

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

Gegründet 1857

**Transportversicherungen  
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

**SINGER****HAUSHALT-  
NÄHMASCHINEN**  
*in altbewährter Güte**Weitestgehende  
Zahlungserleichterungen  
Mäßige Monatsraten***SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT***Singer Läden überall***Geschäftsstellen in Pommern:**

**Anklam**, Beenstr. 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 2  
**Demmin**, Frauenstr. 9 • **Gollnow i. Pom.**, Wollweberstraße 7 • **Greifswald**, Lange Straße 15 • **Köslin**, Bergstr. 1 • **Kolberg**, Kaiserplatz 6 • **Labes i. Pom.**, Hindenburgstr. 57  
**Neustettin**, Preußische Str. 2 • **Pölk**, Baustr. 7  
**Polzin**, B unnenstr. 17 • **Pyriz (Dom.)**, Bahner Straße 50 • **Rügenwalde**, Lange Straße 32  
**Schivelbein**, Polziner Straße Nr. 22 • **Stargard i. Pom.**, Holzmarktstr. 3 • **Stettin**, Gießereistr. 23, Breite Str. 58 und Luisenstr. 19  
**Stolp**, Mittelstr. 5 • **Stralsund**, Apollonienmarkt 7 • **Swinemünde**, Färberstraße 5  
**Wolgast**, Wilhelmstraße 4.



Regelmäßige Passagierdampferverbindungen

## Stettin-Reval-Helsingfors (Åbo)

mit dem als Eisbrecher gebauten Schnelldampfer „Nordland“

von Stettin . . . . . jed. 2. Sonnabend 15,30 Uhr  
 von Helsingfors . . . . . jed. 2. Sonnabend 10,00 Uhr

(An den dazwischen liegenden Sonnabenden  
 D. „Wellamo“, Reederei Finska Ångfartygs  
 Aktiebolaget, Helsingfors.)

## Stettin-Riga

mit den Schnelldampfern  
 „Regina“ und „Ostsee“

von Stettin jeden Sonnabend 15,15 Uhr  
 von Riga jeden Sonnabend 16,00 Uhr

## Stettin-Stockholm

Dampfer „Viktoria“

Abfahrt. v. Stettin\*) . . . am 5. u. 20. d. Mts., 6 Uhr nachm.  
 Abfahrt. v. Stockholm am 13. u. 28. d. Mts., 5 Uhr nachm.  
 \*) evtl. über Norköping.

Falls diese Tage auf einen Sonn- oder Feiertag fallen,  
 finden die Abfahrten am Abend vorher statt.

### Regelmäßiger Frachtdampferdienst

Stettin-Danzig . . . . .	7 täg
Stettin-Elbing . . . . .	7 täg
Stettin-Königsberg . . . . .	7 täg
Stettin-Libau . . . . .	14 täg
Stettin-Riga . . . . .	7 täg
Stettin-Helsingfors . . . . .	7 täg
Stettin-Åbo . . . . .	7 täg
Stettin-Kotka . . . . .	7 täg
Stettin-Wiborg . . . . .	7 täg
Stettin-Mäntyluoto-Wasa . . . . .	14 täg
Stettin-Stockholm-Norrköping . . . . .	15 täg
Stettin-Kiel . . . . .	14 täg
Stettin-Hamburg . . . . .	7 täg
Stettin-Bremen . . . . .	7 täg
Stettin-Rotterdam . . . . .	7 täg
Stettin-Antwerpen . . . . .	7 täg
Stettin-Köln-Rheinhäfen . . . . .	7 täg
Stettin und andere Ost- und Nordseehäfen nach Bedarf.	

Auskünfte in allen Passagier- u. Frachtangelegenheiten  
 durch die Reederei

## RUD. CHRIST. GRIBEL, STETTIN

Telegramm-Adresse: Gribel, Stettin.  
 Telefon: Sammelnummer 35531.

# Rangier-Anlagen für Eisenbahnwaggons

- a) mit endlosem Seil u. automatisch wirkendem Zweigeschwindigkeitsschalter, D. R. P. d. h. Langsamlauf des Seiles bei Leergang. Schnellauf des Seiles beim Anhängen der Waggons,
- b) Rangierwinden mit besonders für das Anfahren der Waggons konstruierter weichwirkender Kupplung. Spielend leichtes Abziehen des Seiles von der Windentrommel

## Seil- u. Kettenbahnen

mit unserer Spezialkonstruktion zur Vermeidung von Differentialspannungen

Gustav Knackstedt Coffbus A. 5  
 Maschinenfabrik und Eisengießerei  
 Fernsprecher 199 — Gegründet 1887.

# Wärme- und Kälteschutz

ISOLIERUNGEN MITTELS

Expansitkorksteinplatten und-schalen

D. R. P.

Diatomitsteinen und-schalen

Rieselgur-Wärmeschutzmassen

## GRÜNZWEIG & HARTMANN G.M.B.H.

LUDWIGSHAFEN A. RH.  
 NIEDERLASSUNGEN: BERLIN, DRESDEN, DÜSSELDORF, FRANKFURT, HAMBURG, KASSEL, LEIPZIG, MÜNCHEN, NÜRNBERG, STUTTGART.

# Hans Hopfmann

## Steffin

Inh.: Hans Hopfmann, beeidigter Makler

Seit 1902

## Agentur-u. Maklergeschäft

in Heringen, Sardellen, Sardinien  
und Fischkonserven

### Vertreter

bedeutender schottischer, norwegischer  
und holländischer Heringsexporteure.

Telegramm-Adresse: Hopfmann, Steffin. Telefon 32988.

## Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger  
Passagier-  
verkehr

### Steffin - Kopenhagen - Oslo

S/S „Kong Haakon“  
jeden Dienstag 18 Uhr

### Steffin - Kopenhagen - Göthenburg

S/S „Odin“ S/S „Tjaldur“  
jed. Donnerstag u. Sonnabend  
18 Uhr

### Steffin - Kopenhagen - Westmorwegen

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

Nähere  
Auskunft  
durch

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

# Die Stoewer-Werke

Aktiengesellschaft, vormals Gebrüder Stoewer, Steffin  
stellen auf der vom 8. bis 18. November 1928 stattfindenden

## Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin

**(Alte) Autohalle 1, Stand 51**

folgende Fahrzeuge aus:

1. Fahrgestell Typ S. 10 8 Zyl. 2,5 Liter-10/50 PS.
2. Innensteuer-Limousine Typ S. 10 8 Zyl. 2,5 Liter-10/50 PS. „Superior“
3. Zweisitzer Roadster-Cabriolet Typ S. 10 8 Zyl. 2,5 Liter-10/50 PS., „Superior“
4. Pullmann-Limousine Typ G. 15 8 Zyl. 4 Liter-15/80 PS. „Gigant“
5. Sportwagen Typ G. 15 8 Zyl. 4 Liter-15/80 PS. „Gigant“
6. Cabriolet Typ G. 15 8 Zyl. 4 Liter-15/80 PS. (Karosserie Karmann) „Gigant“
7. Pullmann-Limousine (Landriolet) Typ G. 15 8 Zyl. 4 Liter-15/80 PS. (Karosserie Schlesienwerk) „Gigant“
8. Innensteuer-Limousine Typ G. 15 8 Zyl. 4 Liter-15/80 PS. „Gigant“

## Elektrische Licht- u. Kraftanlagen

jeder Art f. Landwirtschaft, Gewerbe u. Industrie.

**Elektro-Schweißanlagen / Elektro-Karren**

Lieferung von sämtl. Installations-  
Material. — Gartenfräsen für  
wirtschaftliche Bodenbearbeitung.  
**Regenanlagen jeder Größe.**  
Reparaturwerkstatt für elektrische  
Maschinen und Apparate

Beratungen u. Ingenieurbesuch unverbindlich u. kostenlos

### Siemens - Schuckertwerke

Aktiengesellschaft



**Techn. Büro Stettin**

Berliner Tor 1.

Fernsprecher S. A. 25461.



Unterbüros i. Stolp, Belgard, Schneidemühl, Prenzlau

*Ihr guter  
Hausgeist*



## Winkelhausen

*Der beliebte deutsche Weinbrand*

Generalvertreter: Wilhelm Falk

STETTIN

Telefon 34811

Linsingenstr. 61

## Walther A. Dieball, Stettin

Kohlmarkt 5 — Fernruf 37656

Sämtliche

**Hotel-,  
Großküchen-, Konditorei-  
Einrichtungs-Gegenstände**

Spezialität:

Dekorierte Porzellane aus der Fabrik  
Gebr. Bauscher, Weiden/Oberpf.



General-Vertretungen der:

Brown Boveri & Cie., A.-G., Mannheim  
Abt.: Kältemaschinen.

Expresso-Kaffeemaschinenfabrik  
Hamburg/Altona.

H. Melzer, Chemnitz, Garderoben-Anlagen.  
Meiko - Standard - Geschirrspülmaschinen-  
fabrik, Offenburg/Baden.

Emil Schmidt, Forst-Lausitz, Groß-Wäscherei-  
Maschinen.



## Reederei W. Pinnow, Stettin

D. „Germania“ — D. „Arnold“

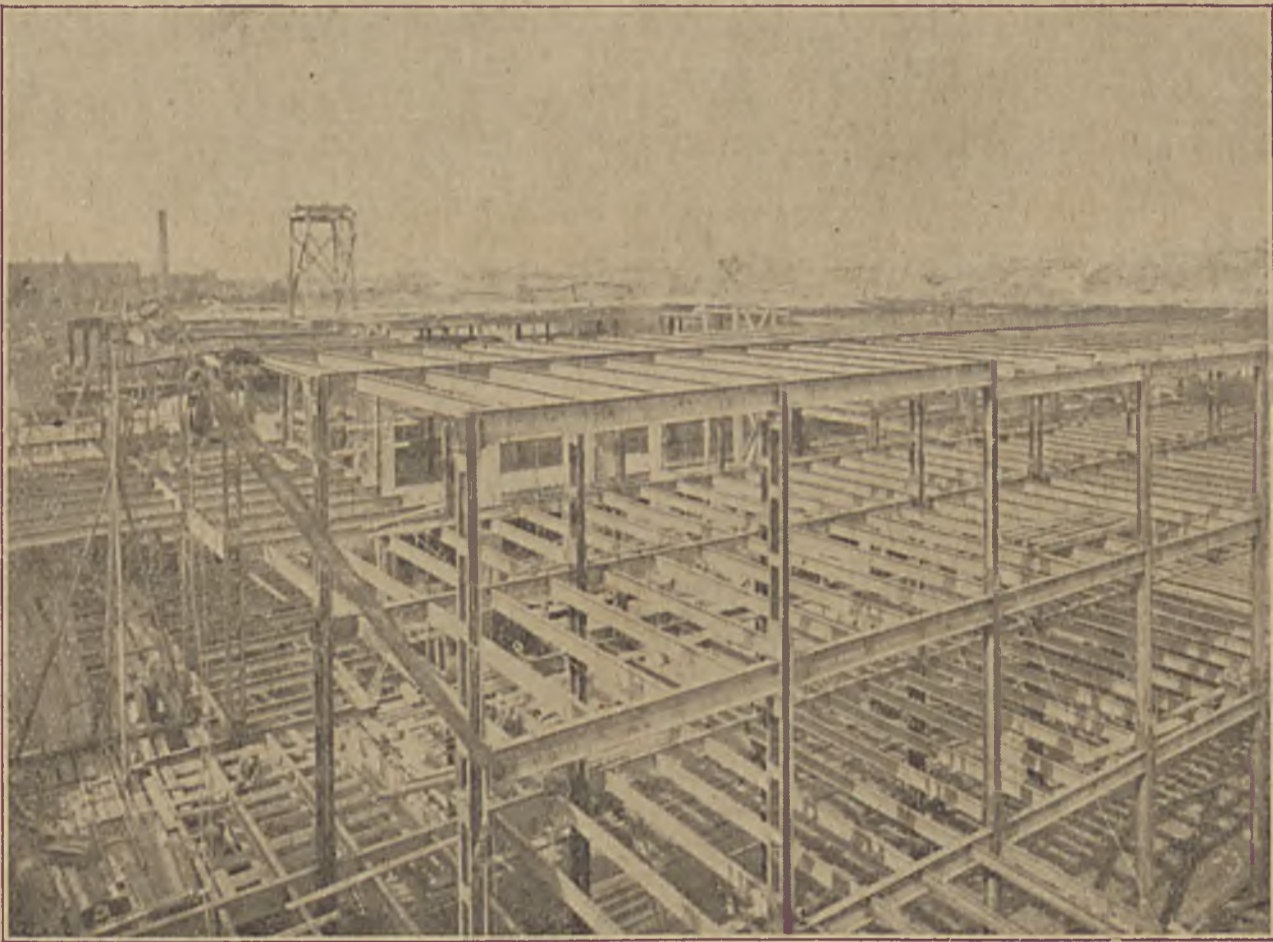
### Eilgüterverkehr Stettin — Frankfurt a. Oder — Stettin

Vertretung: { Ludwig Klotz, Stettin, Fernsprecher 33231  
H. C. Baswitz, Frankfurt a. Oder, Fernsprecher 2153/54  
Alfred Schmidt, Frankfurt a. Oder, Fernsprecher 2102

# I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN  
KRANBAHNEN  
STAHLSCHELETTBAUTEN

STAHL-BAU



Stockwerkbau in Stahlkonstruktion.

FESTE BRÜCKEN  
BEWEGLICHE BRÜCKEN



STETTIN

# Bekanntmachung

betr. das Ausscheiden von Mitgliedern der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Nach den geltenden Bestimmungen scheidet von den Mitgliedern der Industrie- und Handelskammer zu Stettin folgende Herren aus:

## I. Im 1. Wahlbezirk:

⟨Stadtkreis Stettin, Landkreise Randow und Greifenhagen⟩

### 1. In der 1. Wahlgruppe Großhandel einschließlich des Verkehrsgewerbes:

- a) Für den Großhandel im allgemeinen: Braun und Kisker.
- b) Für das Verkehrsgewerbe: Gribel, Hautz, Vollbrecht.

### 2. In der Wahlgruppe Industrie: Blume und Zander †.

### 3. In der Wahlgruppe Einzelhandel: Kramm.

Für diese Herren sind nach § 16 des Gesetzes über die Industrie- und Handelskammern **Ergänzungswahlen** vorzunehmen.

Ferner scheidet infolge Amtsniederlegung aus die Herren:

### 1. In der 1. Wahlgruppe Großhandel einschließlich des Verkehrsgewerbes:

Für den Großhandel im allgemeinen: Lieckfeld.

### 2. In der 2. Wahlgruppe Industrie: Trappen.

Für diese Herren sind nach § 17 des Gesetzes über die Industrie- und Handelskammern **Ersatzwahlen** vorzunehmen.

## II. Im 2.—5. Wahlbezirk.

Es scheidet die Herren der Wahlgruppe Einzelhandel aus:

Im 2. Wahlbezirk: Holz, Pyritz.

Im 3. Wahlbezirk: Krüger, Naugard.

Im 4. Wahlbezirk: Klaembt, Swinemünde.

Im 5. Wahlbezirk: Ehrensmann, Treptow a. Toll.

Für diese Herren sind nach § 16 des Gesetzes über die Industrie- und Handelskammern **Ergänzungswahlen** vorzunehmen.

Die Wahlen finden am Donnerstag, den 13. Dezember 1928, statt. Ort und Stunde der Wahl werden später besonders bekanntgegeben.

Stettin, den 31. Oktober 1928.

**Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin.**

# 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-Finländischen 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, 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. 22**

**Stettin, 15. November 1928**

**8. Jahrg.**

## Die baulichen Maßnahmen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Stettiner Hafens.

Von Dipl.-Ing. H. Schulze, Magistrats-Oberbaurat.

Die auf Grund des Vertrages von Versailles neu gezogenen politischen Grenzen im Osten haben für den Stettiner Hafen schwerwiegende Folgen gezeigt. Vor dem Kriege unbestritten nicht nur bezüglich seiner Ausrüstung sondern auch den Verkehrsziffern nach der größte Ostseehafen überhaupt, ist Stettin in seiner Geltung in der Nachkriegszeit durch den infolge der Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen gewaltig gestiegenen Verkehr und den Ausbau des Hafens Danzig, dessen seewärtiger Waren-Ein- und Ausgang bereits 8 000 000 t im Jahre 1927 betrug gegenüber 4 000 000 t, in Stettin, stark bedroht. Das z. Zt. im Bau befindliche Hafenbecken in Weichselmünde für den Massengutverkehr mit seinen drei Bandförderanlagen für Kohlen (je 400 t Stundenleistung!) und seinen 3 Erzverladebrücken von 15 bzw. 10 t Tragfähigkeit, für die

übrigens nach Stettiner Muster auch Bunker aufgestellt werden, wird außerdem die Leistungsfähigkeit des Danziger Hafens außerordentlich erhöhen. Als neuer Wettbewerber Stettins ist seit dem vorigen Jahre der polnische Hafen Gdingen — der „modernste Hafen der Ostsee“, wie es in einer Propagandaschrift heißt — auf den Plan getreten. Sein Ausbau, der auch in technischer Beziehung Beachtung verdient, schreitet rüstig voran und soll nach Beendigung des ersten Bauabschnittes im Jahre 1929 den Umschlag von 8 000 000 t Waren ermöglichen.

Die während des Krieges lahmgelegten Bemühungen der am Gedeihen des Stettiner Hafens interessierten Kreise, seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und zu steigern, setzten infolge der vollkommen veränderten Lage im verstärkten Maße

## Allianz und Stuttgarter Verein

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

Aktiva über 201 000 000 RM. — Prämieinnahme 1927 über 163 000 000 RM.

Bayerische Versicherungsbank  
Aktiengesellschaft, München ::

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

Globus Versicherungs-Aktien-  
Gesellschaft in Hamburg ::



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

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

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

## Allianz und Stuttgarter

Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft

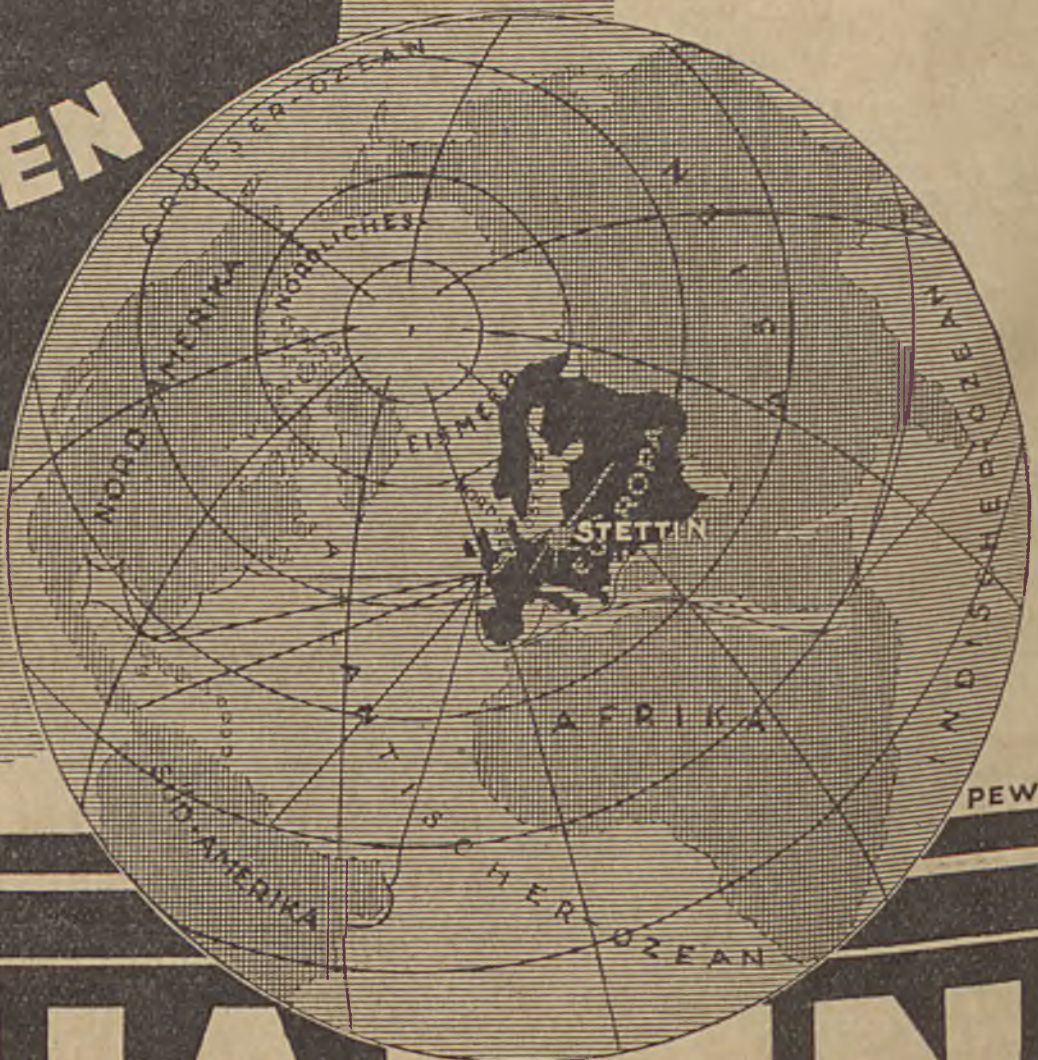
Gesamtversicherungssumme über 1 800 000 000 RM.

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

# STETTIN

CA 700 KM SCHIFFBARE ODER  
 KANALVERBINDUNGEN  
 MIT  
 WEICHSEL,  
 ELBE GEBIET  
 UND  
 BERLIN  
 FREIHAFEN



# SEEHAFEN

MODERNSTE KAI-, UMSCHLAGS-, LAGER- UND KÜHLHAUSEINRICHTUNGEN,



bald nach dem Kriege von Neuem ein. Als erster Erfolg auf diesem Wege kann die Gründung der Stettiner Hafengesellschaften bezeichnet werden, in denen neben der Stadt Stettin nunmehr auch der preußische Staat vertreten ist; in die Hafenbetriebsgesellschaft trat außerdem die Industrie- und Handelskammer als dritter Gesellschafter ein.

Die weiteren Maßnahmen für die Wiederbelebung des Stettiner Hafenverkehrs mußten sich nach 3 Richtungen erstrecken: auf den Ausbau des Hafens selbst, auf die Verbesserung der Zufahrtwege und auf eine Verbilligung der Anfahrkosten und Gebühren. Im Rahmen dieses Aufsatzes soll nur das bisher für den Ausbau des Hafens selbst geleistete näher besprochen werden; es sei jedoch darauf hingewiesen, daß hinsichtlich der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Zubringerwege z. Zt. folgende Arbeiten in Ausführung sind:

1. der Ausbau der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde auf 8,7 m Wassertiefe,
2. der Bau des Ottmachauer Staubeckens, das nach seiner Vollendung durch Abgabe von 90 000 000 cbm Zuschußwasser die Schifffahrt auf der Oder jährlich etwa 50 Tage länger ermöglichen soll,
3. der planmäßige Ausbau der Oder unterhalb Breslau durch Beseitigung scharfer Krümmungen und die Herstellung von Durchstichen und Verbesserungsarbeiten auf der kanalisierten Strecke oberhalb Breslau,
4. der Bau des Schiffshebewerks bei Niederfinow an der Mündung des Hohenzollernkanals mit 36 m Hubhöhe zur Sicherstellung des Schiffsverkehrs Berlin—Stettin.

Die Arbeiten zu 1 werden voraussichtlich noch vor Jahresende abgeschlossen werden. Die Ver-

tiefung der Schifffahrtsstraße Stettin—Swinemünde auf 9,60 m, so daß 8000 Tonnenschiffe den Stettiner Hafen erreichen können, ist bereits begonnen, sie soll bis Ende des Jahres 1933 durchgeführt werden.

Eine Beschleunigung der übrigen oben genannten Arbeiten gegenüber den jetzt vorgesehenen Bauzeiten — für das Ottmachauer Staubecken sind 5—6 Jahre, für das Niederfinower Hebewerk 4—5 Jahre angesetzt — ist selbstverständlich dringend erwünscht. Insbesondere haben die seit Juni andauernden, katastrophalen Wasserstände der Oder in diesem Jahr gezeigt, wie unumgänglich notwendig wirksame Maßnahmen zur Vertiefung des Stromes sind. Inwieweit die Bestrebungen, die Oder für den Verkehr mit 1000-Tonnenschiffen auszubauen, Erfolg haben werden, bleibt abzuwarten; daß ihre Durchführung auch für das Gedeihen des oberschlesischen Industriebezirks von allergrößter Wichtigkeit ist, steht außer Frage. In dieser Beziehung ist auch dem Plan, für dieses Gebiet eine leistungsfähigere Verbindung mit der Oder zu schaffen — er hat durch die Untersuchungen der Studiengesellschaft für die Ermittlung der wirtschaftlichsten Verkehrswege neuerdings greifbare Gestalt angenommen — ein baldiger Erfolg zu wünschen.

Die zur Erhaltung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit Stettins im Hafengebiet selbst bisher getroffenen Maßnahmen sind:

- I. die Herstellung von Umschlagsanlagen für schwere Massengüter,
- II. die Schaffung von mehr Lagerungsmöglichkeiten für Stückgüter zugleich mit der Aufstellung leistungsfähigerer Kräne für diese,
- III. Verbesserungen in schiffahrtstechnischer Hinsicht.

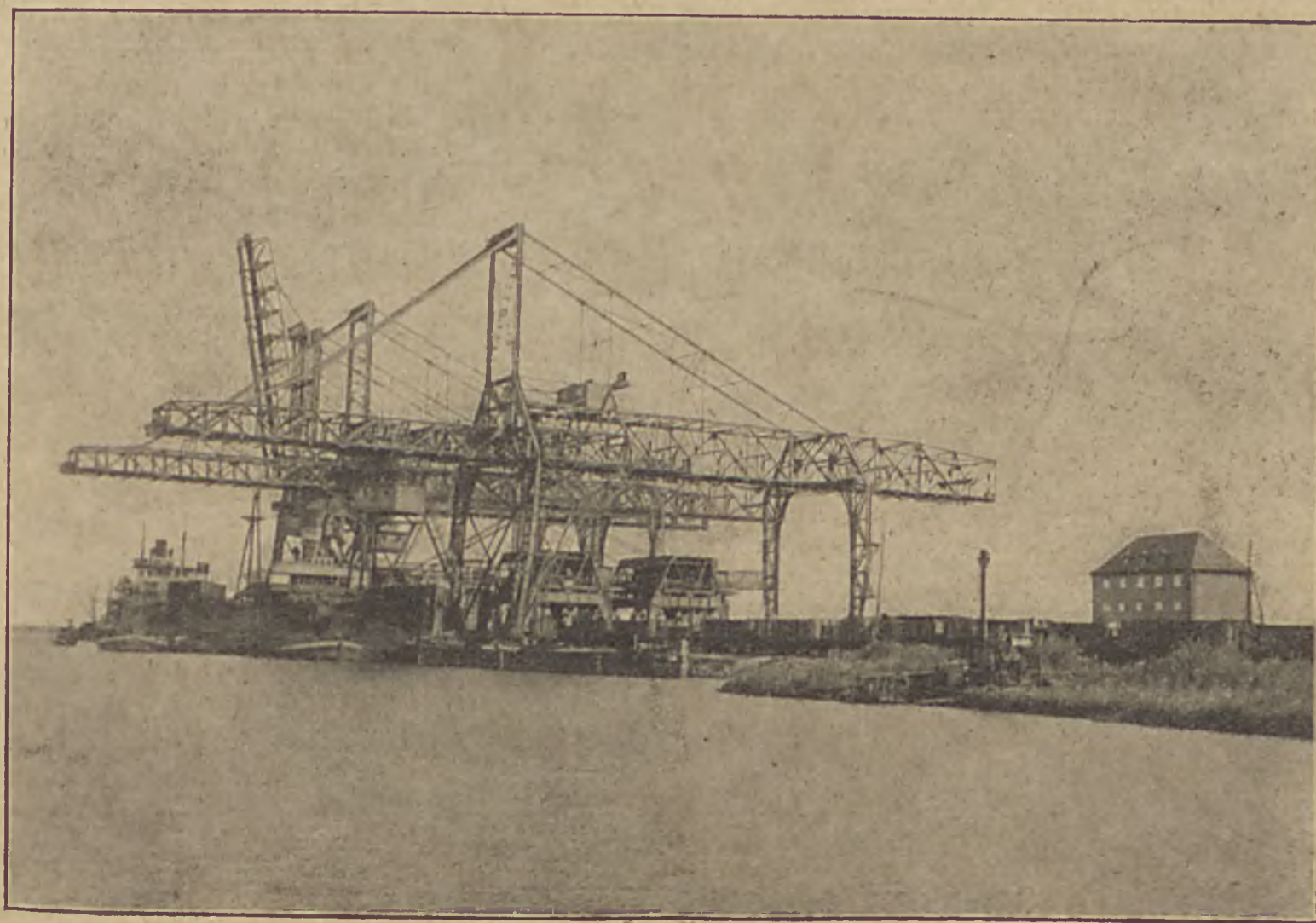


Abb. 1. Die neuen Erzverladebrücken.

### I. Die Erzverladeanlage im Reiherwerderhafen.

Als Erweiterung der während des Krieges im Reiherwerderhafen errichteten alten Massengut-Umschlagsstelle mit einem 30 t-Kipper und 4 Verladebrücken von je 5 t Tragfähigkeit ist in den Jahren 1925 bis 1927 eine Erzumschlagsanlage mit einer 120 m langen Kaimauer und 3 Verladebrücken von je 15 t Tragfähigkeit bei einem Kostenaufwand von 3 500 000.— Rm. erbaut worden, (Abb. 1). Um bis zu einem gewissen Grade von der rechtzeitigen Stellung von Eisenbahnwagen unabhängig zu sein, und das Zeit und Kosten verursachende Trieren der Wagen zu vermeiden, wurde zu jeder Verladebrücke ein Bunker beschafft; diese Bunker können 260 t Erz aufnehmen und sind mit Wiegevorrichtungen ausgerüstet, die bis zu 60 t Erz vor Abschütten in die Wagen zu verwiegen gestatten.

Die Brücken ragen 35, 85 m über Kaikante vor und sind mit Drehlaufkatzen von 5,5 m Ausladung ausgerüstet, der Greifer kann also auf ein Seeschiff am Kai und 2 dahinter liegende Kähne arbeiten. Die Stützenrahmen der Brücken haben eine Weite von rund 16 m, so daß die Drehlaufkatzen innerhalb der Rahmen frei drehen können. Das Gewicht der Brücken beträgt einschl. der Greifer und Katzen je 667 t. Unter den Brücken werden zunächst 5 Kaigleise verlegt — inzwischen ist ein 6. Gleis verlegt worden —, die aus dem zwischen Altdammerstraße und Kai erbauten Ordnungsbahnhof abzweigen. Diese Gleise führen am Nordende des Kais auf eine für Großraumwagen bemessene Schiebebühne; sie vermittelt das Umsetzen der beladenen Wagen auf die Rücklaufgleise. Das Bewegen der Wagen unter den Brücken erfolgt durch eine endlose Seilanlage. Die Wassertiefe am Kai ist z. Zt. 8,5 m bei Mittelwasser, die Konstruktion der Kaimauer gestattet jedoch eine Vertiefung auf 9,6 Meter.

Die Anlage kann als die z. Zt. modernste ihrer Art bezeichnet werden. Es gelang in verhältnismäßig kurzer Zeit das Bedienungspersonal mit den z. T. neuartigen maschinellen Vorrichtungen ver-

traut zu machen und beachtliche Leistungen zu erzielen. Die nachfolgende Tafel enthält einige Angaben über bisher erzielte bemerkenswerte Durchschnittsleistungen der Brücken:

Dampfer	Ladung	Gut t	Brückenstunden	Leistung je Std. in t
Torne	Mullerz	5845	48 (Liegezeit 23 Std.)	122
Werner Kunstmann	„	3520	33	107
Fasolt	„	5116	44	117
Torne	Stückerz	5883	53 (Liegezeit 23 Std.)	109
Dea	„	4063	42	97
Boden	„	7026	69	102

Der bis zum 30. September d. Js. bewältigte Gesamtumschlag (seit dem 31. Mai 1927) beträgt rund 760 000 t, davon entfallen auf dieses Jahr rund 425 000 t. Die Stundenleistungen der Brücken beim Arbeiten aus dem Vollen überschreiten selbstverständlich die obenverzeichneten Durchschnittsleistungen erheblich, sie schwanken zwischen 200 und 250 t.

Bald nach Inbetriebnahme des Erzkais zeigte sich indessen, daß die geringe Länge der Kaimauer mit 120 m den unter den Brücken liegenden größeren Schiffen nicht genügend Bewegungsmöglichkeit läßt und bei nicht gleichzeitig fertig werdender Entladung der bearbeiteten Luken eines Schiffes das vorübergehende Stilllegen einer Verladebrücke bisweilen nicht zu umgehen ist. Es erschien deshalb dringend wünschenswert, den Kai wenigstens für 2 Schiffslängen auszubauen. Die Gesellschafter der Stettiner Hafengemeinschaft, Preußen und die Stadt Stettin, beschlossen dementsprechend, die Kaimauer und die landseitige Brückenbahn um 153 m auf 273 m und die Bunkerbahnen um 143 m zu verlängern; diese Arbeiten sind z. Zt. im Gange und sollen bis zum September 1929 beendet werden. Da der Betrieb am vorhandenen Kai unter den Erzbrücken nicht gestört werden darf, mußte das Bauprogramm so eingerichtet werden, daß stets mindestens 3 Gleise unter den

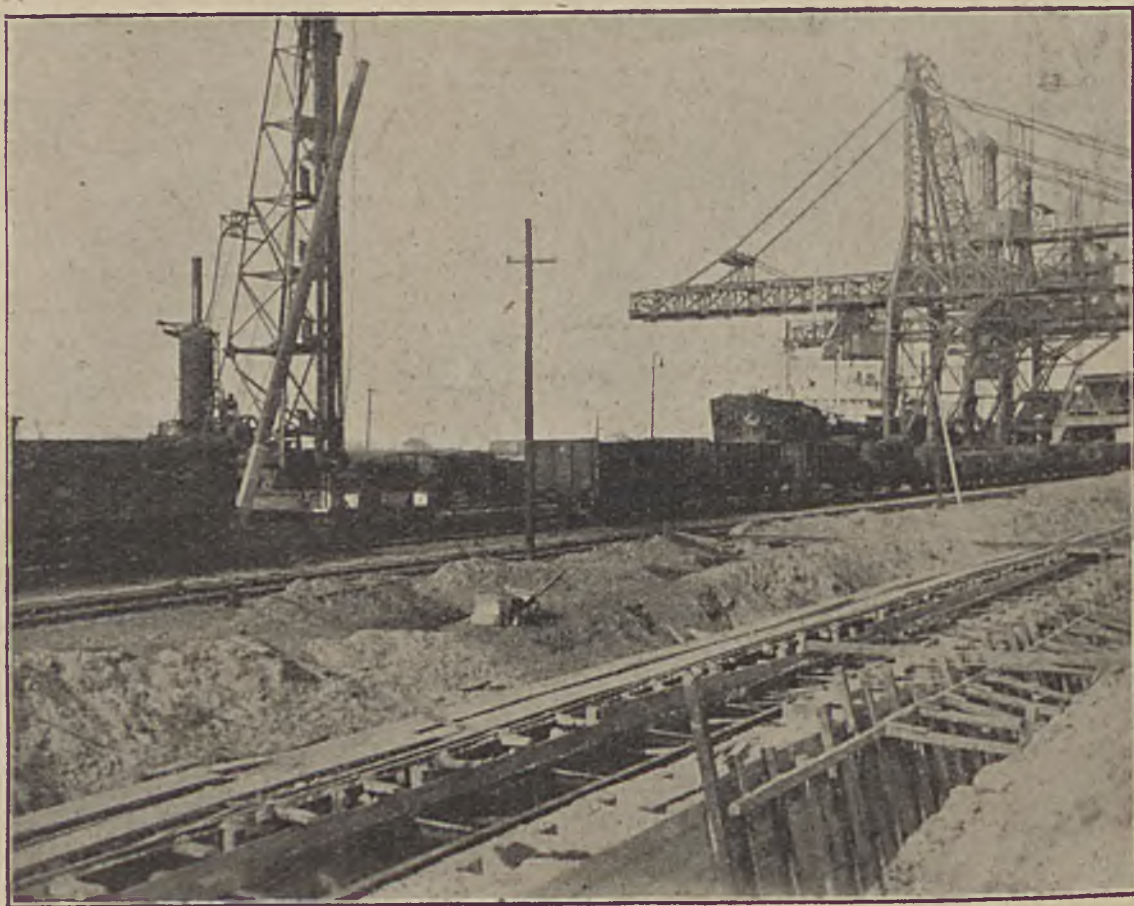


Abb. 2. Stand der Arbeiten bei den Erzverladeanlagen Mitte Oktober 1928.

Brücken betriebsfähig bleiben. Es ist bisher gelungen, das Bauprogramm mit diesen Bindungen ohne Störungen durchzuführen, trotzdem infolge des dauernd niedrigen Oderwasserstandes die Erze fast nur auf dem Bahnwege abbefördert werden konnten. Bei Laden von Bord zu Bord hätten naturgemäß die Bauarbeiten ohne jede Beeinträchtigung durch den Betrieb durchgeführt werden können. Die Abb. 2 zeigt den Stand der Arbeiten Mitte Oktober; die östliche Bahn für den landseitigen Bunker ist bereits fertiggestellt, die Betonarbeiten für die landseitige Brückenbahn sind im Gange, ebenso die Rammarbeiten für die westliche Bahn des landseitigen Bunkers. Die neuen Betonbahnen sind nicht wie die alten auf Holzpfählen, sondern auf eisenbewehrten Betonpfählen von 16—17 m Länge gegründet. Die Durchführung der gesamten Arbeiten mit Betonpfählen ergab bei der Ausschreibung einen Betrag von 560 000.— Rm., während bei Gründung auf Holzpfählen nach dem niedrigsten Angebot rund 620 000.— Rm. aufzuwenden gewesen wären. Jeder Betonpfahl wiegt etwa 4000 kg, der Rammbär 3500 kg. Die Betonpfähle werden erst etwa 6 Wochen nach ihrer Herstellung gerammt, damit eine genügende Festigkeit vorhanden ist. Zum Schutz gegen Bodensäuren erhalten sie in der Moorzone einen doppelten Inertolanstrich. Um Risse beim Einrammen zu verhüten, werden neben den Pfählen 2 Spülrohre heruntergeführt, die durch Druckwasser den Boden an den Pfahlspitzen auflockern und so das Einsinken während des Rammens erleichtern. Die letzten 2 m bis zur end-

gültigen Rammtiefe werden ohne Spülung gerammt, im Allgemeinen sind für diese 2 m noch etwa 300 Rammschläge erforderlich. Die Tagesleistung (8 Stunden) der Ramme beträgt 8 Pfähle. Die Herstellung der Pfähle macht selbstverständlich eine umfangreiche Lagerfläche notwendig; der Transport vom Pfahllager zur Ramme, der sich etwa stündlich wiederholt, muß unter Ueberschreitung der im Betrieb befindlichen Gleise zwischen den vom Rangierleiter freigelassenen Wagenlücken erfolgen und erfordert jedesmal die größte Vorsicht. Unfälle sind Dank der Umsicht des Betriebs- und Bauaufsichtspersonals bisher nicht vorgekommen.

