

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

**Gegründet 1857**

## Transportversicherungen aller Art

**Fernsprecher: Nr. 27060**

**Drahtanschrift: Secunion**

### Geschäftsstellen in Pommern:



**DEUTSCHE  
QUALITÄTS-ARBEIT**

**SINGER**

**HAUSHALT-  
NÄHMASCHINEN**

*in altbewährter Güte*

**SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT**



Anklam, Peenstraße 7  
 Barth, Lange Straße 50  
 Belgard (Persante), Karlstraße 27  
 Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52  
 Bublitz, Poststraße 144  
 Bütow, Lange Straße 68  
 Cammin i. Pom., Wallstraße 2  
 Demmin, Luisenstraße 28  
 Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7  
 Greifswald, Lange Straße 15  
 Köslin, Bergstraße 1  
 Kolberg, Kaiserplatz 6  
 Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57  
 Neustettin, Preußische Straße 2  
 Pölitze, Baustraße 7  
 Polzin, Brunnenstraße 17  
 Pyritz, Bahnerstraße 50  
 Rügenwalde, Lange Straße 32  
 Schivelbein, Steintorstraße 24  
 Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3  
 Stettin, Gießereistraße 23  
 Stettin, Breite Straße 58  
 Stolp i. Pom., Mittelstraße 5  
 Stralsund, Apollonienmarkt 7  
 Swinemünde, Färberstraße 5  
 Wolgast, Wilhelmstraße 4

# Stettiner Industrie- und Handelsfirmen

alphabetisch geordnet

## Allianz und Stuttgarter Verein

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft  
Filialdirektion Stettin

Sammel-Nr. 354 71

Marienplatz 3

## J. Gollnow & Sohn

Eisenhoch- und Brückenbau  
Eisengroßhandel

Sammel-Nr. 25111

Büro: Prutzstr. 1  
Werk: Lange Str. 6c

## Hagen & Co.

Gegr. 1853  
Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf  
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

## Louis Lindenberg

Fabrik der Vereinigte Dachpappenfabriken  
Aktiengesellschaft

Sammel-Nr. 35356

Altdammer Str. 5

## Erich Mascow

Buchdruckerei und Papiergroßhandlung

37360, 37361

Gr. Lastadie 76

## Auskunftei W. Schimmelpfeng

27151

Augustastr. 15/17

## Stettiner Träger-u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

## C. F. Weber

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

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle

Sinn für künstlerische Art  
Liebe zu bester Werkarbeit  
sind die Grundlagen für

**Ohlydruck**

Stettin, Körnerstraße 75 a



Fernruf 27098  
und 28992

Buch- und Steindruckerei  
**THEODOR OHLY**  
Buchbinderei · Bürobedarf

Dieses Feld ist frei und kostet RM. 12.—

## Schlesische Dampfer Compagnie- Berliner Lloyd Aktiengesellschaft

**Breslau 6,**  
Lange-gasse 17, Fernspr.:  
Sammel-Nr. 52601

**Berlin - Plötzensee-  
Westhafen**  
Fernspr.: Hansa 7880-87

**Cosel-Hafen**  
Fernspr.: 455

**Hamburg 27 Billhafen**

Billhafen, Brückenstr.  
Fernruf C. 8, Wilhelm  
7532 - 35. 7865-68

**Magdeburg, Zollstr. 2**  
Fernspr.: 8435-39

**Havelberg**  
Fernsprecher 111

**Stettin, Klosterstr. 4**  
Fernspr.: 37540-43

**Fürstenberg a. O.**  
Fernspr.: 256

**Tschicherzig a. O.**  
Fernspr.: 1

**Maltscha. O.**  
Fernspr.: 126

Zuverlässiger Eildampfer- und Schleppkahn-Verkehr auf Oder, Elbe, Havel, Spree, Saale.

# Massengut- Transporte

**25 Seedampfer** mit ca. 75 000 Ladetonnen  
**10 Schlepper — 17 Leichterfahrzeuge — 5 Personendampfer**

## Emil R. Retzlaff

### Reederei

Schiffsmakler, Bunkerkohlen, Schlepp- und Personenschiffahrt

**Stettin und Swinemünde**

Königstor 8 / Fernsprecher Sammelnummer: Stettin 25371, Swinemünde 2057  
Telegramm-Adresse: Carmen-Stettin.

