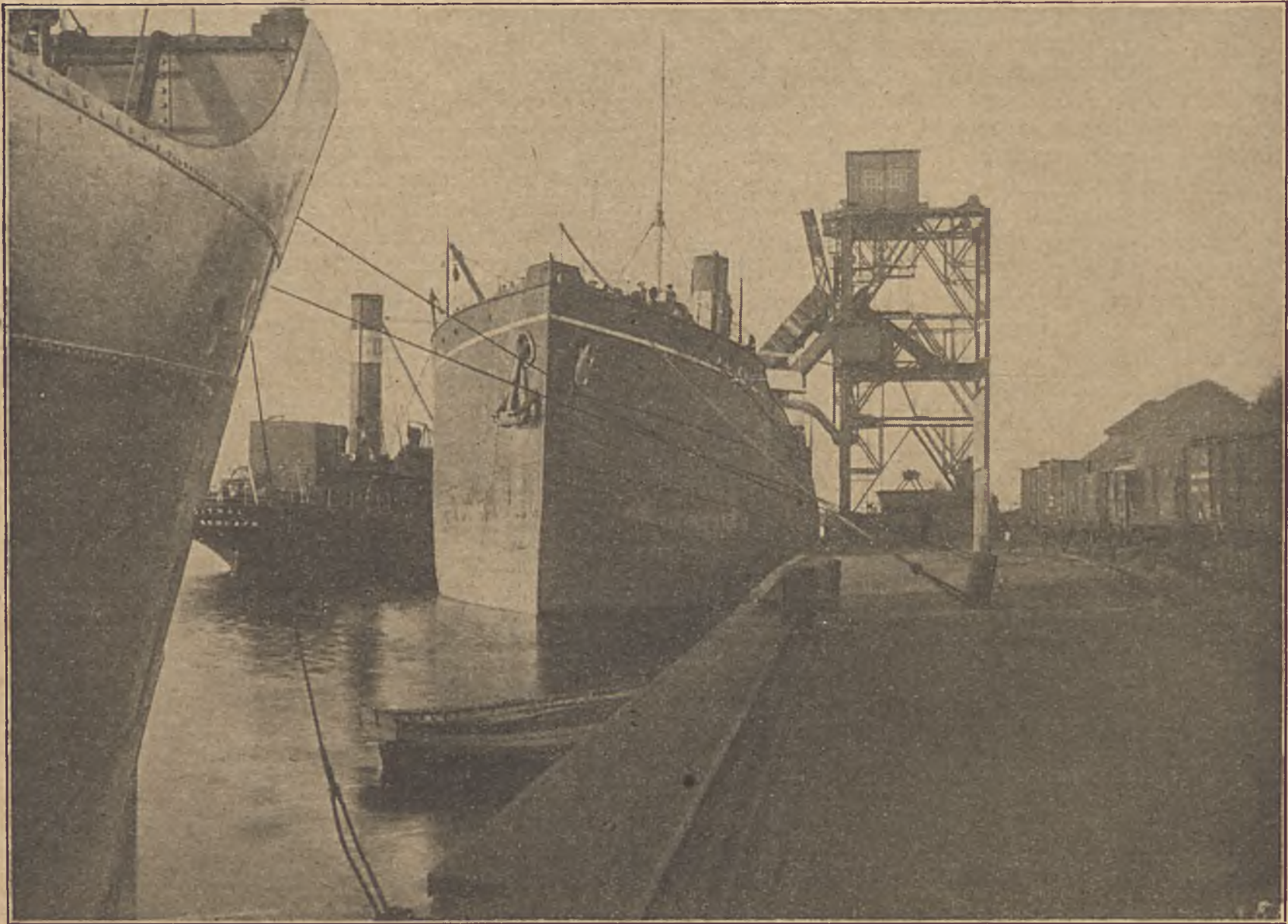


Die Flaggen der skandinavischen Staaten in Stettin 1921

	Eingang	Ausgang
Schweden	551 Schiffe mit 464 508 cbm	560 Schiffe mit 465 239 cbm
Dänemark	392 „ „ 496 965 „	410 „ „ 501 318 „
Norwegen	226 „ „ 374 514 „	226 „ „ 376 637 „

Bis Bergen und Drontheim hinauf unter Anlaufen sämtlicher Zwischenhäfen reicht dieser regelmäßige Dienst der von Stettin ausgehenden Tourlinien, so daß fast immer ohne Umladung, jedenfalls aber zu direkter Fracht, überallhin ver-

tungsweise liegen, nämlich in politischer Einflußnahme von staatlicher Seite. Was die erste Ursache betrifft, haben die Beziehungen zwischen Stettin und Skandinavien zwar nie den übergangslosen Abbruch und die äußerst zögernde Wiederanknüpfung erlebt wie die nach dem Osten. Jedoch hatten auch die skandinavischen Staaten, wenn auch nicht direkt von Kriegshandlungen berührt, mit ernsthaften wirtschaftlichen Schwierigkeiten wä-



Kohlenkipper im Reierwerder-Hafen, Stettin.

laden werden kann. Mag auch die zahlenmäßige Bedeutung dieses Liniendampferdienstes hinter dem Massengutverkehr zurückstehen, er schafft doch in seiner Kleinarbeit, so in erster Linie durch den Passagierdienst, wertvolle traditionelle Verbindungen, die über das rein ökonomisch Nützliche hinausgehend kulturelle Beziehungen anzubahnen geeignet sind.

Wenn sich der Güterverkehr mit Skandinavien trotz dieser günstigen Vorbedingungen nicht so entwickelt hat, wie das zu erwarten gewesen wäre,

Seewärtiger Güterverkehr Stettins mit Skandinavien  
in to zu 1000 kg.

	1913 Eingang	1927	1913 Ausgang	1927
Schweden	1 440 937	844 463	134 213	106 160
Dänemark	68 210	84 015	97 126	147 753
Norwegen	118 678	191 146	144 660	25 979

ist dafür eine Reihe von Ursachen maßgebend, die zum Teil in den wirtschaftlichen Nachwehen der Kriegszeit zu suchen sind, zum Teil allerdings auch außerhalb der Sphäre rein ökonomischer Betrachtung

rend der Nachkriegszeit zu kämpfen, sei es, daß diese aus der Deflationspolitik oder aus allgemein konjunkturellen Krisen herzuleiten waren, die naturgemäß auch die Schlagkraft des Außenhandels lähmten. Auf der anderen Seite hat bekanntermaßen die expansive polnische Seehandelspolitik die Stettiner Interessen im Handel mit Skandinavien so stark geschädigt, daß es nur mit Hilfe von Ausnahmemaßnahmen möglich sein wird, diese Verluste einigermaßen wieder wettzumachen.

Gedacht wird bei der Forderung solcher Ausnahmemaßnahmen in erster Linie an tarifarische Erleichterungen des Verkehrs seitens der Reichsbahn. In dieser Beziehung sind bereits Erfolge durch die Erstellung von Seehafenausnahmetarifen für einen großen Teil wichtiger im skandinavischen Verkehr in Frage kommender Güter erzielt worden.

Aber auch Stettin selbst ist im Kampf um den Ostseeverkehr nicht tatenlos geblieben. Es hat die Seewasserstraße bereits auf eine Tiefe von 8 m



gebracht und wird programmäßig in den nächsten Jahren auf 9,60 m Baggertiefe gehen, was vor allem den skandinavischen Schwererztransporten zugute kommt. Es hat diese Seewasserstraße außerdem durch verschiedene Durchstiche begradigt und nach den modernsten Grundsätzen befeuert, so daß eine in jeder Beziehung einwandfreie und erstklassige Schifffahrtsstraße entstand. Augenblicklich ist man dabei, eine gerade Schifffahrtsstraße zu dem Reiherwerderhafen durch den sogenannten Swantedurchstich zu schaffen und hat diese Arbeit mit Hilfe großer Saugbagger schon ein gutes Stück gefördert. Auch diese Verbesserung erleichtert in erster Linie den schwedischen Erzumschlag, der mit Hilfe der bereits erwähnten Erzbrücken im Reiherwerderhafen bewältigt wird.

Im Stückgutverkehr dient dem in letzter Zeit zunehmenden Eingang dänischer Butter eine sachgemäß eingerichtete Kühlanlage im Stettiner Freihafen.

Eingang dänischer Butter in Stettin seewärts

1926 . . . . .	239 to
1927 . . . . .	408 to

Auch Kühlwaggons stehen der Hafenverwaltung zum Zwecke des Weitertransports in ausreichendem Maße zur Verfügung. Ebenso ist ein Kühlhaus für Heringe vorhanden, die bekanntlich in den größten Mengen aus Norwegen und Schweden und in kleineren Mengen auch aus Dänemark in Stettin, dem Hauptstapelplatz des Kontinents für Salzheringe, eingeführt werden.

Einfuhr von Heringen aus Skandinavien in Stettin

	aus Norwegen	Schweden	Dänemark
1913 . . . . .	19 733 to	4 240 to	24 to
1926 . . . . .	22 291 to	7 973 to	850 to
1927 . . . . .	20 242 to	1 715 to	138 to

Der für den Stückgutverkehr zur Verfügung stehende Umschlags- und Lagerraum des Freihafens wird durch einen (im Bau befindlichen fünfgeschossigen Schuppen von 200 m Länge und 40 m Breite, der mit allen neuzeitlichen Lösch-, Lade- und Fördereinrichtungen versehen ist, erheblich erweitert. Dieser Bau wird voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres fertiggestellt.

Für den skandinavisch-deutschen Verkehr von größter Wichtigkeit verspricht auch der Plan der Errichtung einer Seequarantäneanstalt für die Ein-

fuhr ausländischen Viehs im Stettiner Hafengebiet zu werden. Dieser Plan, dessen Für und Wider schon seit längerem die Interessenten und zuständigen Behörden beschäftigt, wird voraussichtlich in nächster Zeit greifbarere Gestalt annehmen.

Schließlich sind noch die Maßnahmen zu erwähnen, die zwar nicht dem skandinavischen Güterverkehr allein dienen, ihm jedoch in gleichem Maße zugute kommen wie den übrigen Verkehren. In dieser Beziehung wäre zu nennen die Herabsetzung der Befahrungsabgabe auf der Seeschifffahrtsstraße Swinemünde—Stettin von 8 auf 2 Pfg. pro cbm Nettoraumgehalt, die von der Stettiner Wirtschaftsvertretung unter größten Schwierigkeiten und unter Uebernahme schwerer Garantielasten erreicht werden konnte, ferner die Senkung des Stettiner Hafenabgabentarifs für unter bestimmten Bedingungen umgeschlagener Eisenerze, Schwefelkiesabbrände und Manganerz. Schließlich sei noch erwähnt, daß im letzten Winter die Eisbrechergebühren um ein Drittel von der Industrie- und Handelskammer herabgesetzt worden sind. Auch für Senkung des Swinemünder Hafenabgabentarifs, für eine Erleichterung in der Erhebung der Lotsgebühren und Abänderung der Gebühren, für die gesundheitspolizeiliche Kontrolle der Seeschiffe in Swinemünde hat sich die Stettiner Industrie- und Handelskammer tatkräftig eingesetzt. Wenn die letzteren Bestrebungen auch noch nicht zu endgültigen Ergebnissen geführt haben, deuten die geführten Verhandlungen doch darauf hin, daß mit einem Entgegenkommen der zuständigen Behörden und mit gewissen Zugeständnissen zu rechnen ist.

Die Aktion der Stettiner Industrie- und Handelskammer zur weiteren Verbilligung der Stettiner Umschlagskosten ist damit keineswegs abgeschlossen. Man wird auch in Zukunft weiter bemüht sein, Stettin zum billigsten deutschen Umschlagshafen der Ostsee zu machen, um ihm seinen früheren Verkehr, insbesondere mit den skandinavischen Ländern, zu erhalten und neuen zuzuführen, wie das seiner natürlichen Lage entspricht. Wir haben die feste Ueberzeugung, daß unsere skandinavischen Freunde uns bei diesen Bestrebungen mit allen Mitteln unterstützen werden, um auch ihrerseits aus einem gesteigerten Güteraustausch über Stettin Nutzen zu ziehen.

## Der Kaufmann

der sich über die Preisbewegung auf den Ostseemärkten, über Angebot und Nachfrage im allgemeinen und über das gesamte Wirtschaftsleben im besonderen informieren will, schätzt die rasche und zuverlässige Berichterstattung des

## Ostsee-Handels



## Die Bedeutung des Ausbaues der Oder für Steffin.

Vortrag, gehalten von Reichsminister a. D. Dr. h. c. Gothein auf der Tagung des Pommerschen Binnenschiffsverkehrsvereins am 27. April (siehe auch „O.-H.“ Nr. 10 vom 15. Mai d. J. S. 16 ff.)

Man wird im allgemeinen feststellen können, daß große Handelsstädte an Flüssen, d. h. an schiffbaren Wasserstraßen, große Seestädte an Flußmündungen liegen. Daß Seestädte ihre Bedeutung als solche auf die Dauer nur erhalten können, wenn sie an der Mündung von schiffbaren Wasserstraßen liegen, geht am besten daraus hervor, daß beispielsweise ursprünglich so bedeutende Seehäfen wie Brügge, Leyden usw. jetzt ihre Bedeutung verloren haben, da ihnen die schiffbare Wasserstraße ins Hinterland fehlte oder versandete. —

Es ist ferner festzustellen, daß die großen internationalen Verkehrs- und Handelsstraßen von der See ins Land die Täler großer schiffbarer Flüsse aufwärts führten und heute noch führen. Die Wichtigkeit der Wasserstraßen, als der gegebenen Verkehrswege, trat früher sogar noch stärker hervor als heute, da damals die Eisenbahnen fehlten. Auf der Oder hat sich schon in früheren Jahrhunderten ein lebhafter Verkehr von Stettin bergwärts, wo hauptsächlich Salz, Heringe, Stockfisch und Wein verschifft wurden, sowie auch talwärts entwickelt, wo insbesondere Holz und Getreide zur Beförderung gelangten. Die rasche Entwicklung der Eisenbahnen hat die großen Flüsse als Verkehrsweg nicht überflüssig gemacht. In Deutschland entfallen 70% des Großgüterverkehrs auf die Eisenbahnen, 30% auf die Binnenschifffahrt. Daß auch der auf den höchsten Stand gebrachte Eisenbahnverkehr den Flußverkehr nicht überflüssig macht, beweist der Rhein, an dessen beiden Ufern mehrgleisige Bahnen laufen, die gewaltige Gütermengen bewältigen, obschon der Rhein den lebhaftesten Schiffsverkehr aller Ströme Europas aufweist und bezüglich der Regelmäßigkeit und Schnelligkeit der Warenbeförderung mustergültig ist. Die Vorteile des Nebeneinander von Eisenbahn und Binnenschiff liegen auf der Hand. Der Wettbewerb der beiden Verkehrsmittel verbilligt die Frachten, erweitert das Hinterland der Seehafenstädte und vergrößert den Aktionsradius sowie das Bezugs- und das Absatzgebiet, das für die Mündungshäfen in Frage kommt.

Ermäßigungen der Bahnfrachten werden von den Eisenbahnen meist nur im Wettbewerb gegen andere Verkehrsmittel gewährt. Ein Beispiel: Wenn der Erie-Kanal zugefroren ist, pflegen die Wettbewerbsbahnen die Getreide- und Mehlfrachten nach New York zu verdoppeln. Auch die deutschen Bahnen haben die meisten Ausnahmetarife im Wettbewerb gegen die Wasserstraßen erstellt. Hieraus erhellt am besten das große Interesse einer an einer Flußmündung gelegenen Stadt, den Fluß zu einer leistungsfähigen, tief ins Hinterland gehenden Wasserstraße ausgebaut zu sehen. Nicht minder groß ist natürlich das Interesse der Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete im Hinterlande selbst.

Die oben dargelegte Auffassung, an der auch heute unbedingt festzuhalten ist, ist nicht immer Gemeingut gewesen. Im Zeitalter der Eisenbahnen glaubte man zeitweise auf Wasserstraßen überhaupt verzichten zu können. So war auch vor über 4 Jahrzehnten die Opposition gegen die damals zur Debatte stehende Kanalisierung der oberen Oder eine lebhafteste, und selbst ein Stettiner Abgeordneter glaubte damals — mit Rücksicht auf das Stettiner Interesse an der Versorgung des Berliner Marktes mit englischen Kohlen — gegen diese Kanalisierung opponieren zu sollen. Ohne sie hätte aber der oberschlesische Kohlenbergbau nicht seinen Aufschwung genommen, wäre die dortige Eisenindustrie völlig verkümmert; hätte Stettin auch nicht die große Einfuhr schwedischer Eisenerze zu buchen gehabt. Denn ohne den Ausbau der Oder hätte die Eisenbahn niemals den niedrigen Erztarif von Stettin nach Oberschlesien erstellt, hätte Oberschlesien seine Stellung auf dem Berliner Kohlenmarkt niemals behaupten können. Die Folge wäre gewesen, daß die Konsumkraft der schlesischen Bevölkerung für über Stettin eingeführte Konsumartikel sich niemals zu ihrer späteren Bedeutung hätte entwickeln können.

Was es heißt, einen wichtigen Teil seines Absatzgebietes zu verlieren, das erlebt Breslau jetzt am Verlust Oberschlesiens und Posens und erlebt Stettin nicht minder am Verlust der jetzt polnisch gewordenen Gebiete seines natürlichen Hinterlandes. Der Rückgang bzw. Wegfall der Ausfuhr von Getreide, Holz und Zucker aus Posen und zum Teil aus Kongreßpolen über Stettin sowie der Bezüge dieser Gebiete an Verbrauchsgütern sowie industriellen Rohstoffen über

Stettin, die Ablenkung der Kohlenausfuhr Ostoberschlesiens über Danzig und Gdingen und eines wesentlichen Teiles der Erzeinfuhr über diese Häfen ist für Stettin katastrophal. Wohl hat die Reichsbahn, um sich einen Teil dieser Transporte zu erhalten, sehr niedrige Wettbewerbsstarife erstellt. Die direkte Eisenerzfracht nach Witkowitz und ähnlich auch nach Westoberschlesien ist damit niedriger als die kombinierte Schiffs- und Bahnfracht geworden. Da andererseits die Anschlußfracht für Ablauf von Cosel-Hafen nicht ermäßigt worden ist, und da der Kohlenausnahmetarif der Reichsbahn an sehr hohe Mindestmengen (900 000 t) gebunden ist, wird die Schifffahrt hierdurch aufs schwerste geschädigt, was direkt und indirekt auch auf Stettin zurückfällt. Es haben sich große Stettiner Unternehmungen am Wasser angesiedelt, um die Vorteile nicht nur des Seehafens, sondern auch der Binnenschifffahrt zu genießen. Die Einrichtungen dieser Unternehmungen, die auf den See- wie auf den Binnenschiffsverkehr eingestellt sind, können nicht ausgenutzt werden, wenn die Binnenschifffahrt erliegt.

Ob die Reichsbahn die billigen Wettbewerbsstarife weitergewähren würde, wenn der heutige Wettbewerb der Binnenschifffahrt einmal wegfiel, die Binnenfahrzeuge verschrottet würden und eine Einigung mit den polnischen Bahnen zu Stande käme, ist höchst fraglich. Heute wirbt die Bahn um Bildung von Gemeinschaften von Frachtinteressenten, denen sie billige Tarife bei einem garantierten Mindestquantum anbietet, will sogar die Holztransporte der Binnenschifffahrt entziehen; dabei ist diese auf guten Wasserstraßen auf größere Entfernungen stets wettbewerbsfähig gegenüber der Eisenbahn. Letztere kann freilich den Wettbewerb der Binnenschifffahrt durch Anlauf- und Ablauffrachten in riesiger Höhe bei gleichzeitig niedrigen Endtarifen für die auf die Bahnvorfracht angewiesenen Gebiete lahmlegen.