## II.

### a) Der neue Schuppenspeicher im Stettiner Freibeizirk.

Ueber die allgemeine Gliederung des Bauwerks ist vom Verfasser bereits in Nr. 20 des vorigen Jahrgangs berichtet worden. Seine Gesamtlänge im Kellergeschoß beträgt 217,70 m, seine Breite im Kellergeschoß 47,25 m. Bei einer zulässigen Belastung von 2500 kg/qm im Keller und Erdgeschoß und von 1200 kg/qm in den Obergeschossen (den Speichergeschossen) wird sich unter Berücksichtigung der Säulen, Einbauten, Zirkusse und Karrbahnen eine Lagermöglichkeit für rund 65 000 t ergeben, bei 39 000 qm Nutzfläche, wovon etwa 7000 qm auf das dem Durchgangsverkehr dienende Erdgeschoß und 32 000 qm auf den Keller und die Speichergeschosse entfallen. Die Nutzfläche der bereits vorhandenen 6 Kaischuppen beträgt zusam-



Abb. 3. Der neue Schuppenspeicher.

men etwa 38 000 qm und diejenige des vorhandenen sechsgeschossigen Speichers am Ostkai 20 000 qm. Das erste Obergeschoß mit 6800 qm kann im Bedarfsfall für den Durchgangsverkehr benutzt werden.

Die Eisenbeton- und Rohrlegearbeiten sind inzwischen beendet; die wegen ihrer unbedingt erforderlichen Genauigkeit schwierigen Kranschienenverlegungen für die 3 Dachkräne und die 8 Halbportalkräne an der Wasserseite sind im Wesentlichen durchgeführt, die Aufstellung der Kräne ist z. Zt. im Gange, ebenso werden die inneren Ausbauarbeiten (Aufzüge, Sprinkleranlagen, Unterkunfts- und Diensträume, Tore und Fenster) betrieben, mit den Erdarbeiten für die Herstellung des Planums der Straßen und Gleisflächen wird in diesen Tagen begonnen. Ein Bild des im Rohbau fertigen Speichers gibt Abb. 3.

Das Bauwerk ist bekanntlich durch Dehnfugen in 7 Blöcke zerlegt. Im südlichen Block (Block I) haben die Decken der Obergeschosse Aussparungen erhalten, so daß nach der bereits in die Wege geleiteten Beschaffung und Aufstellung von Hebern und Förderbändern die Einspeicherung, Lagerung und Ausspeicherung losen Getreides bis zu 3 000 t möglich sein wird. Die Annahme des Getreides wird aus dem Schiff und aus Eisenbahnwagen erfolgen können, ebenso umgekehrt auch die Abgabe.

Der Schuppenspeicher wird voraussichtlich am 1. April 1929 dem Betrieb übergeben werden.

#### **b) Die Butterkühlanlage im Keller des Schuppens VI im Freibezirk.**

Die im Frühjahr 1926 hergerichtete Anlage umfaßt neben dem Maschinenraum 390 qm Kellerfläche, von denen nach Abzug der durch die Isolation verstärkten Säulen für die Lagerung 375 qm nutzbar bleiben. Es können bis zu 2800 Faß Butter gleichzeitig eingelagert werden. Da die Aufbewahrungstemperatur der neuerdings eingelagerten sibirischen Butter etwa  $-4^{\circ}$  C. betragen muß — gegenüber  $0^{\circ}$  C. bei der Butter aus Finnland und dem Baltikum, mit der ursprünglich nur gerechnet werden konnte, — wurde die Leistungsfähigkeit der Maschinenanlage in diesem Jahre durch den Einbau eines größeren Kondensators entsprechend gesteigert.

#### **c) Die neuen Kräne für die Dunzigschuppen.**

Die aus dem Jahre 1878 stammende alte Dunziganlage leidet an ihren alten unwirtschaftlich arbeitenden Dampfkränen. Es werden deshalb bis 30. April 1929 zunächst 6 neue elektrisch betriebene Wippkräne von 2,5 t Tragfähigkeit, auf Vollportalen drehend, mit einer Auskragung von 10 m über Kaikante aufgestellt werden. Da in absehbarer Zeit ein Neubau der Dunzigschuppen nicht zu umgehen sein wird, werden die Kranportale so bemessen, daß ihr späterer Umbau in Halbportale mit Auflagerung auf einer an der Schuppenlängswand befestigten Fahrbahn ohne grundsätzliche Aenderung der Konstruktion möglich ist. Die Kräne werden vor den südlichen Schuppen arbeiten, deren

wasserseitige Rampen um etwa 50 cm verschmälert werden, damit 2 Eisenbahngleise hier Platz finden.

### **III.**

#### **a) Der Durchstich Swante—Reiherwerderhafen.**

Zur Entlastung der Oder, die durch die fortschreitende Besiedelung des östlichen Ufers einen immer stärkeren Querverkehr aufweist, und zur Verbesserung der Zufahrt zum Reiherwerderhafen, die jetzt von der Oder durch den Dunzig, den Dunzig-Parnitz-Kanal und die Parnitz erfolgen muß, wird zur Zeit die Verbindung zwischen der Mündung der Swante in die Oder und dem Reiherwerderhafen hergestellt. Dieser Durchstich wird das Rückgrat späterer Hafenerweiterungen bilden, von ihm werden nach Bedarf neue Becken abgezweigt werden können; es steht zu hoffen, daß auch die Besiedlung des noch verfügbaren Geländes im Industriehafen durch ihn günstig beeinflußt wird. Die Länge des Durchstichs beträgt  $5\frac{3}{4}$  km; er wird zunächst mit 60 m Sohlbreite — es ist eine endgültige Sohlbreite von 100 m geplant — nach dem Saugeverfahren ausgeführt, d. h. die Bodenmassen werden nicht, wie früher üblich von oben abgebagert, sondern der unter der etwa 7 m starken Torfschicht liegende Sand wird unter gleichzeitigem Absinken der darüber liegenden Bodenschichten abgesaugt und auf die Wiesenflächen zwischen dem Durchstich und der Oder aufgespült. Die zu bewegendenden Massen betragen bei 8,7 m Wassertiefe (wie für die Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde)  $5\frac{1}{2}$  Millionen cbm; etwa  $2\frac{1}{2}$  Millionen qm Wiesengelände werden durch die Aufspülung des abgesaugten Sandes aufgehöhht. Die Arbeiten dürften in diesem Jahre im Wesentlichen durchgeführt werden.

#### **b) Die Hafenvertiefung.**

Als Folge der Vertiefung der Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde werden die Arbeiten der Hafenvertiefung auf 8,7 m z. Zt. ausgeführt, und zwar von der Hafengrenze in Züllchow ab bis zur Baumbrücke und innerhalb des Freibezirks mit seinen Zufahrten. Zu baggern sind etwa 800 000 cbm Boden.

Es war schon erwähnt, daß der Ausbau des Erzkais die auf ihn gesetzten Erwartungen erfüllt hat. Die jetzt in der Durchführung begriffene Verlängerung des Kais wird die Leistungsfähigkeit der Anlage noch erhöhen und gibt gleichzeitig die Möglichkeit, weitere Verladebrücken aufzustellen; ihrer Beschaffung dürfte bereits im kommenden Jahre näher getreten werden.

Auch der Einbau der Butterkühlanlage im Keller des Schuppens VI im Freibezirk entsprach, wie ihre dauernde Belegung zeigt, einem Bedürfnis; ihre Vergrößerung ist deshalb in Aussicht genommen.

Als weitere Arbeiten für die nächsten Jahre sind vorgesehen:

der Umbau der alten Dunziganlage, die Herstellung des Parnitzdurchstiches, die Elektrisierung der hydraulischen Kräne im Freibezirk und der Bau eines Getreidespeichers.

## Der Stettiner Hafen in seiner verkehrswirtschaftlichen Entwicklung.

Von Dr. sc. pol. Ernst Oldenburg, Stettin.

Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung der europäischen Seehäfen pflegt man im allgemeinen zwei Phasen zu unterscheiden: die des Lokal- und die des Weltverkehrs. Der Uebergang von der einen Verkehrsart zur anderen setzte bei Außerachtlassung von räumlichen und zeitlichen Abweichungen mit dem Umschwung der Verkehrstendenzen ein, die durch ein geschichtliches Ereignis von scheinbar nebensächlicher Bedeutung, nämlich die Eroberung Konstantinopels durch die Türken (1453) ausgelöst wurde: durch das damalige

wirtschaft bereits in voller Blüte stand, viel Versäumtes nachzuholen hatte. Und das umsomehr, als das damalige Hafenhinterland im Weichbild der Stadt bereits seine Begrenzung fand. Auch die zurückgezogene Uferlage — Stettin liegt 38 Sm. von der Küste entfernt — wirkte im Gegensatz zu heute verkehrshemmend, so daß Hafenplätze mit direkter Meereslage begünstigter waren.

Aus dieser kurzen schematischen Darstellung wird ersichtlich, daß von einer Hafen- und Verkehrspolitik in damaliger Zeit noch keine Rede



Stettin, Hafenbild auf der Oder.

Vordringen der Türken in Europa wurden die süd-europäischen Karawanenstraßen, die solange dem Güteraustausch zwischen Orient und Okzident, also einem Weltverkehr auf dem trockenen Wege gedient hatten, unterbrochen. Und Europa, einmal an den Genuß der indischen Güterwelt gewöhnt, suchte Anknüpfung auf neuen Wegen, entdeckte Neuland, erst Amerika (1492) und 6 Jahre später den Seeweg nach Indien und schuf so eine neue Form des Weltverkehrs zur See. — —

Die Epoche des Lokalverkehrs erhält für Stettin ebenso wie für eine große Reihe nordeuropäischer Häfen ihr besonderes Gepräge durch die Zugehörigkeit dieser Stadt zum Hansebund. Während der Hansezeit hat sich Stettin niemals über eine mittlere Bedeutung hinaus entwickeln können. Städte wie Stralsund und Kolberg, nicht Stettin, waren Vororte der Hanse. Das findet seine Ursache in dem Wirtschaftsleben jener Zeit, das im Banne einer reglementierenden Zunftordnung steht. Kennzeichen des Zunftreglements ist das Vorherrschen der Nahrungsidee, die im Gegensatz zu kapitalistischer Lebensauffassung das Wohl des Bürgertums in Verkehrsabschnürung sieht, als da sind verschiedene Münzsysteme, Zollmauern, Stapel- und Niederlagerechte usw. Stettin war verhältnismäßig spät eine deutsche Stadt geworden (1243), so daß es zu einer Zeit, in der die mittelalterliche Stadt-

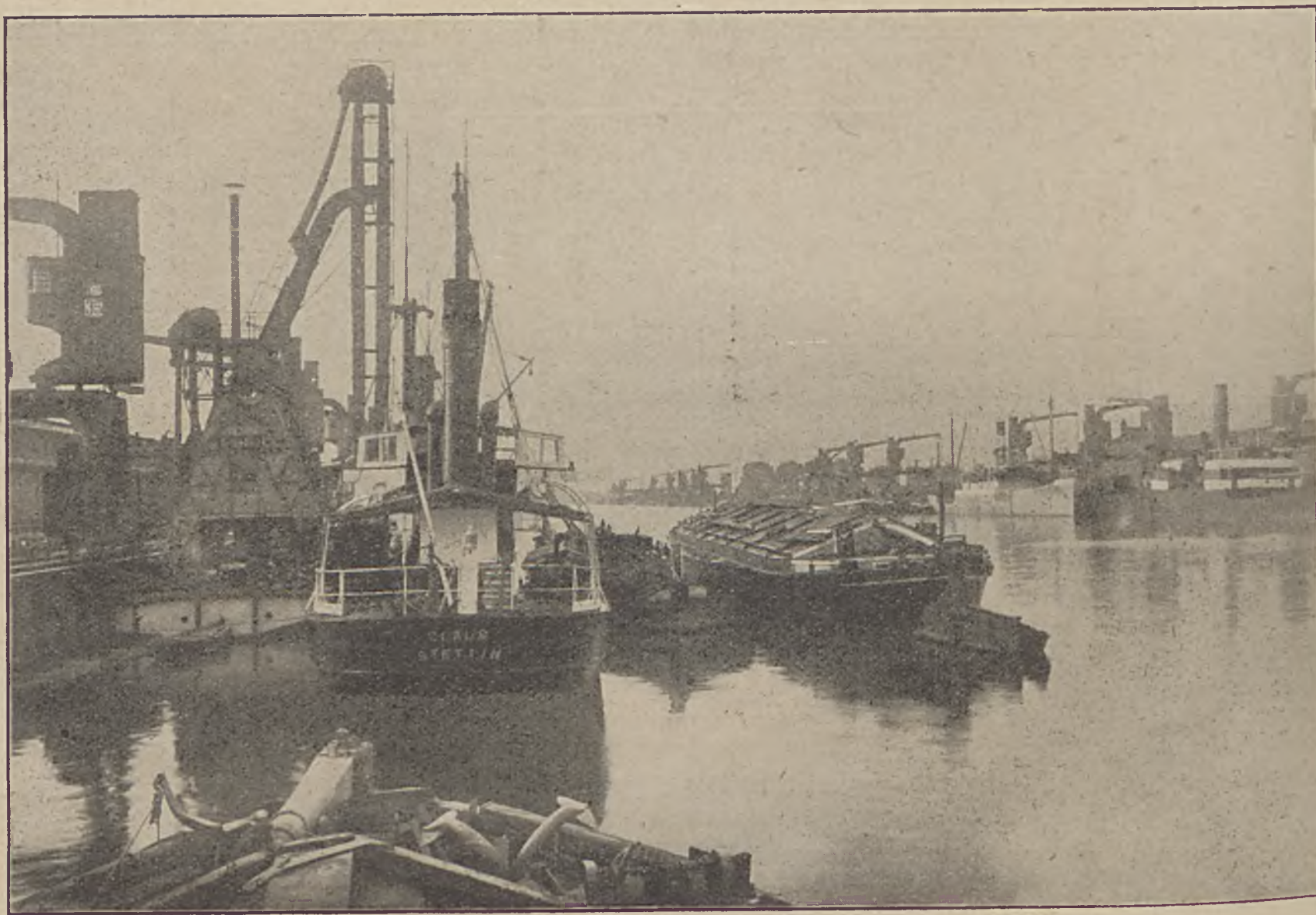
war. Handel und Schifffahrt waren in einer Hand vereinigt und blieben es auch noch lange Zeit, als schon der anfangs geschilderte Umschwung, die Heranbildung eines Weltverkehrs, einsetzte. In der folgenden wirtschaftlichen Neuzeit brechen der Hansebund und damit die alte Form der Ostseewirtschaft zusammen: Die wirtschaftlichen Stadtgrenzen werden zu Staatsgrenzen und später zu Reichsgrenzen unter Fortfall aller verkehrshemmenden Schranken (Zoll, Akzise, Niederlagerechte usw.), die solange der Nahrungsidee des zünftlerisch geordneten Wirtschaftslebens als Förderungssystem gedient hatten. Die einst so zahlreichen Häfen der Hansezeit sinken größtenteils zu Zubringerhäfen oder zur vollständigen Unbedeutung herab. Unter den wenigen, die sich zu behaupten wissen, gelang es Stettin nunmehr, die Vorrangstellung an der deutschen Ostseeküste einzunehmen. Unter Umgehung des Zwischenhandels werden von Stettin aus direkte Verkehrsbedingungen mit anderen Ländern angeknüpft, was dadurch ermöglicht wird, daß das Wettbewerbsproblem, das Gesetz der geringsten Kosten, dem Stettiner Hafen neue Wege und Ziele weist.

Die verkehrsgeographische Gunst der Lage Stettins kann sich im Geist dieser neuen Wirtschaftsauffassung erst richtig entfalten; denn entscheidend für die Verkehrsbedeutung des modernen

Seehafens sind: das wirtschaftliche Hinterland, die Verkehrswege in ihm, der technische Hafenausbau, also die Beschleunigung des Güterumschlages, und die zurückgezogene Uferlage, die es dem großräumigen Seeschiff gestattet, im Wettbewerb mit Eisenbahn und Kahn mit der binnenländischen Güterwelt in Verbindung zu treten. Hatten die Regierungsmaßnahmen der beiden größten deutschen Merkantilisten — Friedrich Wilhelm I. und Friedrich des Großen — die Grundlagen für die moderne Verkehrsentwicklung des Stettiner Hafens geschaffen, so setzte für Stettin ebenso wie für die

Stettiner Hafens nachgespürt werden soll, nur noch auf eines hingewiesen werden muß, um der heutigen Seehafenstellung Stettins gerecht zu werden: Das ist die veränderte Wettbewerbslage des Stettiner Hafens seit Versailles.

Fast möchte es so scheinen, als stünde die heutige Verkehrswirtschaft vor neuen Evolutionen, wie sie das Aufdämmern eines frühkapitalistischen Zeitalters mit sich brachte. Zwar ist nicht zu bestreiten, daß als Folge des Weltkrieges allgemein eine Neuorientierung des Verkehrslebens zu beobachten ist, die sich aber lediglich auf die Wiederge-



Getreideumschlag im Freihafen.

Nordseehäfen ein rapider Aufschwung ein, als nach der Reichsgründung im Jahre 1871 Deutschland seine Außenhandelsstellung mächtig ausbaute und der für das jüngere Wirtschaftsleben entscheidende Uebergang vom Agrar- zum Industriestaat gewagt wurde. Als Höhepunkt dieser Verkehrsentwicklung pflegt man das Jahr 1913 zu nennen, in dem rund 6000 Seeschiffe mit 7,6 Millionen Ncbm. Raumgehalt den Stettiner Hafen anliefen, die 4,2 Millionen to Güter brachten und rund 2 Millionen to Güter ausführten, was also einen seewärtigen Güterumschlag von mehr als 6 Millionen to ausmacht.

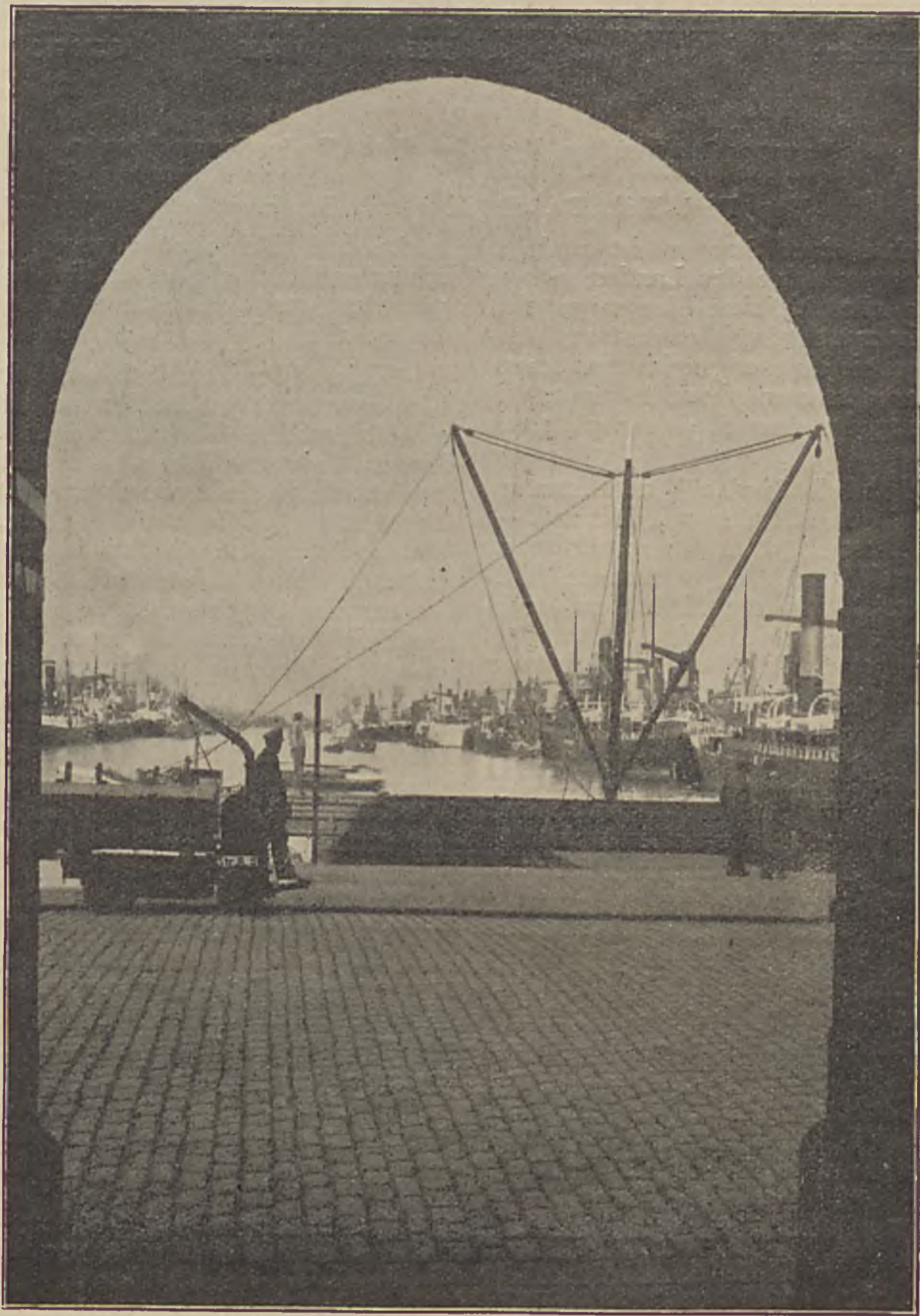
Die organisatorische Durchführung dieser Verkehrsbewältigung durch Schaffung von Bahnanlagen, durch Eröffnung des Freihafens, durch den späteren Ausbau einer besonderen Massengutumschlagsstelle usw. ist bereits in einem Artikel des Verfassers in Nummer 17 des „Ostsee-Handels“ geschildert worden, so daß in diesem Zusammenhang, wo den allgemeinen Entwicklungstendenzen des

winnung alter und das Aufsuchen neuer Versorgungs- und Absatzgebiete beschränkt, wozu die wirtschaftlichen Strukturwandlungen in Europa und Uebersee zwingen. Von einer grundsätzlichen Tendenzänderung, wie früher beim Uebergang vom Lokal- zum Weltverkehr, kann aber keine Rede sein. Die dem Stettiner Hafen neu aufgezwungene Wettbewerbslage hat wohl krisenhafte Erscheinungen zur Folge, die ihre Ursachen in den besonders starken Verschiebungen im nordosteuropäischen Teilgebiet der Weltwirtschaft haben, die aber keinen Anlaß zu übertriebenen Befürchtungen geben und durchaus zu der Hoffnung berechtigen, daß wirtschaftliche Einsicht über politische Unvernunft siegen wird.

Unter Zugrundelegung der Gesetzmäßigkeiten, die das moderne Verkehrsleben regeln, ist Stettin als begünstigter Hafenplatz anzusprechen und das allein durch seine geographische Lage zu einem weiträumigen agrarischen und industriell er-

geschlossenen Hinterland. Wird dieses Hinterland doch durch die Oder, ihr Nebenfluß- und Kanalsystem und durch das zentrale Reichsbahnverkehrsnetz, mit dem Stettin neben direkten Eisenbahnverbindungen über das nur 135 km entfernt liegende Berlin verbunden ist, verkehrstechnisch auf das beste aufgeschlossen. Dazu kommen die Vervollkommnungen des technischen Hafenausbaues, die

die Kosten des Verkehrs ist auch die kilometrische Entfernung geblieben, so leicht sie auch durch tarifarische Maßnahmen wettgemacht werden kann. Entfernungskilometrisch ist aber der Stettiner Hafen, wie ein Blick auf die Landkarte lehrt, der begünstigte Seehafen im Schnittpunkt der see- und binnenwärtigen Verkehrswege des Ostseegebietes. Die Wiedergesundung des Stettiner Verkehrs steht



Stettin, Blick durch den Torbogen in ein Hafenbecken.

Verbesserungen der Seestraße Stettin—Swinemünde, die dem Normalschiff des Weltverkehrs das Anlaufen des Stettiner Hafens gestatten sollen, tarifpolitische Maßnahmen allgemeiner Art usw.

Die grundsätzlichen Faktoren, die die Wettbewerbslage eines Seehafens beeinflussen, also Hinterland, technischer Hafenausbau und seewärtiger Verbindungsweg, haben unveränderte Gültigkeit behalten. Und das Wettbewerbsproblem ist nach wie vor ein Kostenproblem geblieben. Grundlegend für

demnach im engsten Zusammenhang mit der künftigen Tarifgestaltung im Hinterland und zwar vornehmlich der Reichsbahn, da der Vorzug billiger Wassertransporte durch ein natürliches, allerdings noch erheblich ausbaubedürftiges Wasserstraßennetz konkurrenzlos im Osten von Europa für Stettin gegeben ist.

Zwar hat Stettin unter allen deutschen Seehäfen durch den unglücklichen Ausgang des Krieges am meisten gelitten, was am deutlichsten dadurch zum

Ausdruck kommt, daß im Jahre 1927 erst 65% des Umschlages von 1913 erreicht wurden, während z. B. Hamburg den vollen Friedensumschlag wieder aufzuweisen hat. Trotzdem spricht es für die naturgegebene Leistungsfähigkeit dieses Hafens, wenn man die Verkehrsziffern einiger Vorkriegsjahre mit denen der Nachkriegszeit in Vergleich setzt und hierbei berücksichtigt, daß trotz neuer Grenzbildung, polnischer Inflation und Eisenbahntarifpolitik Verkehrsergebnisse wie in den Jahren 1923, 1925 und 1926 erreicht wurden:

### Stettins seewärtiger Schiffs- und Güterverkehr in einigen Jahren der Vor- und Nachkriegszeit.

Jahr	Angekommene Schiffe Zahl	cbm NR	Gesamtgüter- umschlag
1911	5569	6 909 298	5 589 336
1912	5496	6 558 286	5 434 654
1913	5926	7 553 334	6 245 538
1919	1571	2 080 341	1 169 595
1921	2585	2 731 854	1 521 760
1923	3227	6 272 962	4 300 642
1925	3936	5 726 115	4 165 330
1926	5170	7 621 534	5 786 972
1927	4160	5 566 092	4 045 777

## Oderverkehr im Laufe der Jahrhunderte.

Von Dipl.-Hdl. Dr. F. Simon, Frankfurt a. O.

Verkehrsgeschichte eines Stromes ist zugleich politische und Kulturgeschichte des Landes, das er durchfließt, und, da alle zeitlichen Ereignisse sich auf bestimmtem Erdraum abspielen müssen, zugleich auch das Ergebnis der geographischen Lagebeziehungen und der gesamten physisch-geographischen Raumgestaltung der dem Fluß benachbarten Gebiete.

Schon vorgeschichtliche Wanderstraßen — kreuz und quer durch Mitteleuropa führend —, berührten den Oderstrom; denn im schlesischen Oberlauf hat der waldfeindliche, fruchtbare Lößboden dem Menschen die mit unzureichenden Werkzeugen besonders schwere Rodearbeit abgenommen oder zum mindesten erleichtert, und im mittleren und unteren Teil war das silberne Band des Wasserlaufs im waldreichen Gebiet oft genug der Wegweiser für wandernde Völkerscharen. Dennoch hat in der frühgeschichtlichen Zeit der wilde, unbändige Strom, der im norddeutschen Gelände der Urstromtäler nur wenige, gut überschreitbare Stellen besaß, den Verkehr mehr in seine Nachbarschaft als auf sich selbst gezogen, da er — leicht ausufernd und windungsreich — auch die Ufer unterwusch und durch zusammengebrochene Wälder wie durch angeschwemmte Sandbarren so viele Hindernisse im eigenen Bett anhäuften, daß er selbst für bescheidenen Lokalverkehr kaum leistungsfähig war.

Zu diesen natürlichen kamen noch Hemmnisse durch Menschenhand. Schon die ersten Urkunden einer Oderschiffahrt sprechen davon, daß Furten- und Inselbildung an geeigneten Stellen zum Einbau von Wehren und Staubecken angeregt hätten: Nicht nur der Talfahrt unbequem, da sie die günstige Welle nicht auszunützen gestatteten und da die Schiffe beim Herablassen häufig zerbrachen oder einen Teil ihrer kostbaren Ladung verloren — waren diese Einbauten auch der Bergfahrt damaliger Zeit äußerst hinderlich, da die Schiffe unter großem Zeitverlust an Winden von 8—10 Menschenkräften hochgezogen werden mußten. Ja, diese auf engstem Raum beschränkte, in privatwirtschaftlichem Interesse eingerichtete Ausnutzung der Wasserkraft im Ober- und Mittellauf hemmte für lange Zeit die Schifffahrt an der Auswertung der raumverbindenden Kraft einer solchen Wasserstraße und hielt infolgedessen die Entwicklung zu größeren Schiffgefäßen jahrhundertlang hintan. Obwohl immer erneut die Beseitigung der Stau-

werke und Wehre oder wenigstens die Schaffung schmaler Durchfahrstellen für die nötigste Flößerei gefordert wurde, dauerte es doch bis 1856, ehe die letzten alten Wehre in Schlesien beseitigt wurden.

Kein Wunder, daß auf einem solch ungebändigten, naturwilden Strome die ersten beglaubigten Salzschiffe, die 1211, über den Lokalverkehr hinaus, Salz von Lebus nach dem Kloster Leubus bei Parchwitz holen mußten, nach Prof. Partsch's Berechnung höchstens 10 t laden konnten; und dies zu einer Zeit, als der Landstraßen-Fernverkehr schon in hoher Blüte stand. Dazu wurde der kaum beginnende Oderverkehr im Rahmen der mittelalterlich begrenzten Lokalpolitik noch künstlich eingeschränkt, indem sich die einzelnen Städte Wasserzölle, Niederlagsrechte und andere Handels- und Verkehrsprivilegien übertragen ließen — Frankfurt — 1253 als Stadt anerkannt — am mittleren Oderlauf beanspruchte für einen ansehnlichen Teil der Oder das Vorrecht der alleinigen Schifffahrt sowie es Breslau — 1261 Stadt geworden — für die obere und Stettin — seit 1243 Stadt — für die untere Oder taten. Daß sich diese Interessenkreise zu Wasser und zu Lande — Objekte andauernder Fehden — häufig überschritten, ist nur allzu bekannt und verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß diese Städte mit jeweiligem Schwanken ihrer politischen und wirtschaftlichen Machtentfaltung mehr oder weniger kraftvoll auf Grund des ihnen zugesicherten Rechts des Straßenzwangs alle Kaufleute zwingen konnten, selbst von weit abliegenden Straßen ihren Weg über die bevorzugte Stadt zu wählen. Von dieser eigentümlichen mittelalterlichen Verkehrsbeeinflussung wurde die Oder, welche die Linien stärksten Verkehrs oft nur kreuzte, schwerer betroffen als die Landstraßen, die ja als Ergebnis des damaligen mitteleuropäischen Handels in dessen Hauptrichtung verliefen. Man denke nur an die fast senkrecht zur Elbe und Oder am mitteldeutschen Gebirgsrand entlang laufenden West-Oststraßen. Die sog. „Hohe“ und „Niedere Landstraße“, die von Flandern über Köln, Thüringen nach Breslau, Krakau und am Karpathenwall entlang nach dem Schwarzen Meer führten oder die das feste Gelände des Baltischen Landrückens benutzende norddeutsche Querstraße, von denen jede für sich dem Ausgleich der größten Wirtschaftsspannung zwischen dem gewerblich fortgeschrittenen Westeuropa einerseits und dem wesentlich andere Produkte liefernden Südost-



bezw. Nordost-Europa andererseits dienten. Mußte nicht bei solcher Lage der Dinge ein weitschauender Plan verfrüht sein, der die für kleinste Lasten befahrbare Oder durch eine künstliche Kanalverbindung mit der March und Donau in die NW—SO-Verkehrsdiagonale Europas einbeziehen wollte? Denn kurze Zeit darauf, nachdem noch Karl IV. im 14. Jahrhundert Breslau zum Zentralpunkt des nordischen, polnischen und levantinischen Handels auszubauen beabsichtigt hatte, galt diese schlesische Handelsmetropole am Oderstrom schon 1438 als „eine Stadt, die ihre Waren vornehmlich zu Lande fortschafft“.

Die zweite Epoche des Oderverkehrs wurde eingeleitet durch ein weltgeschichtliches Ereignis von größter Bedeutung für die europäische Verkehrsstruktur: die Entdeckung Amerikas (1492). Sie wandelte mit jenem dem folgenden Zeitalter eigentümlichen Zug nach Uebersee — langsam aber gründlich — die bisher zentrale Lage mancher europäischen Binnengebiete in eine Randlage und umgekehrt die bisherige Randküstenlage der Nordseegebiete in die vorteilhaftere zentrale Lage im neuen Weltverkehrsnetz um. Die Verkehrszentren verschoben sich von den durch die Türken bedrohten Balkan- und Karpathenländern zur Wasserkante und von Breslau nach Leipzig und Hamburg, so daß Barthel Stein schon 1512 den Verlust der Handelsblüte Breslaus beklagen mußte. Umsomehr verschärfte sich der Wettkampf der Oderstädte um die Monopol- und Schlüsselstellung am Strom und die Herrschaft auf ihm. Ein offener Handelskrieg entbrannte zwischen den drei großen und vielen kleineren Rivalen: Städte wurden belagert, Schiffe geplündert, Zölle ins Maßlose gesteigert; der Verkehr wurde zunächst auf gewisse Stromstrecken, bald auf bestimmte Waren, zeitweilig auf selbständige Kaufleute für Transport ihrer eigenen und nicht fremder Waren beschränkt, so daß nach dem Wort eines Gewährsmannes 1530 „niemand sich aufs Wasser wagen wollte“!

Dieser Bruderkwitz — auf dem Hintergrund verkehrsgeschichtlich revolutionierender Ereignisse — veranlaßte den Kurfürsten von Brandenburg 1574 den Elbestrom unter Erleichterung der Zolllasten und anderer Schiffahrtshemmnisse dem Durchgangsverkehr zu öffnen, so daß zum ersten Male ein anderer deutscher Strom in wirkliche Konkurrenz mit der Oder und den Landstraßen als traditionellen Verkehrsmitteln trat. Tatsächlich wurden bald viele Waren von Breslau auf der „Hohen Landstraße“ nach Magdeburg und von da zu Schiff zu dem sich schnell zum Seehafen entwickelnden Hamburg versendet. Als nach Beseitigung der allergrößten Hemmnisse eine einheitliche Wasserstraße von der Elbe bis zur mittleren Spree durch die Havel ausgebaut war, war das westmärkische Gebiet über Hamburg mit dem langsam sich erschließenden Weltmarkt verbunden. Die konsequente Durchführung dieses Gedankens einer Wasserdiagonale von Hamburg zur Oder, die schon 1556 von einer Kommission für ausführbar erklärt worden war, wurde im letzten Augenblick unter mannigfachen Vorwänden von Frankfurt zu Fall gebracht, das mit aller Macht aus eigenwirtschaftlichen Gründen die Ausfüllung der nur 25 km langen Verkehrsbrücke zwischen Spree und Oder verhin-

dern wollte, da dieser neue Kanalweg die Schiffe mit ihren Kaufleuten und Waren südlich von Frankfurt ab und auf Müllrose—Finkenheerd hinlenken sollte! Gerade damals verfolgte diese Stadt, die nach Verlust der Oderschiffahrtsprivilegien (1571 gleichzeitig mit Stettin) ihre Stellung bedroht sah, den Plan, auf Grund ihrer vorzüglichen Brückenlage im Netz der Landverkehrswege mit deren Hilfe ihre Messen zu einem internationalen Markt auszubauen.

Die Verkehrserfolge auf dem geöffneten Elbstrom und ein Blick auf die Landkarte zeigten dem Kurfürsten die Notwendigkeit des Durchstichs der schmalen Landbrücke zwischen Spree und Oder, zumal da hiermit eine durchgehende Wasserstraße von Hamburg über Berlin bis Breslau geschaffen wurde. Gefördert und beschleunigt wurde diese Entwicklung durch den Dreißigjährigen Krieg, der die Unsicherheit auf den an und für sich schlechten Landstraßen erhöhte und manche Waren auf die nicht so stark von Kriegsheeren heimgesuchten Wasserstraßen verwies. 1669 wurde der „neue Graben“ als „Friedrich-Wilhelm-Kanal“ eröffnet. Ein wirtschaftlicher Erfolg für das obere Oderland zeigte sich bald darin, daß z. B. Breslau Spezerei- und Kolonialwaren zum Leidwesen Danzigs 15% billiger als dieses nach Ungarn liefern konnte. Des weiteren trug der neue Kanal mit seinem Anreiz zur vermehrten Schiffahrt bei größerem Verkehrsbereich mehr als bisherige kurfürstliche Verordnungen zur Aufhebung verkehrshemmender Wehre und zur Verringerung der Zölle bei; ja, man verstieg sich mit jubelndem Stolz über das Erreichte sogar in den abermals verfrühten Gedanken einer Wasserstraße zwischen Oder—obere Elbe—Donau einerseits und Oder—March—Donau andererseits. Freilich ergebnislos, zumal da ängstliche Gemüter befürchteten, „daß die Donau zu ihrem eigenen Nachteil in die Elbe verkehret werde“.

Das nächste Jahrhundert brachte einen bedeutsamen politischen Wandel in Ostdeutschland: Während das Odergebiet in seinem Mittelstück von altersher Kerngebiet des brandenburgisch-preußischen Staats gewesen war, wurden der Ober- und Unterlauf erst jetzt politisch mit Preußen vereinigt. 1720 wurde das bisher schwedische Vorpommern, 1742 Schlesien von Oesterreich erworben und 1763 zum letzten Mal als preußischer Besitz anerkannt: Damit rückte der Strom in ein fortgeschrittenes Stadium wirtschaftlicher Erschließung, das überhaupt erst die Grundlage zu einer einheitlichen Wasserstraße gewährte. Diese veränderten Verhältnisse weitschauenden Blicks zum Besten der Oderschiffahrt ausgenützt zu haben, ist das Verdienst des größten Kulturförderers der Ostmark, Friedrichs des Großen. Schon während der Wirren des Siebenjährigen Krieges baute er den Finowkanal (1740/42) von der Havel zur Oder; als er 1772 durch die erste Teilung Polens Westpreußen und den Netzedistrikt, altes deutsches Ansiedlungsgebiet, wiedererwarb, verband er gleichzeitig mit der Kolonisierung des Warthe- und Netzebruchs seine östlichen mit den mittleren Landesteilen auch auf dem Wasserwege durch den Brahe—Bromberger Kanal (1774) und ermöglichte so eine Schiffahrt von der Elbe über die Oder und Weichsel bis

ins Frische Haff, nach Königsberg. Nach seinen Plänen baute sein Nachfolger neben der Klodnitz einen Seitenkanal von Cosel nach Gleiwitz, wo gerade damals der erste Koksofen und die von Goethe bewunderten modernsten Zink- und Eisenhüttenwerke entstanden.

Sobald nach den heftigen Kriegen 1763 der ganze schiffbare Oderstrom in seiner Hand vereinigt war, ging Friedrich der Große sofort an die Ausführung einer einheitlichen Oderregulierung. Er nahm zum ersten Mal mutig den Kampf gegen die Ungunst der natürlichen Verhältnisse auf, die ja die Oder bis heute zu einem kränkelnden Dasein im Wirtschaftsleben verurteilten. Durch die schon 1746 begonnene Urbarmachung des Oderbruchs gelang es ihm, die Gewalt des Stromes — wenn nicht zu brechen, so doch in Fesseln zu legen.

So zeigt diese zweite Epoche der Verkehrsgeschichte des Oderstroms auf dem Hintergrund weltgeschichtlicher Ereignisse anfangs den größten Tiefstand und schließlich einen ungeahnten Aufschwung: Der Strom, der im Zeitalter der Entdeckungen noch im Banne mittelalterlicher politischer und Verkehrshemmungen nicht einmal eine durchgehende Schifffahrt vom Ober- zum Unterlauf besaß, war am Ende des 18. Jahrhunderts als der bis heute einzige, in seiner ganzen schiffbaren Länge rein preußischer Strom — zwar selbst noch wenig ausgebaut, aber doch für damaliges Verkehrsbedürfnis leistungsfähig genug — durch Verbindung mit Nachbarflüssen und den verschiedensten Buchten zweier Meere zu einer mitteleuropäischen Verkehrsader geworden und hatte als das damals fortgeschrittenste Verkehrssystem in weitem Vorsprung vor dem süd- und westdeutschen Wasserstraßennetz entschieden den weitesten Aktionsradius aufzuweisen.

Die dritte Periode in der Entwicklung der Oder zur modernen Schifffahrtsstraße begann — wie die zweite — mit einem Rückschlag im Kampf mit äußeren revolutionierenden Verkehrsmächten. Das Ende des 18. Jahrhunderts brachte die ersten „Chausseen“ und verlieh damit dem privaten Fuhrwerksbetrieb und der staatlicherseits geförderten Postkutsche für Jahrzehnte eine außerordentlich hohe Bedeutung. Während im 18. Jahrhundert zum Transport gerade schwerer, massiger Waren, bei denen es auf Schnelligkeit nicht ankam, die Oder vor den schlechten Landstraßen bevorzugt wurde, trat jetzt im allgemeinen wieder ein Abwandern auf den schnelleren und weniger Gefahren ausgesetzten Landstraßentransport ein. Doch haben wir auch Beweise wertvoller Ergänzung beider Verkehrsmittel und ihrer anregenden Wirkung zu erhöhter Produktion. Die Waldenburger Kohle drang auf der neuerbauten „Steinkohlenstraße“ nach dem Oderhafen Maltsch, der dadurch einen bedeutsamen Aufschwung erlebte, und dann auf dem Wasserweg sogar bis Hamburg vor, erweiterte dank der guten Zugangsstraße zur Oder ihr Absatzgebiet und erfuhr von 1776 bis 1782 eine Produktionssteigerung von 280 Prozent.

Bald darauf schien es, als ob alle Landverkehrsmittel für immer von der Oderschifffahrt übertroffen wären, als 1826 zum ersten Mal der Dampf ein Schiff, namens „Kronprinzessin Elisabeth“ (23 PS),

— allerdings bis 1835 das einzige — von Stettin aus stromauf trieb und die Reisedauer bedeutend verkürzte. In den vierziger Jahren blühte ein reger Schiffsverkehr. Für die 17—24tägige Fahrt von Breslau nach Hamburg und umgekehrt ging in jeder Richtung jeden Mittwoch und Sonnabend je ein Fahrzeug ab; viele Extrajachten befriedigten den außerordentlichen Bedarf; 1844 sollen 3000 Kähne stromauf und -ab diesen wertvollen Verkehrsdienst geleistet haben! — Doch diese Blütezeit der Oderschifffahrt war nur von kurzer Dauer, da der Dampf als neuzeitliche Antriebskraft das moderne Landverkehrsmittel ins Leben rief, das bis heute der größte Konkurrent für die Binnenschifffahrt blieb. Die Niederschlesisch-märkische Eisenbahn versetzte ab 1846 der Oderschifffahrt einen schweren Schlag dadurch, daß sie von 1851 bis 1858 etwa zwei Drittel der gesamten Gütertransporte an sich zog: Statt daß sich beide Verkehrsmittel zum Nutzen der Volkswirtschaft ergänzten — wie einst Schifffahrt und Landstraße —, glaubte man, abgesehen von relativ hohen Wasserzöllen, im beginnenden Eisenbahnzeitalter die Wasserstraßen entbehren zu können, da man damals — wie oft noch heute — in der Praxis nicht die Bedeutung eines rentablen Zubringers für ein anderes Verkehrsmittel richtig einzuschätzen wußte. Vielmehr setzte ein erbitterter Wettkampf um die Transporte des eben aufblühenden oberschlesischen Industriegebietes ein, dessen wichtigste Bezugs- und Absatzwaren Massengüter darstellen, die dem Verderben nicht ausgesetzt, besonders für einen billigen, langsameren Transport in Frage kommen. Da dieses noch heute kohlenreichste Industriegebiet Europas meer- und weltmarktfern im äußersten Südostgipfel des Reiches liegt, ist die gesamte behördliche wie private Förderung oder Hemmung der Oderschifffahrt und ihrer Konkurrenz im 19. Jahrhundert und in der Gegenwart unter dem Gesichtspunkt der bestmöglichen Verbindung dieses wertvollen Gebiets mit dem deutschen Absatz- und dem Weltmarkt zu beurteilen.

Jetzt wirken andere treibende Faktoren als in den vergangenen Jahrhunderten für den inneren Ausbau der Oder zur modernen Verkehrsstraße. Zunächst wurde die technisch schnell vervollkommnete Eisenbahn zum Förderer ihrer Konkurrenz, indem sie diese zum gleichen technischen Ausbau ihrer Anlagen — natürliche und künstliche Wasserstraßen, Hafengebiete und Schiffsraum — anregte. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der Kähne bei MNW steigerte sich von 25 t (1816) auf 75 t (1842), 200 t (1880), 450—600 t (1913). Damit ging notgedrungen eine Verbreiterung der Kanäle und Schleusen Hand in Hand. 1891 wurde der Oder-Spree-Kanal für 500 t Ladung statt des veralteten Friedrich-Wilhelm-Kanals, 1914 der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin für Schiffe mit über 600 t (bis zum Plauer Maßkahn) neben dem Finow-Kanal, 1915 die Oder-Weichsel-Wasserstraße für 450 t-Kähne ausgebaut.

Der weitere Ausbau stand unter dem Zeichen folgenden Unterschieds: Während man früher bei genügend vorhandenem Wasser die Schifffahrt beleben mußte, war nunmehr die vornehmste Aufgabe, als Vorbedingung für eine rege Schifffahrt das meist unzureichende Fahrwasser sachgemäß zu

regulieren. Zu diesem Zweck begründete das neue Deutsche Reich 1874 die „Oderstrombauverwaltung“ die den ganzen Strom in Einzelabschnitten teils kanalisierte, teils mit Buhnen, Deichen, Ueberlaufoldern, teils mit modernen Staustufen, Nadelwehren, Hafenanlagen und Schleppzugschleusen, die Nachbarflüsse mit Staubecken versah und 1888 einen Hochwassermelddienst schuf. Odervereine und „Oderbund“ unterstützen das große Werk mit verdienstvollen Anregungen. Die Erfolge dieser Regulierungsarbeiten, gemessen an dem ursprünglichen, verkehrstechnischen Rückstand der Oderwasserstraße zeigen sich deutlich an der Tatsache, daß z. B. die gesamte Verkehrsleistung der Oder 1910 das 14fache, dagegen auf der Weser das 8fache, auf Elbe, Märkischen Wasserstraßen und dem Rhein je das 9fache von 1875 betrug.

Aus diesem vielversprechenden Anlauf und dem bereits Erreichten wurde die Oderschiffahrt jäh durch den Diktatfrieden von Versailles herausgerissen und um Jahrzehnte ihrer Entwicklung zurückgeworfen. Denn infolge Krieg und Kriegsverlust sind die Pläne nur zur Hälfte ausgeführt und — heute bereits historisch geworden — technisch und in ihrer wirtschaftlichen Auswirkung völlig überlebt. Der Strom, der in seiner gesamten schiffbaren Länge ganz preußisch ist, der nur von Küstrin aus durch die Warthe und Netze dem polnischen Staat nicht aber der Tschechoslowakei direkten Wasseranschluß zum Meer vermittelt ist auf dem ganzen Lauf bis zur Oppamündung einseitig zugunsten der Nachbarn internationalisiert, während die ebenso berechnete (auch von der Internationalen Verkehrskonferenz zu Barcelona anerkannte) Internationalisierung der schiffbaren polnischen Strecken, z. B. der Warthe bis Sjerads und der Netze bis zum Goplo-See nicht ausgesprochen wurde. Der Oderstrom, der durch Abtretung seines leistungsfähigsten Kahnraums, durch völlige Stilllegung des ehemals regen Oder-Weichselverkehrs und durch völlige Polonisierung der Weichsel einen großen Teil seiner historisch-ererbten Verkehrsgeltung im deutschen Osten einbüßte — er ruft laut fordernd nach der endlichen Fertigstellung des Ottmachauer und anderer Staubecken, um das monatelange Versommern (1928) und lange Brachliegen des Schiffsraumes infolge Hochwasserwellen abzuschwächen, fordert Ver-

tiefung seines Flußbetts und leistungsfähigen Anschluß zum ober-schlesischen Industriegebiet usw.

Denn die Oder geht einer ernstesten Zukunft entgegen. Das verlorene, heute polnische Oberschlesien liefert seine Kohlenmengen in immer stärkerem Maße zu billigsten Bahnfrachtsätzen nach Danzig und Gdingen; der Mittellandkanal strebt auf Berlin zu und wird der Ruhrkohle — untragbar für ober-schlesische Interessen — ein weites Absatzgebiet im Innern des Deutschen Reiches sichern. Die Stellung der Oder zu stärken ist der Elbe—Spree—Oder-Kanal berufen, der den Wasserweg von der oberen Elbe Böhmens und Sachsens nach Berlin um 100 km verkürzt und Stettin zum nächstgelegenen Hafen Sachsens macht, so daß Dresden—Stettin um ein Viertel kürzer als Dresden—Hamburg sein würde. Dieser Kanal könnte dem Strom die reichen Transportmengen der niederlausitzer Braunkohle zuführen und würde die einst geschaffene Wasserverbindung von Müllrose zur Oder bei Frankfurt in dem heutigen Frankfurter Anschlußkanal wieder aufleben lassen, der den Weg von Berlin nach Küstrin um 34 km verkürzt. Demgegenüber werden wohl schlesische Wünsche einer Verbindung obere Elbe—obere Oder und der 200 Jahre alte Gedanke der Oder—March—Donau-Kanalisation, obwohl letzterer schon 1901 gesetzlich verankert wurde, noch auf Erfüllung warten müssen.

Zum Schluß noch einen Rückblick über den historischen Werdegang des größten ostdeutschen Stromes mit ernststimmendem, mahnendem Ergebnis: Sollten die Arbeiten, die ein durch Kriege mitgenommenes und gleichfalls stark verarmtes, kleines Brandenburg-Preußen an den Ausbau der ostdeutschen Wasserstraßen wandte, nicht auch in entsprechendem Maße von einem 63 Millionen-Volk geleistet werden können? Dürfen wir das große ostdeutsche Kolonisationswerk unserer Vorfahren, die hier einst Mustergültiges und Vorbildliches für spätere westdeutsche Verkehrspläne geleistet haben, heute der einseitigen Bevorzugung westdeutscher Schiffsinteressen opfern lassen? Denken wir schließlich daran, daß Verkehr nicht nur Waren und Menschen befördert, sondern — vor allem in einer Grenzlandschaft — ein Kulturträger im Kampf gegen fremde deutsch-feindliche Mächte gewesen ist und bleiben wird.

**Reklame ist teuer,  
aber noch teurer ist keine Reklame!**

## Die Bedeutung des Handelsvertreters für das deutsche Wirtschaftsleben.

Von Ernst Breem, Stettin, Mitglied der Industrie- und Handelskammer.

Zunächst möchte ich die Bezeichnung des Handelsvertreters etwas näher darlegen, da hierüber noch in vielen Kreisen eine gewisse Unklarheit herrscht. Als Handelsvertreter werden die Kaufleute bezeichnet, die für Industrie- und Handelsfirmen zu meist an anderen Plätzen, also nicht an dem Sitze der geschäftlichen Niederlassung dieser Firmen tätig sind. Ihre Tätigkeit ist meist Verkauf. Sie erstreckt sich aber regelmäßig darüber hinaus auf die Wahrnehmung der geschäftlichen Gesamtinteressen der vertretenen Firmen an den betreffenden Plätzen. Der Handelsvertreter ist (und das ist sein kennzeichnendes Merkmal) selbständiger Gewerbetreibender, obwohl er in der geschilderten Weise für andere tätig ist. In den meisten Fällen ist seine Firma im Handelsregister eingetragen, so daß er dadurch als Vollkaufmann dasteht. Um eine Beurteilung der Bedeutung des Handelsvertreters für das deutsche Wirtschaftsleben zu ermöglichen, muß zunächst die wirtschaftliche Berechtigung des durch ihn vertretenen Berufsstandes, der volkswirtschaftliche Wert der ihm übertragenen Funktionen, sein Verhältnis zu den von ihm vertretenen Häusern, der Umfang seiner Tätigkeit, die Produktivität seiner Leistungen und seine Stellung im öffentlichen Leben beleuchtet werden. Man würde über die wirtschaftliche Berechtigung des Berufsstandes der Handelsvertreter nicht zu sprechen brauchen, wenn nicht in weiten Kreisen, leider auch in denen der Regierung, heute noch die Meinung verbreitet ist, daß der Agent, wie ihn das Handelsgesetzbuch bezeichnet, eine Art wirtschaftlicher Schädling sei, der oft dazu beitrage, die Waren zu verteuern. Um dem zu widersprechen, muß auf die Entwicklung des Berufsstandes der Handelsvertreter zurückgegriffen werden. Ende der achtziger Jahre waren im deutschen Reich ungefähr 20 000 Berufsangehörige, 10 Jahre später ca. 30 000, und heute nach ungefähr weiteren 30 Jahren dürfte sich die Anzahl auf ca. eingetragen 50 000 belaufen. Wenn auch das Wachstum eines Berufsstandes nicht immer maßgebend für wirtschaftliche Berechtigung ist, so beweisen doch diese Ziffern und die tägliche Beobachtung, daß in der Fachpresse der Industrie und des Handels erfahrene Handelsvertreter gesucht werden, daß in allen Handelskreisen die wirtschaftliche Bedeutung und Notwendigkeit des Handelsvertreterstandes unbedingt anerkannt wird. Bei Beratung des neuen Handelsgesetzbuches im Jahre 1897 erklärte der Staatssekretär des Reichsjustizamts Dr. Nieberding, daß die Vermittlungsgeschäfte der Agenten (also Handelsvertreter) Betriebsformen wären, die im Handel und Verkehr der geschäftlichen Vermittlung dienen und die desto bedeutsamer, umfangreicher und unentbehrlicher würden, je mehr sich im Handel die Teilung der Arbeit vollzöge, je komplizierter die Verhältnisse würden, je mehr sich der Handelsverkehr zu einem internationalen gestaltete. Diese Feststellung hat den gesetzgebenden Körperschaften als Grundlage für den Ausbau der Paragraphen gedient, die die gesetzliche Regelung des Verhältnisses des Handelsvertreters zum Geschäftsherrn gebracht haben. Sie hat aber auch die Erkenntnis von der wirtschaftlichen

Berechtigung des Berufsstandes wesentlich gefördert.

Im Gegensatz zu anderen kaufmännischen Unternehmungen ist im Handelsvertretergeschäft nicht die Höhe des Kapitals der Wertmesser für die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens, sondern einzig und allein die Persönlichkeit. Der Handelsvertreter, der nur geringer Geschäftskapitalien zur Führung seines Geschäftes bedarf, verkörpert alles in seiner Person, in seinen kaufmännischen Kenntnissen, in seiner Beziehung zu den vertretenen Häusern und in Abnehmerkreisen, in der Geschicklichkeit der Geschäftsführung. Das Gesetz erkennt nur die Möglichkeit wirtschaftlich nutzbringender Betätigung an, macht aber nicht ohne weiteres jeden, der Vertreter zu sein versucht oder zu sein behauptet, zu einem wirtschaftlichen Faktor. Es muß dies ganz offen ausgesprochen werden, da der Handelsvertreterstand Gewicht darauf legen muß, jene parasitären Erscheinungen abzustreifen, die unter Benutzung der gesetzlichen Möglichkeiten in den Beruf eindringen, bald aber, ohne sich selbst, der Wirtschaft oder dem Berufsstand genutzt zu haben, wieder ausscheiden.

Der Handelsvertreter ist ein Hilfsfaktor im wirtschaftlichen Leben, aber nicht eine Hilfsperson wie etwa der angestellte Reisende. Wenn er auch an Orten Geschäfte abschließt, in denen sich sein Domizil nicht befindet, so ist er doch kein Reisender; denn ihn begleitet überall das Merkmal der Selbständigkeit und der kaufmännischen Gleichberechtigung sowohl mit dem Geschäftsherrn wie mit dem Abnehmer. Darin liegt aber auch die große Verantwortung, die er zu tragen hat. Er ist kein Auftragsammler, sondern ein klug wägender Kaufmann, der aus den Ergebnissen eines Augenblicks dauernde Werte schaffen soll. Er wirkt absatzfördernd, d. h. er erleichtert die Verbindung zwischen Güterhersteller und Verbraucher. Jede Einrichtung dieser Art muß aber eine Wirkung im Sinne des Preisausgleiches ausüben, und so muß auch der Handelsvertreter den Warenpreis im allgemeinen Interesse künstlich beeinflussen, in jedem Falle also eine volkswirtschaftlich wichtige Tätigkeit ausüben. Je größeres Vertrauen dem Handelsvertreter geschenkt wird, desto größer ist auch seine Arbeitsmöglichkeit, desto größer der Nutzen nicht allein für das Unternehmen selbst, sondern auch für die Wirtschaft im allgemeinen. Die wirtschaftliche Bedeutung des Handelsvertreters wird also ausschlaggebend beeinflußt von der Persönlichkeit selbst und von dem Vertrauensverhältnis, das sich zwischen dem Geschäftsherrn und dem Handelsvertreter herausgebildet hat. Der Handelsvertreter legt das größte Gewicht darauf, Mitarbeiter für beide Teile zu sein, um das Gleichgewicht zwischen Produktion und Konsumtion günstig zu beeinflussen und um wirtschaftliche Schäden zu verhindern. Er arbeitet wie ein Pionier im Handel. Es ist aber mit dieser Arbeit seine Tätigkeit noch nicht erschöpft; denn den Boden, den er vorbereitet, das Feld, das er den Handel gangbar gemacht hat, darf er nicht, wenn der Güterumschlag begonnen hat, wieder ver-

lassen, sondern er soll auch der Wächter dafür sein, daß dies Feld nicht wieder verloren geht, und in dieser Leistung liegt seine große wirtschaftliche Bedeutung.

Es wird dem Handelsvertreter vorgeworfen, daß er oft preisverteuernd wirkt. Dem muß widersprochen werden. Er ist entschieden in der Preisbildung das billigste und zweckmäßigste Zwischenglied, weil er zu einem verhältnismäßig geringen Nutzen produktiv arbeitet. Produktiv arbeiten heißt aber der allgemeinen Wirtschaft dienen, heißt nutzbringend beeinflussen, heißt heute, da die deutsche Wirtschaft ringend am Boden liegt, sie stützen, ihr neue Kraft zuführen, sie von jenen Schlacken befreien, die noch aus der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit ihr anhaften, damit sie sich wieder aufrichten kann.

Ich möchte nun noch kurz auf die Stellung des Handelsvertreters im Dienst des öffentlichen Lebens zurückkommen. Dank seiner mannigfach umfangreichen Kenntnisse, die er sich in oft langer kaufmännischer Schulung auf fast allen Handelsgebieten erworben hat, ist er eine geachtete und angesehene Persönlichkeit geworden. Im Provinziallandtag, im Reichswirtschaftsrat, in Handelskammern, bei Kaufmannsgerichten, als Sachverständiger bei ordentlichen Gerichten und auch in Parlamenten ist er ein Mitarbeiter geworden. Heute blicken viele hunderte Berufskollegen freudig auf diese ehrenamtliche Tätigkeit, und der Handelsvertreterberuf darf ohne Ueberhebung stolz auf diesen Erfolg sein, weil er auch mit dieser Betätigung wirtschaftsfördernde Arbeit geleistet hat. Der Berufsstand ist jung, namentlich wenn man bedenkt, daß in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, als man daran ging, ein allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch vorzubereiten, die Nürnberger Kommission, die Vertreter einer alten Handelsstadt, nachdem sie sich eingehend mit der neuen Erscheinung des „kaufmännischen Agenten“ beschäftigt hatte,

letzten Endes zu dem Ergebnis kam, der Begriff des Agenten sei juristisch wertlos — ein Zeichen, wie damals die Berufstätigkeit des Handelsvertreters noch eingeschätzt wurde. Wie anders es heute geworden ist, beweisen die Aussprüche angesehener Nationalökonomien, wie Ehrenberg und Sombart. Ehrenberg sagt, daß der Agent das rührigste, die Verkehrskonzentration am meisten fördernde Element sei, und Sombart äußerte sich dahin, daß eine immense psychische Energie durch die Handelsagenten in den Dienst der absatzsuchenden Unternehmungen gestellt sei. In ähnlichem Sinne spricht sich auch eine ganze Reihe anderer wissenschaftlicher Schriftsteller aus, ein Beweis dafür, daß die wirtschaftliche Bedeutung des Handelsvertreters auch von dieser Seite her heute voll anerkannt wird.

Der Handelsvertreterberuf vereinigt in sich alle Vorteile und Reize, die eine selbständige und unabhängige Stellung im Wirtschaftsleben gibt, verbunden mit allen Nachteilen und Schwierigkeiten, die darin liegen. Der Handelsvertreter kann nicht daran denken, daß ihm in seiner Lage durch gesetzlichen Schutz viel geholfen wird. Er muß immer in erster Linie darauf bedacht sein, daß er richtig eingeschätzt und seine Tätigkeit recht gewürdigt wird. Von der Gesetzgebung und Verwaltung muß er verlangen, daß er in seiner Eigenart richtig behandelt wird. Wenn es ihm noch gelingt, mit Hilfe seines beruflichen Zusammenschlusses immer mehr freien kaufmännischen Geist in die Kreise zu tragen, die mit ihm in Berührung treten, und wenn die vertretenen Firmen ebenso wie die Abnehmer zu der Erkenntnis kommen, daß auch der Handelsvertreter in hohem Maße lebensberechtigt ist und eine wichtige volkswirtschaftliche Tätigkeit zum Wohl der Gesamtwirtschaft ausübt, so wird das Wesentliche für diesen neuen wirklich freien Beruf getan sein und seine Stellung im wirtschaftlichen Leben immer mehr die Bedeutung gewinnen, die ihr zukommt.

## Ueber den Handelsvertreter und seine Organisation.

Von Wilhelm Falk,

Vorsitzendem des Vereins Stettiner Handelsvertreter E. V.; Mitglied des großen Ausschusses des Zentralverbandes Deutscher Handelsvertreter-Vereine (Sitz Berlin).

Es dürfte gegenwärtig kein Zweifel mehr über die Notwendigkeit eines festen Zusammenschlusses der Angehörigen eines jeden Berufes und so auch der Handelsvertreter bestehen. Das Wirtschaftsleben lehrt es täglich, daß der einzelne nichts mehr gilt, daß er zurückgedrängt wird, wenn seine Wünsche nicht von einer machtvollen Organisation vertreten werden. Bei der Gesetzgebung und der Verwaltung, im Verkehr mit anderen Berufen und deren Organisationen müssen die berechtigten Wünsche der Handelsvertreter durch eine Stelle zur Geltung gebracht werden. Ohne eine derartige einheitliche Vertretung können die Angelegenheiten der Handelsvertreter nicht beachtet werden. Die in Betracht kommenden Stellen können sich unmöglich mit den Wünschen jedes einzelnen Kaufmannes befassen; es muß vielmehr ein Berufsverband vor-

handen sein, mit dem sie über die Angelegenheiten dieses Berufes verhandeln können.

Für den Handelsvertreter entsteht nun die Frage, wie er sich zweckmäßigerweise zusammenschließen soll. Es gibt zwei Möglichkeiten. Entweder alle Handelsvertreter, gleichgültig, welchem Geschäftszweig sie angehören, vereinigen sich, oder aber es wird das Merkmal der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Fachzweige in den Vordergrund geschoben.

Es gab eine Zeit, in der sich der einzelne nur als Fachvertreter, als Textilvertreter, Tabakwarenvertreter usw., fühlte, dem Vertreter aus einem anderen Geschäftszweig vollkommen fremd gegenüberstand und ihn nicht als Berufsfreund betrachtete. Diese Zeit ist längst vorüber. Es kommt jetzt nicht mehr oft vor, daß einzelne Berufsfreunde

glauben, die allgemeinen Handelsvertreterangelegenheiten seien für sie unwichtig, gingen sie nichts an, für sie hätten nur die Fragen ihres besonderen Geschäftszweiges Bedeutung. Die große Mehrzahl der Berufsfreunde fühlt sich als **Handelsvertreter**.

Das ist auch natürlich und notwendig. Es gibt einen einheitlichen Beruf der **Handelsvertreter**, wie es einen Berufszweig Industrie, Einzelhandel usw. gibt. Der Beruf „**Handelsvertreter**“ umfaßt ebenso wie die anderen Berufe alle Geschäftszweige. Die großen umfassenden Berufsfragen sind in allen Geschäftszweigen vorhanden und bestimmend für den Handelsvertreterberuf und seine Stellung im Wirtschaftsleben; sie treten überall gleichmäßig auf und berühren alle Handelsvertreter, die Textilvertreter, die Tabakwarenvertreter, die Lebensmittelvertreter usw. in der gleichen Art und Weise. Man denke nur daran, daß die rechtlichen Verhältnisse für alle Handelsvertreter in den §§ 84 bis 92 des Handelsgesetzbuches geregelt sind, daß die Steuergesetze allen Handelsvertretern die gleichen Lasten auferlegen. Das sind nur zwei wichtige Beispiele, die aus der Fülle der allgemeinen Handelsvertreterfragen herausgegriffen sind. Die allgemeinen Fragen sind grundsätzlich und ausschlaggebend.

Daneben gibt es zweifellos in jedem Geschäftszweig auch wichtige Angelegenheiten, die nur die Berufsfreunde in diesem Geschäftszweige berühren. Sie genügen aber nicht, um die Vertreter eines bestimmten Geschäftszweiges von den übrigen zu einem besonderen Beruf abzusondern. Diese Erkenntnis ist gegenwärtig, wie man wohl sagen darf, Allgemeingut unter den Handelsvertretern geworden, die in allen Geschäftszweigen stolz darauf sind, dem **Handelsvertreterberuf** anzugehören.

Die Frage, wen die Organisation umfassen soll, ist durch diese Ueberlegung schon entschieden. Es kann keine Meinungsverschiedenheit mehr darüber geben, daß es eine große Organisation der Handelsvertreter geben muß, also eine Organisation, zu deren Mitgliedern nur Handelsvertreter, und zwar aller Geschäftszweige, gehören, und die es als ihre Aufgabe ansieht, allein die Angelegenheiten der Handelsvertreter zu bearbeiten und zu fördern. Die Interessen der Handelsvertreter sind so eigenartig und von denen aller anderen Berufe so verschieden, daß sie nicht nebenbei wahrgenommen werden können, sondern eine besondere Vertretung erheischen.

Dieser besonderen Organisation, die sich die Handelsvertreter im Centralverbande Deutscher Handelsvertreter-Vereine geschaffen haben, müssen alle Berufsfreunde ohne Ausnahme angehören. Kein deutscher Handelsvertreter darf abseits stehen und die anderen für sich arbeiten lassen. Jeder hat die moralische Pflicht, sich diesem, seinem Berufsverbande anzuschließen. Denn der Berufsverband arbeitet ja für alle Handelsvertreter, weil seine Arbeit in der Hauptsache nicht darauf eingestellt ist und sein kann, kleine Vorteile für seine Mitglieder zu erreichen, sondern weil er immer für den Beruf als solchen, also auch für alle Berufsangehörigen, tätig sein muß. Daß er außerdem seinen Mitgliedern im Vergleich zu den niedrigen Beiträgen außerordentlich große Vorteile in den zahlreichen Einrichtungen bietet, die

er nur für seine Mitglieder geschaffen hat und die Nichtmitgliedern nicht zugänglich sind, sei in diesem Zusammenhange nur nebenbei erwähnt.

Wie muß nun der große Berufsverband der Handelsvertreter gegliedert sein? Sollen bei der Gliederung des Verbandes mehr die allgemeinen Handelsvertreterfragen in den Vordergrund gestellt werden oder muß mehr Rücksicht auf die Fachfragen der einzelnen Geschäftszweige genommen werden?

Oder anders ausgedrückt: Soll sich der Berufsverband zweckmäßigerweise auf örtliche Zusammenschlüsse aller Handelsvertreter oder aber auf Fachverbände, die sich über das ganze Reich erstrecken, aufbauen?

Die Männer, die vor über 40 Jahren den Grundstein für den Centralverband legten, haben sich seinerzeit dahin entschieden, daß zunächst der Zusammenschluß aller Handelsvertreter an den einzelnen Plätzen notwendig sei, und daß der fachliche Zusammenschluß erst in zweiter Linie durchgeführt werden müsse. Dementsprechend haben sie den Centralverband Deutscher Handelsvertreter-Vereine, auf- und ausgebaut, und mich dünkt, diese Männer haben den richtigen Weg gewählt.

Wohl sind die Fachfragen in den einzelnen Geschäftszweigen so wichtig, daß sie nicht vernachlässigt werden dürfen. Eine selbständige Bearbeitung dieser Fachfragen ist notwendig. Dafür ist im Rahmen des Centralverbandes gesorgt, denn im Centralverband bestehen Fachverbände, die sich über das ganze Reich erstrecken und denen alle Mitglieder der betreffenden Fachzweige ohne weiteres angehören. Die Fachverbände sind auf ihrem Gebiet völlig selbständig.

Die fachliche Organisation ist im Centralverbande noch weiter durchgeführt. Entsprechend den Fachverbänden für das ganze Reich gibt es an den einzelnen Plätzen Fachgruppen, welche in enger Verbindung mit der Leitung der Fachverbände die Fachfragen beraten. Durch diese Regelung ist für jeden Fachzweig im Centralverbande eine Organisation geschaffen, die eine wirksame Vertretung der Fachangelegenheiten gewährleistet. Die fachliche Organisation im Centralverbande, so bedeutend sie an sich zweifellos ist, kann aber doch nicht die örtlichen Zusammenschlüsse ersetzen. Wie es für das ganze Reich notwendig ist, alle deutschen Handelsvertreter in einen großen Berufsverband, den Centralverband Deutscher Handelsvertreter-Vereine, zusammenzuschließen, so müssen auch alle Handelsvertreter eines Platzes ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu diesem oder jenem Geschäftszweige fest und lückenlos zusammenstehen. Während es dem Centralverbande in der Hauptsache obliegt, die Fragen zu bearbeiten, die für alle deutschen Handelsvertreter eines größeren Bezirkes Bedeutung haben, müssen die Ortsvereine in örtlichen Angelegenheiten über die Interessen der Handelsvertreter wachen.

Es gibt so viele Fragen, welche nur die Handelsvertreter eines bestimmten Platzes oder eines kleineren Bezirkes wesentlich berühren. Was würde wohl in solchen Fragen getan werden können, wenn nicht ein großer, allgemeiner Handelsvertreterverein bestehen würde, sondern wenn nur eine Anzahl von Grüppchen für die einzelnen Fachzweige

vorhanden wäre, die alle selbständig vorgehen und immer die gleiche Arbeit leisten müßten, ohne daß sie die Macht des einheitlichen Zusammenschlusses des ganzen Berufes an ihrem Platze hinter sich hätten! Die Behörden und die anderen Wirtschaftsverbände müßten zu der Ansicht kommen, daß der Handelsvertreterberuf unwichtig sei, und daß auch die Interessen dieses Berufes, der in sich selbst nicht einig sei, ruhig einmal zurückgestellt und unbeachtet gelassen werden können.

Für den Platz Stettin und für die Umgebung dieser Stadt besteht als Ortsverein der Handelsvertreter seit über 25 Jahren der Verein Stettiner Handelsvertreter.

Die Zusammenfassung aller Handelsvertreter in Ortsvereine hat auch wesentlich zu der Erkenntnis in den Reihen der Handelsvertreter selbst wie auch

in der Öffentlichkeit beigetragen, daß es einen einheitlichen, von allen anderen Berufen abgesonderten Beruf der Handelsvertreter gibt. Mit dem Berufsnamen Handelsvertreter ist bei den Berufsfreunden der Stolz auf ihren Beruf entstanden. Berufsstolz und Berufsehre sind aber die Vorbedingungen für eine angesehene Stellung im Wirtschaftsleben und für die Achtung, die der Tätigkeit des Handelsvertreters gebührt. Eine der vornehmsten Aufgaben des Berufsverbandes ist es deshalb seit jeher gewesen, Berufsstolz und Berufsehre unter den Handelsvertretern zu pflegen. Die wichtige Tätigkeit, welche der Handelsvertreter im Wirtschaftsleben zu erfüllen hat, kann nicht mehr verkannt werden. Der Handelsvertreter muß allgemein als notwendiges und unentbehrliches Glied des Wirtschaftslebens anerkannt und geachtet werden.

## Die rechtliche Stellung des Handelsvertreeters.

Von Walter Dieren, Stettin.

„Handelsvertreter“ ist die Bezeichnung, die sich im praktischen Leben, im Verkehr mit den vertretenen Häusern und den Behörden, z. T. in der Gesetzessprache der Länder, namentlich in den Steuergesetzen anstelle der Ausdrucksweise des HGB., das sie „Handlungsagenten“ nennt, eingebürgert hat. Die Ersetzung der Berufsbezeichnung „Handlungsagent“ durch diejenige „Handelsvertreter“ ist einer der Hauptwünsche des Zentralverbandes Deutscher Handelsvertreter-Vereine, Berlin, und des ganzen in ihm zusammengeschlossenen Berufsstandes. Den Forderungen der Handelsvertreter an den neuen Reichstag war der erste der Vorträge gewidmet, die auf dem Neunten Allgemeinen Deutschen Handelsvertretertag zu Düsseldorf im Sommer dieses Jahres gehalten wurden. Dieser Vortrag des Rechtsanwalts Dr. Carl Albrecht in Hamburg und die beiden anderen über „Die Rechtsprechung im Handelsvertreterrecht seit dem Nürnberger Allgemeinen Deutschen Handelsvertretertag“ ebenfalls von Rechtsanwalt Dr. Carl Albrecht in Hamburg und „Die Unzuständigkeit der Arbeitsgerichte für den Handelsvertreter“ von Justizrat Kurt Jacusiel in Berlin sind im Auftrage der Tagungsleitung durch den Verlag des Zentralverbandes Deutscher Handelsvertreter-Vereine in einem Sonderheft unter dem Titel „Die rechtliche Lage des Handelsvertreeters“ veröffentlicht worden. Sie verdienen allgemeine Beachtung.

Im folgenden ist jedoch nicht auf die Wünsche und Forderungen des Handelsvertreterstandes einzugehen, sondern die Rechtslage, wie sie gegenwärtig ist, kurz zu entwickeln.