Was den von Stettin ausgehenden Binnenschiffsverkehr im einzelnen anbetrifft, so ist die Schifffahrt im Verkehr mit Berlin und den märkischen Wasserstraßen, wo sie insbesondere als Zubringerin für den Berliner Verbrauch dient, von der Eisenbahn nicht zu unterbieten. Ebenso wettbewerbsfähig ist die Schifffahrt an und für sich auf der Strecke von Stettin nach dem größten Konsum- und Handelsplatz Breslau. Ihr würden aber die großen Talfrachten fehlen, wenn ihr Kohle, Eisen, Steine usw. durch hohe Bahnvorfrachten ferngehalten würden. Die Selbstkosten bei der Bergfracht müssen steigen, wenn es an Talfracht fehlt und umgekehrt. Nun bestand bis vor kurzem auf der Oder ein relativ günstiges Verhältnis zwischen Tal- und Bergfrachten. Wie wichtig eine derart günstige Relation ist, geht aus der Höhe der Donaufrachten hervor, die darauf zurückzuführen ist, daß der Donau ausreichende Talfrachten fehlen. Für Stettin ist es vorteilhaft, daß Berlin ein großer Verbrauchsplatz für oberschlesische Kohle ist, da Fahrzeuge, die Kohlen nach Berlin gebracht haben, weil sie dort meist keine Ladung finden, durch den Hohenzollernkanal nach Stettin zu gehen und hier wieder Erze, Phosphate, Heringe, Mineralöle, Jute, Steine, Harze, Futtermittel, Oelsaaten, Getreide, Roheisen, Stückgüter etc. als Bergfracht zu laden pflegen. Das Vorhandensein ausreichender Mengen von Talfrachten, sogar ihr Ueberwiegen, ist in Anbetracht des Umstandes, daß sie mit dem Strom schwimmen, günstig. Aber da die Kosten für Hin- und Rückfahrt von der Ladung getragen werden müssen, ist das Vorhandensein ausreichender Rückfracht für die Höhe der Schiffsfrachten von größter Bedeutung.

Wenn die Oderschifffahrt nicht entfernt die Bedeutung der Schifffahrt auf dem Rhein und der Elbe hat, so liegt dies nicht zuletzt an der Beschaffenheit des Oderstromes selber. Die Oder hat nicht entfernt das Niederschlagsgebiet des Rheins. Gerade wo der Oderschifffahrt die Hauptfrachten zufließen, ist es besonders gering, bei Cosel nur 9 000 qkm, bei Breslau erst 22 600 qkm. Insgesamt entspricht das Niederschlagsgebiet der Oder annähernd dem der Elbe, während der Rhein das 2½ fache, die Donau das 7¾ fache aufzuweisen hat. Der Oder fließen nicht wie dem Rhein während des Sommers schmelzende Gletscherwasser zu. Auch hat sie keine natürlichen Staubecken wie der Rhein im Züricher, Vierwaldstätter, Zuger, Thuner, Briener und Bodensee. Ihr Niederschlagsgebiet weist ein schon stark kontinentales Klima auf, lange Trockenperioden und dadurch überaus wechselnde Wasserstände. Hinzu kommen Eissper-



ren, die man am Rhein kaum kennt, die bei der Elbe nicht entfernt so lange dauern. Im Winter 1927/28 dauerte die Eissperre auf der unteren Oder beispielsweise über 14 Tage länger als auf der Elbe, während auf der oberen Oder die Schifffahrt sogar noch Mitte März durch Frost stark behindert war. Im Durchschnitt kann man auf ihr nur mit 270 Schifffahrtstagen rechnen. Die anschließenden Kanäle und die Warthe haben sogar noch längere Eissperren.

Je weiter östlich die europäischen Stromgebiete liegen, um so länger sind die Eissperren, um so unregelmäßiger die Wasserstände. Die russischen Binnenwasserstraßen werden in ihrer Bedeutung wesentlich überschätzt. Die Eissperren der nördlichen russischen Ströme betragen 7 Monate und gehen teilweise darüber noch hinaus. Schon auf den polnischen und litauischen Wasserstraßen sind die Verhältnisse in dieser Beziehung wenig günstig. Dagegen haben die ostpreußischen Wasserstraßen infolge der natürlichen Staubecken der Seenplatte eine gleichmäßigere Wasserführung. Das geringe Niederschlagsgebiet der Oder, von dem dazu noch genau die Hälfte (54 000 qkm) auf die Warthe entfällt, und ihre unregelmäßige Wasserführung zwingen, mit dem Wasservorrat der Oder sparsam und wirtschaftlich umzugehen. Der Strom muß festgelegt werden, um sich sein Bett im Niederungsgebiet freizuspülen. Dies ist schon allein im Landesmeliorationsinteresse geboten, denn die oberste Aufgabe jeder Fluß- und Stromregulierung ist die gefahrlose Abführung der Hochwasser und die Verhinderung der Versumpfung. Daß der Fluß gut schiffbar ist, ist nur der Prüfstein dafür, daß er jener, seiner obersten Aufgabe genügt. Schwieriger verhält es sich, wenn der Fluß im felsigen Bett dahinfließt, das er sich nicht tiefer spülen kann; hier wird die notwendige Fahrtiefe durch künstlichen Stau, durch Wehre erreicht, die bei abfallenden Wasserständen aufgerichtet, und die durch Schleusen umgangen werden (Kanalisation). Das hat aber den Nachteil, daß dann gerade bei sich verschlechterndem Wasserstand sehr erhebliche Wassermengen in den Halungen zurückgehalten werden und dieser dann unterhalb der letzten Staustufe in der freien Stromoder doppelt stark absinkt. Wir haben uns daher gegen die Fortführung der „Kanalisation“ unterhalb der Neißemündung mit größter Entschiedenheit gewehrt und statt dessen die Aufhöhung der Niedrigwasserstände aus Staubecken verlangt. Daß man unseren Wünschen nicht entsprach, hatte zur Folge, daß die kleinste Wasserführung der Oder oberhalb Breslaus von 48 Sekunden Kubikmeter auf 33 Sek. cbm, ja bei Steinau, einige Meilen unterhalb Breslaus sogar auf 21 Sek. cbm sank. Wasserstände, bei denen natürlich eine Schifffahrt unmöglich ist. Jetzt endlich — nahezu 30 Jahre, seitdem wir zuerst solche Staubecken gefordert haben — wird mit dem bei Ottmachau an der Glatzer Neiße begonnen. Sein Inhalt soll 135 Millionen cbm betragen, 30 Millionen cbm sind dabei lediglich für Hochwasserschutz, 5 Millionen cbm als eiserner Bestand und 93—100 Millionen cbm für die Aufhöhung von Niedrigwasser gerechnet. Das Staubecken wird voraussichtlich mindestens 2 mal im Jahre gefüllt werden. Sein Ziel ist die Gewährleistung einer regelmäßigen Fahrtiefe von 1,70 m. Aus der einmaligen Füllung kann mit einer Aufrechterhaltung des gewünschten normalen Wasserstandes auf 50 Tage gerechnet werden, so daß bei 2 maliger Füllung für 100 Tage durch Zuschuß ein Wasserstand von 1,70 m Tauchtiefe gewährleistet sein soll. Die Voraussetzung hierfür ist die vollständige Niedrigwasserregulierung der mittleren Oder. Da sich aber der Stromschlauch weiter unterhalb immer mehr verbreitert, erscheint es fraglich, bis wohin der Staubeckenzuschuß noch eine genügende Aufhöhung bringen wird. Unterhalb der Bobermündung dürfte sich der Einfluß des Zuschusses aus dem Ottmachauer Staubecken nicht mehr sehr stark bemerkbar machen.

Es ist daher zweifelhaft, ob es genügen wird, um der oberschlesischen Kohle nach Fertigstellung des Mittellandkanals ihre Stellung im Wettbewerb mit der Ruhrkohle zu erhalten. Die oberschlesische Industrie fordert deshalb die Möglichkeit, 1000 t Schiffe vom Industrieviertel mit ständig voller, von wechselndem Wasserstand nicht beeinflusster Ladung befördern zu können. Das 1000 t Schiff erfordert bei 1,70—1,80 m Tiefgang 80 m Länge und 10 m Breite. Da die Schleusentore der Oder indessen nur eine Breite von 9,60 m haben, ist nur die Verwendung von höchstens 9,35 m breiten Fahrzeugen möglich, die, weil die Schiffe nur 8 mal so lang wie breit sein dürfen, nicht über 75 m lang sein können. Die Verwendung von 1000 t Schiffen wird sich daher ohne überaus kostspielige Umbauten nicht durchführen lassen. Wahrscheinlich aber wird es möglich sein, daß 9,35 m breite und 75 m lange Fahrzeuge, die bei einer Tauchtiefe

von 1,75 m 850—900 t fassen, auf der Oder verkehren können. Freilich, ob Kähne dieser Länge und Breite bei dem schmalen Fahrwasser — unterhalb Breslau 45 m Sohlenbreite — bei den scharfen Krümmungen des Flußlaufes, den Brücken usw. auf der Oder verkehren können, ist noch auszuprobieren. Auch das Begegnen der Schleppzüge mit so langen und breiten Kähnen hat seine Schwierigkeiten. Scharfe Krümmungen lassen sich wohl begradigen, auch können Brückenöffnungen erweitert werden, aber das Fahrwasser ist nicht zu verbreitern, und nur an sehr wenigen Stellen wird ein Umlegen solch großer Fahrzeuge zu ermöglichen sein; erst ein Versuch kann über die Brauchbarkeit solcher Fahrzeuge auf der Oder entscheiden. Freilich, früher meinte man, daß überhaupt nur 55 m lange Fahrzeuge die Oder benutzen könnten und heute verkehren 67 m lange. Dankenswert ist es zu begrüßen, daß die Firma Em. Friedländer & Co. ein Fahrzeug von 75 m Länge und 9,3 m Breite baut, das zum Herbst in Betrieb genommen werden wird.

Um eine volle Ausnutzung der Oderwasserstraße zu ermöglichen, muß jedenfalls die Anlegung von noch mehr Staubecken gefordert werden. In Ottmachau werden nur die Hochwässer der Neiße, nicht die der oberen Oder zurückgehalten und nutzbar gemacht. Auf die verschiedenen Projekte, die in dieser Hinsicht teilweise schon seit langer Zeit bestehen, soll in diesem Zusammenhang nicht näher eingegangen werden. Jedenfalls würden durch Staubecken im Quellgebiet der oberen Oder die störenden spitzen Hochwasserwellen zurückgehalten, damit die Schifffahrtsdauer verlängert und beim Stellen der Wehre Zuschußwasser gegeben werden kann. Aus dem geplanten Staubecken bei Borganie an der Neißemündung könnte der freien Stromoder unterhalb Ranserns sekundlich 9—10 cbm, mit Ottmachau zusammen also 30 cbm zugeführt werden.

Das Verhältnis zwischen Tal- und Bergverkehr hat sich in den letzten Jahren sehr verschlechtert. Cosel Oderhafen hatte 1927 2 551 700 t Talversand, das sind allerdings 184 000 t mehr als 1913, demgegenüber stehen aber nur 731 930 t Bergverkehr, das sind 689 000 t weniger als 1913, was eine Verringerung des Bergverkehrs von 48,5% bedeutet. Das Verhältnis von Tal- und Bergfrachten hat sich mithin erheblich verschlechtert. Nachstehend seien noch folgende Zahlen angeführt:

1926:	zu Berg	zu Tal	Gesamt
Breslau	135 000 t	613 200 t	749 500 t
Maltsch	43 737 t	559 000 t	602 875 t
Glogau	9 165 t	43 400 t	49 664 t
Frankfurt	11 108 t	8 344 t	55 453 t

Es ist ein großer Mangel der Oderwasserstraße, daß sie nicht bis ins oberschlesische Montanrevier führt. Die Anlegung eines Großschiffahrtsweges an Stelle des völlig wertlosen Klodnitzkanals ist daher ein alter Wunsch. Ein solcher Wasserweg könnte freilich nur bis Gleiwitz oder höchstens bis in die Nähe von Hindenburg gehen, da die geologischen Verhältnisse ein weiteres Herangehen bis an die Schächte nicht ermöglichen. Heute können sich die Vorteile der Oderwasserstraße infolge der hohen Reichsbahnvorfracht nicht voll auswirken, da die Tarife im Nahverkehr besonders hoch sind. Freilich könnten die Gruben auf Grund des Berggesetzes eine Anschlußbahn an den Hafen bauen; jedenfalls dürfte der Hafen nicht, wie dies in Cosel der Fall ist, in den Händen der Reichsbahngesellschaft sein. Am besten wäre vielmehr, einen Zweckverband in Form einer Aktiengesellschaft zu gründen. Für Stückgüter und andere Nichtschwergüter könnte dann zweckmäßigerweise ein Zu- und Abbringerdienst vom Hafen mit Lastautomobilen eingerichtet werden. Auf den Großschiffahrtsweg bis Gleiwitz-Hindenburg zu verzichten und einen neuen Hafen unterhalb Cosels anzulegen, der durch eine Großwagenschleppbahn der Gruben mit diesen verbunden würde, hätte den Nachteil, daß sie wohl für den Bergversatz, nicht aber für den Erzbezug und sonstige Güter benutzt werden dürfte, also nicht einmal den Eisenhütten Vorteil bringen würde. Das würde für diese umso nachteiliger sein, wenn der Donau-Oder-Kanal gebaut wird und auf ihm das tschechische Witkowitz seine Erze ohne Bahnanschluß beziehen und sein Eisen dann zu Wasser versenden könnte.

Der Donau-Oder-Kanal würde jedenfalls den Aktionsradius der Oderschifffahrt und damit auch des Seehafens Stettin sehr erheblich vergrößern. Freilich soll man nicht glauben, daß sich hierbei ein Verkehr zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer entwickeln wird; der Seeweg wird immer der billigere sein. Eine Verbindung zwischen Donau und Oder würde aber der Donauschifffahrt die Massentrachten für den Talverkehr zuführen, in den Donaustaaten



zu einer starken Verbilligung der Kohle und damit Hebung der Wirtschaft führen. Wie oben schon ausgeführt, kommt das, was die Wirtschaft des Hinterlandes und die Binnenschifffahrt hebt, auch dem Seehafen zugute, und der Wasserweg von Stettin nach der Donau ist wesentlich kürzer als der von irgend einem Hafen der Nordsee. Die Fragen der oberen Oder, der Staubecken oder des Oder-Donau-Kanals sind nicht Lokalfragen Schlesiens, nicht nur Interessenfragen der Oderschifffahrt oder der Spediteure, sondern ebenso vitale Fragen Stettins.

Umgekehrt darf aber auch nicht die Bedeutung der Stettiner Hafen- und Seeschifffahrtsfragen für die Wirtschaft des Hinterlandes und die Binnenschifffahrt verkannt werden.

## Vom Weltkohlenmarkt. Produktion und Absatz im Jahre 1927.

Von Dr. Klaus Buschmann, Berlin.

Der deutsche Steinkohlenbergbau förderte im vorigen Jahre rd. 153 $\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen Kohle, rd. 81 $\frac{1}{2}$  Millionen mehr als 1926 und rd. 13 Millionen mehr als 1913. Die Koksherstellung stieg von rd. 27 $\frac{1}{3}$  Millionen 1926 auf rd. 32 $\frac{1}{4}$  Millionen To., das sind 600 000 To. mehr als 1913. Dagegen setzte die Steinkohlenbriketterzeugung ihren schon länger beobachteten Rückgang fort. An dem starken Aufschwung der Steinkohlenproduktion haben mit Ausnahme Sachsens alle größeren deutschen Erzeugungsgebiete teilgenommen. Besonders sticht dabei das Ruhrgebiet hervor, das bei einer Grubenbelegschaft von rd. 396 000 Köpfen im Februar und rd. 374 000 im Dezember 1927 mit rd. 118 Millionen To. die Förderung des Vorjahres um beinahe 6 Mill., diejenige von 1913 um fast 4 Mill. To. übertroffen hat. West-Oberschlesien übertroffen mit einer durchschnittlichen arbeits-täglichen Gewinnung von beinahe 64 500 To. diejenige des letzten Vorkriegsjahres um gut 27 500 To. oder 75 v. H., während für den Aachener Bezirk dieselbe Verhältniszahl 53 v. H. beträgt. Auch die maschinelle Kohlen-gewinnung ist mächtig vorgeschritten, sie soll jetzt im Ruhrbergbau 85 v. H. (gegen 65,2 v. H. 1926) der Gesamt-förderung betragen, im Aachener Bezirk ungefähr ebensoviel, in Oberschlesien etwa 54 v. H. und im niederschlesischen Bergbau 76,3 v. H. Vergleichsweise sei erwähnt, daß in Großbritannien nur 22 v. H. maschinell gefördert werden. Die Braunkohle hat mit einer Förderung von reichlich 150 $\frac{3}{4}$  Millionen To. Rohkohle und einer Brikettherstellung von rd. 36 $\frac{1}{2}$  Mill. To. das Vorjahr um etwa 8,3 bzw. 6,1 v. H., das Jahr 1913 aber um fast 73 bzw. 66 v. H. übertroffen. An der Zunahme im Verhältnis zum Vorjahr sind in erster Reihe der Kölner und der westelbische Braunkohlenbergbau beteiligt, während die Vermehrung der Produktion im ost-elbischen Bezirk einen etwas geringeren Umfang erkennen läßt. — Diese erhöhte Produktion an Steinkohle sowohl wie an Braunkohle ist im wesentlichen auch untergebracht worden, außergewöhnliche Lagerbestände waren nach dem Bericht, den in der Sitzung des Reichskohlenrates vom 28. März l. J. dessen Geschäftsführer Berghauptmann Bennhold erstattet hat, am Ende des Jahres nicht vorhanden, in Steinkohle etwa 1 $\frac{1}{2}$  Mill. To., während Braunkohlenbrikettstapel ganz fehlten. Daß die hohe Produktion abgesetzt werden konnte, verdankt der deutsche Kohlenbergbau in erster Reihe dem namentlich seit Mitte des Jahres bemerkbaren Aufschwung der inneren deutschen Wirtschaft. Der inländische Gesamtjahresverbrauch an mineralischen Brennstoffen erreichte 1927 die Höhe von 153,7 Mill. To., das sind 15,9 v. H. mehr als 1926 (132,6 Mill. To.) und 3,6 v. H. mehr als 1913. Diese Aufwärtsentwicklung ist um so bemerkenswerter, als die Konkurrenz der sonstigen Energiequellen nicht nachgelassen hat und die durch systematische wärmewirtschaftliche Fortschritte erreichten Brennstoffersparnisse nicht unbeträchtlich sind. Das Kohlenpreisniveau ist 1927 trotz der vermehrten Inanspruchnahme des Marktes und trotz verschiedener Erhöhungsversuche unverändert geblieben, abgesehen von einigen unbedeutenden Ausgleichungen für einzelne Marken und Sorten. Die günstige Wirkung, die an sich die Mengenkonjunktur für den deutschen Kohlenbergbau hätte haben können, ist durch den starken Preisdruck, der von der englischen und polnischen Kohle auf dem Weltmarkt in fortgesetzt steigendem Maße ausgeübt wurde, namentlich für die Steinkohle empfindlich abgeschwächt worden. Der Auslandsversand (einschl. der Reparationsmengen) fiel von rd. 56 Mill. To. i. V. auf rd. 39 $\frac{2}{3}$  Mill. To. 1927.

Die Frage der Vertiefung der Wasserstraße Stettin—Swinemünde, die des Ausbaues des Stettiner Hafens sind Dinge, die, ebenso wie Stettin selber, auch sein Hinterland, insbesondere Berlin, Breslau und Oberschlesien aufs engste berühren. Krieg und Friedensdiktat haben Stettin, haben dem Hinterlande Stettins und der Oderschifffahrt unsagbar schwere Wunden geschlagen und uns wirtschaftlich um viele Jahre zurückgebracht. Es gilt wieder aufzubauen, namentlich nach den oben gekennzeichneten Richtungen hin die Initiative tatkräftig zu ergreifen, damit Stettin, gestützt auf eine modern ausgebaute, auf das Höchstmaß ihrer Leistungsfähigkeit gebrachte Oderwasserstraße, wieder einer besseren Entwicklung entgegengehen kann.