Der VII. Abschnitt des HGB. von 1897 traf zum ersten Mal eine gesetzliche Regelung der Rechte und Pflichten der Handlungsagenten. Das Wort Handlungsagent, oder Agent schlechthin, wurde vorher nämlich in verschiedener Bedeutung gebraucht, ebenso wie das Wort Vertreter oder Repräsentant. Wenn auch so viel feststand, daß mit jenen Worten Personen bezeichnet werden sollten, die für andere (Auftraggeber, Geschäftsherren) geschäftliche Angelegenheiten besorgen oder be-

treiben, so war doch die juristische Art und Weise, wie diese Besorgung oder dieser Betrieb fremder Geschäfte stattfand, trotz der unterschiedslosen Anwendung jener Bezeichnung sehr verschieden. Inzwischen hatten aber Verkehr und Rechtsprechung den Begriff und die Rechtsverhältnisse derart geklärt, daß eine Zusammenfassung der Grundsätze nicht mehr auf Schwierigkeiten stieß. Diese erfolgte in den §§ 84—92 HGB. Wesentlich für den Begriff des Handlungsagenten ist, daß er als selbständiger Gewerbetreibender tätig wird. Er ist ebenso selbständiger Gehilfe des Kaufmanns wie der Handelsmäkler oder Kommissionär. Handlungsagent ist, wer, ohne als Handlungsgehilfe angestellt zu sein, ständig damit betraut ist, für das Handelsgewerbe eines anderen Geschäfte zu vermitteln oder im Namen des anderen abzuschließen. Darin liegt eine Unterscheidung vom Handlungsgehilfen, vom Handelsmäkler und vom Kommissionär. Der Handlungsgehilfe steht in einem Abhängigkeitsverhältnis zum Geschäftsherrn, der Handelsmäkler wird nur von Fall zu Fall, bald für diesen, bald für jenen tätig, und der Kommissionär schließt die Geschäfte im eigenen Namen ab, während der Handlungsagent dies im Namen des Geschäftsherrn tut. Hinsichtlich der Vertretungsmacht des Handlungsagenten ist zu unterscheiden, ob er Abschlußvollmacht oder keine Abschlußvollmacht hat. Hat er Abschlußvollmacht, so ist er Handlungsbevollmächtigter, hat er keine Abschlußvollmacht, so darf er nur als Vermittler für den Geschäftsherrn auftreten. Im letzteren Fall bestimmt das Gesetz, daß, wenn ein Handlungsagent, der nur mit der Vermittlung von Geschäften betraut ist, ein Geschäft im Namen des Geschäftsherrn mit einem Dritten abgeschlossen hat, es als von dem Geschäftsherrn genehmigt gilt, wenn dieser nicht unverzüglich, nachdem er von dem Abschluß Kenntnis erlangt hat, dem Dritten gegenüber erklärt, daß er das Geschäft ablehne. Hierdurch ist eine Sonderbestimmung für die Geschäftsabschlüsse des Vermittlungsagenten geschaffen. Sie hat ihren gesetzgeberischen Grund in dem dauernden Vertrauensverhältnis zwischen Geschäftsherrn und Agenten.

Der Handlungsagent ist, gleichgültig, ob er Handlungsbevollmächtigter ist oder als Vermittler für den Geschäftsherrn auftritt, zur Entgegennahme bestimmter im Gesetz geregelter Erklärungen befugt. Er kann die Anzeigen von Mängeln der Ware sowie die Erklärung, daß eine Ware zur Verfügung gestellt werde, und andere Erklärungen solcher Art entgegennehmen.

Zur Annahme von Zahlungen für den Geschäftsherrn sowie zur nachträglichen Bewilligung von Zahlungsfristen ist der Handlungsagent jedoch nur befugt, wenn ihm die Ermächtigung dazu besonders erteilt ist. Der Handlungsagent ist also zur Entgegennahme von Erklärungen in weiterem Umfange befugt als der Handlungsreisende, da Anzeigen von Mängeln einer Ware, die Erklärung, daß eine Ware zur Verfügung gestellt werde, sowie andere Erklärungen solcher Art nur dem anwesenden Reisenden gegenüber abgegeben werden können.

Der Handlungsagent hat bei seinen Verrichtungen das Interesse des Geschäftsherrn mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns wahrzunehmen, er hat dem Geschäftsherrn die erforderlichen Nachrichten zu geben, namentlich ihm von jedem Geschäftsabschluß unverzüglich Anzeige zu machen. Auf der anderen Seite hat der Geschäftsherr dem Handlungsagenten die ihm zustehende Vergütung zu entrichten. Soweit nicht über diese ein anderes vereinbart ist, gebührt ihm eine Provision für jedes zur Ausführung gelangte Geschäft, das durch seine Tätigkeit zustande gekommen ist. Ist er ausdrücklich für einen bestimmten Bezirk bestellt, so gebührt ihm überdies die Provision im Zweifel auch für solche Geschäfte, die in dem Bezirk ohne seine Mitwirkung durch den Geschäftsherrn oder für diesen geschlossen sind. Regelmäßig ist Voraussetzung des Provisionsanspruches, daß das Geschäft durch die Tätigkeit des Agenten zustande gekommen

ist, und daß es zur Ausführung gelangt ist. Es kommt also darauf an, daß die Tätigkeit des Agenten ursächlich für das Geschäft gewesen ist. Der Anspruch auf die Provision ist erst nach dem Eingang der Zahlung und nur nach dem Verhältnis des eingegangenen Betrages erworben. Ist die Ausführung eines Geschäftes infolge Verhaltens des Geschäftsherrn ganz oder teilweise unterblieben, ohne daß hierfür wichtige Gründe in der Person desjenigen vorlagen, mit dem das Geschäft abgeschlossen ist, so hat der Handlungsagent die volle Provision zu beanspruchen. Die Höhe der Provision wird regelmäßig vereinbart. Ist sie nicht bestimmt, so ist die übliche Provision zu entrichten. Es kann auch Gehalt als Vergütung vereinbart werden oder auch eine Mindestprovision. Festes Gehalt ist jedoch selten. Es schließt den Charakter des Agenturvertrages jedoch nicht aus. Für die im regelmäßigen Geschäftsbetrieb entstandenen Kosten und Auslagen kann der Handlungsagent in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung oder eines abweichenden Handelsgebrauches Ersatz nicht verlangen. Außerordentliche Ausgaben des Agenten muß der Geschäftsherr jedoch tragen, z. B. Auslagen des Warenagenten zum Schutz der Ware gegen ungewöhnliche Gefahren oder Aufwendungen des Versicherungsagenten zur Rettung der versicherten Gegenstände, ebenso Kosten für Reisen, die der Agent außerhalb des regelmäßigen Geschäftsbetriebes auf besonderen Wunsch des Geschäftsherrn macht. Hinsichtlich der Endigung des Vertragsverhältnisses bestimmt das Gesetz, daß es, wenn es für unbestimmte Zeit eingegangen ist, von jedem Teil für den Schluß eines Kalendervierteljahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 6 Wochen gekündigt werden kann. Es kann für jeden Teil ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

## Der zentrale Einkauf und der Handelsvertreter.

Von Hermann Treufeld, Stettin.

Ein ernstes und sorgenvolles Kapitel für den Handelsvertreter bildet die Entwicklung der zahlreichen Einkaufsverbände und Zentraleinkaufsstellen. Immer wieder sind Bestrebungen im Gange, die Tätigkeit des Handelsvertreters einzuschränken, ja sogar ihn gänzlich auszuschalten. Wenn mir ein Direktor einer Zentraleinkaufsstelle vor nicht zu langer Zeit gesagt hat: „Ich habe gar kein Interesse an der Mitwirkung des Handelsvertreters bei der Vergebung meiner Aufträge“, kann ich verstehen, daß die Auffassung leicht Platz greift, daß die starke Entwicklung der verschiedenartigen Einkaufsverbände nicht im Interesse der Volkswirtschaft liegt, sondern nur privatwirtschaftlichen Sonderinteressen Rechnung trägt; obiger Ausspruch zeugt doch von etwas viel Weltfremdheit. Der richtige Handelsvertreter ist grade heute von außerordentlicher Bedeutung, insbesondere der langjährig gereiste Vertreter. Als Vertrauensperson seiner Häuser kennt er die wirtschaftlichen Verhältnisse und Bedürfnisse seines Bezirks ebenso wie die Eigenart eines jeden Kunden. Er weiß, wer bei der

Firma für den Einkauf in Frage kommt, ist genau unterrichtet über Bedarf, über Preise und Einfluß der Konkurrenz, versteht sich, der Eigenart der Person, mit der er zu arbeiten hat, anzupassen und ist demzufolge in der Lage, alle psychologischen Momente, die bei der Hereinholung von Aufträgen berücksichtigt werden müssen, richtig zu werten und zu benutzen. Selbstverständlich verfügt er auch über die nötige Menschen- und Sachkenntnis. Er berichtet seinen Firmen über Wünsche und Ansprüche der Kunden, über Geschmacksveränderung, Bedarf etc. und bildet somit gleichzeitig eine wichtige Nachrichtenstelle für seine Häuser. Er schlichtet vorkommende Streitigkeiten, beseitigt Mißverständnisse und fühlt sich verantwortlich für ein dauerndes gutes Einvernehmen zwischen Hersteller und Verbraucher. Der Handelsvertreter ist der Pionier und Organisator des Marktes, seine Mitarbeit ist unbedingt erforderlich im Verkehr zwischen Kunden und Lieferanten.

Viele Zentraleinkaufsstellen und Einkaufsverbände vergeben ihre Aufträge auf dem Submissions-



wege; diese Art des Einkaufs wird meist nicht nur von dem Handelsvertreter, sondern auch von den Lieferfirmen grundverschieden bewertet. In Fach- und Tageszeitungen ist über das Für und Wider der Submissionen genügend geschrieben worden, Vorteil bringt diese Einrichtung weder dem Lieferanten, noch dem Handelsvertreter, ob das einzelne Verbandsmitglied hiervon einen Nutzen hat, wird vielfach bezweifelt. Ein besonderer Grund, Submissionen abzulehnen, besteht in der Zersplitterung der Aufträge und in der Einengung des Handelsvertreterberufes. Der seriöse, berufsfreudige Han-

delsvertreter weiß sich zu wehren gegen alle Versuche, die darauf hinauszielen, seine mühsam erworbene hervorragende Stellung, die er in Handel und Industrie einnimmt, zu untergraben. Der Handelsvertreter ist ein selbständiger Kaufmann. Es gibt ein Wort, welches sehr demütig klingt; es ist aber ein stolzes Wort, das Wort: „Ich diene!“ Ich diene nicht dem Einzelnen, ich diene auch nicht mir selber allein, ich diene der Allgemeinheit. Es gibt kaum einen Stand, dessen Interesse so verknüpft ist mit dem Interesse der Allgemeinheit, wie der Stand der Handelsvertreter.

## Der russisch-polnische Konkurrenzkampf auf dem Weltholzmarkt.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

Im laufenden Exportjahr zeigt es sich mehr und mehr, daß Polen im Hinblick auf seine Schnittholzausfuhr durch die sowjetrussische Konkurrenz planmäßig verdrängt wird, ein Umstand, den man in den polnischen Holzfachkreisen mit nervöser Besorgnis eifrig kommentiert. Unter dem Druck des Zollkrieges mit Deutschland, dem sich noch das verminderte Angebot russischen Holzes zugesellte, hatte Polen in den letzten Jahren seine Schnittholzausfuhr zu einem großen Teil nach England orientiert. Diese Absatzorientierung mußte von den polnischen Sägewerken mit schmerzlichen Opfern erkaufte werden, denn einmal stellt der englische Importeur für polnische Begriffe ungewöhnlich hohe Anforderungen an den Qualitätsstandard, zudem liegt diese Ausfuhr mit Rücksicht auf die geringe Bewertung der polnischen Schnittware auf dem englischen Holzmarkt und unter Berücksichtigung der hohen Transportspesen außerhalb des Bereichs einer Rentabilitätsprüfung. Schon daraus spricht, daß diese Erschließung des englischen Marktes nur eine zwangsläufige Lösung bedeuten mußte und der auf den deutschen Absatzweg eingestellte polnische Exporteur nach wie vor diesem fruchtgünstigeren und ergiebigeren Markt sein Hauptaugenmerk zuwendet. Der deutsche Einfuhrbedarf an polnischen Halbfabrikaten hat zwar im Jahre 1927 gegenüber 1926 eine merkliche Steigerung erfahren, aber angesichts der stark gestiegenen Rundholzeinfuhr erreichte er noch nicht die Einfuhrziffer des Jahres 1925, in welchem ja der einsetzende Zollkrieg eine gewisse Strukturwandlung des deutschen Holzimports aus Polen auslöste. Verfolgt man den dynamischen Verlauf der polnischen Ausfuhr an Halbfabrikaten in den verflossenen vier Jahren, so würde er unter Berücksichtigung der zwei wichtigsten Absatzmärkte nach der polnischen Ausfuhrstatistik etwa folgendes Bild in 1000 t ergeben:

	Gesamtausfuhr halbbearb. Holzes im Jahre			
	1924	1925	1926	1927
Insgesamt in 1000 to	1356,4	1593,1	1909,1	2325,2
1924 = 100	100%	118%	141%	171%
davon nach England in 1000 to	450,9	495,7	735,2	1022,3
in % der Gesamtausfuhr	34%	31%	38%	44%
davon nach Deutschland in 1000 to	453,6	694,2	495,8	666,7
in % der Gesamtausfuhr	33%	43%	26%	29%

Bei der erheblichen Steigerung des polnischen Exports tritt namentlich die konstante Zunahme der Ausfuhr-tätigkeit nach England in den letzten zwei Jahren in Erscheinung, während der Absatz nach Deutschland wenigstens relativ gesehen bei weitem nicht die in den Jahren 1924/25 aufgenommenen Mengen erreicht. Stellt man nun jenen Ziffern die Ergebnisse der diesjährigen Ausfuhr gegenüber, so reflexieren sie eine völlig abweichende Tendenz. In der Zeit von Januar bis August d. Js. belief sich die polnische Ausfuhr an halbbearbeitetem Holz auf 1149,8 Tausend t gegen 1536,2 Tausend t in derselben Zeitspanne des Vorjahres. Dieser Exportrückgang ist fast ausschließlich auf Kosten des Schnittholzes erfolgt, denn der Export von Brettern, Latten und Balken, der in den ersten 8 Monaten 1927 insgesamt 1333,6 Tausend t betrug, ist in diesem Jahr auf 1013,1 Tausend t gesunken. Es kann hier gleich vorangestellt werden, daß diese beträchtliche Verminderung der polnischen Schnittholzausfuhr vornehmlich aus dem Bedarfsrückgang des englischen Holzmarktes im allgemeinen und der verminderten Nachfrage nach polnischem Schnitt-

material im besonderen resultiert. Nimmt man ferner die polnische Güterverkehrsstatistik zur Hilfe, so ergibt sich im wesentlichen dasselbe Bild: im Monatsdurchschnitt der ersten 7 Monate des Vorjahres verlud die polnische Staatsbahn täglich 1065 Waggons zu je 15 t, während in diesem Jahre entsprechend nur 765 Waggons Holz abgefertigt worden sind. An dieser Einbuße partizipiert in erster Linie Danzig, das im Vorjahre 338 Waggons, in diesem Jahre aber kaum 148 Waggons, d. h. um rund 56% weniger zur Verladung brachte. Zu bemerken ist dabei, daß Danzig fast ausschließlich Schnittholz, insbesondere nach England und Holland, umschlägt.

Wenn oben gesagt wurde, daß die polnische Holzindustrie durch Sowjetrußland vom englischen Markt planmäßig verdrängt wird, so erscheint hier ein Blick auf die allgemeine Entwicklung der sowjetrussischen Holzwirtschaft notwendig. Bei einem Forstareal von ca. 548,5 Mill. ha stützt sich die russische Konkurrenzkraft auf einen etwa 50—60 mal größeren Waldbesitz als Polen. Auch im Hinblick auf dendrologische Struktur und Qualität der Bestände ist Sowjetrußland Polen weit überlegen. Wenn aus Gründen, die mit der allgemeinen volkswirtschaftlichen Entwicklung aufs engste verknüpft sind, der Ausbeute der sowjetrussischen Rohstoffbestände bisher ein relativ enger Rahmen gesteckt wurde, so hat die Holzindustrie unter der Antriebskraft des steigenden Binnenbedarfs eine wenn auch erst in den Anfängen steckende Rationalisierung erfahren, auf deren systematische Fortführung die Sowjets das Schwergewicht ihres ausschlaggebenden Einflusses legen. Es kann hier genügen, einige Zahlen heranzuziehen, um diesen Prozeß in Erscheinung treten zu lassen.

	1923/24	1926/27
Zahl der tätigen Sägewerke	362	339
Zahl der tätigen Gatter	776	869
Schnittholzprod. je Gatter in 1000 cbm	4,9	8,6
Zahl der beschäftigten Arbeiter	36 763	48 627

Bei verminderter Zahl der Sägewerksbetriebe hat sich die Zahl der Gatter nicht unbeträchtlich vergrößert, und noch augenfälliger ist die Steigerung der Ergiebigkeit der Gatter, deren Tendenz den Einfluß des Rationalisierungsprozesses nicht verkennen läßt. Hiermit im Zusammenhang stehen die Kapitalinvestitionen der Holzindustrie, die nach dem Stande vom 1. Oktober 1925 erst über ein Anlagekapital von noch nicht 100 Millionen Rbl. verfügte, das aber bis zum 1. Oktober 1927 bereits auf nahezu 140 Millionen Rbl. erhöht wurde. Unbeschadet des technisch-ökonomischen Wiederaufbaus der sowjetrussischen Holzindustrie erreicht ihre Ausfuhrkapazität auch in letzter Zeit bei weitem noch nicht das Vorkriegsniveau, was in erster Linie mit dem relativ geringen Einschlag und den Organisationsmängeln der einzelnen Trusts verknüpft ist. Im Wirtschaftsjahr 1926/27 bezifferte sich die russische Holzausfuhr insgesamt auf etwa 56% des Vorkriegsexports, wobei dem Jahre 1913 die den heutigen Sowjetstaat bildenden Territorien zugrundegelegt sind. Nach englischen Quellen betrug die russische Schnittholzausfuhr im Jahre 1927 etwa 446 000 Standards, wovon 345 000 Stds. auf den englischen Markt entfielen, der ja das Hauptkontingent des russischen Exports aufnimmt. Deutschland und die westeuropäischen Staaten spielen in der russischen Ausfuhr vorerst noch eine untergeordnete Rolle, indessen gehen die Bestrebungen der

Sowjets dahin, nicht nur auf dem kontinentalen Holzmarkt ihre alte Stellung wieder zu erobern, sondern auch die Ueberseemärkte namentlich für die ostsibirischen Waldbestände zu interessieren.

Die Hauptschwierigkeiten, welche einer rascheren Intensivierung des russischen Exports entgegenstehen, sind vor allen Dingen neben dem oben schon erwähnten geringen Abtrieb in der durch die politische Neukonstellation geschaffenen ungünstigen Lage zu den Häfen des Baltischen Meeres begründet, von denen Sowjetrußland schon mit Rücksicht darauf abhängt, als sie den größten Teil des Jahres eisfrei sind. So mußten im Vorjahre 47,8% des gesamten Exports über die nördlichen, den größten Teil des Jahres zugefrorenen Häfen umgeschlagen werden, weitere 23,4% entfielen auf Petersburg, 12,6% auf die Häfen des Fernen Ostens und der Rest verteilte sich auf die anderen Häfen oder benutzte den teureren Schienenweg. Dagegen sind zwei der für die russische Holzexportung ungemein wichtigen Häfen, nämlich Riga und Reval heute Bestandteile Lettlands bzw. Estlands. Dessen ungeachtet hat der russische Holzumschlag über Riga gerade im laufenden Jahr wieder an Bedeutung gewonnen, und darin ruht gleichsam der Schwerpunkt der Konkurrenz zwischen Sowjetrußland und Polen. Der Rigaer Hafen hat im Jahre 1926 insgesamt

erst 332 000 t umgeschlagen, aber schon im darauffolgenden Jahr hat sich diese Ziffer hauptsächlich auf Kosten des russischen Schnittholzes verdoppelt, welches allein etwa die Hälfte des gesamten Rigaer Umschlages ausmachte. Welche Stellung Riga heute wieder als Holzexporthafen einnimmt, geht daraus hervor, daß sein Umschlag in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres angesichts der intensiveren Exporttätigkeit Sowjetrußlands auf 800 000 t gestiegen ist. Gelingt es Rußland tatsächlich, seine Schnittholzausfuhr in demselben oder womöglich noch rascherem Tempo zu forcieren, dann ist nicht nur die Frage der Absatzorientierung des polnischen Holzes, sondern zum Teil gleichzeitig auch das Problem der Rivalität der Ostseehäfen gelöst. Unter der Schwerkraft der russischen Konkurrenz muß die polnische Schnittholzausfuhr zwangsläufig eine Verschiebung zugunsten des Rundholzexports mit der spezifisch nach Deutschland gravitierenden Absatzrichtung erfahren, wobei aber gleichzeitig Danzig seine jetzige Stellung als Umschlagplatz polnischer Schnittware naturgemäß einbüßt, um sich auf andere Frachtgüter, etwa Nahrungs- und Genußmittel, landwirtschaftliche und industrielle Roh- bzw. Halbstoffe usw. zu spezialisieren, während seinem Konkurrenzhafen Gdingen vermöge der starken Rückendeckung, die er im polnischen Staat als seinem Finanzier hat, die Domäne des polnischen Kohlen- und Erzumschlages zufällt.

## Baltischer Zucker aus eigenen Rüben?

Von Percy Meyer, Riga.

Mit der im Laufe seit dem letzten Jahrzehnt hier zu beobachtenden Zunahme des Zuckerverbrauchs korrespondiert auch der unaufhaltsem steigende Zuckerimport. In Lettland nämlich ist die Zuckereinfuhr von 33 511 to im Jahre 1925 auf 35 531 to im Jahre 1926 und 36 722 to im vorigen Jahre gestiegen, während Litauen letzthin auf 23 170, Estland endlich auf 22 125 to kam. Gemessen an der Bevölkerungszahl ist der Zuckerbezug in Est- und Lettland fast der gleiche, und er verhält sich ungefähr wie 2:1 des litauischen Imports. Der Kulturunterschied zwischen den aus den alten Ostseeprovinzen hervorgegangenen zwei Neustaaten und ihrem Nachbar im Süden geht also auch aus diesem Vergleich sprechend deutlich hervor. In den Ostseeländern ist, was hier miterwähnt sei, die Konfektindustrie zu einer gewissen, freilich durch Schutzzölle ziemlich gesicherten Entwicklung gelangt.

Seinerzeit haben alle drei Staaten die Absicht gehabt, eine eigene Zuckerindustrie ins Leben zu rufen, um sich dadurch von der so bedeutenden Zuckereinfuhr, die natürlich die Handelsbilanz stark negativ beeinflußt, zu emanzipieren. Bisher hat aber nur Lettland eine Zuckerfabrik, und zwar diejenige bei Mitau, aufgebaut. Das damit erzielte Ergebnis ist so ungünstig, daß Estland es beim Import der Fabrikeinrichtung hat bewenden lassen, während Litauen endlich den Plan überhaupt aufgegeben hat. Zuckerrüben werden jetzt einzig in Lettland und Litauen angebaut, wobei die Produktion des letzterwähnten Staates teils in Mitau, teils in Rastenburg (Ostpreußen) verarbeitet wird. In allen Fällen steht der Staat als Kreditgeber hinter der baltischen Zuckerwirtschaft. Der Staat hat denn auch die Konsequenzen zu tragen. In Lettland ist die Zuckerfabrik aus genossenschaftlichem in staatlichen Besitz übergegangen, was bisher 3 Millionen Lat gekostet hat. Abgesehen davon kann der baltische Rübenanbau ohne staatliches

Prämiensystem nicht bestehen, so daß der Fiskus zu Riga und Kowno auch in diesem Falle dauernd zuzuzahlen hat, um das Ganze, das seinen treibhausartigen Charakter nicht verleugnet, nicht zusammenbrechen zu lassen.

Im Jahre 1927 hat die lettländische Fabrik nur 1 800 Tonnen Zucker erzeugt, die zu Verlustpreisen abgesetzt werden mußte, während Litauen seine nach Mitau gelieferten Rüben fest verkaufte, dagegen die nach Rastenburg versandten in Form von Zucker (258 Tonnen) zurückbezog. Die hin und wieder in Mitau gemachten Versuche, ostpreußischen Rohzucker zu raffinieren, blieben Experimente mit ungünstiger Kalkulation. Die besonders für Lettland prekäre Situation wird durch den Umstand kompliziert, daß Rußland auf Grund des vor Jahresfrist abgeschlossenen Handelsvertrages seine Zuckerlieferungen nach Lettland inzwischen wesentlich gesteigert hat. Das Kommissariat für Außenhandel verkauft dabei den Zucker in Lettland notorisch zu Verlustpreisen, jedoch sind für diese Politik die Weisungen des Kreml ausschlaggebend. Einstweilen dominiert in Lettland allerdings noch Deutschland als Lieferant, während in Litauen, zum Teil auch in Estland die Tschechoslowakei den Zuckermarkt beherrscht. In diesen beiden Fällen hat bisher die staatsamtliche Importpolitik den Ausschlag gegeben.

In Lettland ist die einschneidende Frage aktuell geworden: Was soll mit der Mitauer Zuckerfabrik geschehen? Das Finanzministerium in Riga ist sich noch nicht schlüssig geworden darüber: 1. ob der Staat den Import in seine Hände nehmen, ihn also monopolisieren soll, um allerdings den Einzelhandel, wie mancherseits befürwortet wird, der freien Wirtschaft zu überlassen, 2. ob die Zuckerfabrik mit Verlust an private Interessenten verkauft oder ob 3. die gleichfalls verlustbringende staatliche Bewirtschaftung fortgesetzt werden soll. Gegen das Monopolsystem werden allerdings jetzt schon schwerwiegende Bedenken ausgesprochen. Dieses System

mit seinen an sich stark demoralisierenden mittelbaren Auswirkungen hat nicht nur der Volkswirtschaft im eigenen Lande mehr Schaden als Nutzen gebracht, es schmälert auch erfahrungsgemäß das Renommee im Auslande und wirkt sich überhaupt recht ungünstig aus. Ueber kurz oder lang muß aber dennoch eine Entscheidung getroffen werden.

Es ist nicht vorauszusetzen, daß sich ernstmeinende Käufer, einerlei ob in- oder ausländische, für die lettländische Zuckerfabrik in Mitau melden werden, um ihren Betrieb fortzusetzen, d. h. ein großes Risiko auf sich zu nehmen. Daher wird die Stilllegung der Fabrik und damit auch die Liquidierung der Rübenkultur im Lande früher oder

später schwerlich zu vermeiden sein. Desgleichen ist auf das Erstehen einer Zuckerindustrie in Litauen, erst recht in Estland in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Da endlich die Protegierung der Tschechoslowakei und die Bevorzugung Rußlands als Zuckerlieferanten auf die Dauer nicht fortgesetzt werden können, so ergibt sich aus allem die natürliche Schlußfolgerung, daß die deutsche Zuckerindustrie berufen ist, den baltischen Markt zu versorgen, und zwar in wesentlich größerem Maße als bisher. So ist auch auf diesem Gebiet ein unaufhaltsamer Niedergang des protektionistischen Wirtschaftssystems in den baltischen Ostseeländern nicht zu verkennen.

## Der estländische Handel mit Gips.

### Produktion, Aus- und Einfuhr.

Im südöstlichen Teil Estlands, unweit des Ortes *Isboorsk*, befinden sich bemerkenswerte Lager von Gips wo von alters her dieses Mineral gebrochen wurde. Vor dem Kriege arbeiteten dort 7 verschiedene Unternehmungen, welche den Gips teils zu industriellen Zwecken, teils als landwirtschaftliches Düngemittel auf den Markt brachten. Zur Zeit arbeitet dort nur ein Unternehmen, die Akt.-Ges. „Gips kipsikaevandus ja ümbertöötamine — Irboska jaama lähedal“, welches den estländischen Markt mit diesem Produkt versieht und auch Gips ins Ausland exportiert. Die Gipslager erstrecken sich auf eine Zone von ca. 30 Quadratkilometern, und die Gipsschicht besitzt eine Stärke von  $2\frac{1}{2}$ —5 Meter. Der Gips tritt bald als sog. Bankgips, bald als Fasergips auf. Ersterer stellt feste Massen von unregelmäßiger Struktur und unreiner, grauer Farbe dar; letzterer besteht meistens aus rein weißen, seltener leicht gelblich oder rosa gefärbten, seidenglänzenden Schichten feiner dicht aneinander gelagerter, senkrecht zur Schicht gerichteter Kristallnadeln.

Die chemische Analyse des Gipses ergab folgende Bestandteile:

	I	II	III
Ca So <sub>4</sub>	74,18%	61,15%	50,81%
H <sub>2</sub> O	24,4 „	23,0 „	24,0 „
Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	1,05 „	3,25 „	3,96 „
Ca Co <sub>3</sub>	—	7,64 „	14,74 „
Si O <sub>2</sub>	—	4,5 „	5,9 „

Angaben darüber, welche Mengen von der Akt.-Ges. „Gips“ hergestellt und im Lande abgesetzt worden sind, liegen nicht vor. Da es sich bei der Einfuhr von Gips aus dem Auslande in der Regel

um bessere Sorten handelt, so werden diese meistens in Fässern eingeführt, während die Ausfuhr aus Estland in Säcken, zum Teil auch in Papierbeuteln, stattfindet.

Im Jahre 1926 sind 85 888 kg Gips im Werte von 388 650 Emk. eingeführt. Hiervon entfallen auf:

Lettland	31 473 kg	im Werte von	124 950 Emk.
Deutschland	53 915 „	„ „	261 000 „
Dänemark	500 „	„ „	2 700 „

Ausgeführt wurden im Jahre 1926: 2 416 940 kg im Werte von 7 342 480 Emk., und zwar 980 kg im Werte von 3 480 Emk. nach Lettland, während der Rest nach Finnland verschifft wurde.

Im Jahre 1927 sind dagegen nur 41 149 kg im Werte von 329 500 Emk. eingeführt worden, und zwar aus:

Lettland	8 251 kg	im Werte von	57 000 Emk.
Deutschland	30 496 „	„ „	246 700 „
versch. Länd.	2 402 „	„ „	25 800 „

Ausgeführt wurden im selben Jahre nach verschiedenen Ländern 175 kg im Werte von 600 Emk., während der ganze übrige Rest von 3 239 274 kg im Werte von 10 688 000 Emk. wiederum nach Finnland ging.

Die Daten für das Jahr 1927 sind erst vor kurzem vom estländischen statistischen Büro veröffentlicht worden. Angaben für das Jahr 1928 können noch nicht gemacht werden.

### Hans Gribel

Handelsvertreter für technische Artikel

Tel. 24648

Birkenallee 14

### „Einheit“

Vertriebsgesellschaft für Zwirne und Garne aller Art m. b. H.

**Stettin, Pölitzer Str. 103**

Leinengarne und zwirne, Bindfäden, Nähseiden, Stick- und Häkelgarne, Stick- und Häkelwollen, Trikotagen, Frottirtücher, Reise- und Krankenhaus-Decken.

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Starke Steigerung der deutschen Einfuhr aus den nördlichen Ländern, geringe Zunahme der deutschen Ausfuhr nach dort.** Die dieser Tage veröffentlichte amtliche Statistik über den reinen Warenverkehr Deutschlands mit dem Auslande im Jahre 1927 läßt in bezug auf die Entwicklung der deutschen Einfuhr aus Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland und den baltischen Ländern im Vergleich mit dem Vorjahre eine ganz erstaunliche Steigerung erkennen. Der Hauptanteil an dieser Steigerung entfiel erfreulicherweise auf Rohstoffe. Dagegen zeigen die für das Berichtsjahr amtlich ermittelten Ergebnisse der deutschen Ausfuhr nach Skandinavien und den Ostseeländern, daß die bis zu diesem Jahre außergewöhnlich günstig gewesene Entwicklung so gut wie zum Stillstand gekommen ist. Im großen und ganzen sehen wir hier dasselbe Bild, das uns auch im Außenhandel Deutschlands mit den übrigen Ländern beinahe überall entgegentritt.

Folgende, vom „Nordischen Zeitungsdienst“, dem soeben erschienenen, neuen „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich“ entnommenen Ziffern, zeigen, wie sich der Außenhandel Deutschlands mit den einzelnen nordischen Ländern während der letzten Jahre gestaltet hat.

	Deutschlands Werte in Mill. Reichsmark.				Vom Hundert des Gesamtwertes.			
	1927	1926	1925	1924	1927	1926	1925	1924
<b>Einfuhr von</b>								
Schweden	379,2	233,6	269,2	120,6	2,7	2,3	2,2	1,3
Dänemark	345,2	294,4	326,3	258,5	2,4	3,0	2,6	2,8
Norwegen	110,2	82,3	87,6	69,9	0,8	0,8	0,7	0,8
Finnland	111,5	80,5	105,9	46,4	0,8	0,8	0,9	0,5
Lettland	53,4	48,4	52,3	33,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Litauen	32,9	22,6	23,6	22,6	0,2	0,2	0,2	0,3
Estland	27,7	22,5	31,1	17,5	0,2	0,2	0,3	0,2
<b>zusammen</b>	<b>1060,1</b>	<b>784,3</b>	<b>887,0</b>	<b>568,9</b>	<b>7,5</b>	<b>7,8</b>	<b>7,7</b>	<b>6,3</b>
<b>Ausfuhr nach</b>								
Schweden	409,3	400,4	341,8	286,0	3,8	3,8	3,7	4,4
Dänemark	378,0	375,4	353,0	291,3	3,5	3,6	3,8	4,4
Norwegen	159,3	145,7	160,1	130,1	1,5	1,4	1,7	2,0
Finnland	154,1	150,1	110,9	104,7	1,4	1,4	1,2	1,6
Lettland	52,5	61,5	57,1	60,5	0,5	0,6	0,6	0,9
Litauen	32,1	28,7	38,3	34,8	0,3	0,3	0,4	0,5
Estland	22,9	26,3	22,3	26,0	0,2	0,3	0,2	0,4
<b>zusammen</b>	<b>1208,2</b>	<b>1188,1</b>	<b>1083,5</b>	<b>933,4</b>	<b>11,2</b>	<b>11,4</b>	<b>11,6</b>	<b>14,2</b>

**Der Außenhandel im September.** Nach der vom Handelsamt in Stockholm jetzt veröffentlichten Wertstatistik über den Außenhandel Schwedens im September ds. Js. betrug die Ausfuhr in diesem Monat 158,105 Mill. Kr., während die Einfuhr sich auf 152,184 Mill. Kr. belief, so daß sich ein Ausfuhrüberschuß von 5,921 Mill. Kr. ergibt. Die entsprechenden Ziffern vom September vor. Js. lauteten 163,46 und 146,43 Mill. Kr. bei einem Ausfuhrüberschuß von 17,03 Mill. Kr. Für die ersten 9 Monate d. J. lauten die Zahlen in 1000 Kronen (in Klammern die Zahlen für 9 Mon. 1927): Einfuhr 1 254 768 (1 126 679), Ausfuhr 1 068 892 (1 150 726).

**Der Zündholztrust erhält das Monopol in Jugoslawien.** Wie „Börsen“ erfährt, haben die Verhandlungen zwischen der Jugoslawischen Monopolverwaltung und den Vertretern des schwedisch-amerikanischen Streichholztrustes zu dem Abschluß eines Abkommens geführt, demzufolge der Trust das Alleinrecht zum Verkauf von Streichhölzern in Jugoslawien erhält und zwar auf 30 Jahre. Als Gegenleistung gewährt der Trust eine Anleihe von 1500 Mill. Dinar, die innerhalb des genannten Zeitraums zu amortisieren wäre. Die finanzielle Seite dieser Transaktion wird vermutlich Kreuger & Toll übernehmen, deren Aktien im Hinblick auf die erwartete, neue Obligationsemission in letzter Zeit stark gestiegen sind.

**Der Auftragsbestand bei den skandinavischen Werften.** Wie wir einer von „Handelstidningen“ veröffentlichten Uebersicht aus der von Lloyds Register aufgestellten Statistik entnehmen, betrug die in Schweden, Norwegen und Dänemark am Ende des dritten Vierteljahres im Bau befindliche Tonnage insgesamt etwa 200 000 Bruttotonnen. Die Verteilung auf die einzelnen Länder und Schiffsarten ist aus folgender Tabelle ersichtlich. Aufgenommen sind nur Schiffe von über 100 Bruttotonnen, bei denen der Bau bereits in Angriff genommen ist.

Land	Dampfer Stahl		Motorschiffe Stahl		zusammen	
	Anz.	Br.-To.	Anz.	Br.-To.	Anz.	Br.-To.
Schweden	3	2650	20	107 532	23	110 182
Norwegen	7	7020	3	8 320	10	15 340
Dänemark	—	—	13	64 923	13	64 923

**Die Erzverschiffungen der Grängesberggesellschaft wieder normal.** Die Erzverschiffungen der Grängesberggesellschaft haben nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ wieder ihren normalen Umfang erreicht. Im Laufe des vergangenen Oktober sind nämlich über sämtliche Ausfuhrhäfen insgesamt 707 000 Tonnen zur Verschiffung gekommen gegen 475 000 Tonnen im Vormonat. Die Ziffer vom Oktober 1927 lautete 790 000 Tonnen.

**Uebergang schwedischer Holzindustriengesellschaften in holländischen Besitz.** Wie „Sundsvalls-Posten“ erfährt, ist die Aktienmehrheit der Skönviks Aktiebolaget von einem holländischen Konsortium aufgekauft worden. Für die Aktien sollen 400 und in einzelnen Fällen sogar 500 Kr. gezahlt worden sein. Die ganze Transaktion beläuft sich auf etwa 9 Mill. Kr. — Dem Verlauten nach bemüht sich dasselbe Konsortium, die Aktienmehrheit von Sunds Aktiebolag in Sundsvall ebenfalls anzukaufen.

## Norwegen.

**Die norwegische Textilindustrie in ernster Besorgnis.** Die Textilindustrie in Norwegen hat bekanntlich seit geraumer Zeit mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „G. H. & S. T.“ sind diese nun in der letzten Zeit derartig besorgniserregend geworden, daß sich die Hauptorganisation der Textilfabriken genötigt sah, eine besondere Zusammenkunft einzuberufen, um die Lage zu erörtern und wegen eventueller Hilfsmaßnahmen zu beraten.

**Neue norwegische Bergungsgesellschaften.** Wie „Stockholms Dagblad“ erfährt, ist in Bergen eine neue norwegische Bergungsgesellschaft in Bildung begriffen. Sie erhält acht Schiffe der aufgelösten Norsk Bergningscompagni. Das Aktienkapital soll 500 000 Kr. betragen. — In Drontheim ist ebenfalls eine lokale Bergungsgesellschaft gegründet worden.

**Die norwegische Werftindustrie gut beschäftigt.** Nach einem Privatbericht aus Oslo an „G. H. & S. T.“ scheinen die Bestrebungen, der norwegischen Werftindustrie aufzuhelfen, die ersten Erfolge zu zeitigen. Verschiedene Werften konnten Neubauverträge abschließen, und zwar sowohl über größere und kleinere Fracht- und Passagierschiffe als auch über Walfang- und Tankschiffe. Das größte davon ist ein in Oslo gebautes Motorschiff von 7000 Tonnen. Wenn Fredriksstads mekaniske verksted den in Aussicht gestellten Auftrag auf ein Schiff von 9000 Tonnen erhalten sollte, dann wäre dies das größte seit 1921 in Norwegen gebaute Fahrzeug.