Die Steinkohlenproduktion der Welt hat sich nicht nur gegenüber dem Jahre 1926, das ja durch den englischen Förderausfall von 125 bis 130 Mill. m. To. ganz besonders abgestempelt war, sondern auch gegenüber den normalen Vorjahren 1924 und 1925 ganz erheblich erhöht. Bei einer Gesamtmenge von etwa 1290 Mill. To. übertrifft sie das Jahr 1926 um reichlich 100 Mill. To. Die Weltförderung des letzten Friedensjahres ist um fast 73 Mill. To. überschritten und damit die jeweils höchste Steinkohलगewinnung der Welt erzielt worden. Das Kräfteverhältnis in der Produktion zwischen Europa und Amerika, das 1924 und 1925 sich im wesentlichen die Wage hielt, 1926 aber durch den Ausfall Englands für Europa stark negativ geworden war, hat sich 1927 wieder fühlbar zugunsten Europas verschoben. Amerika ist nach vorläufigen Schätzungen bei einer absoluten Förderung von rd. 560 Mill. m. To. mit etwa 43 v. H. gegen rd. 51,9 v. H. i. V., und Europa bei einer Gewinnung von rd. 615 Mill. m. To. mit rund 48 v. H. gegen 38,8 i. V. an der Weltproduktion von 1927 beteiligt gewesen. Von den außerdeutschen kontinental-europäischen Kohlenländern hat kein Staat, wenn man von den wenig zuverlässigen Zahlen für Rußland absieht, die von Deutschland gegenüber dem Vorjahr erzielte absolute Steigerung der Kohlenförderung erreicht. Das rührige Holland baute zwar seine Steinkohलगewinnung weiter aus, doch in langsamerem Tempo als in den Vorjahren. Immerhin hat es jetzt mit etwa 9,4 Mill. To. Jahresförderung seine Friedensproduktion heute nicht weniger als verfünffacht. Auch seine Kokserzeugung ist im Wachsen. Auf den fremden Märkten entwickelt Holland einen immer lebhafteren Wettbewerb, wie sein Auftreten in Süddeutschland beweist. In den letzten Wochen zeigen sich allerdings gewisse Absatzstockungen, genau wie für Belgien, das darunter schon seit Abflauen des englischen Ausfalls in hohem Maße zu leiden hat. Die belgische Produktion in Kohle, die sich auf rd. 27,6 Mill. To. beläuft, ist gegen 1913 um reichlich 21 v. H., die in Koks um fast 53 v. H. gestiegen. Infolge der jetzigen krisenhaften Zustände, die nicht zuletzt auf die starke Einfuhr deutscher und englischer Kohle zurückzuführen sind, kam es zu umfangreichen Stilllegungen. Frankreichs Gesamtkohlenförderung, bei der die Braunkohle eine ganz untergeordnete Rolle spielt, ist 1927 mit rd. 52 $\frac{3}{4}$  Mill. To. gegenüber dem Vorjahr im wesentlichen unverändert geblieben. Auch seine Koksproduktion hat sich nur um knapp 300 000 To. gehoben. Die Einfuhr fremder Brennstoffe in Höhe von rd. 26 $\frac{1}{3}$  Mill. To. Steinkohle hat gegen 1926 um rd. 2 $\frac{1}{2}$  Mill. To. zugenommen, während die Ausfuhr ungefähr die gleiche blieb. Die französische Regierung erwägt deshalb eine neue Einfuhrerschwerung durch Erhöhung des Kohleneinfuhrzollens, und die Führer der französischen Kohlenindustrie empfehlen eine internationale Kohlenverständigung. Unter den Absatznöten Frankreichs hat natürlich das Saargebiet ganz besonders mitzuleiden. Für dessen Bergarbeiterbevölkerung ist mit dem kürzlich verfügten Abbau von etwa 4000 Bergleuten eine geradezu krisenhafte Lage geschaffen worden. Mehr denn je verlangt die Entwicklung der dortigen Verhältnisse die Wiedereingliederung des Saargebietes in den deutschen Wirtschaftsmechanismus. Diese Notwendigkeit muß Deutschland bei Prüfung aller schwebenden Probleme mit in Rechnung stellen, so auch bei den augenblicklich wieder einmal im Vordergrund stehenden Verhandlungen über das polnische Einfuhrkontingent. Auf Grund seiner namentlich in Ost-Oberschlesien weiter stark gestiegenen Steinkohलगewinnung, die dort neuerdings auf rd. 100 000 To. arbeits-täglichen sich beläuft, forziert Polen, weil es kaum die Hälfte



davon selbst verbrauchen kann, seine Kohlenausfuhr mit allen nur erdenklichen Mitteln. Wie scharf es, im begreiflichen Interesse der Stärkung seiner Währung, den Konkurrenzkampf führt, ergibt sich u. a. daraus, daß es zur Behauptung seines Besitzstandes im Absatz auf den nordländischen und baltischen Märkten seine Exportpreise je Tonne fob Danzig von 20 Schilling 6 Pence im Januar 1927 auf 12 Schilling 3 Pence im Dezember ermäßigt hat. In der Tschechoslowakei bewegen sich die Förderung in Stein- wie in Braunkohle und der Kohlenausfuhrhandel im großen ganzen in normalen Bahnen; die Steinkohlenproduktion hat 1927 kaum, die Braunkohlegewinnung um rd. 1,2 Mill. To. gegen das Vorjahr zugenommen.

Am fühlbarsten ist der polnische Expansionsdrang für England geworden. Dessen Jahresförderung betrug mit rd. 263 $\frac{1}{2}$  Mill. m. To. etwa 16 Mill. m. To. mehr als im letzten Normaljahr 1925, blieb aber noch um rd. 281 $\frac{1}{2}$  Mill. hinter dem letzten Friedensjahre zurück. Die Belegschaft ist von rd. 1 118 000 Köpfen im Durchschnitt 1925 auf etwa 972 000 Köpfe im Dezember 1927 gesunken und sinkt noch weiter. 286 unwirtschaftlich arbeitende Betriebe mit rund 43 000 Mann wurden in den letzten zwölf Monaten endgültig stillgelegt, und soeben erst wird amtlich die bevorstehende Schließung von 40 weiteren Kohlenschächten in Schottland angekündigt. Man schätzt, daß die englischen Gruben nur noch mit 78 v. H. ihrer Produktionskapazität arbeiten. Die Einfuhr, die für die Regel kaum nennenswert ist und nur in dem Ausnahmejahr 1926 auf rd. 20 $\frac{1}{3}$  Mill. m. To. anstieg, ist gegen Schluß 1927 wieder ganz bedeutungslos geworden. Die Ausfuhr in Lade- und Bunkerkohle hat mit reichlich 55 Mill. To. in ersterer und reichlich 17 Mill. in letzterer die entsprechenden Zahlen des letzten Normaljahres 1925 etwas überschritten, bleibt aber erheblich, und zwar um beinahe 23 Mill. To. in Ladekohle, gegen das letzte Friedensjahr zurück. Zugenommen hat gegenüber 1925 insbesondere die Ausfuhr nach Südamerika, während gegenüber Gesamteuropa ein fühlbarer Rückgang zu verzeichnen ist. Der Wert je Tonne ausgeführter Kohle fiel von 20 Schilling 11 Pence im Januar 1927 bis auf 15 Schilling 7 Pence im Januar 1. J., und so ergab sich für die Gesamtausfuhr 1927 trotz ihrer etwas größeren Menge ein gegen 1925 um etwa 5 Mill. Pfd. niedrigerer Erlös. Während im 1. Vierteljahr bei jeder Tonne noch mit einem Gewinn von 1 Schilling 2,41 Pence gerechnet

werden konnte, brachte im 2. Vierteljahr jede Tonne einen Verlust von 1 Schilling 0,65 Pence und im 3. Vierteljahr sogar von 1 Schilling 2 Pence. Bei Beobachtung aller dieser Vorgänge kann man, wie der Bennhold'sche Bericht hervorhebt, nur den Eindruck gewinnen, daß der britische Kohlenbergbau und -handel nach wie vor auf den rücksichtslosen Preiskampf eingestellt bleiben und vor einem organisierten 'Kohlen-Dumping' nicht zurückschrecken wird.

Damit werden die Schwierigkeiten, die dem Weltkohlenmarkt und insbesondere seinem europäischen Abschnitt mehr denn je drohen, ohne weiteres offenbar. Sie beruhen auf dem in der Nachkriegszeit eingetretenen Mißverhältnis zwischen Kohlenförderung und -verbrauch. Die absolute Kohlenverbrauchszahl Europas betrug 1913 rd. 621 Mill. To., während die Förderung rd. 691 Mill., also 70 Mill. To. mehr, erreichte. In der Nachkriegszeit ist anfangs der europäische Kohlenverbrauch stark gefallen und hat dann in allmählicher Zunahme bei der fortschreitenden Erholung der europäischen Wirtschaften erst jetzt im Jahre 1927 mit rd. 625 $\frac{1}{2}$  Mill. To. den des letzten Vorkriegsjahres erreicht, ja um rd. 4 $\frac{1}{2}$  Mill. To. oder rd. 0,7 v. H. übertroffen, während die europäische Gesamt-Kohlenförderung des letzten Jahres (einschl. der in Steinkohle-To. umgerechneten Braunkohle) mit rd. 733 Mill. To. diejenige von 1913 um rd. 42 Mill. To. oder reichlich 7. v. H. übertraf und die absolute Menge des Kohlenverbrauchs in 1927 gar um 107 $\frac{1}{2}$  Mill. To. übertraf. Diese Ueberproduktion drückt natürlich außerordentlich scharf auf den Markt und bildet die letzte Ursache für den ruinösen Wettbewerb besonders zwischen den drei vorzugsweise auf den Export angewiesenen europäischen Kohlenländern Großbritannien, Deutschland und Polen. So hat sich das Kohlenproblem nachgerade auch für Deutschland unlegbar wieder recht schwierig gestaltet. Der scharfe Wettbewerbskampf zwischen den europäischen Kohlenländern — Nordamerika scheidet dabei wohl besonders aus fruchtlichen Gründen für normale Jahre aus — dürfte nach Bennhold voraussichtlich erst dann auf Beendigung rechnen können, wenn durch Messen der gegenseitigen Kräfte nach entsprechender Begrenzung der einzelnen Förderungen sich schließlich ein allmählicher Ausgleich in der Teilung der Märkte, wie er vor dem Weltkriege bestand, herausgebildet haben wird.

## Wirtschaftliche Hintergründe des Ingenieurprozesses.

Von Carlo von Kugelgen, Berlin.

Es soll hier nicht auf die politischen Motive eingegangen werden, die die Sowjetregierung veranlaßt haben, alle ihre eigenen Töpfe der Wirtschaftspropaganda zu zerschlagen und an Stelle der bisherigen Versicherungen, die Industrialisierung Rußlands mache ausgezeichnete Fortschritte, die Aufdeckung unglaublicher Mißstände zu setzen. Es genügt die Feststellung, daß es innerpolitische Motive waren, die die Moskauer Regierung zwangen, eine Verschwörung der Fachleute „aufzudecken“. Dieselben Beweggründe, mit denen auch die Unzufriedenheit der Arbeiter zusammenhängt, sind es, die auch die Erledigung der Angelegenheit in Form eines theatralischen Demonstrationsprozesses notwendig machen. Die Hereinziehung der deutschen Ingenieure ist, wie man jetzt wohl mit Sicherheit sagen kann, nicht das Primäre, sondern eine bloße Folgeerscheinung des Vorgehens gegen die eigenen Ingenieure.

Die Hereinziehung der deutschen Ingenieure in diesen Prozeß hat von vornherein das Gute gehabt, daß sie den deutschen Wirtschaftskreisen in stärkerem Maße, als bisher alle Kenner der russischen Verhältnisse vermochten, die Augen über die russischen Verhältnisse geöffnet hat. Daß man trotz des verhältnismäßig starken Verkehrs mit Rußland in Deutschland und im übrigen Ausland so wenig über die Sowjet-Union orientiert ist, liegt daran, daß alle kritischen Bereiser Rußlands (das sind vor allem alle Wirtschaftler) sich wohl hüten, ihre Erfahrungen zu veröffentlichen, wenn sie die Absicht haben, wieder dorthin zurückzukehren. Sie bekämen keine Einreiseerlaubnis mehr oder sie könnten schlimmer Unannehmlichkeiten gewärtig sein. Nur wer sicher ist, nie wieder Geschäfte mit Rußland zu haben, spricht offen, bleibt aber durch Rücksichten auf seine Freunde in Rußland gebunden. Dieser kleinen Minderheit wird nicht geglaubt angesichts des Chors lobender kritikloser oder bestellter Informationsreisender.

Die Verbrechen, die den Angeklagten zur Last gelegt werden, wären nicht zu verstehen, wenn einigermaßen ge-

ordnete industrielle Verhältnisse im westeuropäischen Sinne vorlägen. Man stelle sich vor, daß leitende Kräfte in den größten Kohlenruben des Landes im Laufe vieler Jahre sich „mit böswilliger Sabotage und Unterwühlung der Kohlenwirtschaft durch unrentable Baumethoden, unnötige Kapitalaufwendungen, Senkung der Qualität der Produktion und Hebung der Selbstkosten“ beschäftigten. Ja noch mehr, wie die Anklageschrift ausdrücklich festsetzt, habe die Arbeit dieser leitenden Fachleute auch „in direkter Zerstörung der Gruben, Bergwerke, Fabriken usw. ihren Ausdruck gefunden“. Und all das hat bei der übermäßigen Kontrolle, die mit den größten Vollmachten ausgestattet ist und hinter der die G. P. U. mit ihren Todesstrafen steht, niemand im Lande bemerkt? Welches Chaos muß in der Industrie des Landes herrschen, wenn das möglich ist.

Insofern hat das Aufsehen der Schachty-Affäre auch in der Sowjet-Union aufklärend gewirkt, als in Wirklichkeit die in den letzten Monaten an die Öffentlichkeit gelangten Mißstände den durch die Anklage gekennzeichneten chaotischen Zustand voll bestätigt haben. Das stellt der Sowjetwirtschaft ein um so schlimmeres Zeugnis aus, als der Wiederaufbau ihr wichtigstes Ziel bildet, für das alle verfügbaren Mittel geopfert werden. Im Wirtschaftsjahr 1926/27 wurden allein 152 Mill. Rubel dem Auslande für industrielle Einrichtungen gezahlt. Nur durch Einschränkung lebenswichtiger Bedürfnisse und unter schwersten Opfern war dies möglich. Es wäre daher anzunehmen, daß die ganze Macht und alle verfügbaren moralischen und intellektuellen Kräfte des wirtschaftstreibenden Staates für eine rationelle und sparsame Verwendung dieser Mittel eingesetzt worden sind.

Statt dessen konnte man im Laufe der letzten Wochen fast täglich in den Sowjetzeitungen Fälle himmelstreichender Vernachlässigung und Verschleuderung des Staatsvermögens lesen. Es seien nur einige Beispiele angeführt: Im südrussischen Stahltrust „Jugostal“ lagen über acht Monate 25 ausländische Schrämmaschinen, die nicht zu ver-



wenden waren, da einzelne Teile aus unerklärlichen Gründen fehlten. Im Bergwerk der Makejewka-Werke stehen seit über einem Jahr vier wertvolle aus Deutschland bezogene Eisenbahnwaggons mit Ladevorrichtung für Kohle untätig. Im Tschistjakowski-Bergwerk (Donezbecken) wurde mit dem Bau eines neuen Elektrizitätswerkes begonnen, für das die Maschinen und Kessel eingeführt waren. Nach dem Beginn der Arbeit wurden die Maschinen abtransportiert. Im gleichen Bergwerk wurden vierzehn neue Kohlengruben ohne erforderliche Vorbereitung angelegt. Bei zehn Gruben mußten die Arbeiten eingestellt werden, da sich keine Kohlenlager fanden. Für eine chemische Fabrik wurden fünf aus dem Auslande bezogene Maschinen viermal hin und dann wieder abtransportiert. Auf der Fabrik „Marty“ in Nikolajew liegen eingeführte Maschinen für etwa eine halbe Million Rubel. Das Wasserkraftwerk „Wolchowstroi“ mußte stillgelegt werden, weil ein an sich leicht zu beseitigender Motordefekt in der Leningrader Fabrik „Elektrosila“ drei Monate Arbeit beansprucht. Das „Makejewka-Werk“ kaufte 1,5 Million Stück Ziegel nicht in der Nachbarschaft, wo sie ihm für 35 Rubel das Tausend angeboten wurden, sondern an der rumänischen Grenze für 85 Rubel das Tausend. Dies nur einige Beispiele einer großen Zahl sehr verschiedenartiger, aber in ihrem Wesen gleich niederdrückender Mißstände.

Die Sowjetpresse klagt darüber, daß schon bei der Bestellung der Maschinen im Auslande das schwer zu beschaffende Kapital verschleudert wird. Die Bestellungen erfolgen vielfach, ohne daß die Truste mit den einzelnen Fabriken, für die die Maschinen bestellt werden, genügende Fühlung genommen haben. So wurden für die Gruben im Kriwoi-Rog-Gebiet (Erztrust „Jurt“) teure Maschinen gekauft, die nicht zu brauchen waren, während unumgänglich notwendige Pumpen unbestellt blieben. Infolge dessen liegen eingeführte Maschinen für 1,5 Million Rubel in diesem Gebiet nutzlos da, und es mußten schon sechs Gruben wegen verschiedener Mängel und wegen fehlenden Betriebskapitals stillgelegt werden.

Sind auch die richtigen Maschinen bestellt, so gelangen sie häufig nicht an ihren Bestimmungsort oder werden an der Grenze von den Zollbehörden falsch abgefertigt, wobei einzelne Teile an andere Orte geschickt werden. Kommen die Maschinen auch richtig an, so werden sie von den ungebildeten, aber leider vielfach überaus eingebildeten Ingenieuren und den selbstherrlichen Arbeitern so unrationell behandelt, daß sie beschädigt oder verdorben werden. Oft genügt hierzu schon das leichtsinnige grobe Betasten der Maschinen seitens der russischen Ingenieure und Arbeiter. Bei der Montage geschehen die größten Fehler, die der ausländische Fachmann vielfach nicht verhindern kann. Natürlich wird später ihm die Schuld in die Schuhe geschoben. Oft ist auch die Montage der Maschinen nicht möglich, da die entsprechenden Gebäude nicht vorhanden oder zu klein oder ungeeignet sind. Wer trägt die Schuld?

Ein geradezu tragisches Kapitel ist das der Stellung der Fachleute. Schlecht bezahlt und dennoch als Vertreter bourgeoiser Kreise oder kapitalistischer Firmen dem Mißtrauen der ihnen sozial gleichgestellten Arbeiter preisgegeben, führen sie ein Höllendasein. Denn der auf Klassenkampf eingestellte und vom Bewußtsein seiner Bedeutung erfüllte Arbeiter ist nicht etwa zufrieden, sondern leidet unter den fürchterlichen Wohnungs- und Arbeitsverhältnissen, dem Mangel an Kleidung, ja vielfach selbst unter ungenügender Nahrung. Dabei herrschen Trunksucht und Mangel an Disziplin. Die Fachleute sowie alle leitenden Kräfte in den Betrieben sind fortgesetzt gezwungen, entweder die Augen zuzudrücken oder den Zorn der Arbeiter auf sich zu laden und als „Blutsauger“ dazustehen. Die Stellungnahme der Arbeiter zu den Fachleuten tritt in ihren haßerfüllten Aussagen über die Ingenieure in der Anklageschrift grell hervor. Immer wieder haben im Laufe der letzten Jahre die Sowjetpresse und das Sowjetgericht Fälle festgestellt, wo treue, ganz der Arbeit ergebene Fachleute von den Arbeitern zu Tode gehetzt wurden.

Als von den obersten Regierungsstellen die Anklage gegen die „Konterrevolution“ der Fachleute in die Massen geworfen wurde, erhob sich ein derartiger Sturm seitens der Arbeitermassen gegen die Fachleute insgesamt, daß man, um den schlimmsten Schaden zu vermeiden, abzuwiegeln und zwischen treuen und verräterischen Fachleuten Unterschiede festzustellen suchte. Zu diesem Zweck wurde u. a. in den Räumen der „Torgowopromyslennaja Gaseta“, dem Organ des obersten Volkswirtschaftsrates, eine Konferenz ausländischer Fachleute veranstaltet. Die Meinungen, die hier geäußert und dann in abgemilderter Form in der Sowjet-

presse veröffentlicht wurden, waren niederschmetternd. Die ins Land gerufenen Fachleute erklärten immer wieder, daß ihr guter Wille und ihr Können nicht zur Geltung kämen. Sie könnten sich auf niemand verlassen, es fehle an wirklich verantwortungsbewußten Leitern und Arbeitern. Sie seien „an Händen und Füßen gebunden“. Insbesondere klagten sie über den alt-hergebrachten Schlendrian, die „verknöcherten Arbeitsmethoden“ und in dieser Beziehung über den „konservativen Geist“, die die russische Industrie lahmlegten. Besonders schlimm sei das Verhältnis zu den russischen dilettantischen Kollegen, die ihre Ignoranz nicht zugeben wollen und bei jeder Gelegenheit die Ausländer verdächtigen, um sich selbst reinzuwaschen. Das fällt bei der unsachgemäßen und politisch eingestellten Kontrolle nicht schwer. Diese zwecklose und schädliche Kontrolle an Stelle einer sachgemäßen schafft eine Menge Leerlauf und belastet die ausländischen Fachleute mit rein bürokratischen Schreibereien. Es findet also eine ganz unerhörte Vergeudung wertvollster Arbeitskraft und von Staatsmitteln statt.

Ohne dem rein politisch agitatorisch aufgezogenen Prozeß vorzugreifen und ohne zu leugnen, daß vielleicht von seiten russischer Ingenieure und früherer Fabrikbesitzer Sabotageakte vorliegen, ja auch ohne zu leugnen, daß vielleicht auch Bestechungsgelder im Verkehr des Auslandes mit der russischen Industrie eine Rolle gespielt haben (wie das leider stets der Fall war), ist es gut, sich die ungesunden korrumpierten Verhältnisse des russischen Wirtschaftslebens vor Augen zu führen, die allein das Entstehen eines solchen Prozesses möglich gemacht haben.

Das Sowjetsystem hat sich vor allem selbst in diesem Prozeß an den Pranger gestellt. Mit Demagogie als Volks-erziehungsmittel läßt sich eine Industrie nicht aufbauen. Hier sollte vor allem eine Besserung geschaffen werden, wenn man zu rationellen Wirtschaftsmethoden gelangen will. Die Verurteilung einer Gruppe von Fachleuten dagegen — mag sie noch so pompös aufgezogen sein — ist nicht dazu angetan, eine Wendung in der verfahrenen Sowjetwirtschaft in die Wege zu leiten.

## Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	Gemacht	11. Mai		16. Mai		21. Mai	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	3.72	3.73	3.72	3.73	3.72	3.73
London . . .	—	18.16	18.21	18.16	18.21	18.16	18.21
Berlin . . .	—	89.—	89.50	89.—	89.50	89.05	89.55
Helsingfors . . .	—	9.36	9.40	9.36	9.40	9.35	9.40
Stockholm . . .	—	99.80	100.40	99.80	100.40	99.85	100.45
Kopenhagen . . .	—	99.80	100.40	99.80	100.40	99.85	100.45
Oslo . . .	—	99.65	100.45	99.70	100.50	99.55	100.25
Paris . . .	—	14.65	14.90	14.65	14.90	14.65	14.90
Amsterdam . . .	—	150.10	150.90	150.15	150.95	150.10	150.90
Riga . . .	—	71.90	72.40	71.95	72.45	71.95	72.45
Zürich . . .	—	71.70	72.30	71.70	72.30	71.70	72.30
Brüssel . . .	—	51.95	52.45	51.95	52.45	51.95	52.45
Mailand . . .	—	19.60	20.—	19.60	20.—	19.60	20.—
Prag . . .	—	11.05	11.25	11.—	11.20	11.05	11.25
Wien . . .	—	52.35	52.95	52.35	52.95	52.35	52.95
Budapest . . .	—	61.95	65.65	61.95	65.65	61.95	65.65
Warschau . . .	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno . . .	—	36.70	37.30	36.70	37.30	36.70	37.30
Moskau (Scheck) . . .	—	191.20	192.75	191.50	193.—	191.50	193.—
Danzig . . .	—	72.65	73.25	72.65	73.25	72.65	73.25

## Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	16. Mai		18. Mai		19. Mai	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.158	5.17	5.158	5.17	5.158	5.17
1 Pfund Sterling . . .	25.195	25.245	25.195	25.245	25.195	25.245
100 franz. Francs . . .	20.30	20.45	20.30	20.45	20.30	20.45
100 belg. Belga . . .	71.90	72.45	71.85	72.40	71.85	72.40
100 schweizer Francs . . .	99.30	100.05	99.30	100.05	99.30	100.05
100 italienische Lire . . .	27.15	27.35	27.15	27.35	27.15	27.35
100 schwed. Kronen . . .	138.35	139.05	138.35	139.05	138.35	139.05
100 norweg. Kronen . . .	138.10	138.80	138.10	138.80	138.15	138.80
100 dänische Kronen . . .	138.30	139.—	138.30	139.—	138.30	139.—
100 tschecho-slowac. Kr. . .	15.22	15.44	15.22	15.44	15.22	15.44
100 holländ. Gulden . . .	208.10	209.15	208.05	209.10	207.95	209.—
100 deutsche Mark . . .	123.35	123.95	123.40	124.—	123.40	124.—
100 finnland. Mark . . .	12.96	13.08	12.96	13.08	12.96	13.08
100 estländ. Mark . . .	138.30	139.—	138.30	139.—	138.30	139.—
100 poln. Zloty . . .	57.45	58.65	57.45	58.60	57.45	58.65
100 litauische Lits . . .	51.—	51.70	51.—	51.70	51.—	51.70
1 SSS R-Tscherwonez . . .	—	—	—	—	—	—
100 österr. Schilling . . .	72.45	73.15	72.45	73.15	72.45	73.15



# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Größere Einfuhr und kleinere Ausfuhr kennzeichnen den schwedischen Eisenmarkt.** Der jetzt veröffentlichte Bericht des Verbandes schwedischer Eisenwerke zeigt für das verflossene Vierteljahr eine etwas geringere Ausfuhr, während die Einfuhr weiter zugenommen hat. Zum Teil ist dies auf die infolge des Lohnkampfes in den Eisengruben notwendig gewordene größere Roheiseinfuhr zurückzuführen. Die gesamte Einfuhr der ersten drei Monate belief sich auf 85 400 Tonnen gegen 40 300 im gleichen Zeitraum 1913.

Ende März befanden sich 39 Hochöfen im Betrieb, sowie 43 Lancashire-, 7 Bessemer-, 36 Martinsöfen und 15 elektrische Strahlöfen gegen 48, 41, 8, 38 und 11 zum gleichen Zeitpunkt 1927.

Die Produktion zeigt einen Rückgang bei Roheisen von 104 700 auf 97 300 Tonnen (1913: 191 500) dagegen eine Zunahme bei Schmelzstücken und Rohstangen von 7900 auf 9000 Tonnen (1913: 137 400) sowie eine verhältnismäßig bedeutende Zunahme bei Walz- und Schmiedeeisen sowie Stahl, nämlich von 81 000 auf 98 000 To. Es ist dies die höchste Ziffer, die im ersten Quartal der letzten zehn Jahre erreicht worden ist.

**Zur Lage auf dem Londoner Holzmarkt.** An der Londoner Holzbörse war das Geschäft in der letzten Woche bei gutem Besuch etwas besser in verschiedener Beziehung. Die Nachfrage nach Bauholz hat sich gehoben und erstklassige Ware wurde zu festen Preisen verkauft. Die Verkäufer von scaffold boards haben sich verschiedentlich mit Preisabschlägen abfinden müssen. Für poles mußten dagegen höhere Preise gezahlt werden. Makslatho 2x3 unsorted yellow ist zu 18 Lstrs 10 sh. und Kemi 3 1/2 x 7 second yellow zu 22 Lstrs. angeboten worden.

Auf dem Fobmarkte gestaltete sich das Geschäft etwas lebhafter, wenn es sich auch zum größten Teil auf finnische Ware beschränkt hat. Das Geschäft in Fichten war die schwächste Stelle des Marktes. Die Preise gleiten nach unten. Man hatte durchweg den Eindruck, daß skandinavische 7 zöllige noch vor Ende der Saison auf 12 Lstrs. sinken würden. Auf dem Cifmarkt war der Umsatz mäßig. Die Ausfuhrhändler verkaufen kleinere Partien zu 20 Standards, was den Einfuhrhändlern begreiflicherweise durchaus nicht recht ist. Finnische 7 zöllige ordinary unsorted notierten 16 Lstrs. 5 sh. cif.

**Holzverkäufe in Schweden und Finnland.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, beliefen sich die Holzverkäufe seitens Schwedens Mitte Mai auf 550 000 Standards, während die Verkäufe Finnlands jetzt etwa 650 000 Standards erreicht haben.

**Von der schwedischen Handelsflotte sind noch 70 000 To. aufgelegt.** Wie „Handelstidningen“ den Veröffentlichungen des Schwedischen Reedervereins entnimmt, waren am 10. Mai 32 maschinengetriebene Schiffe der schwedischen Handelsflotte von zusammen 72 741 To. Ladefähigkeit aufgelegt. Das wären von der Gesamtanzahl Schiffe 5 1/2 und von der Tonnage 5 Prozent. Der größte Teil oder 15 Schiffe von zusammen 31 819 To. Ladefähigkeit sind zwischen 1000 und 2000 To. In der Größe zwischen 500 und 1000 To. sind neun Schiffe unbeschäftigt und in der Größe zwischen 2000 bis 3000 Bruttotonnen sechs, während von größeren Schiffen nur zwei untätig sind. Der größte Teil der aufgelegten Tonnage ist in Stockholm beheimatet und ist sonst in europäischer Fahrt beschäftigt. Helsingborg hat gegenwärtig kein einziges Schiff aufgelegt.

**Zusammenschluß schwedischer Reedereien.** Nach einer (TT)-Meldung an „Stockholms Dagblad“ ist zwischen den Verwaltungen von Hallands Angbatsaktiebolag und Angfartygsaktiebolaget Nornan ein Abkommen getroffen worden, nach dem beide Unternehmungen — die Genehmigung durch die betreffenden Generalversammlungen vorausgesetzt — zu einer Gesellschaft unter der Firma Rederiaktiebolaget Halland & Nornan zusammengeschlossen werden sollen. Diese neue große Reederei wird ihren Sitz in Gotenburg erhalten und den Verkehr nach Norwegen, Schwedens Westküste und in der Ostsee zum Gegenstande haben. Die Leitung übernehmen die bisherigen Chefs der beiden alten Gesellschaften, während als Vorsitzender in der Verwaltung der bisherige Vorsitzende der Verwaltung von der Handelsgesellschaft, Konsul Vidar R. Olburs in Aussicht genommen ist, der ja auch

bereits vor einigen Jahren den Gedanken an den nunmehrigen Zusammenschluß angeregt hatte. Nach erfolgter Vereinigung, die vom 1. Januar d. Js. an gelten soll, wird die neue Gesellschaft über eine Flotte von 20 eigenen Passagier- und Frachtdampfern im Werte von etwa 4 Mill. Kr. verfügen.

**Geschäftsabschluß der Grängesberggesellschaft.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, schließt das Geschäftsjahr 1927 für die Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund mit einem Reingewinn von 20 382 939 Kr. ab. Einschließlich eines Gewinnvortrages vom Jahre vorher in Höhe von 9 807 586 Kr. stehen der bevorstehenden Generalversammlung insgesamt 30 190 526 Kr. zur Verfügung. Die Verwaltung schlägt die Verteilung einer Dividende von 17 Kr. per Aktie oder zusammen 20 230 000 Kr. vor. Auf Gewinn- und Verlustkonto 1928 sollen 9 960 526 Kr. wieder vorgetragen werden.

**Paßerleichterungen für schwedische und deutsche Vergnügungsreisende.** Nach einer (HB)-Meldung an „Sydsv. Dagbl.“ gewährt die schwedische Regierung deutschen Vergnügungsreisenden, die mit der Dampffähre Trelleborg—Saßnitz nach Südschweden kommen, Paßerleichterungen. Schwedische Vergnügungsreisende werden dafür entsprechende Erleichterungen in Deutschland zu Teil. Nach der neuen Verordnung, die am 15. Mai in Kraft getreten ist, sollen die auf vorgeschriebenem Formular deutschen Staatsangehörigen seitens einer deutschen Polizeibehörde ausgestellten Legitimationen für den Aufenthalt in den Bezirken Malmöhus und Kristianstadt während dreier Tage als Paß gelten. Ein Visum ist hierzu nicht erforderlich.

**Austausch junger schwedischer und deutscher Landwirte.** Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ hat der landwirtschaftliche Attaché bei der schwedischen Gesandtschaft in Berlin mit der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft ein Abkommen getroffen betreffs des gegenseitigen Austausches von jungen Deutschen und Schweden, welche die Landwirtschaft erlernen wollen und die auf diese Weise die in beiden Ländern verschiedene Praxis kennen lernen können. Die jungen Leute sollen an allen vorkommenden Arbeiten teilnehmen und dafür freie Kost und Wohnung erhalten, aber keinen Lohn. Nach dem Abkommen müssen sich die Gesuchsteller verpflichten, wenigstens drei Monate auf dem betreffenden Hof zu bleiben. Mit dem Austausch soll bereits in diesem Jahre begonnen werden.

## Norwegen.

**Wiedereinführung des Getreidemonopols in Norwegen.** Nach einer (TT)-Meldung aus Oslo an „Sydsv. Dagbl.“ hat der Ministerrat am Freitag beschlossen, dem Storting einen Antrag auf Wiedereinführung des staatlichen Getreidemonopols vorzulegen.

**Neue skandinavische Münzunion.** Nach einer Ritzäumeldung aus Oslo an „Börsen“ beabsichtigt Direktor Rygg von Norges Bank die Einberufung einer neuen Münzunionkonferenz zu veranlassen. Man will jedoch zunächst noch einige Erfahrungen sammeln zur Begründung einer eventuellen Revision der alten Konvention. Die Konferenz würde vermutlich im Herbst stattfinden.

**Der Zoll für mineralische Schmieröle und Petroleumrückstände** ist durch Verordnung vom 11. Mai d. Js. von 0,04 Kr. je kg. auf 0,02 Kr. ermäßigt worden. Die Verordnung bezieht sich auf mineralische Öle, die nicht zu Leuchtzwecken zu verwenden sind und nicht zur Krafterzeugung oder Feuerung importiert werden.

Die „Centralbanken for Norge A/S“, ist mit Wirkung vom 26. April d. Js. in Liquidation gegangen. Die Bank wurde am 25. April 1923 unter öffentliche Administration gestellt.

**Der Walfischfang** hat für die norwegischen Gesellschaften, die im südlichen Eismeer arbeiten, glänzende Erfolge gehabt. Man rechnet mit einer Produktion von ungefähr 3/4 Millionen Faß, was einem Wert von ungefähr 60 Mill. Kr. entspricht.

**Große englische Bestellungen auf Kieseisen in Norwegen.** Wie „Handelstidningen“ aus Oslo erfährt, haben die im Auftrage von Bjölvefossen von Creditbanken geführten Verhandlungen mit Tennant Sons & Co. als Vertreterin einer englischen Gruppe als Ergebnis den Abschluß eines Lieferungsvertrages von Kieseisen gezeitigt. Dieser Auftrag sichert den Betrieb bei Bjölvefossen für norwegische Rechnung. Er ist so groß, daß bei den Schmelzöfen sämtliche



24 000 PS zur Verwendung kommen können. Die Oefen haben eine Leistungsfähigkeit von 25 000 To. Der Weltverbrauch an Ferrosilizium bei den Stahlwerken beläuft sich gegenwärtig auf etwa 80 000 To. und der Preis dürfte ungefähr 12 Lstrs. die Tonne betragen.

**Verlängerung der norwegischen Walfangkonzessionen.** Nach einer Ritzaumeldung an „Börsen“ hat der englische Kolonialminister dem Vertreter der Vereinigung norwegischer Walfischfänger, Professor Hjort, mitgeteilt, daß er die langjährige Zusammenarbeit zwischen dem Kolonialministerium Englands und den norwegischen Walfischfängern fortzusetzen wünsche und daher die Verlängerung sämtlicher Konzessionen bis zum 30. September 1933 beschlossen habe.

## Dänemark.

**Außenhandel.** Im März betrug der Wert der Einfuhr 155 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 144 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 11 Mill. Im März 1927 betrug der Einfuhrüberschuß 4 Mill. Die Preise für die ausgeführten Produkte waren im April d. Js. für Butter und Eier höher als im April 1927, für Speck und Fleisch jedoch niedriger.

**Geringe Zunahme der Konkurse und erhebliche Atnahme der Zwangsversteigerungen.** Nach den jetzt vorliegenden amtlichen Angaben sind im vergangenen April 51 Konkurse und 7 Gesuche um Zwangsvergleich zu verzeichnen gewesen gegen 46 bzw. 5 im März d. Js. Die Zahl der Zwangsversteigerungen ist erfreulicherweise von 282 im März auf 212 im Berichtsmonat zurückgegangen. Davon entfielen diesmal 86 auf Landgüter gegen 93 im vorigen Monat.

**Unveränderte Haushaltungskosten.** Die vom Statistischen Amt in Kopenhagen für den Monat April errechnete Richtzahl der Haushaltungskosten beträgt 176 ebenso wie im Juli vorigen Jahres. Die im Laufe der letzten neun Monate eingetretenen unbedeutenden Veränderungen in einem Normalhaushaltungsplan erhellen aus folgender Uebersicht:

	Juli 1914	Juli 1927	April 1928
Nahrungsmittel	835	1274	1266
Kleider, Schuhe, Wäsche	225	433	446
Wohnungsmiete	248	469	478
Brennstoff, Beleuchtung	81	163	154
Steuern, Abgaben usw.	408	700	695
	2000	3520	3528

**Rückgang der Schiffsauflegungen.** Die Veröffentlichungen des dänischen Dampfschiffsreederverbandes über den Stand der Schiffsauflegungen in Dänemark zeigt zufolge „Börsen“ in dieser Woche erfreulicherweise einen Rückgang gegenüber der Vorwoche von 45 Schiffen von zusammen 109 597 To. Ladefähigkeit auf 39 Fahrzeuge von 93 634 To. Da außerdem immer noch sechs Marstaldampfer von zusammen etwa 7000 To. unbeschäftigt im Hafen liegen, beläuft sich die Gesamttonnage aufgelegter Schiffe allerdings immer noch auf über 100 000 To.

## Lettland.

**Der Schiffsverkehr im März** war nach Beseitigung der Haupteissschwierigkeiten wieder lebhafter als in den Vormonaten. Insgesamt liefen ein: 213 Schiffe mit 139 539 Nrgt. (gegen 149 Schiffe mit 101 790 im Februar). Damit war aber auch der Verkehr größer als im März des vergangenen Jahres, wo er sich auf 157 Schiffe mit 105 398 Nrgt. belief. Der Schiffsverkehr verteilte sich folgendermaßen:

Riga	77 Schiffe mit 60 771 Nrgt.
Libau	74 Schiffe mit 41 456 Nrgt.;
Windau	62 Schiffe mit 37 312 Nrgt.

Die Zahl der ausgelaufenen Schiffe belief sich im März auf insgesamt 201 Einheiten mit 132 316 To.

**Ein Abkommen über die Anerkennung der Schiffsmeßbriefe** wurde am 13. April d. Js. zwischen Deutschland und Lettland abgeschlossen.

**Das Gesetz über Besteuerung von Tabak, Tabakerzeugnissen, Streichhölzern und Zigarettenhülsen** ist durch ein neues Gesetz vom 11. April d. Js. nicht unerheblich abgeändert worden.

**Der Viehbestand** war durch den Krieg ungemein mitgenommen worden. Das lebende Inventar war nach Kriegsende äußerst zusammengeschmolzen. Es bedurfte größter Anstrengungen lettischer Landwirte, um den Viehbestand wieder auf die Höhe zu bringen. Aus den folgenden Zahlen ist zu ersehen, daß der Viehbestand jetzt bereits den Vorkriegsstand überschritten hat. Nur der Schweinebestand ist noch kleiner als vor dem Kriege. Eine der wichtigsten Aufgaben für die Viehwirtschaft Lettlands, und zwar eine

Aufgabe, die nicht in so kurzer Zeit durchgeführt werden kann, ist die Hebung der durch die Kriegsverhältnisse stark heruntergekommenen Zucht- und Rasseverhältnisse. Hierzu dient die von Jahr zu Jahr steigende und vom Staate geförderte Einfuhr von Rasse-Zuchtvieh.