Der Bericht schließt mit der Bemerkung, daß die Lage sich zwar gebessert habe, daß jedoch die Auslandskonkurrenz immer noch messerscharf sei und daß nicht viel dazu gehöre, die nach den schlimmsten Nachkriegsjahren entstandene Besserung wieder verschwinden zu lassen.

**Geplante Autolinie von Oslo nach Kopenhagen.** Wie „Sydsv. Dagbl.“ meldet, ist die Errichtung einer Omnibuslinie von Oslo über Gotenburg nach Kopenhagen geplant. Auf der Linie sollen Wagen mit je 27 Plätzen verkehren und die Fahrt soll bei Uebernachtung in Gotenburg zwei Tage in Anspruch nehmen. In Aussicht genommen ist die Errichtung von Kontoren in Oslo, Gotenburg und Kopenhagen. Der Fahrpreis wird von Oslo nach Gotenburg 27 Kr., von Gotenburg nach Kopenhagen 25 Kr. und für die ganze Strecke 50 Kr. betragen.

## Dänemark.

**Der Außenhandel im September mit 5 Mill. Kr. passiv.** Zufolge „Börsen“ schließt der vergangene September für den Außenhandel Dänemarks bei einer Einfuhr von 147,4 Mill. Kr. und einer Ausfuhr von 133,1 Mill. Kr. zuzüglich einer Wiederausfuhr fremder Waren im Betrage von 9,3 Mill. Kr. mit einem Einfuhrüberschuß von 5 Mill. Kr. Da der Vormonat einen Einfuhrüberschuß von rund 9 Mill. Kr. aufwies bei einer Einfuhr von 154,6 und einer Ausfuhr von 145,6 Mill. Kr. (9,5 Mill. Kr. entfielen auf die Wieder-

ausfuhr fremder Waren), ist also im Berichtsmonat eine Besserung um 4 Mill. Kr. eingetreten.

**Die Saßnitzlinie soll Konkurrenz erhalten.** Unter obiger Überschrift veröffentlicht „Sydsv. Dagbl.“ an führender Stelle nachstehende Meldung: „Anlässlich einer Zusammenkunft im Kopenhagener Börsengebäude am 13. Oktober unterbreitete Professor Munch-Petersen den Anwesenden einen im Auftrage des dänischen Fehmarnlinienausschusses ausgearbeiteten Vorschlag zur Verbesserung der Verbindung Dänemarks mit dem Festlande. Das Projekt umfaßt u. a. den Bau einer Brücke zwischen Seeland und Falster. Die Realisierung dieses Planes würde einen Kostenaufwand von etwa 33 Mill. Kr. beanspruchen. In Aussicht genommen würde nach dieser Auffassung außerdem noch der Bau einer neuen Eisenbahnlinie zwischen Kopenhagen und Köge, um den bisherigen Umweg über Roskilde zu vermeiden. Schließlich soll auch noch eine gesteigerte Fahrgeschwindigkeit angestrebt werden und häufigere Fährverbindungen zwischen Gjedser und Warnemünde. Auf diese Weise hofft man eine so erhebliche Zeitersparnis zu erzielen, daß man den Wettbewerb mit der schwedischen Kontinentallinie mit Erfolg aufnehmen könnte.

## Letland.

**Halbjahreshandel mit den wichtigsten Staaten.** Nach vorläufigen Daten der staatlichen statistischen Verwaltung zeigt der Außenhandel Lettlands mit den wichtigsten Staaten in den ersten 6 Monaten der 3 letzten Jahre folgendes Bild (in Mill. Lat):

Import:	Jan./Juni 1926	Jan./Juni 1927	Jan./Juni 1928
Deutschland	46,8	38,8	55,0
England	11,9	10,6	12,4
U. S. A.	5,2	3,8	5,8
Polen	6,7	7,1	7,9
S. S. S. R.	5,3	9,6	7,8
Schweden	4,1	5,2	4,6
Litauen	4,3	3,3	3,8
Holland	3,6	3,2	2,6
Estland	3,2	2,9	3,3
Belgien	2,1	2,0	2,5
Frankreich	3,1	2,3	4,2
Schweiz	1,9	1,4	2,1
Finnland	1,2	0,7	0,8

Demnach ist die Einfuhr aus Deutschland am stärksten gestiegen, und zwar um 16,2 Mill. Ls. gegenüber 1927; es folgen Amerika mit 2,0 Mill. Ls. und England mit 1,8 Mill. Ls. Weniger als 1 Mill. Ls. betrug die Einfuhrsteigerung im Handelsverkehr mit Frankreich (0,9), der Schweiz (0,7), Belgien und Litauen (je 0,5), Estland (0,4) und Finnland (0,1). Ein Rückgang der Einfuhr ist zu verzeichnen aus S. S. S. R. um 1,8 Mill. Ls., Schweden und Holland um je 0,6 Mill. Ls.

Dagegen gestaltete sich der Export nach den wichtigsten Staaten folgendermaßen:

Export:	Jan./Juni 1926	Jan./Juni 1927	Jan./Juni 1928
England	38,0	39,7	38,0
Deutschland	15,8	21,1	27,8
Belgien	16,9	12,1	18,7
S. S. S. R.	8,7	2,5	8,9
Litauen	2,4	2,3	2,7
Holland	1,7	3,2	5,7
Frankreich	1,2	1,2	2,9
U. S. A.	2,4	2,8	3,3
Estland	2,0	1,2	1,9
Dänemark	1,1	1,2	1,3
Polen	0,6	3,0	2,5
Schweden	0,6	1,1	1,6

Die größte Ausfuhrsteigerung entfällt auf folgende Staaten: Deutschland 6,7 Mill. Ls., Belgien 6,6, S. S. S. R. 6,4, Holland 2,5 und Frankreich 1,7 Mill. Ls. Außerdem stieg die Ausfuhr nach Estland um 0,7 Mill. Ls. Amerika und Schweden je 0,5, Litauen 0,4 und Dänemark 0,1 Mill. Ls. Zurückgegangen ist die Ausfuhr nach England um 1,7 Mill. Ls. und Polen um 0,5 Mill. Ls.

**Die Schifffahrt in den lettlandischen Häfen im ersten Halbjahr 1928** war außerordentlich lebhaft. Sie übertrifft die Schiffsfrequenz der früheren Jahre bedeutend. Die Gesamtzahl der in lettlandischen Häfen eingelaufenen Schiffe erreichte im ersten Halbjahr 1928 — 1728 Einheiten mit 897 509 Nrgt. (im ersten Halbjahr 1927 — 1595 Schiffe mit 805 845 Nrgt.). Die Zahl der ausgelaufenen Schiffe im gleichen Zeitraum betrug in 1928 — 1756 Einheiten mit

394 932 Nrgt. (in 1927 — 1605 Schiffe mit 752 316 Nrgt.). Der Hauptanteil entfällt naturgemäß auf den Rigauer Hafen.

**Butterexport.** Im August ds. Js. wurden 1871 Tonnen Butter ins Ausland ausgeführt gegen 1729 Tonnen im Juli. Im Vergleich zum August v. J. beträgt die Steigerung der Ausfuhr 57,3%. Hauptabnehmer: Deutschland 92,7%, England 6,62%, Dänemark 0,38% und Norwegen 0,30%. Der Wert der exportierten Butter stieg im August d. Js. auf 7,5 Millionen Lats gegenüber 4,65 Millionen im gleichen Monat des vergangenen Jahres.

**Der lettlandische Ziegelexport nach Finnland** ist in letzter Zeit erschwert, da der Verband der Ziegelindustriellen Finnlands die Ziegelpreise auf 800 Mark herabgesetzt hat, um den Export aus Schweden, aus den Baltischen Staaten und Rußland zu hemmen.

**Export lettlandischer Gummischuhe.** In diesen Tagen wurden mehrere tausend Kisten lettlandischer Gummischuhe nach Deutschland, Schweden versandt. Auch mit Rußland sind Verhandlungen zwecks Ausfuhr von Gummischuhen angeknüpft.

**Winterverkehr Stettin—Riga.** Von der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, die den Passagierdampferdienst zwischen Stettin und Riga mit den Dampfern „Regina“ und „Ostsee“ unterhält, wird uns mitgeteilt, daß während der Wintermonate nur eine Einheitskajüttsklasse zum Preise von Rm. 45.— einschl. einer einfachen, guten Verpflegung geführt wird. Einzelkabinen sind gegen einen Zuschlag von Rm. 10.— erhältlich; außerdem werden Zwischendecksplätze zum Preise von Rm. 25.— ohne Verpflegung verausgabt. Die regelmäßige Verbindung besteht bis zum Eintreten von Eisschwierigkeiten.

## Esland.

**Außenhandel.** Im September betrug den Wert der Einfuhr 11,73 Mill. Kr.; der Wert der Ausfuhr 12,17 Mill. Kr., mithin der Ausfuhrüberschuß 0,44 Millionen. In der Einfuhr stand Deutschland mit 3,7 Mill. Kr. an erster Stelle, es folgen die Vereinigten Staaten mit 1,8 Mill. und England mit 1,35 Mill. Auch in der Ausfuhr führt Deutschland mit 4,6 Mill. Kr., es folgen England mit 3,8 Mill. und Lettland mit 0,7 Mill. usw.

In den 9 ersten Monaten wurde ein Ausfuhrüberschuß von 1,57 Mill. Kr. erzielt.

**Die Einfuhr von Automobilen.** Im Jahre 1927 wurden nach Estland 257 Automobile eingeführt, davon 176 Stück aus den Ver. Staaten (wozu noch 12 Stück aus Dänemark kommen) und 44 Stück aus Frankreich; aus Deutschland kamen bloß 3 Personenwagen und 1 Lastautomobil.

Untergestelle für Lastautomobile (mit Rädern und Motoren) kamen auch vorwiegend aus den Ver. Staaten und England, aber einige auch aus Deutschland und Frankreich. Die deutschen Automobile sind 15 bis 20% teurer als die amerikanischen, aber dafür auch mindestens 15 bis 20% haltbarer, was bei den vielfach schlechten Wegen und holperigem Pflaster auf die Dauer sehr ins Gewicht fallen dürfte.

**Fahrräder** wurden 1927 eingeführt 9666 Stück. Hier steht Deutschland mit 4013 Stück an erster und England mit 2744 Stück an zweiter Stelle, dann folgt Lettland mit 958 Stück, Frankreich mit 599, Dänemark mit 400 Stück usw. Die Ersatzteile kamen dementsprechend aus den verschiedenen Staaten.

**Die estländische Handelsflotte.** Am 1. Januar 1928 setzte sich die estländische Handelsflotte aus 379 Einheiten mit insgesamt 58 447 Br.-Rgt. zusammen gegen 376 Einheiten mit 55 585 Br.-Rgt. am 1. Januar 1927. Nichtinbegriffen sind in diesen Ziffern die Prähme, deren Anzahl am 1. Januar 1928 52 mit 6843 Br.-Rgt. betrug. Die Zahl der Dampfer betrug 67 mit 32 298 Br.-Rgt., die der Segler 275 mit 19 318 Br.-Rgt. Der Rest besteht aus Motorschiffen und Motorseglern. Die Tonnage der Dampfer hat im Laufe des Jahres um 13,4% zugenommen, während die Tonnage der Segler um 6,6% abgenommen hat. Der größte estländische Dampfer hat 3398 Br.-Rgt., der größte Segler 519 Br.-Rgt.

**Estländische Baumwollenindustrie in Lettland.** Eine Gruppe estländischer Fabriken (Kränholmer Manufaktur in Narva und Baltische Baumwollspinnerei in Reval) hat nach längeren vergeblichen Verhandlungen mit lettlandischen Industriellen der Baumwollenbranche die stillstehende chem. Fabrik „Glower in Riga“ erworben und dort eine Weberei und Spinnerei eingerichtet, die 10—20 000 Baumwollspindeln und 300 bis 500 Webstühle umfassen soll.

Das Unternehmen führt den Namen „Rigaer Manufaktur“. Die Statuten der Gesellschaft wurden vom Finanzminister mit der Einschränkung bestätigt, daß sie ihre Produktion innerhalb Lettlands nicht absetzen darf. —

Dieselbe Gruppe estländischer Fabriken will auch in Litauen eine Textilfabrik gründen, indem sie einen Teil ihrer freien Maschinen und Spindeln dorthin überführt. —

**Der Flugverkehr** Petersburg—Reval—Riga—Berlin wurde am 2. November eingestellt. Die Flugpost zwischen Reval und Helsingfors wird noch aufrecht erhalten.

## Litauen.

**Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Litauen** wurde am 30. Oktober in Berlin unterzeichnet. Der Vertrag muß noch vom Reichstage genehmigt werden, er beruht auf der Meistbegünstigung ohne allgemeine Tarifanlagen. In der Niederlassungsfrage ist Gleichstellung mit den eignen Staatsangehörigen zugestanden worden; die Schifffahrt wird geregelt. In Bezug auf die Durchfuhrtarife sind Memel und Königsberg tarifarisch gleichgestellt worden. Besondere Abkommen regeln die Rechtshilfe, die konsularn Beziehungen und den Grenzverkehr. Ein Vetrinaerabkommen liegt nicht vor, doch soll eine Vereinbarung über Bekämpfung von Epidemien noch abgeschlossen werden, ebenso ein Abkommen über den gewerblichen Rechtsschutz. — Im Schlußprotokoll werden die litauischen Holzaustrahlungszölle auf die Hälfte herabgesetzt. —

**Ein provisorischer Handelsvertrag zwischen Finnland und Litauen** ist nach Unterzeichnung durch den Präsidenten der Republik Finnland am 15. Oktober in Kraft getreten.

**Mit Estland haben sich die Verhandlungen über einen provisorischen Handelsvertrag zerschlagen**, obwohl Estland Entgegenkommen bewies und die Anwendung seiner Maximalzölle Litauen gegenüber ab 15. September aussetzte. Nun befindet sich Litauen im Zollkrieg mit Estland.

**Die Verhandlungen mit Polen** wurden am 3. November wiederum aufgenommen. Zunächst wurde versucht, eine Einigung über die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zu erzielen, denn der Umweg über Deutschland und Lettland machte sich doch un bequem fühlbar. Aber wie bisher scheiterten auch diese Verhandlungen sobald von Litauen die Wilnafrage aufgerollt wurde. Nur ein Abkommen über den kleinen Grenzverkehr, das bereits von einer Konferenz in Berlin seinerzeit ausgearbeitet war, wurde angenommen. Man einigte sich dahin, daß zwischen den beiden Handelsministerien die Verhandlungen über einen direkten Warenaustausch weiter geführt werden sollen unter Ausschaltung aller politischen Fragen. Polen stellt dabei die Bedingung, daß alle Verkehrsfragen — Eisenbahn, Flößerei und Transitverkehr — ein Ganzes bilden sollen.

**Eine Seidenfabrik** soll in Kowno von einer Gruppe industrieller errichtet werden. Man meint diese Fabrik werde aller Art Seiden um 30% billiger liefern als diese bisher bei der Einfuhr aus dem Auslande zu stehen kamen. Der Wert der Einfuhr 1928 belief sich auf 3,4 Mill. Lit.

**Konkurse in der Manufakturwarenbranche in Kowno.** Nachdem vor kurzem das Manufakturwarengeschäft O. Garfinkel mit etwa einer halben Million Lit Passiven in Konkurs geraten ist, hat nun auch das Engrosgeschäft Wrlemtschik seine Zahlungsunfähigkeit erklärt. Der Betrag auf der Passivseite soll über 650 000 Lit betragen.

## Freie Stadt Danzig.

**Der Danziger Holzexport.** In Kreisen der Holzhändler werden die Aussichten des Danziger Holzexports pessimistisch beurteilt, da von Polen alle Anstrengungen gemacht werden, um auch diesen Exportzweig Gdingen und neuerdings auch Dirschau zuzuführen. Das Organ für den Danzig-polnischen Holzexport äußert sich nach dem „Holzkäufer“ folgendermaßen:

Auch neuerdings mehren sich die Stimmen aus Fachkreisen, die eine starke Abwanderung bzw. eine Unterbrechung des Holzexports über Danzig voraussehen wollen. Als tiefere Ursache wird der feste und augenblicklich hohe Preis für Rundholz angesehen. Wenn sich der Danziger Holzexport nach England etwas beleben soll, müssen die Rohholzpreise etwa um 30 Prozent gesenkt werden. Allein diese Hoffnung wird sich nicht erfüllen. Eher wird mit einem weiteren Anziehen der Preise für Rundholz gerechnet werden müssen. Die Tatsache, daß die polnischen Produkte um 2—3 Pfund gegenüber der finnischen und russischen

Ware teurer sind, sagt mehr als alles andere. Die Abwanderung von Danzig nach anderen Ostseehäfen wird somit leicht erklärlich; man geht also nicht zu weit, wenn von einer ernstlichen Bedrohung des Holzexports über Danzig gesprochen wird.

Einen kleinen Ausgleich bietet der Export russischen Holzes, von dem im Wirtschaftsjahr 1927/28 für 1 027 986 Dollar über Danzig gingen.

Im September betrug die Holzausfuhr 49 900 t, im August 74 800 t und im September 1927 157 000 t.

**Die Beschäftigung der Danziger Werft.** Auf der letzten Tagung des Verbandes der Metallindustriellen Polens, in Warschau, dem auch die Danziger Werft als Mitglied angehört, wurde, wie die D.N.N. berichten, die Lage der einzelnen Zweige der Metallindustrie besprochen. Ueber die Beschäftigung der Danziger Werft wurde berichtet: Der Beschäftigungsgrad ist zufriedenstellend. Die Kesselbauabteilung entwickelt sich günstig und steht mit den englischen Kesseln in erfolgreichem Wettbewerb im In- und Auslande. Die vor zwei Jahren neu eingerichtete aufgenommene Glockengießerei entfaltet sich gleichfalls gut. Die Schiffbauabteilung arbeitet normal an der Fertigstellung der ausländischen Bestellungen.

**Konkurse.** Im Amtsgerichtsbezirk Danzig wurden im Oktober d. Js. 2 Konkursanträge und 1 Vergleichsantrag gestellt (gegen 6 bzw. 1 Antrag im September). In den ersten 10 Monaten d. Js. wurden 33 Konkurs- und 14 Vergleichsanträge gestellt. In der gleichen Zeit des Vorjahres betrug die Zahl der Konkursanträge 29. —

## Polen.

**Die polnisch-russischen Handelsbeziehungen** sollen belebt werden. Der Generaldirektor der polnischen Gesellschaft für den Handel mit Rußland „Polros“ ist nach Moskau abgereist um dort mit den Sowjetbehörden über das Import- und Exportprogramm für 1928/29 zu unterhandeln. Es sollen Woll- und Baumwollgarne, halbwollene Waren, Knöpfe, Maschinen für Holz- und Metallbearbeitung und die Textilindustrie sowie Chemikalien nach Rußland ausgeführt werden. Die polnische Regierung unterstützt diese Bestrebungen durch einen besonderen Kredit von 1 Mill. Dollar, den die staatliche Landwirtschaftsbank dem „Polros“ gewähren soll. —

**Ein Einfuhrzoll auf Roggen** von 11 Zloty je 100 kg wurde ab 2. November d. Js. verordnet. Dem Finanzminister wird anheimgegeben auch zollfreie Einfuhr von Roggen zu gestatten.

**Das Verbot Gerstengrütze einzuführen** ist bis zum 31. Juli 1929 verlängert worden, doch mit Genehmigung des Finanzministers können bestimmte Mengen dennoch eingeführt werden. — (vergl. „O.-H.“ Nr. 20.) —

**Ein neuer Holztrust in Polen.** Die Kattow. Ztg. meldet: „Wie wir aus gut unterrichteter Quelle erfahren, ist in den letzten Tagen in London eine große Aktientransaktion, der in Industriekreisen und insbesondere in Holzindustriekreisen ein großes Interesse entgegengebracht wurde, durchgeführt worden. Die „The British and European Timber Trust Ltd.-London“ erwarb einen großen Teil der Aktien der Firma „The Centry European Timber Corporation Ltd.-London“, die im Jahre 1924 einen zehnjährigen Vertrag mit den staatlichen Domänen zur Abholzung der staatlichen Wälder in Bialowieza, Grodno, Slonim und Wüste baszek esztanski (zusammen 225 000 ha) abgeschlossen hat. Das diesjährige Abholzungsbudget beträgt 720 000 Festmeter.“

Diese Besitzveränderung wird von den interessierten Kreisen lebhaft begrüßt. Die Vereinigung solch großer Holzbesitzungen in einer Hand gibt die Möglichkeit, die internationalen Marktverhältnisse auszunutzen, was wahrscheinlich im Interesse und Absicht der British and European Timber Trust Ltd.-London ist, da eine solche Uebersicht auf den europäischen Märkten bisher fehlte.“

**Die polnischen Aktienbanken im 1. Halbjahr 1928.** Die Tätigkeit der Institute zeigte im allgemeinen, wie die Katt. Ztg. schreibt, eine beachtenswerte Aufwärtsentwicklung, wovon namentlich die Zunahme der Einlagen Zeugnis ablegt, die eine Erweiterung der Kreditoperationen und eine Herabsetzung des Zinsfußes ermöglicht hat. Die größeren Banken haben z. T. die ihnen zugebilligten Rediskontkredite bei der Bank Polski nicht vollkommen auszunutzen und eine So hatte die Bank Zwiastku Spolek Zarobkowy in Posen ein Wechselportefeuille von 104,1 Mill. Zl., wovon sie nur 45,6 Millionen rediskontierte, die Warschauer Diskontobank ein solches von 49,7, wovon sie 4,5 rediskontierte. Die

Zuckerbank in Posen diskontierte für 64,3 Mill. Zl. Wechsel, wovon sie 55,3 zum Rediskont weitergab. Bei der Bank Ziemianski lauten die entsprechenden Ziffern 29,08 bzw. 15,5.

Trotz alledem ist der Kreditmarkt noch keineswegs als genügend flüssig anzusehen. Auffallend ist auch, daß die Bank Polski erst vor einigen Tagen wieder durch Rundschreiben eine Einschränkung ihrer Wechsel angekündigt hat. Im übrigen ist eine weitere Gesundung des Bankwesens von der Durchführung der Bestimmungen des neuen Bankgesetzes über die Mindesthöhe der Aktienkapitalien zum Ablauf dieses Jahres zu erwarten.

### Rußland.

Die Ausfuhr von Holzmaterialien gewinnt mit Rücksicht auf den Rückgang der Getreideausfuhr immer größere Bedeutung für die Bilanzierung des russischen Außenhandels. — Wie bekannt hat sich der Schwerpunkt des Holzexports in den letzten Jahren nach Archangelsk und den übrigen Weißmeerhäfen verlegt, über die etwa die Hälfte des russischen gesamten Holzexports geht. — Um dem Leningrader Hafen für den Holzexport leistungsfähiger zu machen und die Umschlagskosten zu verringern, soll die Insel Gladki in eine mechanisch betriebene Holzsortierungs- und Umladeanlage umgewandelt werden. Der Bau dieser Anlage, der etwa in 3 Jahren fertiggestellt werden soll, wurde in diesem Sommer begonnen und 200 m Eisenbetonkai und ein Teil der Förderbahn und Schiebebühnenanlage wurden hergestellt, die elektrische Anlage, die der Elektrotrust liefern sollte, wurde aber nicht fertig, so daß eine teilweise Ausnutzung der Anlage in diesem Jahr unmöglich gemacht wurde. Auf der neuen Anlage werden gleichzeitig 40 000 Stds. Schnittholz gelagert werden können, so daß man hofft, hier 133 000 Stds. im Jahr umschlagen zu können; auf dem zweiten Lagerplatz auf der Grebenka-Halbinsel können gleichzeitig 30 000 Stds. gelagert und im Jahre etwa 90 000 Stds. umgeschlagen werden, auf beiden Lagerplätzen in Zukunft also 223 000 Stds.

Unter verschiedenen Holzsortimenten, die über den Hafen Leningrad ausgeführt wurden, waren die wichtigsten:

	1912	1924/25	%o v. 1912
Schnittmaterial (in Standards)	314 000	90 000	28,7
Papierholz	240 000	64 400	27,7
Grubenholz } engl. Cbfd.	202 000	34 900	17,3
Rundholz }	5 300	2 500	48
Espenholz, ebfs.	1 945 000	894 000	46

Schnittholz und Papierholz haben also noch nicht ein Drittel, Grubenholz noch nicht ein Fünftel der Vorkriegsausfuhr erreicht; aber Espenholz zur Zündholzfabrikation und Rundholz haben fast schon die Hälfte der früheren Ausfuhr erreicht.

Die Gesamtholzausfuhr Rußlands betrug vor dem Kriege rund 7 500 000 t, 1926/27 aber 2 133 000 t. —

Die innere wirtschaftliche Lage ist äußerst gespannt, da der schlechte Ausfall der Ernte im europäischen Rußland

vielfach bereits Mangel an Brot zur Folge gehabt hat, aber auch bei andern Lebensmitteln kann die Nachfrage nicht befriedigt werden, so daß wiederum die Rationierung durchgeführt werden muß. In den großen Städten müssen Arbeiter, Frauen, Kinder stundenlang anstehen um die Ration zu erlangen. In Sibirien liegen die Verhältnisse günstiger; es ist gelungen große Mengen Getreide aufzubringen, aber nun fehlt es wieder an Waggonen und Säcken zum Abtransport und an Speichern um das Getreide einlagern zu können. — Im „Komitee zur Versorgung der Arbeiterbezirke“ in Moskau wies das Mitglied des Komitees, Weitzer, auf diese Notlage und auf verschiedene Maßnahmen hin, die zur Versorgung der Bevölkerung mit Brot getroffen werden, so soll auch Mais und Gerste anstelle von Roggen verwandt werden, Weizen soll in der Hauptsache nur zu 95%o ausgemahlen werden (bisher 80%o) usw. Bezeichnend ist die Aeußerung, daß dort, wo das Brot nicht für alle reicht, die Arbeiter zu bevorzugen sind. — Da der Mangel an Getreide schon bald nach der Ernte so scharf hervortritt, muß mit einem schweren Winter und noch schwererem Frühjahr gerechnet werden.

Eine neue Dampferlinie Murmansk—London—Rotterdam—Hamburg—Oslo—Bergen—Murmansk wird vom staatlichen „Sovtorgflot“ mit den Dampfern „Arcos“ und „Saroka“ unterhalten.

Eine Naphtaleitung vom Kaspischen Meere nach Moskau, die rund 2000 Kilometer lang sein und 80 Millionen Rubel kosten soll, wird geplant. Der Verbrauch der Raffinerien des Moskauer Rayons beträgt 1,5 Mill. Tonnen im Jahr. Aus Baku würde das Naphta mit großen Tankschiffen bis an die Mündung der Rohrleitung im Hafen des Kaspischen Meeres befördert werden. —

Die Mologa Holzindustrie A.-G., die bekanntlich unter Führung des früheren Reichskanzlers Wirth in Rußland eine Waldkonzession ausnutzen wollte, hat in ihrer Hauptversammlung die Liquidationsschlußbilanz per 28. September 1928 genehmigt. Bei einem Aktienkapital von 3 Mill. Rm. wird ein Verlust von 16 535 645 Rm. ausgewiesen. In der Bilanz werden Gläubiger mit 13 642 869 Rm. aufgeführt. Die Bankguthaben der Gesellschaft betragen 411 527 Rm. Debitoren sind nicht vorhanden. Wie in der Versammlung ausgeführt wurde, dürfte es gelingen, den Gläubigern eine Quote von 27 Proz. auszuschütten. Eine Ausschüttung an die Aktionäre kommt nicht in Betracht.

Die Papierindustrie soll nach einem Plan des obersten Volkswirtschaftsrates im Laufe von 5 Jahren soweit ausgebaut werden, daß sie mit ihrer Produktion den Bedarf Rußlands deckt. Hierzu sollen etwa 250 Mill. Rbl. erforderlich sein. Ob es gelingt diesen Plan durchzuführen wird allerdings davon abhängen, ob die Mittel zur Verfügung stehen werden.

Eine große Kabelfabrik in Radom soll von einer Gruppe amerikanischer Kapitalisten gegründet werden. Die von der Stadtverwaltung geführten Verhandlungen nehmen einen günstigen Verlauf.

### Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

## Kurse

### Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

Gemacht	7. Nov.		8. Nov.		9. Nov.		
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	
Neuyork . . . . .	—	373.25	374.25	373.25	374.25	373.25	374.25
London . . . . .	—	18.10	18.15	18.10	18.15	18.10	18.15
Berlin . . . . .	—	88.90	89.50	88.90	89.50	88.90	89.50
Helsingfors . . . . .	—	9.38	9.43	9.38	9.43	9.38	9.43
Stockholm . . . . .	—	99.75	100.35	99.75	100.35	99.75	100.35
Kopenhagen . . . . .	—	99.50	100.10	99.50	100.10	99.45	100.05
Oslo . . . . .	—	99.40	100.10	99.35	100.05	99.35	100.05
Paris . . . . .	—	14.60	14.85	14.60	14.85	14.60	14.85
Amsterdam . . . . .	—	149.70	150.50	149.70	150.50	149.80	150.60
Riga . . . . .	—	71.90	72.40	71.90	72.40	71.90	72.40
Zürich . . . . .	—	71.80	72.40	71.80	72.40	71.85	72.45
Brüssel . . . . .	—	51.85	52.35	51.85	52.35	51.85	52.35
Mailand . . . . .	—	19.55	19.95	19.55	19.95	19.55	19.95
Prag . . . . .	—	11.05	11.25	11.05	11.25	11.05	11.25
Wien . . . . .	—	52.50	53.10	52.50	53.10	52.50	53.10
Budapest . . . . .	—	65.05	65.75	65.05	65.75	65.05	65.75
Warschau . . . . .	—	41.50	42.70	41.50	42.70	41.50	42.70
Kowno . . . . .	—	36.75	37.35	36.75	37.35	36.75	37.35
Moskau (Scheck) . . . . .	—	191.50	193.—	191.50	193.—	191.50	193.—
Danzig . . . . .	—	72.40	73.—	72.40	73.—	72.40	73.—

	8. Nov.		9. Nov.		10. Nov.	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . . . .	5.182	5.192	5.182	5.192	5.182	5.192
1 Pfund Sterling . . . . .	25.16	25.21	25.16	25.21	25.165	25.215
100 franz. Francs . . . . .	20.22	20.37	20.22	20.37	20.23	20.38
100 belg. Belga . . . . .	71.90	72.4	71.90	72.45	71.90	72.45
100 schweizer Francs . . . . .	99.55	100.30	99.60	100.35	99.60	100.35
100 italienische Lire . . . . .	27.09	27.30	27.10	27.31	27.10	27.31
100 schwed. Kronen . . . . .	138.45	139.15	138.50	139.20	138.50	139.20
100 norweg. Kronen . . . . .	138.05	138.75	138.05	138.75	138.10	138.80
100 dänische Kronen . . . . .	138.05	138.75	138.05	138.75	138.10	138.80
100 österr. Schilling . . . . .	72.70	73.40	72.70	73.40	72.70	73.40
100 tschecho-slowac. Kr. . . . .	15.32	15.47	15.32	15.47	15.32	15.47
100 holländ. Gulden . . . . .	207.80	208.85	207.90	208.95	207.95	209.—
100 deutsche Mark . . . . .	123.40	124.—	123.40	124.05	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 . . . . .	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits . . . . .	51.—	51.70	51.—	51.70	51.—	51.70
1 SSS R-Tscherwonez . . . . .	—	—	—	—	—	—

# Finland

**Wirtschaftskrise in Finnland.** Der außerordentliche, auch im Auslande mit Aufmerksamkeit verfolgte Rückgang der Aktienkurse an der Effektenbörse in Helsingfors ist auf die schwierige Wirtschaftslage des Landes zurückzuführen. Das erste Anzeichen dieser Krise war die Diskonterhöhung, zu der sich Finlands Bank vor einigen Wochen genötigt sah. Die Privatbanken konnten nicht umhin, diesem Beispiel zu folgen und sie erhöhten sowohl den Zinsfuß für die Einlagen als auch für Darlehen. Da die von den Aktien zu erwartenden Dividenden wenig verlockend waren, verließen die Kapitalbesitzer die Börse und brachten ihre Ersparnisse und verfügbaren Gelder anderweitig vorteilhafter unter.

In welchem Umfange die ernste Wirtschaftslage Verringerungen der Dividenden als Folge haben werden, läßt sich heute noch nicht sagen. Die Banken werden indessen vermutlich unveränderte Dividenden ausschütten können, da sie in der Festsetzung der Gewinnanteile während der letzten Jahre ziemlich vorsichtig gewesen sind.

In Helsingfors hat dieser Tage, wie die Wirtschaftszeitschrift „Mercator“ berichtet, eine von der Regierung einberufene Konferenz stattgefunden, welche die Besprechung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten als Hauptpunkt auf der Tagesordnung hatte. Zur Teilnahme daran waren aufgefordert Vertreter der Banken sowie aller wichtigen wirtschaftlichen und gewerblichen Organisationen. Man betonte, daß die Verschärfung auf dem Geldmarkte auf verschiedenen zufälligen Umständen beruhe, daß es jedoch vor allen Dingen nötig sei, den der wirtschaftlichen Struktur des Landes eigentümlichen Schwächen durch entsprechende Wirtschaftspolitik abzuwehren.

Der gegenwärtige große Einfuhrüberschuß wäre nach der Ansicht des Leiters von Finlands Bank durch die, infolge der Auslandsanleihen entstandenen erhöhten Kaufkraft verursacht worden. Er wies darauf hin, daß die letzten Anleihen im Gegensatz zu den früheren, welche Konsolidierungs- und Konvertierungszwecken gedient haben, diesmal zur Finanzierung von Käufen im Auslande verwendet worden sind. Bezüglich des Geldmarktes prophezeite Bankdirektor Ryti eine allmähliche Entspannung und meinte, daß die Lage durchaus keine außerordentlichen Maßnahmen, wie Einfuhrverbote oder Zollerhöhungen heische.

**Handelsvertragsverhandlungen Finnland — Jugoslawien.** Zwischen Finnland und Jugoslawien sind Handelsvertragsverhandlungen aufgenommen worden und man rechnet mit dem baldigen Abschluß eines vorläufigen Handelsabkommens.

Der Handelsaustausch zwischen den beiden Ländern ist unbedeutend. Sein Wert belief sich im Jahre 1926 auf Fmk. 33 685,— und im Jahre 1927 auf Fmk. 43 952,—. Davon entfielen auf die Einfuhr nach Finnland: 1926 Fmk. 28 585,—, 1927: Fmk. 43 952,— und auf die Ausfuhr nach Jugoslawien 1926: Fmk. 5 100,— und 1927: nichts.

**Eine Beschränkung der Schrottausfuhr** beantragte der finnländische Industrie-Verband bei der Regierung, da die Ausfuhr von Schrott in diesem Jahr ganz ungewöhnlich große Dimensionen angenommen hat. Man plant eine Exportabgabe von mindestens 10 Penny je kg.

**Trockendock oder Schwimmdock?** Es ist beschlossene Sache, daß ein größeres Schiffsdock vom Staate erworben werden soll, es fragt sich nur ob ein Trocken- oder Schwimmdock praktischer wäre. In diesem Zusammenhang wird darauf aufmerksam gemacht, daß kürzlich eine Stockholmer Werft vom Stettiner Vulkan ein Schwimmdock erworben hat, daß Schiffe bis 3000 To. aufnehmen kann, man ist mit dem Dock durchaus zufrieden. Sollte man sich für ein Trockendock entscheiden, so ist noch unbestimmt, ob Helsingfors oder Abo dafür in Frage kommen.

**Ein Zusammenschluß von Werften.** Die Maschinen- und Brückenbau A.-G. („Maskin & Brobgynads A.-B.“) in Helsingfors, hat die Majorität der Aktien von „A.-B. Crichton-Vulcan O. Y.“ in Abo erworben, nachdem sie bereits vor Jahresfrist die „Sandvikens Skeppdocka o. Mekaniska Verstad A.-B.“ mit sich vereinigt hatte. Das Kapital der vereinigten Werke wird sich auf 71 Millionen Fmk. belaufen. Die vereinigten Werften wollen den Bau von finnländischen Kriegsschiffen übernehmen.

**Druckfehlerberichtigung.** Das Buch von Johannes Oehquist „Finland“ erschien im Verlage von Kurt Vowinckel, Berlin-Grünwald (vergl. O.-H. Nr. 21).

**Ein neues Ziegelherstellungsverfahren.** Der große Ziegelverbrauch in Finnland und die akute Krise in der Ziegelversorgung, welche die Einfuhr von dänischen, lettlandischen und norwegischen Ziegeln nach Finnland notwendig machte, haben finnische Unternehmer veranlaßt, ausländische Ziegeleien zu erwerben. So wurde Hesselbjergs Ziegelei in Dänemark hauptsächlich zu Versuchszwecken von Finnländern gekauft. Unter Leitung des Ingenieurs Grönros hat man nunmehr dort ein neues Ziegelherstellungsverfahren ausprobiert, durch welches die Herstellungskosten um 50% vermindert werden. Nach dem neuen Verfahren können die Ziegel in 12—20 Stunden hergestellt werden, während man nach dem gewöhnlichen Verfahren hierzu mehrere Wochen braucht. Diesen Bericht entnehmen wir der I.- u. H.-Ztg.

**Konkurse.** Nach den vorläufigen Angaben des Statistischen Zentralbüros betrug die Anzahl der Konkurse im August d. Js. 98 (gegen 44 im August 1927). In den ersten 8 Monaten (Januar—August) d. Js. betrug die Zahl der Konkurse 563 (gegen 553 in der gleichen Zeit 1927). In der Landwirtschaft ging die Zahl der Konkurse 1928 erheblich zurück, dagegen stieg sie bei Handel und Industrie.

**Kauf- und Lieferungsverträge.\*)**  
**Der gesetzliche Schutz des Eigentumsvorbehaltes und der Verzugszinsen.**

In Finnland bestehen hinsichtlich des Eigentumsvorbehalts vorläufig keine besonderen Bestimmungen, ein derartiges Gesetz befindet sich jedoch in Vorbereitung.

Beim Kauf kann der Vorbehalt gemacht werden, daß das Eigentumsrecht (Eigentumsvorbehalt) erst nach Entrichtung des Kaufpreises auf den Käufer übergeht, obwohl der Nießbrauch des gekauften Gegenstandes dem Käufer schon vorher zukommen soll. Ein Vorbehalt über den Übergang des Eigentumsrechtes kann auch in Form eines Mietvertrages gemacht werden, in dem bestimmt wird, daß der Übergang des Eigentumsrechtes nach Erfüllung gewisser Bestimmungen stattfindet.