	Viehbestand in 1000 St.					
	1913		1926		1927	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Pferde	320	100	365	114	369,2	115
Rinder	912	100	955	105	966	106
Schafe	996	100	1152	116	1127	113
Schweine	557	100	521	94	534	96

**Freigebietsrecht** wurde durch Verordnungen vom 19. u. 20. April d. Js. den Libauer Firmen „A.-G. der Vicanderschen Korkenindustrie“ und „A.-G. Libauer Korken- und Linoleumfabrik“ verliehen, d. h. sie können Rohstoffe, deren sie zur Herstellung ihrer Erzeugnisse bedürfen, zollfrei einführen.

**Frei von Ursprungszeugnissen.** Befreit von der Vorlage von Ursprungszeugnissen bei der Zollabfertigung sind nach einem Erlaß des Finanzministers folgende Waren: Gesalzene Heringe, Salz, Automobile und Motorräder, ihre Bestand- und Reserveteile mit eingeschlagenen oder mit gegossenen Zeichen, Außenreifen für Autos, Motorräder und Fahrräder, Maschinen und Apparate mit eingeschlagenen und mit gegossenen Firmenzeichen. Bestand-, Reserve- und auswechselbare Teile der Maschinen und Apparate, wenn diese gesondert eingeführt werden, müssen ebenfalls eingeschlagene oder eingepreßte Firmenzeichen aufweisen. Diese Bestimmungen gelten bis zum 16. Januar 1929.

**Der Sägemühlenbrand in Libau,** der Anfang Mai ausbrach, hat einen Schaden von rund 1 Mill. Lat verursacht. Die Verluste verteilen sich nach Angaben der „Lib. Ztg.“ wie folgt: Firma A. Hirschfeld Ls. 400 000, durch Versicherung nur Ls. 220 000 bei drei Rigaer Versicherungsgesellschaften gedeckt. Die Mühle und das Material waren bei der Bank von Lettland und der Hypothekenbank verpfändet. Die Firma Hillmann hat einen Schaden von Ls. 600 000 zu tragen; nur das Kontor und Wohngebäude war mit Ls. 8000 bei der 1. Rigaer Versicherungsgesellschaft versichert. Die Gesellschaft „Korona“ hat einen Verlust von Ls. 20 000, der durch Versicherung gedeckt ist.

## Estland.

**Außenhandel.** Im März betrug der Wert der Einfuhr 11,2 Mill. Kronen, der Wert der Ausfuhr 7,9 Mill. Kronen, mithin der Einfuhrüberschuß 3,3 Millionen Kronen. In den ersten 3 Monaten ds. Js. betrug der Wert der Einfuhr 2695 Mill. Emk., der Wert der Ausfuhr 2353 Mill. Emk., mithin der Einfuhrüberschuß 342 Millionen. In den 3 ersten Monaten 1927 lauteten die entsprechenden Zahlen: 1856 Mill., 1756 Mill., 100 Mill. Emk. Wir setzen die Zahlen in Mill. Emk. hierher, um den Vergleich mit 1927 zu ermöglichen. Gegenüber 1927 weist die Einfuhr eine Steigerung von 839 Mill. (45%), die Ausfuhr von 597 Mill. Emk. (34%) auf.

Die Steigerung der Einfuhr fällt besonders bei Getreide, Futtermitteln, Saaten, Faserstoffen und Textilwaren auf, zurückgegangen ist die Einfuhr von Kohle. — In der Ausfuhr weisen eine Steigerung auf Kartoffeln, Viehzuchtprodukte, Häute, Leder, Papierwaren, Faserstoffe, Textilwaren, einen Rückgang dagegen Holzwaren.

**Die Oelschieferindustrie** macht Fortschritte. Nach längeren Versuchen scheint es zu gelingen, die Oelgewinnung rentabel zu gestalten (G. Mennel-Wannemois). Es machen sich in den Kreisen der Konzessionäre Bestrebungen geltend, einen Zusammenschluß zu erzielen. Eben arbeiten eine schwedische, eine englische und eine Gruppe der Bank von G. Scheel & Co., doch strebt die New Consolidated Goldfield Ltd eine weitere Konzentration an mit dem Ziel der Errichtung einer größeren Fabrik zur Reinigung des Oels. Gelingt die weitere Vereinigung der Unternehmer, so würden immerhin 3 Gruppen bestehen bleiben, die schwedische A. B. Emmissions Institutet, die Goldfield Ltd und die staatliche Brennschiefer-Industrie.

## Litauen.

**Die Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland** nahmen einen guten Fortgang. Fertiggestellt wurden der Entwurf eines Handels- und Schifffahrtsvertrages (bis auf einige noch strittige Punkte), ein Konsularvertrag, ein Abkommen über Rechtshilfe in bürgerlichen



Streitigkeiten, ein Abkommen über gewerblichen Rechtsschutz und über Binnenschifffahrt.

**Für die Einfuhr von Thimothee und Kleesaat** gelten ab 25. März d. Js., laut „I.- u. H.-Ztg.“, folgende Bestimmungen: Rotkleesaat, schwedische Kleesaat, Weißkleesaat und Thimotheesaat können unter Beobachtung folgender Bedingungen eingeführt werden:

1. Die genannten Saaten dürfen keine Beimengungen von Seidesamen enthalten.
  2. Die Einfuhr hat in ganzen, ungeflickten, offenen und nicht vernähten Säcken zu erfolgen.
  3. Die Einfuhr hat über die Zollämter Kaunas, Virbalis, Pogegen, Memel, Mazeikai oder Jonischkis zu erfolgen.
- Saaten, deren Einfuhr nach Litauen gemäß dieser Verfügung gestattet ist, sind vor der Herausgabe aus dem Zollamte mit Eosinfarbe zu färben.

**Die Holzflößerei auf der Memel** ist im Vergleich zur Vorkriegszeit außerordentlich zurückgegangen, woran zum großen Teil der polnisch-litauische Streit schuld ist. Allein an Rundholz wurden nach Angabe des Tilsiter Holzmeßamtes 1912 über 1 Million und 1913: 955 705 Festmeter vermessen, dagegen wurden 1926: 56 000 Festmeter und 1927: 142 000 Festmeter notiert. Vor dem Kriege wurden jährlich über 200 000 Festmeter Schwellen geflößt ebenso bis zu 1 Million Festmeter Papierholz, heute kommen kaum noch Schwellen und Papierholz die Memel herab; allerdings ist die Papierholz-Ausfuhr durch Ausfuhrzoll sehr eingeschränkt worden, es gingen 1927 nur etwa 47 000 To. Papierholz heraus. Insgesamt sind vor dem Kriege über zwei Millionen Festmeter an Holzwaren, teils in Flößen, teils auf Booten, Memelabwärts gekommen. Viel Holz wird auch heute noch im Oberlauf der Memel gefällt, geht aber jetzt auf der Eisenbahn nach Danzig und Gdingen, soweit hochwertiges Material (wie Papierholz) in Frage kommt, das den teuren Bahntransport tragen kann. Volle Ausnutzung der an der Memel gelegenen Wälder kann aber erst die Freigabe der Flößerei ermöglichen.

### Freie Stadt Danzig.

**Außenhandel.** Im April betrug der Gesamteigenhandel Danzigs in der Einfuhr 1 152 400 Dz. (März 1 236 457 Dz.), in der Ausfuhr 5 257 288 Dz. (März 4 901 234 Dz.). In der Einfuhr steht an erster Stelle Schrott mit 520 610 Dz. (März 398 810 Dz.), in der Ausfuhr Kohlen mit 3 936 000 Dz. (555 300 Dz. mehr als im März); es folgt Holz mit 1 011 179 Dz. (März 993 199 Dz.), Zement mit 72 100 Dz. (März 98 150 Dz.), Rohrzucker 52 200 Dz. (März 86 100 Dz.), Raffinade 14 500 Dz. (März 11 550 Dz.), Superphosphat ging von 41 670 Dz. im März auf 1850 Dz. im April zurück.

**Danzig-polnische Wirtschaftsverhandlungen. Beabsichtigte Aufhebung der Danziger Verkehrssteuern.** Die „Katt. Ztg.“ schreibt: Seitens der Danziger Senatspressestelle wird mitgeteilt: „Die Verhandlungen zwischen Danzig und Polen über die Aufhebung der gebrochenen Tarife sind in der Zwischenzeit weiter fortgeführt worden, sie haben aber noch nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt werden können. Um aber die Wirtschaft auf die in Aussicht gestellte Aufhebung der Verkehrssteuern nicht länger warten zu lassen, hat sich der Senat jetzt dazu entschlossen, dem Volkstag einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vorzulegen, um seinerseits zu erkennen zu geben, daß er alles, was in seiner Kraft liegt, tun will, um die Wirtschaft zu heben. Der Senat läßt sich dabei außerdem von der Hoffnung leiten, daß nunmehr auch die gebrochenen Tarife, die für die Danziger Wirtschaft eine noch viel stärkere Belastung als die Verkehrssteuern darstellen, durch Vereinbarung zwischen Danzig und Polen baldigst beseitigt werden.“

**Wieler & Hardtmann A.-G., Danzig.** Die Berliner Bankfirma Richard Lenz & Co. hat, nach Befriedigung ihrer Forderung, den Antrag auf Eröffnung des Konkursverfahrens beim Amtsgericht Danzig zurückgezogen.

### Polen.

**Außenhandel.** Im April betrug der Wert der Einfuhr 265,6 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 184,5 Mill.

Zloty, mithin der Einfuhrüberschuß 81,1 Mill. Die Einfuhr ist im Vergleich mit dem März um 106,5 Mill. zurückgegangen. In der ersten Hälfte des März wurden bekanntlich viele Waren verstärkt eingeführt, denen Zollerhöhung drohte, so Textilien, Maschinen, chemische und elektrotechnische Geräte und Lebensmittel. Aber auch die Ausfuhr ging im April zurück (um 23,8 Mill.) namentlich an Vieh, Holz und Lebensmittel.

**Die Aus- und Einfuhr von Getreide und Mehl** vom 1. August 1927 bis 31. März 1928 zeigt im Vergleich mit der gleichen Zeit der beiden Vorjahre nach der „Katt. Ztg.“ folgendes Bild (in To.):

	Einfuhr:		
	1927/8	1926/7	1925/6
Weizen	55 198	45 966	1 459
Roggen	17 306	44 214	1 492
Gerste	1 091	503	161
Hafer	12 779	6 516	39 789
Mehl	9 986	4 770	11 691
	Ausfuhr:		
	1927/8	1926/7	1925/6
Weizen	4 988	15 874	130 279
Roggen	7 379	79 820	219 985
Gerste	58 044	85 041	123 853
Hafer	6 573	6 803	56 688
Mehl	1 218	5 520	15 142

Die Einfuhr von Weizen hat in den letzten Jahren zugenommen, obwohl die Ausfuhr stark abgenommen hat (Ausfuhrverbot), die Einfuhr von Roggen ist 1926/27 stark angestiegen, die Ausfuhr dagegen ist außerordentlich zurückgegangen, auch sonst ist die Ausfuhr von Getreide stark im Abnehmen, nur Gerste weist noch größere Beträge auf. — Die Ernte der beiden letzten Jahre muß bedeutend ungünstiger als 1925 gewesen sein.

**Das Verbot für die Einfuhr von Weizenmehl** ist bis zum 30. Juni d. Js. verlängert worden. Der Handelsminister hat jedoch das Recht, im Einvernehmen mit dem Finanzminister die Einfuhr von bestimmten Mengen von Weizenmehl zu gestatten. Das Einfuhrverbot für Weizenkorn lief am 30. 4. ab.

**Superphosphat-Industrie und Aufhebung des Schutzzolles.** Da das Kartell der Superphosphatfabriken die Preise ungebührlich heraufgeschraubt hat, droht der Landwirtschaftsminister mit Aufhebung des Schutzzolles, er verlangt eine Ermäßigung von 15 Prozent.

**Zum Bericht „Polens Forstwirtschaft und Waldnutzungs-politik“** in der Nr. 8 des „Ostsee-Handel“ erhalten wir noch folgende Erläuterung:

Nach den Angaben der polnischen Forstverwaltung wurde in der Hiebperiode 1923—25 ein Areal des privaten Forstbesitzes in Höhe von 4 750 000 ha mit einem Bruttoertrag von 55,4 Mill. cbm Rohholz niedergelegt, d. h. statt 7,3 Mill. cbm, wie als normale Maximalproduktion festgestellt ist, sind allein in den Privatwäldern jährlich nahezu 18,5 Mill. cbm, also 11,2 Mill. cbm über die Normalgrenze hinaus eingeschlagen worden. Dazu kommen neben dem staatlichen, insbesondere durch den Forleulenfraß stark forcierten Einschlag noch diejenigen Waldflächen, die 1923 bis 1925 in Höhe von 156 500 ha für Siedlungszwecke der Agrarbehörden freigegeben und größtenteils ausgebeutet worden sind.

### Kursnotierungen der Finlands-Bank.

	Finnländische Mark. Verkäufer.			
	16. Mai	18. Mai	19. Mai	21. Mai
New-York . . . . .	39,70	39,70	39,70	39,70
London . . . . .	194,00	193,90	193,95	193,95
Stockholm . . . . .	1066,50	1066,00	1066,50	1066,50
Berlin . . . . .	951,00	951,00	951,00	951,00
Paris . . . . .	157,00	157,00	157,00	157,00
Brüssel . . . . .	556,00	556,00	556,00	556,00
Amsterdam . . . . .	1604,50	1603,50	1603,50	1603,50
Basel . . . . .	766,50	766,00	766,00	766,00
Oslo . . . . .	1065,00	1064,50	1065,00	1065,00
Kopenhagen . . . . .	1066,50	1066,00	1066,50	1066,50
Prag . . . . .	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom . . . . .	210,00	210,00	210,00	210,00
Reval . . . . .	1069,00	1069,00	1069,00	1069,00
Riga . . . . .	770,00	770,00	770,00	770,00
Madrid . . . . .	675,00	675,00	675,00	675,00



# Finland

**Außenhandel.** Im April betrug der Wert der Einfuhr (cif) 601,8 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr (fob) 239,3 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 362,5 Mill. — Für die vier ersten Monate d. Js. steigt der Einfuhrüberschuß auf 1309,1 Mill. Fmk., eine ganz außerordentliche Höhe im Vergleich zu den entsprechenden Zahlen der vorhergehenden Jahre, 1926: 538,3 Mill. und 1927: 680,4 Mill. Die Ausfuhr ist nur wenig niedriger als im vorgehenden Jahr, die Einfuhr aber zeigt ganz ungewöhnlich hohe Zahlen und zwar sowohl für Verbrauchsgegenstände wie Betriebsmittel. Die Getreideeinfuhr ist 1928 ungewöhnlich hoch, aber auch Maschinen und Apparate, Viehfutter, Textilwaren, künstliche Düngemittel usw. weisen erhöhte Beträge auf. Die folgende Uebersicht, die wir dem „Mercator“ entnehmen, gibt ein klares Bild über die wichtigsten Ein- und Ausfuhrartikel in Mill. Fmk.:

	Einfuhr:		
	1928 April	1928 März	1927 April
Metalle	62.1	61.1	50.8
Getreide	61.1	75.3	36.5
Transportmittel	52.5	39.3	53.2
Kolonialwaren	52.0	66.2	51.2
Zeuge	48.2	65.3	34.5
Maschinen und Apparate	43.5	41.5	33.1
Viehfutter	37.6	35.6	17.8
Versch. Textilerzeugnisse	37.5	38.1	30.1
Häute und Felle	35.6	42.3	18.0
Düngemittel	23.3	23.3	14.9
Spinnstoffe	22.3	34.1	17.0
Oele und Fette	18.5	15.9	16.2
Garn	13.9	15.5	10.7
	Ausfuhr:		
Papierindustrie-Erzeugn.	130.0	164.9	146.5
Animalische Lebensmittel	45.8	46.3	61.9
Holzwaren	34.1	38.3	34.9

**Erleichterung d. Markierungsvorschriften.** Die I. & H.-Ztg. schreibt: Nach dem finnischen Gesetz über Markierungsvorschriften vom 8. Februar 1924 ist unrichtige Bezeichnung des Ursprungs und der Art der Ware verboten. Bestraft wird, wer eine Ware einführt oder einzuführen versucht, auf der oder auf deren Verpackung Bezeichnungen angebracht sind, welche die Auffassung hervorrufen können, daß die Ware anderen Ursprungs oder anderer Art sei, als es tatsächlich der Fall ist.

Eine Erleichterung zur Behebung der Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung obiger Vorschrift wurde durch Zirkular Nr. 20 der finnischen Zollverwaltung vom 1. Juni 1927 geschaffen. Dieses bestimmt, daß dem Importeur gestattet wird, auf Waren, auf welchen sein Name deutlich zu Reklamezwecken angebracht wurde, unter Aufsicht der Zollbehörden in geeigneter Weise außerdem noch eine Bezeichnung anzubringen, wodurch die Ware als importiert gekennzeichnet wird, z. B. durch Zufügen der Worte „Tuonti“ („Import“), „Tuottaja“ („Importeur“), oder ähnlicher Bezeichnungen.

**Eine Verordnung über den Handel mit Giften** ist am 28. März ds. Js. erlassen worden. Sie enthält auch sonstige Bestimmungen, die bei giftigen Stoffen und Waren zu beobachten sind.

**Ueber gesundheitsschädliche getrocknete Früchte** hat das staatliche Laboratorium in Helsingfors eine Enquete veranstaltet und festgestellt, daß zur Konservierung der aus Nordamerika eingeführten Früchte zum Teil Schwefeldioxyd und Zinkoxyd in unzulässiger Menge verwandt werden, die Gesundheitsbehörde hat die Absicht, Maßnahmen gegen die Einfuhr solcher Früchte zu ergreifen. In der Presse wird darauf hingewiesen, daß in Deutschland nur Einfuhr solcher getrockneter Früchte gestattet wird, zu deren Konservierung nicht mehr als 1 Milligramm Schwefeldioxyd je kg verwandt wurde.

**Drohender Hafnarbeiterstreik in Finnland.** Wie „Handelstidningen“ aus Helsingfors erfährt, ist mit dem Ausbruch eines Hafnarbeiterstreiks in sämtlichen Häfen Finnlands zu rechnen, falls die an den Arbeitgeberverband seitens des Transportarbeiterverbandes gestellte Forderung auf Arbeitsabkommen und Erhöhung des Stundenlohns für männliche Arbeiter auf 10 Fmk. und für weibliche auf 8 Fmk. abgelehnt werden sollte. Von dem Streik würden etwa 12 000 Arbeiter betroffen werden.

**Betriebseinschränkung bei den Sägewerken.** Nach einer (TT)-Meldung aus Helsingfors an „Stockholms Dagblad“ hat die Leitung des Verbandes finnischer Sägewerke einstimmig beschlossen, die Sägewerksbesitzer des Landes aufzufordern, den Betrieb in diesem Sommer so weit als möglich einzuschränken, um den Markt zu stabilisieren und für den Absatz im nächsten Jahre günstigere Voraussetzungen zu schaffen.

**Rückgang der Holzverkäufe. Geplante Produktions-einschränkung.** Wie aus Helsingfors gemeldet wird, sind seitens Finnlands in diesem Jahre bis jetzt 650 000 Standards oder die Hälfte der Produktion verkauft worden gegen 875 000 Standards oder 70 Prozent der Produktion zur gleichen Zeit im Vorjahre. Nach England sind in diesem Jahre nur 200 000 Standards verkauft worden gegen 390 000 im vorigen Jahre zu dieser Zeit. Die Zeitschrift „Mercator“ äußert sich in einer Besprechung der Lage dahin, daß der Holzmarkt unter Ueberproduktion leide, besonders was Fichte und Kleinholz anbeträfe. Die Frage, ob man zu Produktions-einschränkungen greifen solle, sei jetzt ernstlich in Erwägung zu ziehen.

**Ein Kanal vom Finnischen Meerbusen in den Ladogasee** wird in Handels- und Industriekreisen erwogen. — Der unbequeme Verkehr durch die Nawa käme im Falle der Ausführung dieses Projektes in Wegfall. Kürzlich tagte in Wiborg eine Versammlung, die sich für Durchführung des Planes aussprach und eine Kommission zur weiteren Bearbeitung der Frage einsetzte.

**Bewilligung von 175 Mill. Fmk. zur Trockenlegung von Forsten.** Der Reichstag bewilligte oben bezeichnete Summe zur Verwendung im Laufe von 5 Jahren zur Entwässerung und Kultivierung von Waldungen. 90 Mill. sollen zu Gunsten der Staatsforsten und 85 Mill. für private Wälder verwandt werden.