Der vorerwähnte Eigentumsvorbehalt betrifft Käufe, aber nicht ohne weiteres Lieferungen. Betr. der Lieferungsverabredung ist die Sache etwas komplizierter, da die Ware nur der Art und Menge nach bestimmt ist. Im Prinzip gilt wohl eine Verabredungsfreiheit und es müßte daher eine Lieferungsverabredung mit Eigentumsvorbehalt getroffen werden können, aber andererseits würde es schwer fallen, nach erfolgter Leistung eine nur nach Art und Menge bestimmte Ware von der dem Besteller gehörigen Ware gleicher Art zu trennen. Beim Konkurse gilt lt. ausdrücklicher Vorschrift im Konkursgesetz, daß das Besitztum, das einem anderen zusteht, diesem zuerteilt werden kann, falls das Besitztum von dem dem Konkursgläubiger gehörigen Eigentum unterschieden werden kann. Bei Konkursen ist der Eigentumsvorbehalt deshalb oft ohne Bedeutung, d. h. der Lieferant ist bei Konkurs gezwungen, seine Forderungen gleich einem Gläubiger zu bewachen. Auch in den übrigen Fällen dürfte der Nutzen eines Eigentumsvorbehalts darauf beruhen, inwiefern die verkaufte Ware ohne weiteres vom Eigentum des Bestellers unterschieden werden kann.

Falls Eigentumsvorbehalt stipuliert wird, muß auch eine Bestimmung über die Verantwortlichkeit des Bestellers bei Diebstahl und Feuer aufgenommen werden, da die Verantwortlichkeit für diese andernfalls gleichzeitig mit dem Eigentumsrecht dem Lieferanten zufallen würde.

Die Zahlung von Verzugszinsen ist der Schuldner laut in Finnland geltendem Gesetz nur verpflichtet, wenn er sich ausdrücklich damit einverstanden erklärt hat oder wenn er sich verpflichtet hat, den Rechnungsbetrag an einem bestimmten Tage zu bezahlen. Wenn die Verpflichtung, Zinsen zu einem bestimmten Zahlungstermin zu leisten, die Bestimmung über den Zinssatz nicht enthält, werden diese nach dem in Finnland geltenden Gesetz mit 6% berechnet. Wenn weder eine Uebereinkunft wegen der Zinsen noch wegen eines bestimmten Zahlungstermins getroffen worden ist, ist der Schuldner verpflichtet, 5% Zinsen zu zahlen, gerechnet von dem Tage ab, an dem er vom Gläubiger zwecks Beibringung der Forderung auf gerichtlichem Wege vor das Gericht geladen worden ist.

\*) Der Ind. und Hand.-Ztg. entnommen.



# Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

## a) Deutsche Tarife.

**Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, gültig vom 1. Oktober 1928 (Alphabetisches Verzeichnis).** Am 1. November 1928 wurde der Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, neu herausgegeben. Hierdurch tritt die Ausgabe von 1912 außer Kraft.

Der Anhang führt die in der Anlage C zur EVO. aufgeführten Gegenstände in alphabetischer Reihenfolge mit ihren Beschränkungen auf. Es wird besonders darauf hingewiesen, daß nach den Vorbemerkungen im Anhang nur der Inhalt der Anlage C zur EVO. rechtsverbindliche Kraft hat.

**Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B.** Mit Gültigkeit vom 15. November 1928 wird in Ziffer XVIII (Desinfektionsgebühren) des Abschnittes C (Nebengebühren-tarif) vorbezeichneten Tarifs die Gebühr von 2.— Rm. auf 3.— Rm. erhöht.

**Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Stationsfrachtsätze sowie Zuschlags- und Anstoßfrachten).** Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. wurde das Heft C I b neu herausgegeben. Erhöhungen treten, soweit nicht im Tarif ein früherer Zeitpunkt bekanntgegeben ist, mit dem 1. Januar 1929 in Kraft.

Der Tarif enthält die seit dem 1. April 1928 besonders veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen. In Ziffer 4 der Vorbemerkungen (Seite 3) wurde außerdem zur Beseitigung von Zweifeln bei der Berechnung der Zuschlagsfrachten für Stückgutsendungen bei Anwendung von Ausnahmetarifen, für bestimmte Güter und Ausnahmetarife, für die keine besonderen Zuschlagsfrachten im Tarif vorgesehen sind, eine Ergänzung zur bisherigen Bestimmung aufgenommen. Gleichzeitig wurden die einschlägigen, bei einzelnen Bahnen vorhandenen Bemerkungen gestrichen. Im Zusammenhang damit wurde die Spaltenanordnung im allgemeinen Kopf entsprechend vereinfacht.

**Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Oertliche Gebühren).** Am 1. November 1928 wurde vorgenannter Tarif neu herausgegeben. Soweit im Tarif ein späterer Zeitpunkt angegeben ist, gilt dieser. Der Tarif enthält die seit dem 1. Januar 1928 besonders veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen. Außerdem wurde die Spaltenanordnung im allgemeinen Kopf durchweg dem Gebühreneizer des Reichsbahn-Gütertarifs, Heft A, angepaßt, wobei bei den Bahnhöfen und Ladestellen, bei denen Gebühren für die erweiterten Abstufungen nicht vorgesehen sind, die Gebühren für das Ladegewicht über 15 t dreimal übernommen wurden.

**Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).** Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wurde der Nachtrag VI eingeführt. Er enthält neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen namentlich den aus Anlaß der Frachterhöhung geänderten Ausnahmetarif 21 für Garne, Baumwollgewebe, Baumwollgarne usw. Dieser Ausnahmetarif tritt mit dem 15. November 1928 in Kraft.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).** Für Sendungen zwi-

schen Italien und den deutschen Seehäfen gelten wider-ruflich und längstens bis zum 30. November 1928 noch die Frachtsätze der Abteilung 1 des S. D. 2 vom 1. April 1928. Der Eisenbahn ist auf Verlangen nachzuweisen, daß die Sendungen von oder nach einem Bahnhof in Italien befördert worden sind.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Deutsch-Tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt).** Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 wurden die Frachtsätze der Abteilung 24 für gesalzene Heringe für den Verkehr zwischen den Seehafenstationen und Oderberg Ort und Uebergang geändert. Der Frachtsatz beträgt in der Hauptklasse zwischen Stettin und Oderberg Ort und Uebergang 1,23 Rm. zuzüglich 0,01 Rm. Zuschlag in Oderberg.

## b) Deutsche Verbandtarife.

**Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif für die Beförderung von Kohlen und Koks vom 1. November 1928.** Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 trat für Braun- und Steinkohlen usw. und für Braun- und Steinkohlenkoks usw. von Deutschland nach Italien über Brennero und Tarvisio ein besonderer Tarif in Kraft.

**Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Chiasso, Pino und Iselle. Direkter Tarif für die Beförderung von Kohlen und Koks vom 1. November 1928.** Mit Gültigkeit vom 1. November 1928 trat für Braun- und Steinkohlen usw. und für Braun- und Steinkohlenkoks usw. von Deutschland nach Italien über Chiasso, Pino und Iselle ein besonderer Tarif in Kraft.

**Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbandtarif, Teil II, Heft 2.** Mit Gültigkeit vom 8. November 1928 trat in vorbezeichnetem Verbandtarif der Ausnahmetarif 30 für Heu in Wagenladungen zur Durchfuhr durch Deutschland bei Beförderung über Trälleborg-Saßnitz für den Verkehr von Schweden nach der Tschechoslowakei in Kraft. Auf der norwegischen Strecke wird die Fracht nach den regelrechten Frachtsätzen der Schnitttafel B I und auf der deutschen Strecke nach verschiedenen tschechoslowakischen Grenzübergangsstationen nach besonderen Schnittfrachtsätzen, welche beim Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin erfragt werden können, berechnet.

## c) Ausländische Tarife.

**Nordisch-Schweizerischer Güterverkehr.** Am 15. November 1928 tritt ein Tarif für die Beförderung von sauren Südfrüchten als Frachtgut in Wagenladungen von Genève-Cornavin transit nach Dänemark, Schweden und Norwegen durch Deutschland in Kraft.

**Polnischer Gütertarif, Teil I (Beförderungsvorschriften).** Am 1. November 1928 wurde vorgenannter Tarif vom 1. März 1928 aufgehoben und durch eine Neuausgabe ersetzt.

**Polnischer Gütertarif, Teil II—V.** Am 1. November 1928 wurde Nachtrag IV zum vorgenannten Tarif herausgegeben.

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	31. Okt.	1. Nov.	2. Nov.	3. Nov.
New-York . . . . .	39,70	39,70	39,70	39,70
London . . . . .	192,65	192,65	192,65	192,65
Stockholm . . . . .	1062,50	1062,50	1062,50	1062,50
Berlin . . . . .	948,00	947,00	947,00	947,00
Paris . . . . .	155,50	155,50	155,50	155,50
Brüssel . . . . .	553,00	553,00	553,00	553,00
Amsterdam . . . . .	1594,00	1594,00	1594,00	1594,00
Basel . . . . .	765,00	765,00	765,00	765,00
Oslo . . . . .	1060,00	1060,00	1060,00	1060,00
Kopenhagen . . . . .	1060,00	1060,00	1060,00	1060,00
Prag . . . . .	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom . . . . .	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval . . . . .	1065,00	1065,00	1065,00	1065,00
Riga . . . . .	769,00	769,00	769,00	769,00
Madrid . . . . .	645,00	645,00	645,00	645,00

## Deutsch-Finländischer Verein zu Stettin e. V.

Am 1. Oktober begann das 2. Halbjahr des Geschäftsjahres 1928/29.

Sich neu meldende Mitglieder haben bis zum 1. April 1929 nur den halben Mitgliedsbeitrag zu zahlen.

Der „Ostsee-Handel“ geht den Mitgliedern kostenlos zu.

Den Mitgliedern werden kostenlos Auskünfte über Finnland, Lettland und Estland erteilt.

# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Seeschifffahrt.

**Vierte Internationale Schifffahrts-Konferenz 1928 in London.** Der Kammer liegt ein Exemplar des gedruckten endgültigen Berichts über die vom 12.—15. Juni 1928 in London stattgehabte vierte internationale Schifffahrts-Konferenz vor. Interessenten können den Bericht auf der Kammer einsehen bzw. ihn leihweise erhalten.

## Binnenschifffahrt.

**Schleusensperrungen.** Wie der Regierungspräsident in Potsdam, als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen bekannt gibt, sind auf den Märkischen Wasserstraßen im Winter 1928/29 folgende Schleusensperrungen geplant:

Wasserstraße	Schleuse	Voraussichtl. Zeit der Sperrung	Bemerkungen
Hohenzollernkanal	Plötzensee (südl. Kammer)	Januar	Fahrzeuge bis Groß-Finow-Maß können die Oranienbg. Wasserstraße und den Finow-Kanal benutzen.
	Lehnitz Niederfinow	Anfang Januar bis Mitte Februar	
Oder-Spree-Kanal	Wernsdorf Gr. Tränke Kersdorf } südliche Kammer	Anfang Oktober 1928 bis Ende März 1929	
Speisekanal Neuhans	Neuhans	Januar	Sofern schon vorher starker Frost eintritt, der voraussichtlich eine völl. Sperrung der Schifffahrt z. Folge haben wird, so werden die Arbeiten n. Möglichkeit entsprechend früh begonnen und beendet werden.
Friedrich-Wilhelm-Kanal	Hammerfort	Januar	
Storkower Gewässer	Storkow	5. bis 20. Januar	
Untere Havel	Spandau Rathenow I	Januar 26. Okt. b 6. Nov.	

## Handel und Gewerbe.

**Behördliche Bestätigungen für die Zwecke der Freigabe des deutschen Eigentums in Amerika.** Nach den amerikanischen Vorschriften über die Freigabe deutschen Eigentums muß unter Umständen bei der Anmeldung von Freigabeansprüchen u. a. auch eine Reihe behördlicher Bestätigungen, z. B. die Erteilung eines Firmenauszeuges aus dem Handelsregister des zuständigen Amtsgerichts, beigebracht werden. Um aus diesem Anlaß etwa besonders entsprechende Gebühren zu vermeiden, haben sich die bayerischen Industrie- und Handelskammern für den Erlaß einer Verordnung ihrer Regierung eingesetzt, wonach für die Erteilung von Bescheinigungen, beglaubigten Abschriften oder Auszügen aus dem Handelsregister, die nach den amerikanischen Vorschriften für die Anmeldung von Ansprüchen auf Freigabe deutschen Eigentums erforderlich sind, Gebühren nicht zu erheben sind, wenn dem Registergericht glaubhaft gemacht wird, daß die Bescheinigung usw. zu dem angegebenen Zwecke erforderlich ist. In Preußen ist die Angelegenheit von zuständiger Stelle mit dem Justizministerium verhandelt worden, wobei von ersterer festgestellt wurde, daß die Frage der Erhebung von Gerichtskosten, die für gerichtliche Handlungen in Preußen zur Herbeiführung der Freigabe deutschen Eigentums in den Vereinigten Staaten entstehen, für den Geschäftsbereich der preußischen Justizministeriums bereits eine Regelung anlässlich der Winslow-Bill vom 4. März 1923 erfahren hat. Nach einer allgemeinen

Justizministerialverfügung vom 4. Juli 1923 sind den Freigabeberechtigten auf Antrag die Gerichtskosten einstweilen zu stunden und in einem dort vorgeschriebenen besonderen Verfahren erst von den freigegebenen Vermögenswerten in Abzug zu bringen. Diese Vergünstigung erstreckt sich nicht nur auf Kosten für Bescheinigungen und Auszüge aus dem Handelsregister, wobei übrigens nach dem preußischen Gerichtskostengesetz nur verhältnismäßig geringfügige Kosten in Betracht kommen, sondern auch auf die Kosten für gerichtliche Handlungen jeglicher Art, z. B. Beurkundung von Vollmachten, Ausstellung von Erbscheinen usw. Darüber hinaus ist für besonders gelagerte Fälle in der angezogenen Verfügung die Möglichkeit einer Ermäßigung der Kosten vorgesehen. Diese kann auch unter anderen Voraussetzungen in geeigneten Fällen im Gnadenwege erfolgen. Etwaige Anträge dieser Art aus Anlaß der „Settlement of War Claims Act 1928“ werden im preußischen Justizministerium nach den vorstehenden Grundsätzen behandelt werden. Angesichts dieser Sachlage hält der Justizminister ein Bedürfnis zu einer allgemeinen Anweisung an die Gerichte ähnlich der bayerischen nicht für vorliegend.

**Verwendung der amerikanischen Flagge bei der Ankündigung deutscher Waren.** Von amerikanischer Seite sind kürzlich dagegen Vorstellungen erhoben worden, daß eine deutsche Schuhfabrik sich beim Vertrieb einheimischer Schuhwaren des Ausdrucks „American Style“ bedient und ihren Wiederverkäufern einen Vorrat amerikanischer Flaggen mit der Aufschrift „American Style“ zur Verfügung gestellt hat. Die Wiederverkäufer hatten die Schuhwaren mit dieser Flagge im Schaufenster ausgestellt und jedem Käufer solcher Schuhe eine Flagge verabfolgt. Auf Veranlassung der zuständigen Industrie- und Handelskammer hat die betreffende Schuhfabrik sich bereit erklärt, die Flaggen zurückzuziehen, den Stempel „American Style“ nicht mehr zu verwenden und ihre Abnehmer entsprechend zu verständigen. Die Absicht einer Irreführung wurde bestritten, doch dürfte ohne Zweifel ein Verstoß gegen § 3 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb vorliegen. Anders wird die Rechtslage zu beurteilen sein, wenn die ausländische Flagge im Verkehr nicht als Hinweis auf einen bestimmten Staat angesehen wird, wenn also durch ihren Gebrauch nicht der irreführende Eindruck erweckt wird, als stamme die durch sie gekennzeichnete Ware auch aus dem betreffenden Auslande. Da allgemein die Verwendung ausländischer Flaggen für deutsche Waren als Mißbrauch bezeichnet werden muß, der zu Täuschungen im Verkehr Anlaß gibt, wird auf die Unzulässigkeit einer derartigen Uebung hingewiesen. Es ist hierzu noch zu bemerken, daß nach Mitteilung der Amerikanischen Botschaft in Berlin die amerikanische Flagge in den Vereinigten Staaten selbst niemals zu Reklamewecken benutzt werden darf.

**Einführung der Din-Formate.** Der Reichswirtschaftsminister hat folgendes an den Deutschen Städtetag gerichtetes Schreiben bekanntgegeben:

„Mit Interesse habe ich von Ihrem Schreiben Kenntnis genommen und danke Ihnen für Ihre Bemühungen. Es ist außerordentlich erfreulich, daß die Einführung der Din-Formate bei den Städten soweit fortgeschritten ist. Ich wäre dankbar, wenn Sie auf die Städte, die sich zur Umstellung auf Din-Format noch nicht entschließen konnten, einwirken wollten. Besonders auf die Dienstvorschriften und die Druckerscheine, die von den Städten und im Zusammenhang mit den Städten herausgegeben werden, möchte ich noch hinweisen. Es fällt auf, daß bei Messen, Ausstellungen usw. noch immer wilde Formate in großer Zahl und Mannigfaltigkeit verwandt werden, worüber von Besuchern aus der Industrie lebhaft geklagt wird. Die Wichtigkeit dieser Frage muß immer wieder betont werden, da zur Zeit aus der papiererzeugenden und -verarbeitenden Industrie und dem Handel Klage geführt wird, daß neben den Din-Formaten noch dauernd Folio und Quart verlangt wird. Die genannten Kreise sind daher an der Ueberwindung dieses Uebergangszustandes stark interessiert und drängen auf Verkürzung der Uebergangsfristen. Man wird die Geschäftswelt nicht so schnell, als es erwünscht wäre, von der Verwendung des Quartformats abbringen können. Dagegen möchte ich bei der Ausschaltung des Folio-Formats, das ja früher

allein von den Behörden gefordert wurde, keine Schwierigkeiten erblicken, wenn alle behördlichen Stellen zum Din-Format übergehen. Ich würde es begrüßen, wenn zur Vereinfachung der Lagerhaltung (auch in Industrie und Handel) die Städte einzeln darauf hingewiesen würden, daß durch die jeweiligen Sachbearbeiter nicht nur auf die alleinige Verwendung dieser Formate durch alle städtischen Stellen hingewirkt, sondern wenn auch in geeigneter Form auf das Gebaren der größeren Papiergeschäfte in der Bereithaltung der Din-Formate geachtet würde. Man darf nicht außer acht lassen, daß der Einzelhandel vielfach noch sehr wenig orientiert und bemüht ist, an den alten Formaten festzuhalten und dann der Industrie und dem Großhandel erklärt, daß Din-Formate nicht verlangt würden."

**Uebersetzung von kaufmännischen Angestellten bei der Inventur.** Die Regelung der Arbeitszeit für die kaufmännischen Angestellten an den Tagen zwischen Weihnachten und Neujahr, an denen die gesetzlich vorgeschriebene Inventur vorgenommen wird, soll insbesondere im vergangenen Jahre Schwierigkeiten verursacht haben. Auf Grund dieser aufgetauchten Schwierigkeiten wurden in Preußen Bestrebungen laut, die auf eine Verlängerung der Arbeitszeit an den Inventurtagen abzielten, da nicht nur der Kaufmann, sondern vor allen Dingen auch der Staat ein Interesse an einer richtigen Vermögensaufstellung und damit auch an einer richtigen Steuererklärung habe. Der Preußische Minister für Handel und Gewerbe hat diesen Bestrebungen durch Erlaß an die Regierungspräsidenten vom 21. Juni 1928 wie folgt Rechnung getragen:

"... Gewöhnlich werden im Einzelhandel die gemäß § 3 der Arbeitszeitverordnung zulässigen 30 Uebersetzungstage noch nicht verbraucht sein, und die zur Durchführung der Inventur erforderliche Mehrarbeit wird daher bis zu zwei Stunden täglich auf Grund des § 3 a. a. O. geleistet werden können. In den weitaus meisten Fällen werden sich die Inventurarbeiten bei sorgfältiger Vorbereitung und planmäßiger Zeit- und Personaleinteilung im Rahmen der hiernach zulässigen täglichen Arbeitszeit von 10 Stunden erledigen lassen. In Ausnahmefällen, in denen auf Grund besonderer Verhältnisse eine Ueberschreitung der zehnstündigen Arbeitszeit unvermeidlich erscheint, kann die Anwendung der Ausnahmvorschrift im § 10 Abs. 1 a. a. O. in Betracht kommen."

Wenn auch eine Verlängerung der Arbeitszeit auf Grund des § 10 der Arbeitszeitverordnung an keine behördliche Genehmigung gebunden ist, so erscheint es doch zweckmäßig, wenn die Firmen, die von den Ausnahmebestimmungen des § 10 a. a. O. Gebrauch machen wollen, das zuständige Gewerbeaufsichtsamt rechtzeitig über die besonderen Gründe aufklären, damit die Firmen etwaigen Weiterungen, wie angezeigt werden wegen unzulässiger Uebersetzung, entgegen. Des weiteren wird darauf hingewiesen, daß die Arbeitszeitverordnung lediglich die Arbeitszeit an Werktagen regelt. Auf Grund des § 105 c Ziffer 2 der Reichsgewerbeordnung ist eine Beschäftigung von Arbeitnehmern für einen Sonntag bei Arbeiten zur Durchführung einer gesetzlich vorgeschriebenen Inventur möglich. Sofern von der Berechtigung des § 105 c Ziffer 2 der Gewerbeordnung Gebrauch gemacht wird, muß die Anwendbarkeit des § 10 der Arbeitszeitverordnung als fraglich bezeichnet werden.

## Außenhandel.

**Devisenablieferung zur Ablösung der 26 prozentigen englischen Reparationsabgabe.** Wie von zuständiger Stelle mitgeteilt wird, bleibt die Pflichtablieferung der deutschen Exporteure nach England für die erlösten Devisen mehr und mehr hinter dem Ablieferungssoll zurück. So mußte im August ein Fehlbetrag von fast 160 000 Pfund gedeckt werden. Die Bezirksfirmen, die sich zur Ablieferung von Devisen seinerzeit verpflichtet haben, seien daher erneut auf die ernstesten Folgen hingewiesen, die Säumnisse der Exporteure bei der Ablieferung nach sich ziehen müssen. Die Besorgnis solcher Folgen ist um so größer, als der Generalagent für die Erhöhung der ihm für die englische Reparationsquote zur Verfügung stehenden Barmittel in den letzten Monaten ständig zunehmende Beträge angefordert hat. Es wird daher noch einmal mit aller Dringlichkeit auf die Wichtigkeit einer völligen und ununterbrochenen Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen hingewiesen, damit nicht wieder zu dem allen Kreisen unerwünschten Verfahren der Einzelerhebung zurückgekehrt wird.

## Post, Telegraphie.

**Briefe mit zollpflichtigem Inhalt nach Dänemark.** Die dänische Postverwaltung, nach deren Gebiet Briefe mit zollpflichtigem Inhalt zugelassen sind, klagt darüber, daß ihr häufig derartige Sendungen aus Deutschland zugehen, bei denen sich der vorgeschriebene grüne Zollzettel nicht auf der Aufschriftseite, sondern auf der Rückseite der Sendung befindet. Hierdurch werden im Bestimmungslande ernste Unzuträglichkeiten hervorgerufen. Es liegt im dringenden Vorteil der Absender sowohl wie der Empfänger, daß bei allen Sendungen mit zollpflichtigem Inhalt der grüne Postzettel, wie vorgeschrieben, auf der Aufschriftseite der Sendungen angebracht wird.

**Änderungen in der Postabfertigung.** Wie das Postamt I der Kammer mitteilt, ist die Postordnung durch Verordnung vom 17. Oktober mit Wirkung vom 1. November in folgenden Punkten geändert worden:

1. Bei **Nachnahmekarten** einschl. Paketkarten ist dem Empfänger auf Verlangen vor seiner Erklärung über Annahme oder Annahmeverweigerung die Einsichtnahme zu gestatten.
2. Der bisherige Zwang, bei dringenden Paketen die Eilzustellgebühr voraus zu entrichten, wird aufgehoben. Dringende Pakete und die zugehörigen Paketkarten sind nur dann mit dem Vermerk „Durch Eilboten“ zu versehen, wenn die Eilzustellung gewünscht wird.
3. Empfängern, die ihre Pakete auf Grund einer **Abholungserklärung** abholen, erhalten von der Post für jedes abgeholte Paket eine Vergütung von 10 Rpf.

Zu Punkt 3) wird bemerkt, daß die Pakete in ein von der Post unentgeltlich geliefertes, bei jeder Abholung vorzulegendes Paketausgabebuch einzutragen sind. Einmal monatlich (am Schluß des Monats) ist die Gesamtsumme festzustellen und das Buch bei der Paketausgabe vorzulegen. Der Vergütungsbetrag wird bargeldlos überwiesen.

Weiter ist durch Verordnung vom 18. 10. die **Fernsprechordnung** mit Wirkung vom 1. Januar 1929 ab geändert worden, indem die Gebühren für verschiedene Leistungen herabgesetzt worden sind. Z. B. ist der **Apparatbeitrag** von 80 Rm. auf 50 Rm. ermäßigt worden. Der Anschlußinhaber braucht künftig nur die tatsächlich geführten Ortsgespräche zu bezahlen.

Vom 15. November 1928 bis 31. Januar 1929 werden von allen Postämtern zu Gunsten der Deutschen Nothilfe neue **Wohlfahrtswertzeichen** vertrieben. Ausgegeben werden Freimarken zu 5, 8, 15, 25 und 50 Rpf. und eine Postkarte zu 8 Rpf., Verkaufspreis doppelter Nennwert, für die Wertzeichen zu 8 Rpf. 15 Rpf.

**Schließfachanlage auf dem Postamt II in Stettin.** Am 1. 7. 1928 ist beim Postamt II (Gr. Lastadie 61) entsprechend den Wünschen der Industrie- und Handelskreise eine Schließfachanlage eingerichtet worden. Trotz eifrigster Werbetätigkeit des Postamts Stettin I und der geringen Schließfachgebühren (monatlich 75 Rpf. für ein gewöhnliches Fach, 1 Rmk. für ein großes Fach) wird die Anlage nicht genügend ausgenutzt. Ueber die Hälfte der vorhandenen Fächer sind noch frei. Bei den ungünstigen Erfahrungen, die bisher mit dem Vermieten der Schließfächer beim Postamt Stettin II gemacht sind, steht zu befürchten, daß die Postverwaltung die Einrichtung von Schließfachanlagen nicht weiter ausbauen wird. Es liegt daher im Interesse der Firmen, wenn sie sich der Schließfachanlage in ausreichendem Maße bedienen.

**Störungen im Rundfunkempfang.** Zur Vermeidung von Störungen des Rundfunkempfangs durch Hochfrequenz-Heilapparate bittet die Post alle Besitzer von Hochfrequenz-Heilapparaten, ihre Apparate während der Hauptsendezeiten für den Rundfunk nicht zu benutzen, nämlich: Werktags: 17—18 Uhr und 20—22 Uhr, Sonntags: 9—10 Uhr, 11½—13 Uhr, 17—18 Uhr und 20—22½ Uhr. Gleichzeitig weist die Post darauf hin, daß nach § 19 des Gesetzes über Fernmeldeanlagen vom 14. 1. 1928 absichtliche Störungen des Rundfunkempfangs auf Antrag gerichtlich verfolgt werden können. Wegen der Störungen durch Rückkoppelungen werden die Rundfunkteilnehmer auf den § 3 der auf der Rückseite der Genehmigung für Rundfunkteilnehmer abgedruckten Bedingungen aufmerksam gemacht. Nichtbefolgung dieser Bedingungen kann die Entziehung der Genehmigung zur Folge haben.

## Geld-, Bank- und Börsenwesen.

**Bekanntmachung des Börsenvorstandes.** Der Börsenvorstand hat am 29. Oktober 1928 folgende Bekanntmachung für die Börse erlassen:

„Die Zulassungsstelle für Wertpapiere an der Börse zu Stettin hat unter dem 25. Oktober 1928 folgenden Beschluß gefaßt:

„Der Beschluß der Zulassungsstelle für Wertpapiere an der Börse zu Stettin vom 25. Juni 1925, durch den auf Grund des Prospektes vom 22. Mai 1925

RM. 4 320 000,— Stammaktien der Pommer-schen Provinzial-Zuckersiederei, 4000 Stück über je RM. 60,—, Nr. 1—4000, 40 800 Stück über je RM. 100,—, Nr. 1—1200 und 5201—44 800, zum Handel und zur Notiz an der Börse zu Stettin zugelassen sind, wird hinsichtlich der Stückelung der Aktien dahin abgeändert, daß an Stelle von

4000 Stück über je RM. 60,—, Nr. 1—4000, 40 800 Stück über je RM. 100,—, Nr. 1—1200 und 5201—44 800, gesetzt wird:

43 200 Stück über je RM. 100,—, Nr. 1—1200 und 5201 bis 47 200.“

Vorstehendes wird hiermit durch Aushang veröffentlicht.“

## Innere Angelegenheiten.

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

1. Teske, Hermann (32 Jahre bei der Firma Henry Jacobs, Stettin),
2. Mau, Wilhelm (30 Jahre bei der Firma Hugo Minack Nachf., Stettin),
3. Berg, Max (25 Jahre bei der Firma Robert Heide-mann, Lederfabrik, Greifenhagen),
4. Wolff, August (26 Jahre bei der Firma Friedrich Passoth, Stepenitz),
5. Dose, Otto (25 Jahre bei der Firma H. Witt Nachf., Inh. E. Hansen-Rabbow, Treptow a. Rega),
6. Schönfelder, Hugo (35 Jahre bei der Firma Louis Senger, Stettin),
7. Schröder, Eduard (50 Jahre bei der Firma W. Ge-sellius, Demmin, Buchdruckerei und Zeitungsverlag),
8. Wendel, Franz (30 Jahre bei der Firma Carl Kaselow, Greifenhagen).

## Verschiedenes.

**Neue Veröffentlichungen des Arbeitsausschusses Deutscher Verbände.** Der Arbeitsausschuß Deutscher Verbände gibt in dem Heft Nr. 18/19 seiner Zeitschrift „Der Weg zur Freiheit“ einen Ueberblick über die auf der Heidelberger Pressetagung vom 3.—5. September 1928 gehaltenen Referate. Es wird hiermit empfehlend auf das von Hans Draeger herausgegebene Taschenbuch zur Kriegsschuldfrage „Anklage und Widerlegung“ hingewiesen. Anforderungen von weiteren Exemplaren sind bis zum 20. Oktober 1928 an die Geschäftsstelle des Arbeitsausschusses zu richten. Auch von der Broschüre „Was Deutschland an seinen Kolonien verlor“ von Dr. A. Dix sind wieder Exemplare vorrätig. Beim Verlag Bertinetti, Berlin N. 54, Brunnenstraße 188/190, ist ein Werk von Vizeadmiral a. D. Loeff „Deutsche Kolonie in Not“, in dem besonders die Verdienste von Excellenz Schnee bei der Verteidigung der Kolonie geschildert werden, erschienen. Das Exemplar kostet in Leinen gebunden RM. 7,50 und kann durch die Geschäftsstelle des Arbeitsausschusses Deutscher Verbände bezogen werden.

Die Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart hat das Werk des bekannten amerikanischen Historikers Prof. Barnes „The Genesis of the World War“ in einer deutschen Uebersetzung herausgebracht. Der Arbeitsausschuß Deutscher Verbände hat geglaubt, die Bemühungen von Professor Barnes, die wirklichen Ursachen des Kriegsausbruchs zu erforschen, dadurch unterstützen zu sollen, daß er die Ergebnisse der nunmehr vorliegenden neuesten und auf den gegenwärtigen Stand der Kriegsschuldfrageforschung gebrachten Ausgabe einer größeren deutschen Oeffentlichkeit zugänglich macht. Aus diesem Grunde hat er sich nicht nur für das Zustandekommen einer deutschen Ausgabe eingesetzt, sondern eine Anzahl von Exemplaren erworben, die er den mit ihm zusammenarbeitenden Organisationen und Persönlichkeiten zu einem ermäßigten Preise von M. 8.— abgibt, während das

570 Seiten starke Buch sonst M. 14.— kostet. Wir bitten, Bestellungen an die Geschäftsstelle richten zu wollen.

Eine vielbeachtete Rede hat vor einiger Zeit der am rikanische Prediger John Haynes Holmes in New York gehalten. Seine Ausführungen sind unter dem Titel: „Ein Urteil nach zehn Jahren: Woodrow Wilson, Amerika und der Weltkrieg“ von der Community Church New York City unter Nr. XIX der Schriftenreihe 1926/27 veröffentlicht worden. Die Zentralstelle für Erforschung der Kriegsursachen hat eine Uebersetzung der bemerkenswerten Rede des Herrn Holmes veranlaßt und in der Juniausgabe ihrer Zeitschrift „Die Kriegsschuldfrage“ veröffentlicht. Die Rede ist sodann von dieser Stelle als Sonderdruck herausgebracht worden, um das darin enthaltene Material einer größeren Oeffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Sonderdruck ist bei der Zentralstelle für Erforschung der Kriegsursachen, Berlin NW. 6, Luisenstr. 31a, zum Preise von 0,20 M. erhältlich.

**Wirtschaftsbericht der Deutschen Handelskammer in Buenos Aires.** Der Kammer ging der Wirtschaftsbericht der Deutschen Handelskammer in Buenos Aires für das erste Halbjahr 1928 zu. Interessenten können den Bericht auf dem Büro der Kammer einsehen.

## Angebote und Nachfragen.

5729. Revelstoke (Kanada): Rauchwarenexporteur sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Abnehmern.
5817. Thalheim Erzgeb.: Strumpffabrik sucht Vertreter.
5767. Miedzyrzec k. Lukowa sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die als Borstenabnehmer in Frage kommen (Bürsten- und Pinselfabriken und Borstenhändler).
5826. Berlin sucht Vertreter für Büromöbel.
6022. Saloniki sucht Geschäftsverbindung mit Soyaölfabrikanten.
6020. Beograd sucht Vertretungen für Kunstdünger zu übernehmen.
6036. Berlin sucht einen Vertreter für Spezialartikel, der Schuhhäuser, Schuhabteilungen von Warenhäusern, Lederhandlungen, Schuhmachereien usw. besucht.
6242. Saloniki sucht Geschäftsverbindung mit Soyaölfabriken und -Exporteuren.
6241. Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit Soyaöl- und Hartfettfabriken.
6265. Dortmund sucht Geschäftsverbindung mit Herrenkonfektionsfabriken.
6340. Reval sucht Geschäftsverbindung mit Stettiner Seegrasexporteuren.
6367. Charlottenburg sucht Geschäftsverbindung mit Kolonialwaren-Großhändlern.
6464. Beograd sucht Geschäftsverbindung mit Abnehmern von Wacholderbeeren.

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

## Buchbesprechungen.

**Leipzig und Mitteldeutschland.** Unter diesem Titel hat der Stadtrat Dr. Leiske eine Denkschrift für Rat und Stadtverordnete zu Leipzig soeben herausgegeben, eine Schrift, die nicht eine Lösung der mitteldeutschen Frage bringen kann, vielmehr nur einen Beitrag zu dem verwickelten Mitteldeutschland-Problem liefern soll. Die Handelskammer zu Leipzig steht der Arbeit nahe, hat sie doch bereits in einer Vollversammlung von Ende 1927 eine Entschliebung dahin gefaßt, daß die wirtschaftspolitische und verwaltungstechnische Gestaltung Mitteldeutschlands nicht mehr den Anforderungen der neuzeitlichen Wirtschaft gerecht zu werden vermag. Die Kammer hat es daher begrüßt, wenn der Gedanke einer den natürlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen angemessenen Neugestaltung Mitteldeutschlands wieder aufgenommen wird und sich seinerzeit bereit erklärt, zusammen mit dem Rat der Stadt Leipzig diese Frage zu bearbeiten. Die interessante Denkschrift, in der umfangreiches Material verarbeitet ist, kann von Interessenten auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

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

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

Italien: Der natürliche Gerbstoff Sumach (Sommacco).

Bulgarien: Die öffentlichen Lieferungen.

China: Anbau und Ausfuhr von Gespinnstfasern 1927/1928.

Rumänien: Angebliches Bohnenausfuhrverbot.

Argentinien: Staatsmonopol zur Ausbeutung des Petroleums.

**Adressenmaterial.** Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Deutsche Firmen im Staate Bahia einschl. der Firmen mit teilweise deutscher Beteiligung. — Steinmetzfirmer, Marmorwarenhersteller Händlerfirmen für Buch- und Steindruck-Materialien und -Maschinen sowie Obstexporteure in Oesterreich. — Vertreter für Holzbearbeitungsmaschinen sowie Anschriften von Gruben und Hütten in Polen. — Deutsche Firmen für Kammgarnspinnerei-Erzeugnisse im Irak.

**Verzeichnis der landwirtschaftlichen Genossenschaften in Oesterreich.** Das umfangreiche Verzeichnis der landwirtschaftlichen Genossenschaften Oesterreichs befindet sich in einer übersichtlichen und zweckmäßigen Gliederung im „Jahr- und Adreßbuch der Land- und Forstwirtschaft“. Das Buch kann von dem Verlag M. Dukes Nachfl., Max Augenfeld & Emmerich Lessner A.-G., Wien I, Wollzeile 16, zum Preise von S. 25.— bezogen werden. Es wird bemerkt, daß im November die Ausgabe für das Jahr 1929 des „Jahr- und Adreßbuchs der Land- und Forstwirtschaft“ im gleichen Verlage erscheinen wird. Dabei wird auch das Verzeichnis der landwirtschaftlichen Genossenschaften, den inzwischen eingetretenen Veränderungen entsprechend, eine erhebliche Erweiterung erfahren.

**Chinesische Wechsel-Ordnung.** Der Reichsnachrichtenstelle ging eine Uebersetzung der seit 1925 im Entwurf vorliegenden chinesischen Wechselordnung zu, die Interessenten von der Reichsnachrichtenstelle beziehen können. Nach den vorliegenden Nachrichten ist anzunehmen, daß irgendwelche Schritte zur Einführung der vorliegenden oder anderer wechselrechtlicher Bestimmungen in China bisher nirgends unternommen worden sind.

**Japanisches Kampferöl und die Kampfer verarbeitenden Industrien in Japan.** Hierüber liegt der Reichsnachrichtenstelle eine Arbeit vor, die Interessenten von der Stelle erhalten können.

**Eigentumsvorbehalt an gelieferten Maschinen in Palästina.** Hierüber ist auf Veranlassung des Deutschen Generalkonsulats in Palästina ein Gutachten angefertigt worden, das Interessenten von der Stelle zugestellt werden kann.

**Geschäftsanknüpfung deutscher Firmen mit Niederländisch-Indien.** Die zahlreich in Niederländisch-Indien eingehenden Handelsanfragen deutscher Firmen, die Geschäftsverbindungen suchen, beschränken sich in der Hauptsache auf allgemeine Angaben über die abzusetzenden Waren und die Uebersendung von Katalogen und Preislisten. Die deutschen Auslandsvertretungen sind bemüht, diese Angaben möglichst weitgehend für die alle 2 Wochen von ihnen herausgegebenen Berichte zu verwerten, die einem größeren Kreise von Interessenten in Niederländisch-Indien zugehen. Die Anknüpfung von Geschäftsverbindungen seitens niederländisch-indischer Firmen mit den anfragenden deutschen Firmen erfolgt darauf unmittelbar oder auf dem Wege über die deutschen Auslandsvertretungen. Hierbei werden oft Rückfragen notwendig, durch die oft Verzögerungen von durchschnittlich 2 Monaten entstehen. Diese können dadurch vermieden werden, daß die deutschen Interessenten bei ihren Anfragen an das Deutsche Generalkonsulat sich auch über die Zahlungsbedingungen und die äußersten Rabattsätze für Vertreter in Niederländisch-Indien auslassen. Derartige Angaben werden auf Wunsch nur mit einem kurzen Hinweis in den zur Veröffentlichung bestimmten Wochenberichten erwähnt werden und nur zur Auskunftserteilung an solche Firmen dienen, die sich für die Aufnahme von Geschäftsbeziehungen mit den Anfragern interessieren. Es wird empfohlen, in vorkommenden Fällen wie angegeben zu verfahren.

**Türkischer kaufmännischer Almanach.** Ueber die von der Firma Soudi & Cie., Stambul, Grand Rue Bab-i-Ali, beabsichtigte Herausgabe eines Almanachs von Weltfabriken und Handelsanstalten liegt der Reichsnachrichtenstelle eine Mitteilung vor, die Interessenten auf der Stelle erfahren können.

**Der türkische Außenhandel im Jahre 1926.** Die auf dem türkischen Außenhandel des Jahres 1926 bezüglichen Gewichtsziffern sind kürzlich zu einem Teil veröffentlicht worden. Nähere Auskunft hierüber gibt die Reichsnachrichtenstelle.

**Werbearbeit in Spanien.** Aus Anlaß des Umstandes, daß die deutschen Konsulate in Spanien täglich von zahlreichen Firmen und Industrieverbänden ein sehr umfangreiches Drucksachenmaterial für Werbezwecke erhalten, mit dem oft wenig anzufangen ist, ist eine Nachprüfung dieser Angelegenheit vorgenommen worden, die ergeben hat, daß die wirtschaftliche Werbearbeit deutscher Firmen sich den besonderen Verhältnissen des Landes noch besser anpassen muß. Da in den spanischen Wirtschaftskreisen die deutsche Sprache nur in wenigen Fällen verstanden wird, haben Drucksachen in deutscher Sprache nur einen sehr relativen Wert. Es wäre daher vor allem erforderlich, daß die an dem Handel mit Spanien beteiligten deutschen Ausfuhrkreise ihr Werbematerial in einem guten Spanisch abfaßten. Ferner ist es sehr erwünscht, daß in dem Propagandamaterial mehr, als es im allgemeinen bisher geschehen ist, die Qualität der deutschen Waren gewürdigt und hervorgehoben wird. Massenartikel werden im Schutze der hohen spanischen Zölle schon vielfach von der spanischen Industrie zu annehmbaren Preisen hergestellt, und der deutsche Wettbewerb in solchen Artikeln mit dritten Ländern ist auch in Spanien dadurch besonders erschwert, daß die deutschen Firmen meistens nicht so günstige Zahlungsbedingungen einräumen können wie die Lieferanten anderer Länder.

**Anbau von Baumwolle in Südserbien.** Hierüber liegt der Reichsnachrichtenstelle eine vertrauliche Aufzeichnung vor, die Interessenten leihweise von der Stelle beziehen können.

**Peru.** Die im Einvernehmen mit der peruanischen Gesandtschaft in Berlin herausgegebene Zeitschrift „Peru“, Zeitschrift zur Förderung der deutsch-peruanischen Wirtschaftsbeziehungen, hat kürzlich eine Ausgabe veröffentlicht, die speziell für die sächsische Industrie herausgegeben ist. Interessenten können das Heft auf dem Büro der Nachrichtenstelle einsehen.

**Ausführungsbestimmungen zur Abänderung des litauischen Wareneinfuhrzolltarifs.** Von der Industrie- und Handelskammer zu Memel wurde ein Stück des Amtsblatts des Memelgebiets vom 2. Oktober 1928 mit dem Abdruck der Uebersetzung der Ausführungsbestimmungen über die Ausstellung von Ursprungsurkunden überreicht, die bei Sendungen nach Litauen und dem Memelgebiet seit dem 1. Oktober für eine Reihe von Waren erforderlich sind, die in derselben Ausgabe des Amtsblatts an anderer Stelle angegeben sind. Bei dieser Gelegenheit wird darauf aufmerksam gemacht, daß die litauische Zollverwaltung eine ganz genaue Ausstellung der Ursprungszeugnisse verlangt. Es sind im Laufe der letzten Wochen vielfach unangenehme Schwierigkeiten entstanden wegen ungenauer Angaben der Brutto- und Nettogewichte. Auch müssen die in § 5 der Bestimmungen verlangten Angaben vollständig sein, es muß also auch der Warenwert angegeben werden. Ursprungsbescheinigungen auf Fakturen oder anderen Wertpapieren dürfen nur durch litauische Konsulate bzw. die litauische Gesandtschaft in Berlin erteilt werden. Die litauische Zollbehörde verlangt, daß die Ursprungszeugnisse der ausländischen Handelskammern und der Zollämter als besondere selbständige Urkunden erteilt werden. Nähere Auskunft über den Inhalt der Bestimmungen erteilt auf Wunsch die Nachrichtenstelle.

Ferner wurden von der Industrie- und Handelskammer zu Memel Exemplare eines Merkblattes „Neue Bestimmungen über den Warenversand nach dem Memelgebiet“ übersandt, das von dem Verein der Detaillisten e. V. in Memel herausgegeben ist. Interessenten können das Merkblatt von der Nachrichtenstelle erhalten.

## Frachtenmarkt.

**Stettiner Seefrachtenmarkt.** Stettin, 11. November. Im Gegensatz zu der entsprechenden Berichtsperiode des Vorjahres hat der Frachtenmarkt in letzter Zeit fast durchweg wesentlich angezogen. Von Lulea nach Stettin wird augenblicklich eine Rate von Kr. 4.50 bis 4.60, nach Antwerpen ebenfalls bis Kr. 4.60 fio bezahlt. Man hofft, noch bis ca. zum 20. November unbehindert von Eisschwierigkeiten abladen zu können. Von Oxelösund wird gegenwärtig eine Rate von Kr. 3.90 bezahlt; weitere Dampfer nach Stettin werden in nächster Zeit zu Raten von Kr. 3.75 bis Kr. 3.90 abgefertigt werden. Von Narvik ist mit einer Rate von Kr. 3.75 bis Kr. 4.— zu rechnen.

Die Fahrt nach dem Mittelmeer hat sich, namentlich durch die Nachfrage nach ausgedehntem Schiffsraum für Getreideladungen, in letzter Zeit für die Reedereien recht günstig gestaltet. Für Ladungen nach dem östlichen Mittelmeer, also insbesondere nach südfranzösischen und italienischen Häfen, werden Raten von 12/— bis 13/— erreicht, während man für Getreidevers Schiffungen von Hamburg und Stettin nach dem östlichen Mittelmeer Frachtraten bis zu 15/— erzielen konnte. Rückkehrend ist für Erzladungen von Bona, Melilla usw. eine Fracht von 6/6 erhältlich. Auch die Kohlenraten von der Tyne haben angezogen, es ist eine Rate von 5/9, für kleinere Dampfer sogar von 6/— zu nennen.

Auch die Holzfrachten sind infolge des bald zu erwartenden Schlusses der Schifffahrt, namentlich von nordfinnischen Häfen, fest. Nach Wismar, Lübeck usw. ist eine Rate von RM. 47.— bis RM. 48.— per Standard zu nennen.

Weniger fest sind die Ladungen von Südschweden (Helsingborg) nach Danzig, man kann hier für Mineralien (Abbrände, Briketts usw.) mit einer Rate von Kr. 2.50 rechnen.

Im übrigen sind noch folgende Frachten zu nennen: Stettin—Birkenhead 1000 tons Weizen 14/— 15/—; Stettin—Barry Dock ca. 1000 tons Schwergetreide 13/—; Stettin—London option E.C.U.K. 6/700 tons Weizen 9/— per ton; Stettin—London option E.C.U.K. 4/500 tons Weizen 10/6 11/—; Stettin—Oslo 600 tons Schwergetreide Kr. 8.— 9.—; Stettin—Bordeaux 1225 tons Weizen 13/6 14/—; Stettin—Abo 500 tons Zucker 8/6; Stettin—Helsingfors 500 tons Zucker 8/6 9/—; Stettin—Kotka 500 tons Zucker 8/6 9/—; Pommernhafen—Abo Wiborg range option Reval 7/800 tons Schwergetreide 8/6; Stralsund—Wismar range London 4/500 tons Hafer 11/—; Stralsund—London River 650 tons Weizen 8/6 9/—, 300 tons Hafer 10/6; Stolpmünde—Nykoeping und Norrköping 500 tons Roggen Kr. 9.— 10.—; Stolpmünde—E.C.C.P. 4/500 Faden Props 35/— 36/— per Faden; Stettin—Kopenhagen 200 tons ungebr. Gasreinigungsmasse Kr. 5 1/2 per ton; Stettin—Kopenhagen 200 tons ungebr. Gasreinigungsmasse Kr. 5 1/2 per ton; Stettin—Gefle 320/340 tons Chamotte Kr. 8 1/2 9.— per ton frei eingestaut; 125/150 tons Hafer Kr. 13.— 14.—; Stettin—Karlstad 2/300 tons Natriumsulfat Kr. 8.— 8 1/2 per ton; Stettin—Königsberg 280/300 tons Cementkalk RM. 7.— per ton; Ueckermünde—Lübeck 200/250 rm Kiefernrollen 2,20 m lang RM. 3.— per cbm; Stralsund—Itzehoe 120/150 tons Zucker RM. 6.— per ton.

## Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V. Steffin.

**Dritter verkaufsfreier Sonntag vor Weihnachten?** Der Verband des Stettiner Einzelhandels hat unter dem 18. Oktober d. J. den Polizeipräsidenten um die Genehmigung eines dritten verkaufsfreien Sonntages vor Weihnachten ersucht. Wir rechnen mit einer Entscheidung unseres Antrages in den folgenden Tagen. Der Antrag lautet:

„Die Freigabe der verkaufsfreien Sonntage hat im Stadtbezirk Stettin bisher eine Regelung erfahren, die weder den Einzelhandel befriedigte, noch auch die notwendige Rücksicht auf die Verbraucher unseres Erachtens erkennen ließ. In Stettin wurden in den letzten Jahren im ganzen nur 2 Sonntage und zwar vor Weihnachten als verkaufsfreie genehmigt. Diese Regelung ist für den Stettiner Einzelhandel um so belastender geworden, als den Bedürfnissen der Provinzstädte mit anschließender ländlicher Bevölkerung größeres Entgegenkommen als bisher durch die Polizeiverwaltungen gezeigt wurde. Dadurch ist für den Stettiner Einzelhandel ein ungleicher Zustand gegenüber dem Einzelhandel der Provinzplätze eingetreten.

Der letzte Sonntag vor dem Weihnachtsfeste fällt in diesem Jahre auf den 23. Dezember, liegt also unmittelbar vor dem Heiligen Abend. Die Beibehaltung des bisherigen Zustandes würde für den Einzelhandel des Stadtbezirks Stettin unter diesen Umständen eine besondere Benachteiligung gegenüber der Provinz bedeuten. Die Bevölkerung der Provinz ist gewohnt, gerade zur Weihnachtszeit ihre Einkäufe auch in Stettin zu decken; sie würde sich schwer entschließen, am Tage vor dem Heiligen Abend nach Stettin zu fahren, da sie unmittelbar vor dem Fest mit anderen Vorbereitungen für das Fest beschäftigt ist. Auch die Stettiner Bevölkerung selbst wird Einkäufe in größerem Umfange am Tage vor dem Heiligen Abend nicht mehr machen, insbesondere werden größere Stücke so spät nicht mehr gekauft werden. Da also der letzte Sonntag infolge seiner Lage geschäftlich sehr ungünstig beeinflusst werden dürfte, bleibt die Stettiner Geschäftswelt zur Hauptsache auf einen, den vorletzten Sonntag, angewiesen. Dieser Zustand entspricht auch keineswegs den Bedürfnissen der Verbraucher, deren verstärktem Kaufverlangen vor Weihnachten genügend Rechnung getragen werden muß.

Wir beantragen daher, der Herr Polizeipräsident möge einen dritten Sonntag vor dem Weihnachtsfest als verkaufsfrei genehmigen.

Da nach dem Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 14. Juli 1928 die Industrie- und Han-

delskammern zu hören sind, bitten wir, ein Gutachten der hiesigen Industrie- und Handelskammer einzuholen. Da unser Antrag, wie wir annehmen, in einer mündlichen Aussprache erörtert werden wird, stellen wir ergebenst anheim, zu dieser auch die Vorsitzenden der Einzelhandelsfachkommissionen der Industrie- und Handelskammer, welche die Kammer jedenfalls gern namhaft machen wird, hinzuzuziehen.“

**Fortfall des Gehaltsanspruches eines Angestellten bei mehrfacher Erkrankung.** Das Landesarbeitsgericht Berlin hat in einem Urteil vom 20. Januar 1928 eine für die gesamte Geschäftswelt wichtige Entscheidung gefällt:

Keht ein Angestellter nach mehr als sechswöchiger Krankheit, während der das Gehalt fortgezahlt wurde, wieder ins Geschäft zurück und erkrankt er kurze Zeit später wiederum, so braucht der Arbeitgeber ihm nicht aufs neue sechs Wochen Gehalt (während der Krankheit) zu zahlen, sofern es sich bei der zweiten Erkrankung lediglich um eine Fortsetzung der ersten handelt, d. h. die Krankheit durch eine vorübergehende Besserung unterbrochen wurde. Art und Charakter der Krankheit sowie die Dauer der dazwischenliegenden Zeit sind die entscheidenden Faktoren, ob das Gehalt sechs Wochen hindurch noch einmal gezahlt werden muß oder nicht.

**Unlautere Geschäfte im Teppichhandel.** In letzter Zeit werden wieder in außerordentlichem Maße Teppiche, insbesondere echte Teppiche von ortsfremden Hausierern und Wanderlägern angeboten. Wie uns mitgeteilt wird, sind einzelne Teppiche von Stettiner Privatleuten erworben worden. Eine nachträgliche Prüfung durch Sachverständige hat ergeben, daß die gekaufte Ware außerordentlich teuer bezahlt war, beispielsweise ist für einen Teppich M. 900.— gezahlt worden, während ein Stück gleicher Größe und noch besserer Qualität von Stettiner Einzelhandelsfirmen mit noch nicht M. 650.— angeboten wird. Dieser Fall gibt uns Veranlassung, erneut vor einem Kauf bei fremden Händlern zu warnen. Die meiste Gewähr hat der Kunde, wenn er bei den ortsgesessenen Einzelhändlern kauft. Der Verband des Stettiner Einzelhandels e. V., Börse, Frauenstraße 30, ist bereit, den Kunden, die von auswärtigen Händlern kaufen wollen oder sich nach vollendetem Kauf für übervorteilt halten, Sachverständige zur Prüfung zu benennen.

## Die Steffiner Handelsvertreter in landwirtschaftlichen Sämereien (Klee- und Grassaaten).

Von Hans Hochheim.

Es dürfte allgemein bekannt sein, daß Stettin schon von altersher einer der Hauptplätze im deutschen Samenhandel ist und außer einem großen Im- und Exportgeschäft in Klee- und Grassaaten etc. auch ein recht bedeutendes Inlandsgeschäft tätigt. Obgleich während des Weltkrieges auch in der Saatenbranche die Geschäftsverbindungen mit dem Auslande unterbunden waren, ist es dank der ausgezeichneten Beziehungen, welche die Stettiner Handelsvertreter zu den großen ausländischen Häusern der Saatenbranche seit Jahrzehnten gepflogen haben, gelungen, unserem Platz wieder die Geltung zu verschaffen, die er im Samenhandel vor dem großen Kriege hatte. Der hiesige Samenhandel genießt durch die Zuverlässigkeit seiner Lieferungen, durch seine enge Zusammenarbeit mit den Versuchsstationen und sein Eingehen auf die Wünsche der Landwirtschaft das größte Vertrauen und die einzelnen Saatengroßhändler haben Jahresumsätze von mehreren Millionen Reichsmark aufzuweisen.

Der Handelsvertreterstand hat gerade in diesem schwierigen Geschäftszweig eine besonders wichtige Funktion zu erfüllen und ist daher auch in Stettin gut organisiert. Ueber die Wichtigkeit des Handelsvertreters im Klee- und Grassaatengroßhandel lesen wir beispielsweise in einem Aufsatz von Heinz Rudolph, Breslau, der in der Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis 1928 Heft 10 abgedruckt ist unter dem Titel: „Der Klee- und Grassaatengroßhandel in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des Imports“ wie folgt:

Bei der zerstreuten Lage der Produktionsgebiete ist es dem einzelnen Saatenhändler unmöglich, die Marktlage von sich aus zu übersehen; er kann nicht selbst mit allen Firmen in Verbindung treten. Hier tritt als Vertrauensperson der Handelsvertreter auf: Die Firmen gehen an den verschiedenen Plätzen mit Handelsvertretern feste Vertragsverhältnisse ein, auf Grund deren sie dort nur durch die Handelsvertreter Geschäfte tätigen dürfen. Falls direkte Geschäfte trotzdem ohne den Handelsvertreter abgeschlossen

werden, so erhält dieser auch dafür seine Provision. Der Vertreter gibt auf Grund seiner Informationen Berichte heraus und orientiert seine auswärtigen Saatenhäuser über die Marktlage an seinem Platz und an den Plätzen, die er vertritt. Der Abschluß der Geschäfte wird mit den Handelsvertretern zumeist als Kauf nach Probe getätigt. Die Provision wird dadurch wieder eingeholt, daß der Handelsvertreter aus der Fülle der Angebote das günstigste für seine Kunden, deren besondere Wünsche er durch längere Geschäftsverbindung kennt, herausucht. Die täglichen Berichte gibt der Handelsvertreter den Proprefirmen am Platze auf der Börse oder in den Geschäftsräumen.

Die Großhandelsagenturen Stettins, welche hauptsächlich in Klee- und Grassaaten etc. arbeiten, sind folgende Firmen:

### Gustav Friedeberts Wwe., Stettin, Mittwochstr. 18/20.

Der Inhaber dieser Firma, welche bereits im Jahre 1869 gegründet wurde, ist seit dem 1. Oktober 1919 Herr Hans Hochheim, Stettin, der die Branche aus seiner früheren Tätigkeit her genau kennt und zu dem deutschen Saatengroßhandel sehr gute persönliche Beziehungen unterhält. Er übernahm seine jetzige Firma gleich nach Aufhebung der durch den Weltkrieg hervorgerufenen Zwangsbewirtschaftung des deutschen Saatenhandels, in deren Berliner Monopolstelle er als Organisator und Sachverständiger tätig war. Die Firma Gustav Friedeberts Wwe. hat in den letzten Jahren einen großen Aufschwung genommen und steht besonders mit den skandinavischen Ländern, den Randstaaten, Polen, Tschecho-Slovakei und Ungarn in sehr reger Geschäftsbeziehung, vertritt aber auch außerdem große Firmen Englands, Frankreichs, Italiens etc. Außer der Klee- und Grassaatenabteilung unterhält die Firma eine solche für Getreideexport sowie Import von Oelsaaten und Futtermitteln. Auch eine General-Agentur des „Nordstern-Versicherungs-Konzerns“ ist der Firma angegliedert. Telegrammadresse Agentur Stettin. Fernsprecher Nr. 37 228/29.

## Der Steffiner Handelsvertreter im Warenhandel.

Der Verein Stettiner Handelsvertreter hat die Mitglieder, welche Warenvertretungen aller Art haben, zu einer Gruppe zusammengeschlossen. Hierzu gehören: Lebens- und Genußmittel, Süßwaren, Drogen, Papier, Eisenwaren, Maschinen, Verpackungsmittel, techn. Artikel etc. Infolge des für Deutschland ungünstigen Ausgangs des Krieges sind dem Stettiner Handel große Absatzgebiete verloren gegangen. Dies macht sich bei jedem Vertreter stark bemerkbar. Während in der ersten Zeit nach dem Kriege großer Bedarf nach allen Waren war, so ist dieser jetzt sehr eingeschränkt, da infolge der Inflation viel Kapital verloren ist und durch den großen Steuerdruck ferner viel Kapital aus den Geschäften gezogen wird.

Artikel, welche früher in großen Posten bezogen wurden, werden heute nur in geringen Mengen gekauft. Als Ausgleich kann vielleicht dafür angesehen werden, daß von einzelnen Waren — wie Kaffee — bessere Qualitäten gekauft werden. Der Grund hierfür liegt wohl darin, daß der Verbraucher von der besseren Qualität weniger verbraucht, als von der geringeren. Dem einzelnen Vertreter gehen dadurch Provisionseinnahmen verloren, und es genügen ihm oft nicht mehr die Vertretungen, welche ihm vor dem Kriege gut ernährten.

Gewürze. Stettin hatte ein gutes Hinterland für Gewürze und daher vor dem Kriege hierin einen großen

Umsatz. Während des Krieges wurden dieselben — so weit es ging — durch die nordischen Länder und Holland eingeführt. Immerhin war dies nur ein Bruchteil. Die Gesetzgebung mußte — durch den langen Krieg dazu gezwungen — die Verarbeitung des Fleisches zu Wurst stark einschränken resp. z. T. verbieten, so daß die Nachfrage nach Gewürzen von selbst nachließ. Nach der Inflation und nach Aufhebung der Gesetze hat der Konsum an Gewürzen wieder zugenommen. Die Hauptgewürze sind Pfeffer und Piment für Deutschland, und zwar kommt hauptsächlich „weißer Muntoh“ in Frage, der zwar im Preise weit höher als schwarzer Pfeffer liegt, dafür aber an Gewürzkraft dem anderen bedeutend überlegen ist.

Die Gewürze gehören zu den Artikeln, die der Konjunktur stark unterworfen sind, und die Preise für fast alle Sorten steigen und fallen in kurzen Zeiträumen sehr häufig.

Teigwaren sind für Stettin ein guter Artikel. Dies war besonders im letzten Jahre der Fall, als die Kartoffelernte so gering ausfiel. Der Absatz ist recht lebhaft, jedoch fehlen für die billigeren Schnittnudeln auch die uns abgenommenen Absatzgebiete, wie Posen, Westpreußen. — Es werden auch hier vielfach bessere Qualitäten (wie Eierkörbchen, -schleifchen, -seemuschneln, -pilze, Maccaroni etc.) bezogen.

Oscar Eggeling.

## Arrac und Rum, ihre Gewinnung und Herkunftsgebiete.

Allgemein weiß man, daß Wein aus Weintrauben, Bier aus Gerste und Hopfen, Zwetschgenwasser aus Zwetschgen, Kirschwasser aus Kirschen erzeugt werden, aber über die Grundstoffe von Rum und Arrac herrscht im allgemeinen noch ziemliche Unklarheit, vor allem über die Gewinnung. Beide Produkte sind Erzeugnisse der Tropen, die durch Brennen, d. h. durch Destillierung aus alkoholisch gegorenen Flüssigkeiten gewonnen, als Branntwein aufzufassen sind. Bei beiden Produkten spielt die Zuckerrohrmelasse eine bedeutende Rolle. Wie bekannt, ist die Hauptgewinnung des Rum die westindische Inselwelt, hauptsächlich

Jamaica. Nach der Gewinnung der Zuckerrohrmelasse scheidet man durch Abtropfen oder Zentrifugen den Zucker aus, während der Reststoff zur Herstellung des Rums verwandt wird. Dieser so erhaltenen Rummische setzt man noch etwas Schlempe, die als Rückstand in den Destillationsgefäßen verblieben ist, zu und überläßt dann die Mischung der Gärung, die in 5 bis 12, bei Exportrum in 15 bis 21 Tagen beendet ist. Dieses Destillierprodukt, der Rum, ist farblos, zur Erzielung der gewünschten Färbung lagert das Destillat genau wie beim Kognak in Eichenfässern; je dunkler solch ein Fabrikat ist, desto länger hat die Lage-

zung gedauert, und durch die langjährige Lagerung wird die Feinheit des Rums ständig gesteigert. Um eine recht dunkle Färbung zu erzielen, setzt man oft Zuckercoeleur oder Karamel zu. Auf den Markt gelangt der Rum besonders in Jamaica und Demahara in großen Eichenfässern, die ca. 15 Gallonen und mehr enthalten. Die jährlich erzeugte Menge wird auf ca. 60 000 Liter geschätzt.

Ist schon der Rum ein entsprechend der Gegend und dem Herstellungsverfahren verschiedenes Produkt, so trifft dies in noch höherem Maße bei Arrac zu. Seine Herstellungsländer sind Java, Ceylon und Siam. In den europäischen Handel kommt fast nur der Java-Arrac. Für diesen benutzt man ausschließlich die Endmelasse der Zuckerrafinerie als Ausgangsmaterial, die verdünnt durch besondere Hefearten vergoren und dann destilliert den Arrac hergibt. Diese Hefesorten werden aus Reisstroh gewonnen.

Das aus Reisstroh gewonnene Material wird als Raggi bezeichnet. Um den hochwertigen Batavia-Arrac herzustellen, wird die gewonnene Hefe in besonderer Weise vorbereitet. Zwischen dünne Schichten von abgekühltem gekochtem Reis wird das gewonnene Raggipulver eingestreut und nach einigen Stunden in einem Behälter mit durchlöcherter Boden zum Abfluß von verzuckertem Amylodextrin gebracht. Nach zwei Tagen hat die Hefe eine starke Gärung für Zucker erreicht, wird dann in einem Faß mit der Melasselösung zusammengebracht und ins Freie gestellt. Nach 2 bis 3 Tagen wird die stark gärende Masse in großen Gärfässern einer weiteren Gärung von 4 Tagen überlassen. Nach Abschöpfung der auf der braunen Flüssigkeit schwimmenden Reishülsen und Verunreinigungen erfolgt in 10 Liter reihenweis aufgestellten irdenen Krügen eine ruhige Nachgärung. Darauf wird die Abdestillation vorgenommen. Ernst Breem.

## Der Handelsvertreter (Heringsmakler) im Heringshandel.

Es ist ein großer Unterschied zu machen zwischen einem Handelsvertreter im Inlande, der eine oder mehrere Heringsimportfirmen vertritt oder einem Handelsvertreter (Heringsmakler) am Importplatze. Der Handelsvertreter im Inlande (Provinz) braucht oder hat auch meistens wenig Kenntnisse vom Heringshandel. Der Handelsvertreter (Heringsmakler) am Importplatze muß schon mit dem Heringshandel durchaus vertraut sein und durch jahrelange Beschäftigung resp. Erfahrung in der Lage sein, seinen Kunden die Gewähr zu bieten, sachgemäße Einkäufe für dieselben zu besorgen. Es ist den Inlandskunden nicht immer möglich, von ihrem Platze aus Stettin aufzusuchen (es kommen die Plätze Berlin, Dresden, Breslau, Magdeburg, Halle,

Chemnitz etc. in Frage). Der Käufer muß dann in der Lage sein, sich auf seinen Vertreter durchaus zu verlassen. Es liegt in der Natur des Heringshandels, beim Kauf auf den Preis und die Qualität zu achten und sich durch Sachkenntnis vor Uebervorteilung durch den Verkäufer zu schützen. Deshalb sollten Großhandlungen in der Provinz niemals ohne einen Heringsmakler ihre Einkäufe tätigen. Die kleinen Kosten machen sich zehnfach bezahlt.

Ferner ist der Heringsmakler in der Lage, seine Kunden für den Handel durchzubilden. Nach Erfahrungen fehlt den Großhändlern in der Provinz manches Wissenswerte für den Heringshandel. Hermann Zersk.

## Die Lage des technischen Handelsvertreters.

Wie die ganze Stettiner Industrie und der Stettiner Handel infolge der großen Ereignisse der letzten 10 Jahre einen sehr schweren Stand hat, so ist ganz besonders die Lage der technischen Handelsvertreter im Laufe der letzten Jahre immer schwieriger geworden. Sehr viel hat dazu beigetragen die schwache Beschäftigung der Werften und der Zusammenbruch der Vulkan-Werft, ferner die geringeren Umsätze der Maschinenindustrie und dabei besonders der infolge der Not der Landwirtschaft geschwächten landwirtschaftlichen Maschinenindustrie. Mehrere Fabriken haben auch ihre Einkäufe nach Berlin verlegt, wo sie selbst oder durch Verbände oder Konzerne das einkaufen, was sie früher durch Stettiner Händler und Vertreter bezogen haben. Von Bedeutung ist auch die sehr stark angewachsene Zahl der Vertreter durch ehemalige Offiziere, Marineingenieure und abgebaute Beamte und Kaufleute, welche den berufsmäßigen kaufmännischen Vertretern Konkurrenz machen. Auch die bedeutend verringerte Stettiner Schifffahrt wirkt schädigend auf die Vertreter. Große Firmen wenden sich jetzt direkt an Stettin und an die Provinz, welche früher hauptsächlich ein Arbeitsgebiet der Stettiner Vertreter und Händler war. In allen technischen Artikeln ist gegenüber einem sehr verringerten Bedarf ein riesenhaftes Anwachsen des Angebots festzustellen, das naturgemäß zu einem Druck auf die Preise und oft zum Schleudern führt. Die Branche der techn.

Oele und Fette hat ganz besonders stark unter dem riesenhaften Ueberangebot zu leiden; mehrere bedeutende Großfirmen haben Filialen mit großen Lägern hierher gelegt, durch welche kleinen Verbrauchern der direkte Bezug von ganz kleinen Quantitäten — z. B. von Autoöl — ermöglicht wird und von ganz Deutschland und sogar von dem Ausland regnet es Offerten von Oelen und Fetten. Der Schreiber dieses hat allein in diesem Jahr 10 direkte Vertretungsangebote von Oelfirmen erhalten. Zu alledem kommt dann noch die durch die Geldknappheit hervorgerufene Abneigung gegen größere Bezüge, die Abneigung, sich mehr auf Lager zu legen, als in allernächster Zeit gebraucht wird.

Für die Handelsvertreter aber, welchen der Absatz ihrer Artikel so erschwert ist, sind auf der anderen Seite die Unkosten ganz bedeutend gestiegen.

So ist im ganzen das Bild folgendes. Sehr verringertes Bedarf, sehr vermehrtes Angebot, sehr vergrößerte Zahl der Vertreter und sehr vermehrte Handelsunkosten einschließlich Steuern. Dadurch ist die Lage der meisten technischen Vertreter eine sehr traurige und zwar ist dieselbe seit 1918 oder 1923 immer schwieriger geworden. Jede Betriebsstillegung, jede Verlegung des Einkaufs an den Sitz eines Konzerns oder Verbandes bedeutet einen neuen Schlag, der letzte Schlag war die völlige Auflösung des Vulcans. Hans Gribel.

## Die Lage des Tabakhandels und seiner Handelsvertreter.

Eine im RDC. versuchte Einigung über Zigarrenpreise ist nicht zustande gekommen, da die Preise in runden Zahlen 10 Pf., 12 Pf., 15 Pf., 20 Pf. sich im allgemeinen im Kleinhandel nicht umgehen lassen und vielfach auf den Widerstand bei den Händlern stoßen, wenn ja auch einzelne Händler Versuche mit sogenannten ungeraden Zahlen machen und gemacht haben, z. B. 16 Pf., 3 zu 50 Pf., 4 zu 70 Pf. usw.

Um die entstandenen Lohnerhöhungen auszugleichen, wird nun seitens der Fabriken vielfach versucht, durch Fassonverkleinerung, Gewichtsminderung, Vereinfachung der Verpackungen die sonst nötigen Preissteigerungen zu vermeiden, da die Einstandspreise bereits eine Höhe erreicht haben; die die Verdienstspanne auf das Schärfste verringert hat.

Das Geschäft in Weihnachtspackungen, das zum Teil schon im Juni/Juli begonnen wurde, hat die gehegten Er-

wartungen bei weitem nicht erfüllt, trotzdem einige Fabriken als Lockmittel spätere Valutierungen bis November/Dezember mit dann folgenden 3 Monatsaccepten benutzten, wodurch vielfach direkt wieder das alte 6 Monatsziel auftauchte.

Es wäre sehr zu bedauern, wenn diese Erscheinung nicht schleunigst wieder verschwände, nicht zuletzt im Interesse des Spezialhandels, da ohne Frage durch Zielverlängerungen hauptsächlich schwächere Existenzen nur eine Zeitlang länger durchgeschleppt würden, bis schließlich doch der Zusammenbruch erfolgt.

Die Lage der Handelsvertreter ist im Laufe der Jahre besonders im Tabakwarengeschäft immer schwieriger geworden, einerseits durch die verringerte Kaufkraft des Handlertums, die dadurch naturgemäße Verkleinerung der Aufträge, dann aber auch durch die übergroße Zunahme der Tabakwarenvertreter aus allen möglichen Ständen und Berufen, die infolge unserer wirtschaftlichen Nöte eben jede Verdienstmöglichkeit ergreifen.



Besonders schwierig wird die Lage durch die Konzentrierungen der Zigarettenfabriken für einen großen Teil der Zigarettenvertreter, von denen eine größere Anzahl teils ausgeschaltet wird, teils durch Bezirksaufteilungen in ihrem

Einkommen arg beschränkt wird, so daß deren Existenzmöglichkeit in Frage gestellt wird. Daneben laufen noch Versuche von Provisionsminderungen, die zum Teil bereits durchgeführt sind.

## Von verschiedenen Handelsvertreterfirmen.

### Friedr. Bercke,

gegründet 1892, Inhaber H. und W. Reefschläger, betreibt seit Jahrzehnten die Vermittlung für den Weingroßhandel und unterhält die besten Beziehungen zu den bedeutendsten Firmen in Stettin und der Provinz Pommern. Als bedeutendere Vertretungen werden genannt die Generalvertretung für Georges Geiling & Cie., Sektkellerei, Bacharach a. Rhein. Robert Heuser, Weingutsbesitzer und Moselweingroßhandlung, Traben-Trarbach.

Gebrüder Herz, Weinbau und Weingroßhandel, Bingen a. Rhein.

Unter den Firmen, die sich zum Teil auf technischem Gebiet betätigen, ist die Firma

### Paul Bock, Stettin,

Preußischestraße 7, zu nennen. Dieselbe bearbeitet Vertretungen in Walzwerkserzeugnissen und daraus hergestellten Fertigfabrikaten sowie in anderen Bedarfsgegenständen für die Industrie. Außerdem handelt sie für eigene Rechnung Erdöl- und Teerprodukte. Außer Stettin wird auch ein großer Teil der Provinz bearbeitet. Langjährige vielseitige Beziehungen bestehen sowohl zur Groß- und Kleinindustrie, wie zu sonstigen Verbrauchern und Behörden.

### Ernst Breem.

Die Firma Ernst Breem, Stettin, ist im Jahre 1908 unter Breem & Moellendorf gegründet worden. Im Jahre 1926 trennten sich die Inhaber, und jeder der beiden Inhaber führte sein Geschäft unter seinem eigenen Namen weiter. Herr Breem hat sich durch seine fast 40 jährige Reisetätigkeit das Vertrauen seiner Kundschaft und der Handelskreise in so großem Maße erworben, daß er in die 1926 neugegründete Industrie- und Handelskammer Stettin gewählt und von dieser zum Handelsrichter vorgeschlagen und bestätigt wurde. Die Vertretung der Firma liegt hauptsächlich in der Wein- und Spirituosenbranche. Erste Häuser in Rot- und Weißweinen werden mit gutem Erfolg vertreten, vor allem die Spezialität der Firma:

Asbach & Co., Weinbrennerei, Rudesheim a. Rhein.

H. H. Pott Nachf., Rumimport, Flensburg.

Auch in der Lebensmittelbranche hat sich die Firma Ernst Breem eine führende Stelle erworben in den Fabrikaten der Firmen Oscar Dörffler, Würstchen, Bünde, sowie Seelig & Hille, Marke Teekanne, Dresden.

Die Firma

### Walther A. Dieball,

Stettin, Kohlmarkt 5, handelsgerichtlich eingetragen, betreibt seit ca. 8 Jahren hier in Stettin und Pommern ein Geschäft mit Hotel-, Großküchen- und Konditorei-Einrichtungsgegenständen.

Dem rührigen Inhaber der genannten Firma, Herrn Walther A. Dieball, welcher in der Inflation sein ganzes Vermögen verloren hatte, ist es gelungen die Vertretungen namhafter Fabriken, welche solche Einrichtungsgegenstände liefern, zu bekommen.

Immer ist es das Bestreben des Inhabers der Fa. Walther A. Dieball, nur solche Vertretungen zu bekommen und zu übernehmen, durch welche den gastronomischen Betrieben Gegenstände geboten werden, die die einzelnen Betriebe rentabler machen.

Unter diesen Vertretungen sind besonders zu nennen: die Fa. Brown Boveri & Cie, A.-G., Mannheim, Abt. Kältemaschinen.

Führende Gaststätten Stettins und Pommerns, z. B. das Hotel Preußenhof, Hotel Gust, Weinhaus Ohlen, das Parkhaus Bruno Frank, Rest. Puhlmann, Konditorei Refflinghaus und viele andere mehr haben diese, für jeden gastronomischen Betrieb vorteilhafte Einrichtung angeschafft.