**Der Jahresbericht des Finnisch-Deutschen Handelskammervereins in Helsingfors für 1927** ist erschienen. Dieser Bericht bringt wiederum viele interessante Nachrichten über die finnländische Wirtschaft, die durch ein reiches statistisches Material gestützt werden. Die einzelnen Kapitel behandeln: Die Entwicklung der finnischen Wirtschaft, die finnische Außenindustrie, Verkehr, Gesetze und Verordnungen, Zoll- und Handelspolitik, der finnische Außenhandel, der deutsch-finnische Warenaustausch. — Im Kapitel „Zoll- und Handelspolitik“ wird die immer wieder von der Holzveredelungsindustrie Finnlands gestellte Forderung auf Revision des deutsch-finnischen Handelsvertrages wegen des Exportes von Papierholz nach Deutschland einer ruhigen Würdigung unterzogen und als sachlich unbegründet abgewiesen. Jedermann, der mit Finnland Handelsbeziehungen unterhält, wird in diesem Berichte wertvolle Aufklärung über ihn interessierende Fragen finden. —

**Die Direktion des Finnisch-Deutschen Handelskammervereins e. V., Helsingfors,** wurde für das Jahr 1928 wie folgt gestaltet:

#### Ordentliche Mitglieder:

F. Achilles	P. Korpisaari
R. Dahm	K. H. Lehtinen
W. Dahm	A. Mayerhofer
R. von Frenckell	A. Näsman
H. Friedmann	E. Paulig
W. Gädeke	K. Seidenschnur
R. Gesellius	G. Sourander
A. Goldbeck-Löwe	T. Tervola
W. Greuling	V. M. J. Viljanen
Ch. Hein	E. F. Wrede
S. A. Hohenthal	

#### Stellvertretende Direktionsmitglieder:

G. Fazer	A. Koch
W. Hartkopp	H. Sandberg
L. Klusacek	P. Nupau

Aus der Mitte der Direktion wurde als 1. Vorsitzender Direktor T. Tervola und als 2. Vorsitzender Direktor W. Dahm gewählt.



# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Seeschifffahrt.

Unter dem 11. Mai 1928 hat der Oberpräsident, Wasserbaudirektion Stettin, nachstehende Polizeiverordnung erlassen:  
„Auf Grund des Gesetzes betreffend die Erleichterung des Lotsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern vom 9. 5. 1853 (G.S.S. 216) der §§ 137 ff. des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. 7. 1883 (G.S.S. 195), des § 348 des Wassergesetzes vom 7. 4. 1913 (G.S.S. 53) und der Verordnung über Vermögensstrafen und Bußen vom 6. 2. 1924 (R.-G.Bl. S. 44) wird vorbehaltlich der Zustimmung des Provinzialrats der Provinz Pommern, da die Regelung dieser Angelegenheit keinen Aufschub gestattet, folgendes verordnet:

### § 1.

Die Polizeiverordnungen vom 26. 1. 1927 und vom 8. 3. 1928, veröffentlicht im Amtsblatt der Regierung zu Stettin für 1927, Seite 15, und für 1928 Seite 51, werden aufgehoben.

Das vertiefte Fahrwasser der Schifffahrtsstraße zwischen Stettin und Swinemünde im Stettiner Haff und im Papenwasser-Durchstich wird für den Verkehr aller Fahrzeuge bis zur zulässigen Eintauchtiefe freigegeben.

### § 2.

Diese Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Veröffentlichung in Kraft.“

**Untersuchung der Schiffe nach der Bekanntmachung vom 2. Juli 1905.** Der Oberpräsident, Wasserbaudirektion Stettin, hat in dieser Frage an die Kammer das folgende Schreiben gerichtet:

„Nach einem Schreiben der Senatskommission für die Reichs- und auswärtigen Angelegenheiten in Hamburg unterbleibt häufig bei Schiffen, die von einem anderen (im Bereiche einer anderen Landesregierung belegenen) Hafen als dem Registerhafen aus die Schifffahrt betreiben, die nach § 16 der Bekanntmachung betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen vom 2. Juli 1905 (Reichsgesetzbl. Nr. 29 S. 568) angeordnete regelmäßige Beaufsichtigung. Die aus Veranlassung des genannten Schreibens des Hamburger Senats vorgenommene Umfrage bei den Regierungen der Küstenländer hat keinen grundsätzlichen Widerspruch gegen die von Hamburg angeregte gegenseitige Unterstützung bei Durchführung der regelmäßigen Untersuchungen auch solcher Schiffe ergeben. Die Regierungen der Küstenländer sind darum ersucht worden, die Reeder der in den dortigen Schiffsregistern eingetragenen Schiffe anzuhalten, daß sie ihre Schiffe regelmäßig gemäß § 16 a. a. O. untersuchen lassen und zwar, wenn diese Schiffe die Schifffahrt von einem Hafen eines anderen Küstenlandes aus betreiben sollten, durch die Regierung dieses Landes.

Auf Anweisung des Herrn Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe ersuche ich ergebenst, die Reedereien der im Bezirk der Industrie- und Handelskammer in den Schiffsregistern eingetragenen Schiffe hiervon in Kenntnis zu setzen und sie zu veranlassen, die Reeder der in den dortigen Schiffsregistern eingetragenen Schiffe anzuhalten, daß sie ihre Schiffe regelmäßig gemäß § 16 a. a. O. untersuchen lassen und zwar, wenn diese Schiffe die Schifffahrt von einem Hafen eines anderen Küstenlandes aus betreiben sollten, durch die Regierung dieses Landes.

Die Hafenspolizeibehörden sind mit entsprechender Anweisung versehen.“

**Regelmäßiger Touredienst Hull—Stettin—Hull.** Die Elerman's Wilson Line Ltd. in Hull, die bereits lange Jahre vor dem Kriege einen regelmäßigen Dienst von Hull nach Stettin und zurück unterhielt, hat sich entschlossen, diesen Verkehr mit ihrem Dampfer „Cito“ wieder aufzunehmen. Für den Anfang hat die Gesellschaft, deren Stettiner Vertretung in den Händen der Firma Johann Reimer liegt, eine feste Expedition alle vier Wochen vorgesehen, und zwischen diesen Abfahrten wird, falls Ladung vorliegt, noch ein weiterer Dampfer abgefertigt, so daß damit ein vierzehntägiger Verkehr gegeben ist. Jedenfalls ist es das Bestreben der Reederei, mit allen Kräften den Dienst baldigst zu einem wöchentlichen auszubauen und durch Schnelligkeit der Expedition und Regelmäßigkeit der Abfahrten den Abladern Anreiz zu geben, sich in steigendem Maße dieser direkten Gelegenheit nach der Ostküste Englands zu bedienen.

## Eisenbahn.

**Mitropa-Kursbuch Sommer 1928.** Von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde der Kammer das Mitropa-Kursbuch für den Sommer 1928 überreicht, das die Fernverbindungen durch Deutschland und nach dem Ausland enthält. Der Preis des Kursbuches beträgt Rm. 1,50.

## Post, Telegraphie.

**Postpaketverbindungen von Stettin nach fremden Ländern.** Im Monat Juni 1928 bestehen folgende Postpaketverbindungen von Stettin nach Finnland, Lettland und Estland:

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland		Stettin	6. 13.	Ariadne	Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors	Helsingfors	2
		Leitstelle Stettin 5	20. 27. 16 <sup>00</sup>				
	Am Tage vor Abfahrt der Dampfer um 12 <sup>00</sup> für dringende Pakete am Abfahrtstage vorm.		2. 9. 16. 23. 30. 16 <sup>00</sup>	Rügen	Rud. Christ. Gribel *) Stettin	„	2
		Stettin	2. 16. 30.	Nordland	Rud. Christ. Gribel *) Stettin	Riga	2
Lettland		Leitstelle Stettin 5	9. 23. 15 <sup>15</sup>	Regina			
Estland		Stettin	2. 9. 16. 23. 30. 16 <sup>00</sup>	Rügen	Rud. Christ. Gribel *) Stettin	Reval	2
		Leitstelle Stettin 5					
			6. 13. 20. 27. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors	„	2
			1. 15. 29.	Straßbg.	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	„	2
			8. 22. 15 <sup>15</sup>	Wartbg.			

\*) Änderungen werden vorbehalten.

**Durchdruck eines durch Fernsprecher aufgelierten Telegramms.** Auf Grund einer aus Wirtschaftskreisen ergangenen Anregung hat das Reichspostministerium die Reichspostanstalten angewiesen, dem Absender eines Telegramms bei Aufgabe durch Fernsprecher unter den nachstehenden Bedingungen gegen eine besondere Gebühr einen Durchdruck seines Telegramms zu erteilen:

1. Das Verlangen nach einem Durchdruck ist von Fall zu Fall zu stellen. Es ist unmittelbar vor Beginn der Telegrammaufgabe auszusprechen, also schon auf die Meldung des Amtes „Hier Telegrammaufnahmestelle“ mit dem Worte: „Durchdruck“.

2. Der verlangte Durchdruck wird dem Telegrammabsender unter Briefumschlag als Postsache an der Regel im Wege des nächsten benutzbaren planmäßigen Briefzustellganges übersandt. Wünscht der Absender die Zuführung auf andere bei Postsendungen zulässige Weise, so muß dies beim Verlangen des Durchdrucks besonders angegeben werden, zum Beispiel „Durchdruck telegraphenlagernd“, „Durchdruck Bote“, usw.

3. Als Sondergebühr wird für jeden einzelnen Durchdruck ohne Rücksicht auf die Länge des Telegramms eine Gebühr von 20 Rpf. erhoben, womit auch die Zustellung durch die Post abgegolten ist. Wird die Zustellung durch besonderen Boten verlangt, so sind im Ortszustellbezirk weitere 30 Rpf., im ganzen also 50 Rpf. zu zahlen; hat die Zustellung nach dem Landzustellbezirk zu erfolgen, so ist außer



der Gebühr von 20 Rpf. der entstehende Eilbotenlohn, mindestens die XP-Gebühr zu entrichten.

4. Wird ein Durchdruck erst verlangt, wenn die Aufnahme des Telegramms bereits begonnen hat, oder nachträglich, so handelt es sich um eine Telegrammabschrift im Sinne des § 23 der Telegraphenordnung, für die die Sondergebühr mindestens 1,20 RM. beträgt.

Die bisherige Benutzung dieser Neueinrichtung hat den Erwartungen nicht entsprochen. Nach den Mitteilungen des Reichspostministeriums wird die Einrichtung so wenig benutzt, daß es fraglich erscheint, ob sie wird beibehalten werden können. Wir bringen diese Neueinrichtung den Interessenten zur Kenntnis mit dem Anheimstellen, sich dieser Möglichkeit, einen Durchdruck fernmündlich aufgebener Telegramme zu erhalten, je nach Bedarf zu bedienen.

**Landkraftpost Stettin—Penkun—Krackow—Stettin.** Vom 1. Juni ab wird bei dem Postamt in Stettin 1 eine Landkraftpost Stettin—Penkun—Krackow—Stettin mit Poststellen in Schmellenthin, Rosow, Storkow, Battinsthal, Hohenholz, Lebeh, Schwennenz und Boblin eingerichtet.

**Verzeichnis sämtlicher Ortschaften der Provinz Pommern.** Von dem bei der Oberpostdirektion Stettin bearbeiteten Verzeichnis sämtlicher Ortschaften der Provinz Pommern ist eine Neuaufgabe erschienen. Das Werk enthält sämtliche Orte, Ortschaften, Flecken, Ansiedlungen usw. mit Angabe der Einwohnerzahl, des Kreises, des Amtsgerichtsbezirks, der Eisenbahnstation und der Zustell-Postanstalt. Es gibt ferner Auskunft über die Gliederung der Reichs-, Staats- und Provinzialbehörden, über die Einteilung der Gerichtsbezirke und Reichsversorgungsbehörden. Es ist ein wichtiges und unentbehrliches Nachschlagewerk für Behörden, Banken, Firmen, Vereine usw. und ermöglicht eine genaue Bezeichnung des Bestimmungsorts in der Aufschrift der Postsendung. Der Preis beträgt 3 RM. Das Verzeichnis wird durch kostenlos zu liefernde Nachträge laufend berichtigt. Bestellungen werden von allen Postanstalten und den Zustellern entgegengenommen. —

## Handel und Gewerbe.

**Umsatzsteuerprivileg des § 7 des Umsatzsteuergesetzes.** Die Kammer macht auf folgende wichtige Ausführungen über das Umsatzsteuerprivileg des § 7 des Umsatzsteuergesetzes aufmerksam:

Die Berliner Börsen-Zeitung Nr. 170 vom 11. April 1928, bringt in Nr. 5 ihrer Steuerpraxis einen Artikel des Senatspräsidenten am Reichsfinanzhof Dr. Kloß: „Das Umsatzsteuerprivileg des § 7 des Umsatzsteuergesetzes nach der neuesten Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs“, der nachfolgende sehr bedeutsame Ausführungen enthält:

„Wohl kein Urteil des Reichsfinanzhofs hat in der Geschäftswelt so rasch Verbreitung gefunden, wie das des Großen Senats vom 17. Dezember 1927, das sich mit dem sogenannten Umsatzsteuerprivileg des reinen Handels (§ 7 des Umsatzsteuergesetzes) befaßt. Das läßt auf seine Bedeutung für große Berufsgruppen der Gewerbetreibenden schließen und macht es erklärlich, wenn vielfach die Anwendung des Urteils auf bestimmte typische Fälle in der Tagespresse und der Fachpresse erörtert wird. Nun kann natürlich niemand, auch kein Mitglied des Umsatzsteuer-senats des Reichsfinanzhofs, mit Bestimmtheit voraussagen, wie im einzelnen künftig dieser höchste Steuergerichtshof des Reichs den in jenem Urteil ausgesprochenen Rechtsgrundsatz handhaben wird. Immerhin ist eine wissenschaftliche Betrachtungsweise möglich, die einen Ausblick auf den weiteren Gang der Rechtsprechung in dieser Frage gestattet:

Bekanntlich hat das Urteil mit der bisherigen Wortauslegung des § 7 aufgeräumt, wonach der Zwischenhändler zwar umsatzsteuerfrei wurde, wenn er die Ware nicht selbst beförderte, sondern mit der Beförderung ein selbständiges Beförderungsunternehmen beauftragte, während er umsatzsteuerpflichtig war, wenn er den wirtschaftlichen und einfachen Weg wählte, die Ware selbst oder durch seine Angestellten auf dem Bahnhof abzuholen und an seine Kunden zu befördern. Nach der nunmehrigen Rechtsprechung ist der Zwischenhändler auch dann umsatzsteuerfrei, wenn er selbst oder durch seine Leute die Ware in Empfang nimmt und seinen Abnehmern zuführt. Nur darf sich seine Befassung mit der Ware nicht auf mehr erstrecken als eben die Beförderung. Es liegt nun die Frage nahe: Wann geht die Tätigkeit des Zwischenhändlers über die bloße Beförderung hinaus? Mit der Frage des Umfangs der bloßen Beförderung hat sich schon bisher der Reichsfinanzhof in zahllosen Einzelfällen zu beschäftigen gehabt,

soweit die Person des vom Zwischenhändler beauftragten Spediteurs in Frage kam. Beschränkte sich die Tätigkeit des Spediteurs auf die bloße Beförderung der Ware, so war schon bisher der Zwischenhändler umsatzsteuerfrei; nahm der Spediteur mit der Ware mehr vor, als daß er sie bloß beförderte, so wurde der Zwischenhändler umsatzsteuerpflichtig. Dies gilt natürlich auch jetzt noch. Es ist aber der Schluß nicht abzuweisen, daß Handlungen, die bisher vom Spediteur als Besitzvermittler an der Ware vorgenommen, den Zwischenhändler umsatzsteuerpflichtig machten, erst recht so wirken müssen, wenn der Zwischenhändler selbst sie vornimmt, und daß umgekehrt nunmehr ohne Umsatzsteuerfolge der Zwischenhändler selbst mit der Ware alles vornehmen kann, ohne daß dadurch Umsatzsteuer für den Zwischenhändler ausgelöst wurde. Hieraus läßt sich folgendes herleiten:

Wenn ein Zwischenhändler einen Spediteur mit der Weiterbeförderung der für ihn auf dem Bahnhof ankommenden Ware an seine Abnehmer beauftragt, so müssen in diesem Zeitpunkt Abnehmer da sein, d. h. die Ware muß bei Beginn der Weiterbeförderung bereits verkauft sein. Daraus folgt jetzt für den Zwischenhändler selbst, daß sich das Privileg des § 7 für ihn nur auswirken kann, wenn er solche vorverkaufte Ware seinen Kunden zuführt, daß die Vergünstigung aber ausgeschlossen ist, wenn er noch keine Abnehmer für die angekommene Ware gefunden hat und sie in Besitz nehmen muß, um sie früher oder später an Käufer abzusetzen, wenn er sie also auf Lager nimmt. Ein solches Lager kann übrigens selbst wieder beweglich sein; man denke an einen Grünwarenhändler, der mit seinem Fuhrwerk das für ihn auf dem Bahnhof angekommene Gemüse abholt und damit von Straße zu Straße zieht, um es an Kauflustige zu verkaufen. Die Vergünstigung greift also nur Platz, wenn der Zwischenhändler vorverkaufte Ware im dargelegten Sinne an seine Kunden weiterbefördert. Schon beim Spediteur hat nun der Reichsfinanzhof erwogen, daß mit der Weiterbeförderung einer Ware gewisse Maßnahmen notwendig verbunden sind, ohne die die Weiterbeförderung einfach nicht möglich ist. Solche Handlungen, vom Spediteur vorgenommen, hinderten schon nach der bisherigen Rechtsprechung die Anwendung der Befreiungsvorschrift auf den Zwischenhändler nicht. Künftig wird sie der Zwischenhändler selbst bei der Weiterbeförderung vorverkaufter Ware vornehmen dürfen, ohne deshalb umsatzsteuerpflichtig zu werden. Hierher gehören: Verteilung von Massengütern auf einzelne Abnehmer, Auseinandernehmen von Sammeladungen für die Empfänger der einzelnen Stücke, Anbringung neuer Adressen, Beseitigung der bisherigen Adressen und Kennzeichen, Umpacken, Besichtigung der Ware, Entnahme von Proben. Auch an der Tatsache ist der Reichsfinanzhof selbstverständlich nicht vorübergegangen, daß die Beförderung eines Gutes sich nicht in seiner Bewegung von Ort zu Ort erschöpft, sondern daß ein unbewegliches Verbleiben des Gutes beim Spediteur vor der eigentlichen Beförderung und der Ablieferung, endlich auch bei einem Uebergang von einem Beförderungsmittel auf das andere gar nicht zu umgehen ist, also einen notwendigen Teil der Beförderung bildet und deshalb keine Umsatzsteuerpflicht des Zwischenhändlers bewirken kann. Alle diese Maßnahmen als notwendig zur Beförderung gehörig wird nunmehr auch der Zwischenhändler selbst mit der vorverkauften Ware vornehmen können, ohne deshalb umsatzsteuerpflichtig zu werden.

Hervorgehoben sei heute die eine große Rolle spielende Umpackung und Verteilung. Wird z. B. Ware, etwa Tuch, vom Fabrikanten in der Warenannahmeabteilung des Großhändlers abgeliefert, dort in einzelne Tuchballen zusammengepackt, der Versandexpedition desselben Händlers zum Weiterversand übergeben und von hier aus dem Kunden, der die Ware bereits bestellt hatte, übersandt, so wird Umsatzsteuerfreiheit eintreten. Ob diese Weiterversendung am gleichen Tage oder am nächsten Tage oder vielleicht erst nach ein paar Tagen erfolgt, wenn ein zweckmäßigerweise auszunutzendes Beförderungsquantum erreicht ist, dürfte einflußlos sein; denn hier handelt es sich durchweg nicht um eine Lagerbildung, sondern um eine Aufbewahrung lediglich zum Zwecke der Beförderung. Anders wäre es, wenn der Großhändler für seinen Abnehmer, sei es unentgeltlich, sei es gegen Vergütung, die Ware aufbewahrte und ihm erst auf Abruf zugehen ließe. Unschädlich wird nach dem bisherigen Gange der Rechtsprechung weiter sein, wenn in dem geschilderten Falle die Ware vom Fabrikanten dem Großhändler in geschlossenen Ballen geliefert, vom Großhändler unter Oeffnung der Ballen auf ihre Beschaffenheit geprüft und wieder verpackt und dem Kunden zugesandt wird. Es



braucht auch nicht die angelieferte Ware ungeteilt an einen einzigen Kunden weitergeleitet zu werden; der Großhändler kann die angelieferte Ware entsprechend den vorliegenden Bestellungen auf mehrere Kunden verteilen, für diese versandfertig machen und sie ihnen zusenden. Vielfach wird es sich dabei um Zuteilung einzelner in der Gesamtmasse schon vorhandener Stücke an die einzelnen Besteller handeln. Mitunter wird aber der auf jeden dieser Besteller entfallende Teil erst geschaffen werden müssen, z. B. durch Abmessen in Behältern, durch Abwiegen, durch mechanisches Trennen (etwa durch Abschneiden einzelner Kupons vom ganzen Stück Tuch). Auch hier liegt nicht mehr als Beförderung vor, also muß Umsatzsteuerfreiheit eintreten.