Kein Ausströmen giftiger Gase, keine Bedienung, ganz geringe Betriebskosten machen es den Inhabern dieser Gaststätten möglich (besonders durch Ausnutzung des billigen Nachtstroms), stets frisch gekühlte Speisen und Getränke ihren Gästen zu servieren.

Eine zweite Vertretung ist die der Expresso-Kaffeemaschinen-Fabrik, Hamburg-Altona. Ungeheure, unberechtigte Vorurteile mußte Herr Dieball vor 8 Jahren überwinden, um dieser Kaffeemaschine, welche in

vielen Exemplaren bereits im Reich stand, hier in Stettin und Pommern Eingang zu verschaffen.

Heute bekommt man in den meisten Kaffeehäusern und Konditoreien jede Tasse Kaffee, Schokolade, Tee, Grog usw. einzeln frisch gebrüht serviert. Annähernd 60 Maschinen dürften heute in Stettin und Pommern bereits stehen.

Durch die Vertretung der Fa. H. Melzer, Chemnitz, Spezialfabrik für neuzeitliche Garderoben-Anlagen bringt die Fa. Walther A. Dieball den Saalbesitzern eine moderne Kleiderablage, welche es ermöglicht, auch in kleinen Räumen eine große Anzahl von Garderoben unterzubringen.

Die jüngste Vertretung der Fa. Walther A. Dieball ist die der Geschirrspülmaschine Meiko „Standard.“ In ca. 20 Sekunden sind ca. 50 Tassen gewaschen, gespült und getrocknet. Kaffee- und Fettgeschirr kann durcheinander gewaschen werden.

Auch diese Maschine hat sich schnell Eingang in Stettin verschafft.

Das Konzerthaus, die Firma H. Voigt, Eckerberger Molkerei, die Conditorei H. Tettenborn haben diese Maschine bereits im Betriebe bezw. bestellt.

Es gibt wohl kaum einen Gegenstand, welcher in einem gastronomischen Betrieb gebraucht wird, den die Firma Walther A. Dieball nicht liefern könnte. — Besonders bekannt und eingeführt ist diese Firma auch durch die Lieferungen von Hotel-Geschirr aus der bekannten Fabrik Gebr. Bauscher, in Weiden.

Die

### „Einheit“

Vertriebsgesellschaft für Zwirne und Garne aller Art G. m. b. H., Stettin

besteht seit 1919.

Nach dem unglücklichen Friedensschluß haben sich folgende bedeutende Firmen:

Gruschwitz Textilwerke A.-G., Neusalz und Grünberg, Gbr. Wolf, Neukirchen/Pleiß,

Hermann Dignowity A.-G., Chemnitz;

I. G. Laßmann & Söhne G. m. b. H., Hermsdorf,

Mechanische Bindfaden-Fabrik, Memmingen,

Leberecht Hünlich A.-G., Neusalza-Spremberg,

zusammengeschlossen, um gemeinsam die deutschen Abnehmer mit Garnen, Zwirnen und Bindfäden zu versorgen, indem an 19 Hauptplätzen Deutschlands Firmen gegründet wurden, die alle den Namen „Einheit“ tragen.

Die Stettiner „Einheit“ dehnte sich sehr rasch aus, da neben Pommern auch die beiden Mecklenburg für das Bearbeitungsfeld reserviert werden konnten, und um den Einheits-Gedanken weiter auszuspinnen, gesellten sich bald bedeutende Fabriken für Wolle, Strümpfe, Kammgarne, Decken, Tricotagen, Frottiertücher usw. hinzu, so daß jetzt alle Textilien aus Flachs, Hanf, Wolle, Baumwolle, Halb- wolle vertreten sind.

Die Vertretung und Leitung der „Einheit“ liegt in den Händen des Herrn Albert Weber Stettin, Pölitzer Str. 103.

Die Firma

### Wilhelm Falk

wurde von dem jetzigen Inhaber, Herrn Wilhelm Falk, im Jahre 1912 durch Uebernahme der Vertretungen der Margarine-Werke Jurgens & Prinzen, G. m. b. H., Goch (Rhld.), sowie der Weinbrennerei H. A. Winkelhausen, Preuß.-Stargard gegründet. Später wurden Vertretungen prominenter Häuser der Wein- und Spirituosenbranche, sowie die Vertretung der Feist-Sekt-Kellerei A.-G., Frankfurt a. M., übernommen. Auf Grund der, durch langjährige Reisetätigkeit erworbenen ausgedehnten Beziehungen zur Kundschaft in Stettin und der Provinz und gestützt auf einen gut eingearbeiteten Untervertreter- und Reisendenstab, hat sich die Firma Wilhelm Falk mit in die Reihe der bekanntesten Handelsvertreter-Firmen der Provinz Pommern gestellt.

### Roderich Grunow,

gegründet 1873, unterhält ein Ingenieurbüro und befaßt sich mit der Vertretung industrieller Werke. Die Firma ist seit dem 1. Januar 1920 in Händen der heutigen Inhaber M. Stork und Dr. Ing. Früh, von denen der Erstere bis dahin schon eine Reihe von Jahren der Fa. angehörte, der Letztere 10 Jahre lang in verschiedenen Abteilungen der Vulkan-

Werke, Stettin-Bredow tätig war. Beide Inhaber erfreuen sich eines guten Rufes und haben auch eine gute Anpassungsfähigkeit an die in Stettin und den östlichen Gebieten immer schwieriger gewordenen allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse bewiesen. —

#### Arthur Herms, Stettin, Gr. Oderstr. 10.

Diese Firma wurde am 1. Juli 1898 durch den jetzigen Inhaber, Herrn Arthur Herms, gegründet. Sie konnte also in diesem Jahre ihr 30 jähriges Bestehen feiern. Sie vertritt bedeutende Firmen des In- und Auslandes und steht mit den hiesigen Im- und Exporthäusern in täglicher engster Fühlung. Herr Arthur Herms ist auch durch die Industrie- und Handelskammer beedigter Sachverständiger für landwirtschaftliche Sämereien und Schriftführer im Verein der am Samenhandel beteiligten Kaufleute Stettins.

#### Gerd Kleinau,

jüngeres aufstrebendes Unternehmen, dessen gleichnamiger Inhaber es verstanden hat, in wenigen Jahren seines Bestehens recht bedeutende Umsätze vor allen Dingen in Leinsaat, Hülsenfrüchten und Sämereien zu erzielen.

#### Hugo Martens

unterhält beste Beziehungen zum Wein- und Spirituosengroßhandel des Bezirks, namentlich für die bekannten Häuser als Generalvertreter von:

- Burgeff & Co., Sektkellerei, Hochheim a. Main.
- Carl Lekisch, G. m. b. H., Mainz.
- Gebr. Rosenstiel, G. m. b. H., Neustadt a. Haardt.
- Math. Jos. Clüsserath, Trittenheim a. Mosel.

#### Max Moellendorf & Sohn.

Am 1. Januar 1926 nahm Herr Max Moellendorf seinen ältesten Sohn, der bereits früher einige Jahre bei ihm als Reisender unter der Firma Breem & Moellendorf tätig war, als Teilhaber auf und ließ die Firma unter Moellendorf & Sohn handelsgerichtlich eintragen.

Eine Anzahl guter Waren-, Wein- und Sektvertretungen wurden von dem Seniorchef aus seiner alten Firma übernommen, u. a. die Vertretung der Fa. Asbach & Co., Weinbrennerei, Rudesheim a. Rhein, für Ostpommern und Grenzmark. Einige neu aufgenommene Vertretungen, besonders solche der Bommerlunder-Fabrik, sowie der Firma Hansen jr. Flensburg (Hansen-Rum) haben dazu beigetragen, den Rahmen des Geschäfts wesentlich zu erweitern.

#### Die Firma Günther Molzahn

wurde im Jahre 1920 gegründet und befaßt sich nur mit Spezialvertretungen der Tabakindustrie. Als Hauptvertretung gilt die Tabakfabrik August Reiners & Co., Bremen, deren Fabrikate sich nicht nur in dem der Firma Günther Molzahn übergebenen Bezirk, sondern auch in ganz Deutschland äußerster Beliebtheit erfreuen. Im Jahre 1927 wurde von dieser Firma die Fabrikation der A. van Herwaarden-Tabake aufgenommen; diese Fabrikate sind echt holländische und als qualitativ hochwertig anzusehen.

Durch die nach einem besonderen Patentschutzverfahren im Jahre 1928 hergestellten „Mazeppa“-Tabake hat die Firma August Reiners & Co. einem Bedürfnis derjenigen Raucher entsprochen, die ganz besonders leicht zu rauchen wünschen. Durch die Bearbeitung des „Mazeppa“ nach einem gesetzlich geschützten Elektrowellen-Verfahren werden dem Tabak alle unangenehmen Bestandteile entzogen.

Der Bezirk der Firma Günther Molzahn für die Firma August Reiners & Co. umfaßt ganz Pommern, Teile von Mecklenburg, Brandenburg und der Grenzmark.

Als besondere Spezialität vertritt die Firma Günther Molzahn noch die Wills Company, London, deren Fabrikate aus zolltechnischen Gründen in Hamburg fabriziert werden; die sich ebenfalls einer großen Beliebtheit erfreuen.

#### Karl Oehlert.

Am 1. April 1921 übertrug die Firma Deinhard & Co., Sektkellerei, Coblenz, ihre Vertretung für Pommern mit dem Sitz in Stettin Herrn Karl Oehlert welcher schon früher deren Interessen in der Provinz Brandenburg wahrgenommen

hatte. Im Laufe der Jahre übernahm Herr Oehlert noch die Vertretungen folgender weltbekannter Firmen:

- Jas. Hennessy & Co., Cognac.
- Reidemeister & Ulrichs, Bremen.
- Francesco Cinzano & Cia., Torino.
- Schmoll & Boerner, Traben a. Mosel.
- und andere mehr.

Durch die Leistungsfähigkeit dieser bekannten Häuser ist die Firma in der Lage, allen Anforderungen gerecht zu werden.

#### P. Puchstein,

gegründet 1. April 1884, unterhält seit fast 45 Jahren beste Beziehungen zum Wein- und Spirituosengroßhandel in Stettin, den Provinzen Pommern und Grenzmark. Besonderer Wert wird darauf gelegt, den direkten Einkauf aus deutschen und ausländischen Produktionsländern zu vermitteln. In weiten Kreisen ist diese Firma bekannt durch die Generalvertretungen der

- Sektkellerei Matheus Müller, Eltville a. Rhein.
- Cognac J. & F. Martell sowie Bénédicte Dom Original.
- Georg Schmitt'sches Weingut und Weingroßhandlung, Nierstein.

Oscar Haussmann, Weingutsbesitzer und Moselweingroßhandlung, Traben.

#### Sachs & Beeg:

Leopold Sachs, der ein Saaten- und Getreide-Agenturgeschäft im Jahre 1877 in Stettin gründete, und Franz Beeg, welcher nach neunjähriger Tätigkeit in ersten Saaten-Großhandlungen des In- und Auslandes sich 1897 unter der Firma C. F. Beeg in Stettin etablierte, assoziierten sich im Jahre 1905.

Die Firma arbeitete von jeher hauptsächlich in landwirtschaftlichen Sämereien und widmet sich nach dem Kriege ausschließlich diesem Geschäftszweige, d. h. der Geschäftsvermittlung zwischen den von ihr — zum großen Teil schon seit mehreren Jahrzehnten — vertretenen in- und ausländischen Häusern und dem Stettiner Saaten-Großhandel.

Alleiniger Inhaber der Firma ist seit 1919 Franz Beeg; Prokurist: W. Schröder.

#### Ernst Senger,

gegründet im Jahre 1899, unterhält allererste Beziehungen zu den leistungsfähigsten Häusern des In- und Auslandes. Besonders bekannt ist die Firma als Generalvertreter von:

- Söhnlein Rheingold A.-G., Sektkellerei, Schierstein, Rheingau.
- Badische Obst- und Weinbrennereien A.-G., Achern, Baden.
- Herber Sohn, Rheinweine, Winkel, Rheingau.
- J. Calvet & Cie., Bordeaux und Beaune.

#### Moderne Verpackungsmittel.

Wenn man früher Waren zum Verkauf auslegte, dann waren sie entweder verpackt, d. h. vermunmt, und man mußte raten, was sich hinter den Hüllen verbarg, oder sie waren nicht verpackt und dadurch dem Staub und den Fliegen preisgegeben.

Heute schützt sie eine glasklare, bruchfeste Haut, das Cellophan, das nicht nur die Ware vor allen schädlichen äußeren Einflüssen schützt, sondern sie gleichzeitig auch vorteilhaft zur Schau stellt, weil sie restlos in dieser hygienischen Hülle gesehen werden kann.

Man braucht nicht gerade Psychologe zu sein, um zu wissen, daß der Blick des Käufers sich zuerst auf das Anziehende und Glänzende richtet, zumal wenn es noch farbenfreudig aufgemacht ist. Auch kann jeder selbst beobachten, daß ein Unbefangener, wenn er die Wahl zwischen einer unverpackten und einer in Cellophan gehüllten Ware hat, unbedingt aus einem instinktiven Gefühl heraus die letztere wählen wird. Jeder Kaufmann weiß das, und so kommt es denn, daß in den Auslagen die Cellophan-Packungen das Feld behaupten.

Cellophan ist in farblosen und farbigen Ausführungen, auch bedruckt in Form von Bogen, Einschlägen, Beuteln, Schachteln, Spitztüten, Bechern, Hülsen usw. bereits im Handel.

## Elektromotoren

**Installationsmaterialien, Glühlampen**

erhalten Sie preiswert, gut und schnell

**Bergmann Elektrizitäts-Werke A.-G.**

Ing.- und Verkaufsbüro: Stettin, Oberwiek 4 — Fernsprecher Nr. 22029/22801

## Die Rangieranlage im Reiherwerderhafen zu Steffin,

mit welcher die Eisenbahnwaggons auf dem ausgedehnten Anschlußgleise der Hafenbetriebsgesellschaft fortbewegt werden, ist eine Anlage mit endlosem Seil und wurde von der Firma Gustav Knackstedt, Komm.-Ges., Maschinenfabrik und Eisengießerei, Cottbus, geliefert. Dies im Jahre 1887 gegründete Unternehmen befaßt sich seit vielen Jahren mit dem Bau von Rangieranlagen mit endlosem Seil und auch solchen mit Rangierwinde. Die Anlagen mit endlosem Seil sind geeignet für Anschlußgleise mit größerer Ausdehnung, wobei gleichzeitig an mehreren Stellen rangiert werden muß. Diese Anlagen werden von obiger Firma mit einem D.R.P., dem sogenannten Zweigeschwindigkeitsschalter, ausgestattet, welcher bezweckt, daß das Seil langsam läuft, solange keine Waggons angehängt sind, jedoch beim Anhängen der Waggons selbsttätig die schnellere Rangiergeschwindigkeit einschaltet. Es ist dadurch einem alten Uebel: dem zu schnellen Verschleiß der Antriebs- und Streckenausrüstungsteile und des Seiles abgeholfen worden und eine sehr lange Lebensdauer der Anlagen gewährleistet. Die Anlage im Reiherwerderhafen ist wohl eine der stärksten, welche in Deutschland laufen und kommt den an sie gestellten, teilweise recht großen Anforderungen, spielend nach, muß diese Anlage doch bei Eintreffen von Erzladungen Tag und Nacht in Betrieb sein. Der Betrieb gestaltet sich insofern

sehr billig, als zur Bedienung des Antriebes kein Mann notwendig ist. Wenn der Bedienungsmann den Elektromotor und damit den Antrieb bzw. die Anlage eingeschaltet hat, kann er diese sich selbst überlassen und kann auf der Strecke beim Rangieren helfen. Bei der kürzlich stattgefundenen Erweiterung der Anlage, welche ebenfalls von der Firma Knackstedt ausgeführt wurde, wurden zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit Kugellager eingebaut. Eine kleinere gleichartige Anlage wurde von vorgenannter Firma vor einigen Wochen bei der Verladestelle Stettin der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft in Betrieb gesetzt. Einen ganz besonderen Erfolg aber konnte die Firma Knackstedt, Cottbus, kürzlich buchen durch die Erteilung des Auftrages auf fünf große Anlagen für den neuen Hafen Weichselmünde in Danzig. Dieser Auftrag wurde ihr übertragen auf Grund der günstigen Ergebnisse der Besichtigung der Reiherwerderhafen-Anlage. — Die Rangierwinden sind geeignet für Anschlußgleise von kurzer Ausdehnung mit kleinerer Waggonzahl. Auch hier hat eine fast dreißigjährige Erfahrung ein Rangiermittel auf den Markt gebracht, welches sich ganz den Wünschen und Bedürfnissen der Praxis angepaßt hat und bei verhältnismäßig billigem Anschaffungspreis das früher beim Verschieben der Waggons benutzte teure Menschen- und Pferdmaterial ersetzt.

## Grünzweig & Hartmann G. m. b. H., Korkstein u. Isoliermittel-Fabrik, Ludwigshafen a. Rh.

Die Firma, welche in diesem Jahre auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken kann, ist die Erfinderin des Korksteins, eines Materials, welches in den letzten Jahrzehnten als Wärme- und Kälteschutzmittel für Kühlräume, Kälteanlagen jeder Art, Dachisolierungen, alle Zwecke des Hochbaues und dergleichen immer mehr Verwendung gefunden hat. Die Firma Grünzweig & Hartmann G. m. b. H., die größte Spezialfabrik dieser Art auf dem Kontinent, hat ihre Erzeugnisse durch gewissenhafte Auswahl der Rohstoffe und fortschreitende Verbesserung der Fabrikationsmethoden jeweils den Ansprüchen, welche seitens der Technik an moderne Isoliermaterialien gestellt werden, anpassen können. In ganz hervorragendem Maße ist dies durch die Einführung des Expandierprozesses gelungen. Die Firma, welche die alleinige Inhaberin dieser Patente ist, verarbeitet in ihren sämtlichen Korkerzeugnissen keinen Rohkork, sondern nur veredelten Kork, der unter dem Namen *Expansit* D.R.P. in Fachkreisen und weit darüber hinaus bekannt ist.

Während *Expansit*korksteinplatten und -schalen in erster Linie sowohl als Kälteschutz bei Kühlräumen, -Apparaten und -Rohrleitungen als auch als Wärmeschutz im Hochbau und zur Isolierung von Fernheizwerken und dergleichen ausgedehnte Verwendung finden, wird zur Isolierung von Hochdruckdampfleitungen, Dampfkesseln und -Apparaten als Wärmeschutz ein hochporös gebranntes Kieselgur-Material

hergestellt, das sich unter dem Namen *Diatomit* D.R.P. im Handel befindet. Ebenso betreibt die Firma die Herstellung von Kieselgurwärmeschutzmassen für alle Zwecke des praktischen Bedarfes.

Die Firma Grünzweig & Hartmann G. m. b. H. unterhält im Reich zehn Filialen, und im Ausland und Uebersee viele Vertretungen, die nicht nur den Verkauf der Erzeugnisse betreiben, sondern auch fix und fertige Ausführungen und Montagen aller vorkommenden Isolierungsarbeiten übernehmen. So wurde vor zwei Jahren durch die Berliner Filiale im Freigelände des Stettiner Hafens die Isolierung der neuerbauten Butterkühlräume und Luftkühler mit *Expansit*korkstein ausgeführt. Hier galt es, die für Einlagerung von Butter bestimmten Kellerräume mit einem geeigneten Kälteschutz auszurüsten, so daß die verlangten Kälte Temperaturen von  $+20^{\circ}\text{C}$  bis  $+4^{\circ}\text{C}$  möglichst konstant gehalten werden können und andererseits die Verluste der künstlich erzeugten Kältemengen auf ein Minimum herabgedrückt werden.

Von anderen besonders bemerkenswerten Neuanlagen des letzten Jahres seien genannt die Groß-Kühlhäuser Baer & Mathew, Hamburg, Kühltransit A.-G., Berlin-Osthafen, Heringskühlhaus der Stadt Hamburg, und viele Schlachthöfe; von Fernheizwerken Berlin-Charlottenburg, Berlin-Steglitz, Forst, Leipzig, Hamburg, Breslau u. a. Hs.

## Der Siemens-Konzern.

Die Hafenanlagen Stettins weisen eines der größten Gebäude auf, die Deutschland auf dem Gebiete des Eisenbetonbaues überhaupt besitzt. Es ist dies der gewaltige Hafenspeicher im Freibeitzirk, der mit seinen sechs Geschossen eine Lagerfläche von insgesamt 50 000 qm umschließt. Dieses Gebäude, das 210 m lang ist, im Keller 50 m und in den übrigen Geschossen 40 m Breite hat, wurde von der *Siemens-Bauunion* als Generalunternehmer für die Stettiner Hafengemeinschaft erbaut. Der Name *Siemens-Bauunion* läßt erkennen, daß diese Firma in enger Beziehung zu einem Unternehmen steht, das sich auf anderen technischen Gebieten bereits Weltruf erworben hat. Wer kennt nicht den Namen Werner Siemens, der als junger Artillerie-Offizier im Jahre 1847 in bescheidenen Räumen eines Berliner Hinterhauses eine Werkstatt für Telegraphenapparate eröffnete und bereits ein Jahr später einen Staatsauftrag auf eine vollständige Telegraphenlinie von Berlin nach Frankfurt a. M. erhielt. Trotz zunehmender Größe des Unternehmens fand Werner Siemens Zeit, wissenschaftlichen Problemen nachzugehen, und es gelang ihm, eine der praktisch bedeutendsten Erfindungen zu machen, die Erfindung der Dynamomaschine, einer Maschine, die mechanische Energie in elektrische umsetzt. Das Erfindungsjahr dieser Maschine, 1866, bedeutet den Beginn unserer heutigen Elektrotechnik überhaupt. 1879 wurde auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung die erste elektrische Bahn von Siemens & Halske durchgeführt und der Name Siemens bedeutete bald ein die

Grenzen Deutschlands überschreitendes Elektrizitäts-Unternehmen, das sämtliche Zweige der Elektrotechnik umfaßte, das gesamte Fernmeldewesen und das gesamte Gebiet der elektrischen Licht- und Kraftanlagen. Vor 25 Jahren, 1903, wurde das Fernmeldewesen und das Gebiet der Elektrochemie vom übrigen getrennt und unter dem Namen *Siemens & Halske A.-G.* weitergeführt, während das Starkstromgeschäft unter Einbeziehung der Nürnberger Firma *Schuckert & Co.* zu den heutigen *Siemens-Schuckertwerken A.-G.* erweitert wurde. Die *Siemens-Bauunion* ist erstanden aus den Arbeitsbeziehungen zum Hoch- und Tiefbauwesen, die sich beim Bau von Untergrundbahnen und Kraftanlagen mit diesem Zweige des Ingenieurwesens ergeben haben.

Der gesamte Siemens-Konzern beschäftigt heute über 110 000 Arbeiter und Angestellte, teils in einem gewaltigen, einen Stadtteil Groß-Berlins bildenden Werke in Berlin-Siemensstadt, teils in Nürnberg, wo die Anlagen der früheren Schuckertgesellschaft zu einer umfangreichen Betriebsstätte erweitert wurden. Dazu kommen das Werk Mühlheim a. Ruhr, wo Dampfturbinen gebaut werden, und zahlreiche Nebenbetriebe, die hauptsächlich als Zulieferanten für die eigentlichen Hauptwerke arbeiten. Es gibt kein Gebiet der heutigen Elektrotechnik, auf dem nicht *Siemens & Halske* oder *Siemens-Schuckert* mit an erster Stelle im deutschen Wirtschaftsleben stehen.

# Handelsvertreter für Weine und Spirituosen

alphabetisch geordnet.

<p><b>Alfred Below</b> Generalvertreter der Weinbrennerei <b>Dujardin &amp; Co., Uerdingen/Rhein</b> Sektellerei Schultz Grünlack, Rüdesheim/Rhein Tel. 33533 Barnimstr. 62</p>	<p><b>Friedr. Bercke</b> Inhaber: H. &amp; W. Reefschläger Tel. 21953 Kaiser-Wilhelm-Str. 66</p>
<p><b>Max Böhmer</b> Generalvertreter der Sektellerei <b>Henkell &amp; Co., Biebrich-Wiesbaden</b> Tel. 26147 Bismarckstr. 16</p>	<p><b>Ernst Breem</b> Vertreter für <b>Asbach &amp; Co., Rüdesheim/Rhein</b> Tel. 28868 Arndtstr. 35</p>
<p><b>Otto Brinkmann</b> Wein, Spirituosen, Liköre Karkutschstr. 1</p>	<p><b>Wilhelm Falk</b> Generalvertreter der <b>H. A. Winkelhausen-Werke A.-G.</b> Tel. 34811 Linsingenstr. 61</p>
<p><b>Kurt Lotsch</b> Generalvertreter der Grande Destillerie <b>E. Cusenier fils ainé &amp; Co., Neuenburg/Ba.</b> Doornkaat A.-G., Norden, Kornbrennerei Tel. 26385 Beringerstr. 7</p>	<p><b>Hugo Martens</b> Generalvertreter der Sektellerei <b>Burgeff &amp; Co., Hochheim/Main</b> Tel. 37700 Hohenzollernstr. 57</p>
<p><b>Moellendorf &amp; Sohn</b> Tel. 28871 Arndtstr. 35</p>	<p><b>Karl Oehlert</b> Tel. 33954 Barnimstr. 66</p>
<p><b>P. Puchstein</b> Tel. 20822 Schillerstr. 1</p>	<p><b>Emil Rau</b> Generalvertreter der Firma <b>Wilhelm Krüger, Importhaus für Rum und Arrak,</b> Stettin Tel. 31836 Barnimstr. 56</p>
<p><b>August Seeliger</b> Generalvertreter und Fabriklager der Firma <b>H. Underberg-Albrecht „Semper Idem“</b> Rheinberg/Niederrhein Tel. 24765 Preußische Straße 20</p>	<p><b>Ernst Senger</b> Tel. 23225 Karkutschstr. 8</p>

# Handelsvertreter für Weine und Spirituosen

alphabetisch geordnet.

## Franz Sonnenberg

Generalvertreter der Weinbrennereien  
Jacob Jacobi A.-G., Stuttgart

Tel. 30561

Saunierstr. 13

## Wilhelm Wenserski

Generalvertreter der Firmen  
Hartwig Kantorowicz A.-G., Berlin  
De Danske Spritfabrikker, Aalborg-Kopenhagen-  
Berlin

Tel. 34992

Kurfürstenstr. 10

# Handelsvertreter der Margarine-Branche

alphabetisch geordnet.

## Walter Burgmann

Generalvertreter der Margarinefabrik  
van Rossum & Co., m. b. H., Altona

Tel. 24266

Friedr.-Karl-Str. 15

## Wilhelm Falk

Vertreter der  
Jürgens & Prinzen-Werke G. m. b. H., Goch Rhld.

Tel. 34811

Linsingenstr. 61

## N. Goldstrom

Generalvertreter der Rheinisch. Margarine-Gesellschaft  
Cron & Scheffel G. m. b. H., Cleve

Tel. 31486

Elisabethstr. 17

## Otto Himmler

Vertretung und Niederlage der Margarine-Werke  
Fritz Homann A.-G., Dissen T. W.

Tel. 21565

Greifenstr. 1

## Wilhelm Jepsen

Generalvertreter der Margarine-Werke  
Krog & Ewers, G. m. b. H., Altona-Ottensen

Tel. 36329

Frauenstr. 1

## Emil Morgenroth

Schmalz-Großhandlung  
Generalvertreter der  
Bergisch-Märkischen Margarine-Werke  
F. A. Isserstedt A.-G., Elberfeld

Tel. 26860/61

Augustaplatz 1

## Walter Rentrop

Generalvertreter der  
Van den Bergh's Margarine-Gesellschaft m. b. H.  
Cleve

Tel. 22323

Alte Falkenwalder Straße 4

## Alfred Sieber

Generalvertreter der Palminwerke  
H. Schlinck & Cie. A.-G., Hamburg

Tel. 20812

Friedr.-Karl-Str. 31

## Paul Zimmermann

Telegramm-Adresse: Pezet — Gegründet 1878  
Generalvertreter der Delmenhorster Margarine-  
Werke m. b. H., Delmenhorst  
Großhandel und Import sämtlicher Kolonialwaren  
Kaffee-Groß-Rösterei

Tel. 37438/39

Pladrinstr. 21

## Erich Zaeske

Generalvertreter der Margarine-Werke  
Wahnschaffe, Muller & Ko., G. m. b. H., Cleve

Tel. 30502

Reifschlägerstr. 14

# Vertreter für den Lebensmittelhandel

alphabetisch geordnet.

## Gustav Brüggemann

Großhandelsvertretungen der Kolonialwarenbranche  
Spezialität: Braunschweig. Gemüse- u. Fruchtkonserven  
der Firma

**Busch Barnewitz & Co., Wolfenbüttel (Braunschwg.)**

Tel. 26932

Kaiser-Wilhelm-Str. 39

## David Söhne A.-G., Halle a. S.

Mignon Kakao, Mignon Pralinen, Mignon Schokoladen

Vertreter:

**Georg Schwarze, Stettin**

## Hans Devantier

Import-Vertretungen

Tel. 23317/8

Arndtstr. 13

## Oscar Eggeling & Co.

Inh. Oscar Eggeling

Warenvertretungen für den Lebensmittel-Großhandel

Tel. 26155

Kaiser-Wilhelm-Str. 42, III

## Eduard Kempe

Inhaber: Friedrich Kempe  
gegründet am 1. Januar 1876

Handelsvertretungen und Versicherungen

Tel. 26090

Telegr.-Adr.: Kempus

## Oskar Gilde

Heringsmakler und Agent

Tel. 21677

Bollwerk 1

## H. König, Brandenburg (Havel)

Waffeln, Honigkuchen

Vertreter: **Georg Schwarze, Stettin**

## KUKI G. m. b. H.

Pfefferminztabletten-Fabrik Barmen-Rittershausen

Vertreter: **Georg Schwarze, Stettin.**

## Richard Lange

Vertretungen für den Lebensmittel-Großhandel  
erster Inlands- und Auslands-Firmen

Tel. 21222

Friedrich-Karl-Str. 24 a

Telegrammanschrift: Langerich

## Fritz Lorenz

Import-Vertreter

Tel. 30020/1

Augustastr. 44

## Richard Pielcke

Bezirksvertreter für  
**Cellophan**, das glasklare Verpackungsmittel  
**Natur-Schwämme, Chamoisleder**  
für Handel und Industrie

Tel. 21202

Kronprinzenstr. 13

## Robert Pyritz

Vertreter der **Bremer Rolandmühle A. G., Bremen**

Tel. 24814/5

Kaiser-Wilhelm-Str. 25

## Willy Rink

Vertreter der **Kortmannschen Wurstfabrik, Stettin**  
**Gustav Barkow, Berlin**, Gänsebrüste, Gänseschmalz  
**Gebr. Lauersdorf, Neutreppin**, Oderbrucher Gänse

Tel. 34673

Gustav-Adolf-Str. 5

## Hermann Zersk

Heringsmakler

Großhandelsvertreter für gesalzene Heringe, öffentlich  
angestellter, beeidigter Sachverständiger und Makler  
für Heringe und Sardellen der Industrie und Handels-  
kammer zu Stettin

Pölitzer Str. 22

# Verschiedene Handelsvertreter

## Radefeldt & Treufeld

Inhaber: Hermann Treufeld

Vertreter für

**Textilwerke Niemöller & Abel, A.-G., Gütersloh**  
Baumwollweberei und Arbeiter- und Berufskleider-  
fabrik, Eigene Ausrüstung,

Spezialität: Windjacken, Patent Rauherei

**MARKE**

Seit **HH** 1809

„DREIHA“

**Heinrich Habig A.-G.**

Herdecke, Ruhr

Blaudruckfabrik, Kattundruckerei

„Dreiha“ Indanthrenfarbene Kunstdrucke

Tel. 26143

## Curt Hohenstein

Vertreter der

**Dresdner Wirk- und Wollwarenfabrik**

Dresden N 6, Windmühlenstr. 3

Marke Wollwirker

**A. Herzog, Chemnitz, Wiesenstr. 3**

Damenstrümpfe in Flor u. Seide, Fantasie Herrensocken

**Norddeutsche Bettfedernfabrik S. Neumann**

Frankfurt/Oder.

Tel. 20355

Elisabethstr. 7

## Roderich Grunow

Inh.: M. Stork & Dr. Ing. Früh

gegründet 1873

Vertretung industrieller Werke -- Ingenieurbüro

# Günther Molzahn

**Rauchtabake, Zigaretten, Zigarren, Kautabak**

Generalvertreter der Tabakfabrik August Reiners & Co., Bremen

Vertreter der Will's Zigaretten, London und Hamburg

Vertreter der Havana-Importeure

Reiner's Spezialitäten: Niederländische Kost Nr. 4 und Mazeppa

Telephon 31757 und 37758

Große Oderstraße 3-4

## Eduard Pape

Generalvertreter der

**Kautabakfabrik von Fischer & Herwig,**  
Hannover-Münden

Friedr.-Karl-Str. 23

## „Einheit“

Vertriebsgesellschaft für Zwirne und Garne  
aller Art, G. m. b. H.

Tel. 26729

Pölitzer Straße 103

## Wilhelm Baudler

Handelsvertreter

Tel. 20917

Augustastr. 5

## Paul Bock

Schmieröle, Motoren-Betriebsstoffe, Petroleum,  
Teerprodukte

Walzwerkerzeugnisse: Eisenbleche, Wellblechbauten,  
Eisenfässer, Eisenmöbel und Regale

Tel. 26638

Preußische Str. 7

# Vertreter für Sämereien, Saaten und Getreide

## Gustav Friedeberg's Ww.

Inh. Hans Hochheim

Klee, Grassaaten, Getreide, Futtermittel, Oelsaaten, Hülsenfrüchte

Tel. 37228/29

Telegr.-Adr.: Agentur

## Arthur Herms

Im- und Export, Agent für Sämereien, Getreide, Oelsaaten, Hülsenfrüchte und Futtermittel  
Vereidigter Sachverständiger für Sämereien

Tel. 30897 und 31305

Telegr.: Hermill

## Gerd Kleinau

vermittelt

Oelsaaten, Kleesaaten, Hülsenfrüchte, Getreide

Tel. 29295

Telegramme: Kleinau

## Sachs & Beeg

Leopold Sachs, gegr. 1877 — C. F. Beeg, gegr. 1897  
Tel.-Adr.: „Sachsio“

Tel. 20729 u. 20730

Kaiser-Wilhelm-Str. 43

## Lohff & Siedler

Stettin

Swinemünde

Fernspr. 34605 und 34606 \* Fernsprecher Nr. 2034  
Telegramme: Lofsiedel Telegramme: Lofsiedel

Schiffsmakler — Bunkerkohlen

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

## Parkettfabrik Greifenhagen

Greifenhagen bei Stettin

liefert in sauberster Ausführung

## Stabfußboden

in Eiche und Buche

Modernste Maschinen

Neuzeitliche Trockenanlage

Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn,  
Anschlußgleis Parkettfabrik

Eigener Hafen an der Oder

## Bergmann-Elektrizitäts-Werke A.-G., Ingenieur- und Verkaufsbüro, Stettin.

Der in seiner gewaltigen Länge jedem Besucher des Stettiner Freihafens sofort auffallende, neu erbaute Hafenspeicher, Schuppen VII, kommt nunmehr in die Endphase seiner Errichtung. Gewaltig thronen über dem Ganzen die 3 fahrbaren Brückenkranen auf dem Dach, während an der Wasserseite 8 große Portalkrane den Umschlag besorgen sollen. Selbstverständlich ist bei einer derartigen Anlage, in der die modernsten Errungenschaften der deutschen Technik Berücksichtigung gefunden haben, das Nervensystem in Gestalt von Verteilung und Zubringung der benötigten elektrischen Energie von ausschlaggebender Bedeutung. Den Bergmann-Elektrizitäts-Werken A.-G., Berlin, die seit ca. 20 Jahren in Stettin ein Ingenieur- und Verkaufsbüro mit umfangreichem Lager der einschlägigen Materialien unterhalten, ist der Auftrag zur Elektrisierung des genannten großen Speichers übertragen worden. Die Stettiner Hafenspeicherbetriebsgesellschaft, die alle maschinentechnischen Projekte des Neubaus bearbeitet hat, hat sich auch in diesem Falle entschlossen, das beste Verlegungsmaterial, das erst vor ganz kurzer Zeit auf den Markt gekommen ist, zu verwenden. Maßgebend waren die verschiedensten Beanspruchungsmöglichkeiten in Bezug auf chemische Einwirkung von außen, wie sie ein manigfaltiger Hafengüterumschlag immer mit sich bringt. Zur Verlegung gelangt die Bergmann-Feuchtraumleitung. Sie ist von der VDE-Prüfstelle normalisiert und trägt die Bezeichnung NBEU, d. h. „Normale Blei-Eisenbandarmierte Leitung“. Der Aufbau ent-

spricht dem normalen eisenbandarmierten Bleikabel. Der nahtlos gezogene Bleimantel von ausreichender Stärke sorgt für absoluten Säureschutz der darin liegenden isolierten Kupferleitung. Um dem System die nötige mechanische Festigkeit zu verleihen, ist ein doppelter Eisenmantel spiralförmig darüber gewickelt, dazwischen liegen gleichfalls Isolationsmassen. Die stark asphaltierte Juteumhüllung ist nicht nur ein Schutz des Spiralmantels, sondern wirkt gleichsam als erste Instanz genügend wasser- und säureschützend. Die Abzweigpunkte sind dem Sinn der Feuchtraumleitung entsprechend durchkonstruiert: die blanken Klemmen liegen in Isolierpreßdosen; die Einführungen sind durch Stopfbuchsen absolut luftdicht gesichert. Durch sinngemäße Ausführung können die Dosen gleichzeitig als Lampenträger fungieren, so daß selbst beim Anschluß der Beleuchtungskörper jegliches Freiliegen von stromführenden Leitern vermieden wird. Das Schaltmaterial ist in ähnlicher Weise ausgebildet. Das Herz des ganzen Speichers ist mit der Schaltanlage einer mittleren Kleinstadt vergleichbar. Ein anschauliches Bild über den riesigen Umfang der Anlage ergibt die Tatsache, daß ca. 25 000 m Leitung nötig sind, um die elektrische Energie den jeweiligen Verbrauchsstellen zuzuführen. Wird in Betracht gezogen, daß alle Leitungen 2 bis 4 Adern führen, so ergibt sich hintereinander gelegt die erstaunliche Länge von ca. 60 000 m, was nahezu einer Luftlinie Stettin—Angermünde entspräche.