Natürlich wird es immer Grenzfälle geben, wo man zweifeln kann, ob das Verteilen, Sortieren und Verpacken noch notwendiger Teil der Beförderung ist oder ob es darüber hinausgeht, vielleicht gar ein neues Verkehrsgut schafft und damit die Umsatzsteuerpflicht des Zwischenhändlers auslöst. Letzteres möchte ich beispielsweise bei Markenartikeln annehmen, etwa bei gewissen Lebensmittelpräparaten, die als Massengut dem Großhändler geliefert und von diesem in bestimmter Aufmachung verpackt und gekennzeichnet werden und nur so in den Kleinhandel kommen.“

**Abgrenzung zwischen Fabrik und Handwerk.** Durch Bescheid des Regierungspräsidenten zu Stettin vom 27. November 1927 ist eine Silberbesteckwarenfabrik des Kammerbezirks für beitragspflichtig zur Handwerkskammer erklärt worden. Auf die Beschwerde über diesen Bescheid ist vom Oberpräsidenten die Entscheidung ergangen, daß der angefochtene Bescheid aufgehoben und festgestellt wird, daß die beschwerdeführende Firma einen Fabrikbetrieb vorstelle und daher nicht verpflichtet ist, Beiträge zur Handwerkskammer zu entrichten. Nachfolgend die Gründe dieser Entscheidung des Oberpräsidenten, die von allgemeinerem Interesse sein dürften:

„Die Firma besteht seit 50 Jahren. Sie ist in dieser Zeit stets als ein Fabrikbetrieb angesehen worden und hat niemals Beiträge zur Handwerkskammer entrichtet. Ein Versuch um das Jahr 1900 herum, sie zu einem Handwerksbetrieb zu erklären, hat damit geendet, wie unwidersprochen ist, daß die Firma als ein Fabrikbetrieb erklärt wurde. Es sind seitdem keine neuen Momente hervorgetreten, die ein Abweichen von diesem Standpunkt rechtfertigen könnten.

Der Betrieb weist, wie auch in dem Bescheide des Regierungspräsidenten zum Teil zugegeben wird, wesentliche Züge des Fabrikbetriebes auf. So 1) die Arbeitsteilung zwischen der vorwiegend leitenden und kaufmännischen Tätigkeit des Unternehmers und der technischen der Gehilfen; 2) die Arbeitsteilung unter den Gehilfen; 3) die Konzentration der Arbeit in der gewerblichen Anlage des Unternehmers. Die weiteren für das Vorhandensein eines Fabrikbetriebes nach der Rechtsprechung maßgeblichen Merkmale hält der Herr Regierungspräsident jedoch nicht für vorliegend. Dieser Ansicht kann nicht beigetreten werden. Die Firma stellt jährlich 5000—6000 Dutzend Bestecke her. Das ist eine Arbeitsleistung, die, besonders in dieser Branche, als eine recht erhebliche angesehen werden muß, und die in Handwerksbetrieben, die sich mit der Herstellung solcher Waren befassen, sicherlich nirgends erreicht wird. Auch in diesem Punkt ist also das Merkmal eines Fabrikbetriebes gegeben.

Die Arbeitszahl beträgt rund 30. Das ist zwar keine sehr erhebliche, doch immerhin eine nicht unbedeutende Zahl.

Zutreffend ist allerdings, daß die Ausdehnung der Betriebsräume nicht groß und die Verwendung von Kraft- und Arbeitsmaschinen nicht umfangreich ist. Das ist zum Teil in der Art des Betriebes begründet. Im übrigen aber treten diese beiden Merkmale an Bedeutung hinter den übrigen zurück. Alles in allem gesehen, muß der Betrieb der Firma seinem ganzen Wesen und der ganzen Einrichtung und Struktur nach als ein Fabrikbetrieb gewertet werden. Nachdem dies über 50 Jahre hindurch geschehen ist, liegt kein Grund vor, nunmehr anders zu entscheiden.“

## Geld-, Bank- und Börsenwesen.

**Ausstellung ungedeckter Schecks.** Der Centralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes hat Material hierüber gesammelt und dem Preußischen Justizministerium vorgelegt. Daraufhin ist der nachfolgende Erlaß ergangen, der im Justizministerialblatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege Nr. 15 vom 13. April 1928 S. 227 abgedruckt worden ist:

„Aus Kreisen des Bankgewerbes sind Klagen laut geworden, daß sich die Fälle von Scheckschwindelen, nament-

lich in der Form der betrügerischen Ausstellung ungedeckter Schecks, in bedenklichem Maße mehrten, ohne daß die Strafverfolgungsbehörden mit genügenden Nachdruck eingeschritten und daß dadurch das Vertrauen in die Sicherheit des Scheckverkehrs erschüttert werde. Die Nachprüfung hat ergeben, daß diese Klagen einer gewissen Berechtigung nicht entbehren. Die Strafvorschriften des geltenden Rechts über Betrug und Urkundenfälschung bieten eine genügende Handhabe zur wirksamen Bekämpfung solcher Betrügereien. Spiegelt der Aussteller eines Schecks bei dessen Hingabe der Wahrheit zuwider vor, es sei in diesem Zeitpunkt volle Deckung vorhanden, so kann Betrug vorliegen, auch wenn der Aussteller glaubte, daß er in der Zwischenzeit bis zur Vorlage des Schecks zwecks Einlösung volle Deckung beschaffen werde (zu vgl. Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 3. 2. 1925, Leipz. Zeitschr. 1925 Spalte 487). Gibt der Aussteller eines ungedeckten Schecks bei dessen Hingabe eine besondere Erklärung über das Vorhandensein der Deckung in diesem Zeitpunkt nicht ab, und wird dann der Scheck mangels Deckung nicht eingelöst, so kann Betrug vorliegen, wenn der Scheckgeber nicht die Absicht hatte, rechtzeitig für Deckung zu sorgen, oder mit der Möglichkeit rechnete, daß er die Deckung nicht rechtzeitig beschaffen könne. Die etwaige Schutzbehauptung des Scheckgebers, er habe geglaubt, daß bis zur Vorlage des Schecks zwecks Einlösung durch Gutschriften usw. Deckung vorhanden sein werde, wird mit besonderer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit zu prüfen sein. Dies gilt namentlich dann, wenn der Aussteller des Schecks zwar bei der bezogenen Bank ein Konto gehabt hat, dieses aber schon seit längerer Zeit aufgelöst ist, oder wenn ein Konto zwar noch besteht, Zahlungen aber seit längerer Zeit schon nicht mehr darauf eingegangen sind. Mit Rücksicht auf die besondere Bedeutung der in Frage stehenden Straftaten und auf die bei ihnen häufig auftauchenden schwierigen Rechtsfragen sind Strafverfahren wegen Scheckschwindels regelmäßig nicht durch die Amtsanwaltschaft, sondern durch die StA. beim LG. zu bearbeiten.“

## Innere Angelegenheiten.

**Beeidigung von Sachverständigen.** In der Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 8. Mai 1928 ist Herr

James Hirschfeld, Inhaber der Firma Emil Halle, Stettin, als Sachverständiger für Getreide öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Ferner ist bei folgenden Herren die Beeidigung als Sachverständige ausgedehnt worden und zwar:

Hermann Dekkert, Stettin, bisher beeidigt für Rüböl, Oelkuchen, Oelkuchenschrot, Firmis, Leinöl, Schlagleinsaat, (Abladetaxator für Oelkuchen und Oelkuchenschrot) auf Oelfrüchte, insbesondere Soyabohnen.

Ernst Karow, Inhaber der Firma Richard Winkelssesser, Stettin, (bisher beeidigt für Getreide, Oel-saaten, Schlagleinsaat, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenschrot, Mehl, Futtermittel (Abladetaxator für Getreide, Futtermittel, Mehl, Oelkuchen, Oelkuchenschrot, Oel-saaten) auf Oelfrüchte, insbesondere Soyabohnen.

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

1. Kühn, Hermann (35 Jahre bei der Greifenhagener Dampfschiffs-Reederei G. m. b. H., Greifenhagen),
2. Käpernick, Friedrich (40 Jahre bei der Greifenhagener Dampfschiffs-Reederei G. m. b. H., Greifenhagen),
3. Karnup, Walter (30 Jahre bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Stettin),
4. Christen, Paul (25 Jahre bei der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, Stettin).  
Stettin, den 23. Mai 1928.

## Messen und Ausstellungen.

**Internationale Ausstellung für Kolonien, Seewesen und flämische Kunst Antwerpen 1930.** Von dem Verwaltungsamt der internationalen Ausstellung für Kolonien, Seewesen und flämische Kunst in Antwerpen ging der Kammer eine Broschüre zu, die, außer einem Aufruf an die Erzeuger, die allgemeine Ordnung und die Gruppeneinteilung der internationalen Ausstellung für Kolonien, Seewesen und flämische Kunst enthält, die im Jahre 1930 in Antwerpen stattfinden soll. Die Ausstellung umfaßt folgende 10 Gruppen:

1. Koloniale Organisation.
2. Koloniale Mineralbestände.



3. Koloniale Pflanzen- und Tierbestände.
4. Nach den Kolonien ausführbare Erzeugnisse an Lebensmitteln, Bekleidung und Möbeln.
5. Nach den Kolonien ausführbare Erzeugnisse der Mechanik, Elektrizität und andere mehr.
6. Schifffahrt.
7. See- und Binnenhäfen.
8. Beförderungsmittel.
9. Kunst, Literatur, Zeitungswesen und Fremdenverkehr in den Kolonien.
10. Kongresse und Konferenzen.

Interessenten können die Broschüre, die in deutscher Sprache erschienen ist, von der Kammer anfordern.

### Verschiedenes.

**Export- und Zollabteilung der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Wien.** Von dem Konsulat der Republik Oesterreich in Stettin wurde der Kammer eine Anzahl von Drucksachen übersandt, die ihm von der obengenannten Kammer zur Verfügung gestellt worden sind. Es handelt sich um Einladungen an Gewerbetreibende zur Inanspruchnahme des Dienstes der Export- und Zollabteilung der fraglichen Kammer. Nach Oesterreich reisende Interessenten können die fraglichen Drucksachen auf dem Büro der Kammer erhalten.

**Office Commercial de l'Etat in Brüssel.** Vom belgischen Konsulat in Stettin gingen der Kammer Auskunftszeitel für das Office de l'Etat in Brüssel zu, die für Gewerbetreibende, die sich geschäftlich nach Belgien begeben wollen, von Interesse sein dürften. Interessenten können die Auskunftszeitel auf dem Büro der Kammer in Empfang nehmen.

**Jahresbericht der Deutschen Handelskammer Valparaiso.** Von der Deutschen Handelskammer in Valparaiso wurde der Kammer ihr Jahresbericht für das Jahr 1927 überreicht. Besondere Beachtung verdient Kapitel VII des Berichtes, der für Interessenten auf der Kammer zur Einsicht ausliegt: „Winke für den deutschen Handel mit Chile und Bolivien.“

### Buchbesprechung.

**Stettiner Handelsregister 1928.** Wie alljährlich, erscheint auch für 1928 die Buchausgabe des Stettiner Handelsregisters. Das Buch verzeichnet in alphabetischer Reihenfolge die bei den Amtsgerichten des Regierungsbezirks Stettin gerichtlich eingetragenen Einzelfirmen, Gesellschaften und Genossenschaften und gibt Auskunft über alles Wissenswerte bei den einzelnen Firmen. Es sind z. B. aufgeführt: Die Inhaber, Gesellschafter, Geschäftsführer, Vorstandsmitglieder und Prokuristen sowie die Art ihrer Vertretungsbefugnis, die Höhe des Stamm- bzw. Grundkapitals, der Geschäftszweig, die Adresse u. a. m. Die neue Ausgabe des Registers ist wegen der vielen Neueintragungen und Löschungen von Firmen, der zahlreichen Veränderungen in der Geschäftsführung, der Vertretungsbefugnis usw. von großer Bedeutung für Kaufleute und Behörden. Zudem ist durch das Buch die Möglichkeit gegeben, sich über die Rechtsverhältnisse von Firmen durch ein Handbuch sofort zu orientieren. Ein Ortsverzeichnis erleichtert das Auffinden einzelner Firmen. Die Industrie- und Handelskammer hat sich um größte Zuverlässigkeit bei allen im Buche enthaltenen Angaben bemüht, um so ein Nachschlagewerk zu schaffen, das dem mit der gesamten Gesetzgebung verfolgten Zweck, die Rechtsverhältnisse der

Kaufleute offenkundig zu machen, gerecht wird und damit einem dringenden Bedürfnis der gesamten Kaufmannschaft entspricht. Das Buch erscheint in den ersten Tagen des Monats Juni 1928 und gibt den Stand der Handelsregister vom 15. Mai 1928 wieder. Ein dem Buche gesondert beigefügter Nachtrag ergänzt das Register bis zum Tage seines Erscheinens. Vorbestellungen zum Preise von 3.— RM. für 1 Stück einschließlich des Nachtrages sind an die Industrie- und Handelskammer Stettin, Frauenstraße 30, Börse, zu richten. Lieferung erfolgt sofort nach Erscheinen des Buches. (Siehe auch die heutige Anzeige).

### Angebote und Nachfragen.

- 1222 Düsseldorf sucht Geschäftsverbindung mit Großhandlungen der Lebensmittel- und Kolonialwarenbranche und Konsumvereinen.
- 1250 Kyoto (Japan) sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Parfüm.
- 1252 Breslau sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die sich mit der Herstellung von Versandfässern in der Art der Heringstonnen befassen.
- 1261 Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Obstfirmen, die in der Lage sind größere Konsignationslager im hiesigen Bezirk abzusetzen.
- 1301 Chemnitz-Bernsdorf sucht einen Vertreter für Nickelwaren (Geschenkartikel).
- 1304 Saloniki sucht Geschäftsverbindung mit Zuckerexporteuren.
- 1305 Piräus sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Weizenkleie und Futtermehl und mit Agenten.
- 1327 Hilchenbach i. Westfalen sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von afrikanischen Pflanzenfasern.
- 1341 Wien wünscht die Vertretungen für folgende Artikel zu übernehmen: Metall, Eisen, Leder, Maschinen, technische und Gebrauchsartikel und auch andere Waren.
- 1346 Hamburg sucht Vertreter für Drogen- und Lackrohstoffe.
- 1347 Dresden sucht Geschäftsverbindung mit Export- und Importfirmen, die mit Getreide, Mehl und hauptsächlich mit Futtermitteln handeln (Soyaschrot, Erdnußmehl, Rapskuchen, Leinkuchen usw.).
- 1348 London sucht einen Vertreter für Ein- bzw. Verkauf von Eisen, Stahl, Metallen, speziell Schrott, Altmetallen, Rückständen, sowie allen Materialien von Abbrüchen.
- 1423 Wien sucht Vertreter für den Verkauf von Hülsenfrüchten (Bohnen, Erbsen, Linsen), Oelsaaten (Raps, Rüben, Säleinsaat, Leinsamen und Hanfsamen) und Grassaaten.
- 1451 Stuttgart sucht Vertreter für Schrauben- und Muttersicherungen.
- 1474 Hamburg sucht Vertreter für schottischen Whisky für Stettin und umliegende Badeorte etc. (Verkauf in Restaurants, Hotels, Bars etc.).

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

### Frachtenmarkt.

Stettin, 26. Mai. Der Frachtenmarkt bot im allgemeinen wiederum ein ungünstiges Bild. Der schwedische Bergarbeiterstreik ist noch nicht zum Stillstand gekommen; Erzfrachten von Lulea werden daher noch nicht notiert. Ein Ablader bietet für einen 3000-t-Dampfer von Lulea nach Danzig s. Kr. 4,10 Löschen Schiffs Rechnung. Von Narvik und Oxelösund liegen keine Notierungen vor. Für 5/6000-t-Dampfer von Kirkenes nach Stettin und Danzig werden Raten von s. Kr. 4,3 bis s. Kr. 4,6 fio genannt. Von Gefle können einige kleinere Dampfer zu der außerordentlich niedrigen Rate von s. Kr. 3,25 Löschen Schiffs Rechnung aufgenommen werden.

Der Kohlenfrachtenmarkt war ebenfalls leblos.

Im übrigen sind noch folgende Frachten zu nennen: Stettin—Ostküste Englands incl. London u.

Southampton 510/560 engl. tons Hafer 9/—, 600/700 engl. tons Hafer 9/—; Stettin—Ostküste Englands incl. Leith 4/500 tons Hafer 9/—9/6; Fowey—Stettin 2/250 tons Clay 10/—; Plymouth—Stettin 2/300 tons Clay 10/—; Südfinnland—Stettin 4/6000 rm Papierholz 3/7½ 3/9 per rm; Stolpmünde und Stettin—Sevilla 630/650 std. Pitprops Engl. Pfd. 1100/1200 lumpsum; Rotterdam—Stettin 1/1400 tons Kohlen RM. 5,—; Stettin—Pargas Abo-Distrikt 195 tons Chamottesteine Fmk. 67½ per ton; Stettin—Gefle 3/400 tons Chamottesteine s. Kr. 5,— per ton; Stettin—Königsberg 100/200 tons Cement RM. 5½ per ton; Finkenwalde (8½ Fuß)—Elbing 150/200 tons Cement RM. 6½; Stettin—Roskilde 150/200 tons Briketts Kr. 5,—, 5¼ per ton; 150/200 ton Briketts Kr. 5,—, 5¼ per ton; Stettin—Logstör 200 tons Briketts Kr. 5,— per ton. —



## Steuerkalender für Juni 1928.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

- 5. Juni:** Abführung der im Monat Mai einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit die Abführung nicht schon bis zum 20. 5. 1928 erfolgen mußte.
- 15. Juni:** 1. Zahlung des zweiten Halbjahrsbetrags der Aufbringungsleistungen 1928.  
2. Zahlung der Grundvermögenssteuer für Juni für alle nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke.  
3. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat Juni.  
4. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat Mai, soweit nicht Sondervorschriften bestehen. In Stettin ist die Zahlung erst am 20. Juni fällig.
- 20. Juni:** 1. Abführung der in der Zeit vom 1.—15. Juni einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, wenn sie für den ganzen Betrieb 200 Reichsmark übersteigen.  
2. Zahlung der Lohnsummensteuer in Stettin.
- 30. Juni:** 1. Voraussichtlich Abgabe der Vermögenssteuererklärung.  
2. Letzter Tag für die Anmeldung der Aufwertung bestimmter Ansprüche in Abteilung II des Grundbuchs.

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

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

- Polen: Investitionen. — Konsignationslager.  
Vereinigte Staaten: Beurteilung der europäischen Kartellbildung. — Tätigkeitsbericht des Secretary of Commerce für das Rechnungsjahr 1926/1927.  
Bulgarien: Handelsbeziehungen.  
Schweiz: Dachpappenerzeugung und Einfuhr von Asphalt-pappe. —  
Lettland: Abbau der Zinssätze der Lettlandbank.  
England: Schutzzöllbestrebungen in der Wollindustrie.  
Holland: Behandlung ausländischer Mitbewerber bei öffentlichen Ausschreibungen.  
Ägypten: Schuhhandel.  
Türkei: Wirkungen der Erdbeben.

**Adressenmaterial.** Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Gummihändler im Irak. — Großhändler in Metallen, Draht usw. in China. — Bezugsfirmen für Reißzeuge in Persien. — Vertreter für Radiozubehöriteile in Rumänien. — Deutsche Firmen im Konsulats-Bezirk Dairen. — Sägewerke sowie Importeure von Maschinen aller Art, Eisen und Stahlwaren in Venezuela. — Hersteller von Öfen, Baumwollhändler und Baumwollagenten in Polen. — Exporteure von Frühkartoffeln sowie Puppenfabrikanten in

Italien. — Vertreter für kohlen-sauren Kalk, Warenhäuser und Drogengroßhändler in Oesterreich.

**Nachfrage bzw. Vertretungsgesuche ausländischer Firmen.** Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse für folgende Warengattungen haben:

Vereinigte Staaten: Laboratoriumsbedarfsartikel und Glaswaren.

Holland: Stählerne Kohlen-säure-zylinder.

Canada: Hanfleinen.

Belgien: Industriebedarf aller Art für die Schwerindustrie, Maschinen, Werkzeugmaschinen usw. — Eisenkurzwaren, Haushaltartikel. — Toilettengegenstände aller Art, mittlere und billige Artikel, billige Parfüme.

**Merkblätter für den deutschen Außenhandel.** Der Reichsnachrichtenstelle sind die nachstehend aufgeführten Merkblätter zugegangen, die von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen, bzw. vom Deutschen Wirtschaftsdienst, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden können:

Merkblatt für den deutschen Handel mit der Tschechoslowakei;

Merkblatt für den deutschen Handel mit Ungarn;

Merkblatt für den deutschen Handel mit den Niederlanden;

**Konjunkturbericht über die wirtschaftliche Lage im Gebiet von Chicago.** Der Reichsnachrichtenstelle liegt ein Konjunkturbericht über die wirtschaftliche Lage im Gebiet des Generalkonsulats Chicago vor, der von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen werden kann.

## Nachrichten des Verbandes des Steffiner Einzelhandels e. V., Steffin.

**Sonderrabatte.** Mit Rücksicht darauf, daß Vereine der verschiedensten Art immer wieder an Einzelhändler, besonders in der Textil-Branche, mit dem Ersuchen herantreten, ihren Mitgliedern besondere Vorteile beim Einkauf zu gewähren, machen wir auf folgende in der Textilgruppe bestehende Vereinbarung aufmerksam:

„1. Ich verpflichte mich hiermit, an Consum-, Offizier-, Beamten-, Angestellten- und alle sonstigen Vereine, Verbände und Korporationen oder an deren Mitglieder, an Künstler und Theaterangestellte, Angestellte fremder Geschäfte und sonstige Privatpersonen Sonderrabatte und Gutscheine in Form von Bons und Extrazugaben weder direkt noch indirekt zu gewähren.

2. Die Berechtigung, Gewerbetreibenden wie Schneidern, Schneiderinnen, Tapezierern, Sattlern, Buchbindern usw. bei Einkäufen zu gewerblichen Zwecken einen Rabatt in bestimmter Höhe zu gewähren, wird durch diese Vereinbarung

nicht berührt. Sie ist jedoch nur zulässig bei Einkäufen von Artikeln, die in ihren Gewerbebetrieb fallen.

Tapezierern darf bei direkten Einkäufen ein Rabatt von 10 % gewährt werden.

Für Schneider und Schneiderinnen werden außer für Leinen- und Baumwollwaren folgende Rabattsätze festgesetzt:

Bei Kurzwaren und Futtersachen bis höchstens 10 %,

Bei Stoffen und Besätzen bis höchstens 10%.

Die Rabattsätze bei Kurzwaren, Futterstoffen, Stoffen und Besätzen dürfen aber nur gewährt werden bei direkten Einkäufen für den Gewerbebetrieb des betreffenden Käufers.

3. Für gewerbliche Vermittlung von Käufen darf eine Provision von 10 % gezahlt werden.

4. Dieses Abkommen gilt auf unbestimmte Zeit und kann von jedem Mitglied mit einmonatlicher Kündigungsfrist an jedem Monatsersten gekündigt werden. Die Kündigung ist beim Vorstand einzureichen. Ferner ist jedes Mitglied



verpflichtet, auf Innehaltung des Abkommens Acht zu geben und Uebertretungen sofort beim Vorstand zu melden. Der Vorstand verpflichtet sich, Uebertretungen sofort zu regeln oder, wenn dies nicht möglich ist, die Mitglieder schnellstens zur Beschlußfassung einzuladen."

**Ankündigung „bis zu 50 % Rabatt“.** Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat hierzu folgendes festgestellt:

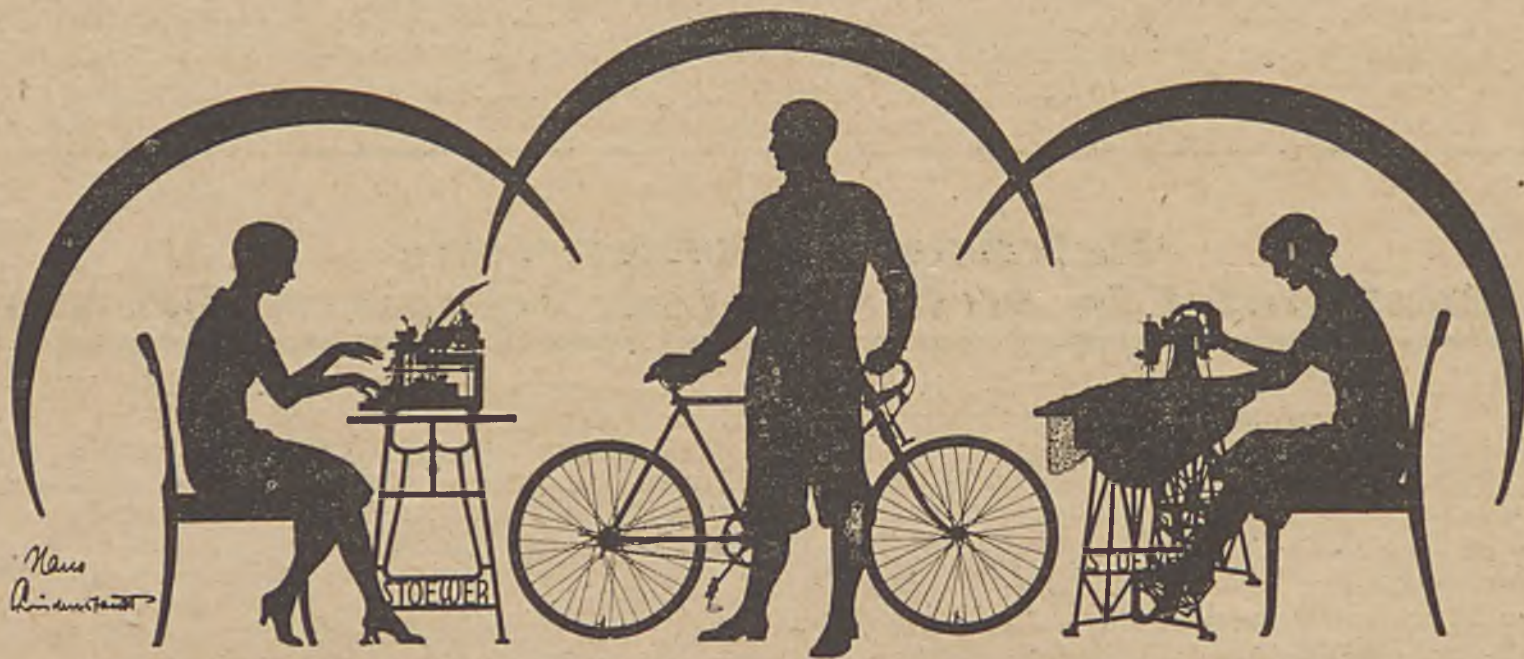
Bei Ankündigungen „bis zu 50 % Rabatt“ müssen zwei Drittel oder zum mindesten eine bedeutende Anzahl der Waren bis zu diesem Prozentsatz ermäßigt sein, wenn sich die Ankündigung an einen größeren Interessentenkreis wendet. Allerdings sei eine Prüfung des jeweiligen Falles erforderlich.

In einer anderen Sache, die durch das Einigungsamt für Sachen des unlauteren Wettbewerbs in Berlin erledigt wurde, handelte es sich um die Ankündigung „teilweise bis zu 75 % ermäßigt“. Die Anzahl der zu dem ermäßigten Satz bereitstehenden Kleider und Mäntel wurde mit etwa

150 Stück angegeben. Da es sich um eine größere Firma handelte, die ein bedeutendes Lager unterhält, erklärte das Einigungsamt, daß die Menge, die im Preise bis zu 75 % herabgesetzt sei, nicht genüge, um die Ankündigung zu rechtfertigen.

„Werbetage“ und „Werbewochen“. Zu solchen Sonderveranstaltungen haben das Einigungsamt der Industrie- und Handelskammer zu Berlin und ihr Fachausschuß für den Einzelhandel geäußert, daß Sonderveranstaltungen, wie Werbetage, Ultimatage usw., dem Publikum tatsächlich besondere Vorteile bieten müssen, daß Werbetage nicht über 6, Werbewochen nicht über 14 Tage ausgedehnt und im Monat nicht mehr als 6 Werbetage abgehalten werden dürfen und daß es schließlich Pflicht eines jeden anständigen Kaufmanns sei, den Beginn der Werbetage und -wochen in den Ankündigungen bekanntzugeben, um nicht den Anschein zu erwecken, es werde gegen die guten kaufmännischen Sitten verstoßen.

Schluß des redaktionellen Teils.



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

STETTIN - GRÜNHOF

Fahrräder  
Nähmaschinen Schreibmaschinen

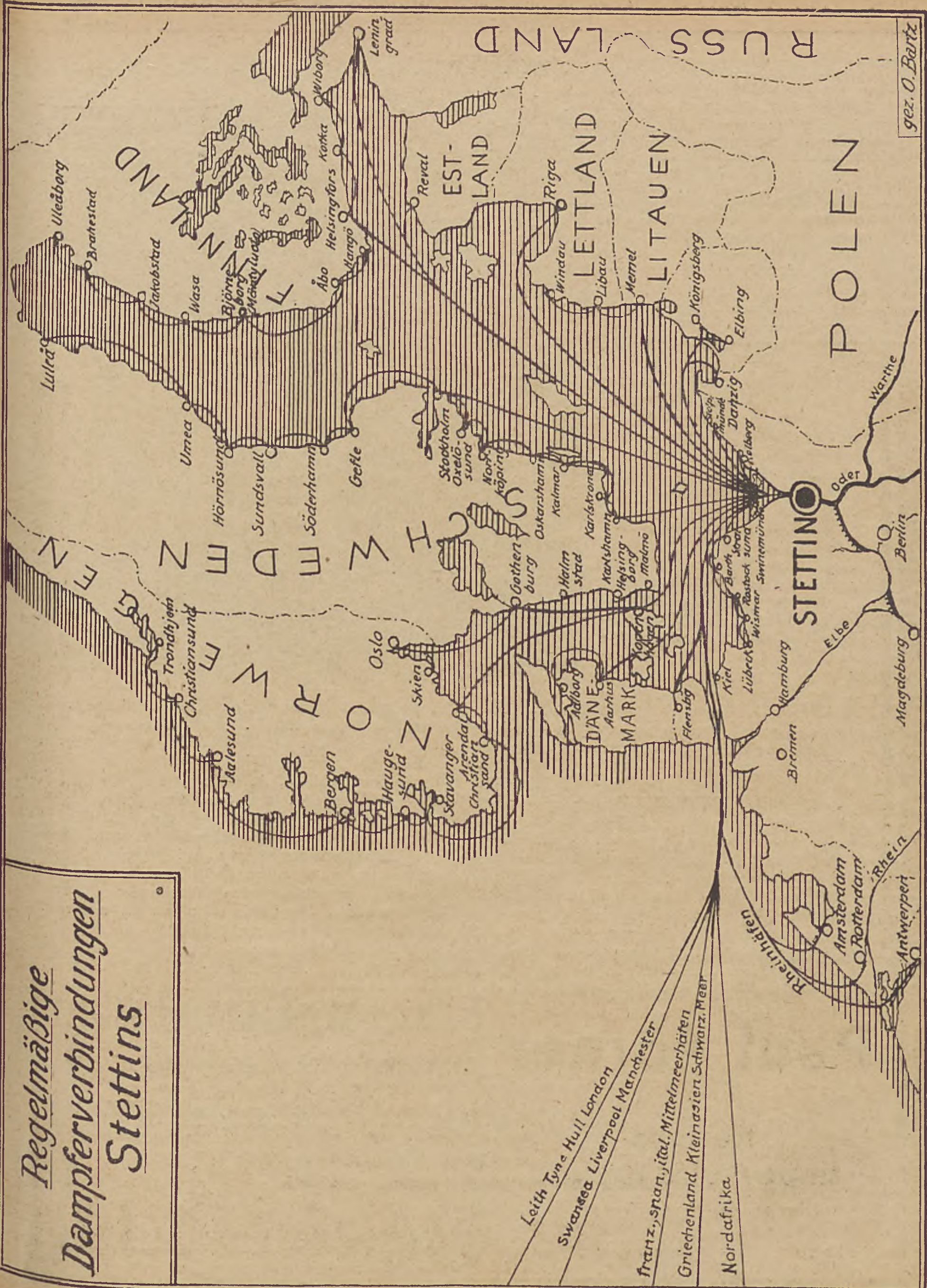
**Unser Leserkreis**

umfaßt die kaufkräftigen Firmen und  
Handelshäuser Ihrer Branche. Durch  
ständige Ankündigung Ihrer Waren  
und Erzeugnisse vergrößert sich deshalb

**Ihr Käuferkreis**



Regelmäßige  
Dampferverbindungen  
Stettins



gez. O. Bartz



## Greifswald.

Die alte Stadt Greifswald, die auch einst ein angesehenes Mitglied der Hansa war, beherbergt in ihren Mauern die älteste preußische Universität (gegründet 1456).

Eingebettet in die nördlichen Ausläufer der norddeutschen Tiefebene liegt sie am Greifswalder Bodden in unmittelbarer Nähe der Ostsee. Von allen Seiten mit hohen alten Laub- und Nadelwäldern umgeben, ist sie vor rauhen Winden geschützt und bietet gleichzeitig eine milde, erfrischende und anregende, nur geringen Temperaturschwankungen unterworfenen, staubfreie, sauerstoff- und ozonreiche Seeluft. Hohe Temperaturen gehören infolge der Nähe der Ostsee zu den Seltenheiten.

Im Schmucke ihrer Anlagen, der die efeumrankten Stadtmauerreste rings umschließenden breiten Wallpromenade mit ihren zahlreichen historischen Erinnerungen, den gotischen Giebelhäusern und den Renaissancebauten, die darauf hinweisen, daß Greifswald zur Zeit der Hansa eine bedeutende Rolle gespielt hat, macht die Stadt einen höchst malerischen Eindruck.

Unmittelbar am Wall in nächster Nähe des Bahnhofes ist das modern eingerichtete, durch seine glänzenden Heilerfolge sehr geschätzte und viel besuchte Sol- und Moorbad, das eine der heilkräftigsten Solquellen Deutschlands besitzt, mitten in einem schönen Park gelegen, an den sich die Universitätskrankenhäuser anschließen. Die idyllische, abwechslungsreiche und reizvolle Umgebung bietet eine Fülle herrlichster Spaziergänge und Ausflüge auf gut gepflegten Straßen.

Da Greifswald durch den die Stadt durchfließenden Ryckstrom mit dem Greifswalder Bodden und der Ostsee verbunden ist, ist reiche Gelegenheit zur Ausübung des Ruder- und Segelsports und zu Ausflügen in die umliegenden Seebadeorte Eldena und Lubmin gegeben. Dank der günstigen Lage zur Ostsee und der Verkehrsverhältnisse (Schnellzugstation Berlin—Saßnitz—Schweden) ist Greifswald Durchgangsort für sämtliche Rügen- und Schwedenbesucher, zumal von hier aus auch die bequemste, günstigste und billigste Dampfverbindung (Wochenendkarten) mit den rügenschon Ostseebädern besteht. Ferner werden während



des Sommerhalbjahres von dem nahen und bequem zu erreichenden Saßnitz billige Rückfahrkarten mit dreitägiger Gültigkeit nach den schönsten Orten Südschwedens ausgegeben.

Greifswald ist auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet mit Schweden und ganz Skandinavien eng verbunden. Das Nordische Institut und das Institut für Finnlandkunde der Universität dienen der Pflege der Beziehungen zu den skandinavischen Staaten und Finnland. In jedem Sommer werden besondere Ferienkurse für Skandinavier abgehalten, die sich besonders in Schweden größter Beliebtheit erfreuen. Skandinavische Studierende besuchen auch sonst in großer Anzahl unsere Universität.

Mit allen Ostseeländern bestehen lebhaftere Handelsbeziehungen, besonders in Getreide, Holz und Steinen.

**Paul Körner**  
STETTIN

**Herings-  
Import und Export**  
Eigene Kühlhaus-Anlagen

Telegramm - Adresse: „P e k a“

**Das Arbeitsamt Steffin**

vermittelt

**tüchtige Arbeitskräfte aller Berufe**

unparteiisch und kostenlos

Anruf: **Sammelnummer 256 61**

**Hut - Scheye**

Breite Straße 6

Ruf 26020

Moderne Herrenhüte

Elegante Mützen

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





# **Didier-Stettin**

*liefert*

## **feuerfeste Materialien**

für Kupolöfen / Hochöfen / Glühöfen  
jeder Art / Schmiede- und Härteöfen / Kessel-  
einmauerungen / Kesselfeuerungen jeder Art /  
Kohlenstaub- und Oelfeuerungen / Generatoren /  
Kalköfen / Zement-Drehrohröfen / Wann- und  
Hafenglasöfen / Ausmauerungen von Säurebehältern  
Herde und Backöfen / Ausmauerungen von  
Schornsteinen u. Rauchkanälen u. a. m.

Bitten Spezial-Offerten einzuholen.



---

---

**Technische Beratungen und Ingenieurbesuch kostenlos!**

---

---

# **Stettiner Chamotte - Fabrik**

Akt.-Ges., vorm. Didier

## **Werk Stettin**



## Germania-Versicherung Stettin

Aktienkapitalien 10 000 000 *RM.*

Ursprung 1857 / 70jährige traditionelle Erfahrungen.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

**35 Millionen Reichsmark**

Prämieinnahme 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

### Steffin - Kopenhagen - Oslo

S/S „Kong Haakon“

„ „Dronning Maud“

jeden Dienstag u. Freitag 18 Uhr

### Steffin - Kopenhagen - Göthenburg

S/S „Tjaldur“ S/S „Odin“

jeden Mittwoch u. Sonnabend

18 Uhr

### Steffin - Kopenhagen - Westnorwegen

S/S „Bergenus“ S/S

„Trondhjem“ alle 10 Tage

Nähere  
Auskunft  
durch

**Gustav Metzler / Stettin**  
Königsstr. 4/5

## Sonder-Angebot zur Geschäfts-Erweiterung!

Für die nasse Jahreszeit empfiehlt sich die Anschaffung einer

# Regen-Haut-Pelerine

D. R. P. und D. R. G. M. nur 110 Gramm schwer, Fischhaut-Imm., vorzüglich bewährt gegen Durchnässung; bequem zusammengefaltet wie ein Notizbuch in der Tasche mitführbar; dauerhaft und haltbar. Sehr vorteilhaft für Damen und Herren (auch Kinder) in Regen und Schnee, bei Ausflügen und Sport. Reklamepreis mit Extra-Kapuze und Etui **nur RM. 4,50 franko als Nachnahme** oder bei Voreinsendung auf Poscheckkonto Köln 112567 franko RM. 4,— (3 Stück RM. 10,50). **Bei Nichtgefallen garantierter Umtausch.** Preisliste und Probesendung auch über sonstige Regenbekleidung auf gefl. Anfrage. — (Adressen deutlich schreiben.)

**Lavu-Export in Bonn a. Rh.**

Vertreter werden noch eingestellt!

# Massenguttransporte

25 Seedampfer mit ca. 75000 Ladetonnen

10 Schlepper

17 Leichterfahrzeuge

5 Personendampfer

## Emil R. Retzlaff

Stettin und Swinemünde.

Königstor 8 / Fernsprecher Sammelnummer 25371 / Telegr.Adr.: Carmen-Stettin

### Reederei

Schiffsmakler

Bunkerkohlen

Schlepp- und

Personenschiffahrt