## INTERNATIONALE HYGIENE-AUSSTELLUNG DRESDEN

MAI  
OKTOBER 1930



### Die Industrie auf der Ausstellung:

Allgemeine Körperpflege  
Die Frau in Haushalt und Beruf  
Das Kind  
Leibesübungen  
Arbeits- und Gewerbehygiene  
Lebensmittel und Landwirtschaft  
Kleidung • Wohnung  
Schädlingsbekämpfung und Desinfektion  
Sonderschau „Das Krankenhaus“  
Mustergut  
Musterschulhaus



Prospekte, Auskünfte und Anmeldungen: Geschäfts-  
stelle Dresden-A. 1, Lennéstraße 3. Fernruf-Sammel-  
Nr. 36186. Drahtanschrift: Internationale Ausstellung

1930 MAI  
OKTOBER

DRESDEN

INTERNATIONALE HYGIENE-AUSSTELLUNG

# Schenker & Co. Berlin

## Zweigniederlassung **Stettin**

**Spedition, Zollabfertigung, Lagerung, Versicherung**

Eigene große Lagerräume mit Gleis- und Wasseranschluß  
Leichterfahrzeuge - Charterung von Dampf- und Segel-Schiffen

**Massengutumschlag**

Telegramm-Adresse: „Frachtschenker“  
Telefon für Ferngespräche Nr. 20620

**STETTIN**  
O D E R H O F

## Czechoslovakische Oder-Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft

in Betriebsgemeinschaft mit der

# Ostreederei

G. m. b. H.

**Stettin, Lastadie (Hansahaus)**

Durchfrachten von der Donau zur  
Oder und Ostsee

Besonders pflegliche Behandlung  
des Imports und Exports in die  
Tschechoslovakei, Ungarn, Oesterreich



Massengut- und Stückgut-Verkehr auf der  
Oder zwischen Stettin-Breslau-Oppeln-Cosel

# Wieler & Hardtmann

Act.-Ges.

Danzig — **Stettin** — Hamburg

gegründet 1882



**Spedition von Massengütern**  
**Lagerung / Befrachtung**  
**Versicherung**

---

Eigene Lagerhäuser und Lagerplätze  
mit Bahnanschluß an seeschifftiefem Wasser  
Eigene gedeckte Hafenschuten

---

Telegramm-Adresse für alle drei Häuser:  
Warrant.

# Stettin

## Das Tor der Ostsee

daher der begünstigte Seehafen für die  
Tschechoslovakei, Oesterreich, Jugoslavien,  
Ungarn und Rumänien, insbesondere im  
Verkehr mit den Ostseeländern.

**Modernste Umschlags- und Lager-  
einrichtungen für Stück-  
und Massengüter  
Billige Hafentarife**

Es betragen beispielsweise die Entfernungen  
der Tschechoslovakei an die See:

Nach	von Stettin	von Hamburg	von Gdingen
Prag	493 km	664 km	794 km
Brünn	607 km	836 km	918 km
Witkowitz	551 km	807 km	847 km
Olmütz	592 km	820 km	908 km

**Eigene Hafenbahn, Kühlanlagen, Freibezirk  
Verkauf und Vermietung von Grundstücken  
im Industriehafen**

**Hafenverwaltung Stettin**

# Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet  
und sein Hinterland

**AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN**

Organ der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin  
Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin,  
des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.  
und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

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

Hauptchriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmering, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schöne, 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. 353 41. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

Geschäftsstelle in Helsingfors: Akademiska Bokhandeln, Alexandersgatan 7. Für nicht erbetene Manuskripte übernimmt der Verlag keine Verantwortung

**Nr. 18**

**Stettin, 15. September 1929**

**9. Jahrg.**

## GELEITWORT.

Stettin — mit Recht das Tor der Ostsee genannt — gewinnt für die Industrie und den Handel der Tschechoslowakei immer mehr an Bedeutung, da dieser vorzüglich eingerichtete Hafen nicht allein infolge der verhältnismäßig geringen Entfernungen von und nach den tschechoslowakischen Produktionsplätzen durch den direkten Bahnweg eine sehr gute Verbindung aufzuweisen hat, sondern es wird auch an einer wesentlichen Verbesserung der Verbindung aus dem industriereichen Hinterlande über die Oder durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens gearbeitet, nach dessen Fertigstellung eine gleichmäßige und verlässliche Benützung des Wasserweges garantiert erscheint. — Die dadurch gegebene Regulierung des Oderwasserstandes während der ganzen Schifffahrtssaison wird eine scharfe und verlässliche Kalkulation für den Schifffahrtsbetrieb zulassen, eine Verkürzung der Fahrzeiten bringen und läßt eine Verbilligung der Flußfrachten erwarten, Umstände, die heute schon ein erhöhtes Interesse der Industrie und des Handels der Tschechoslowakei an dem Stettiner Hafen bedingen. — Der Ausbau der Überseeverbindungen nach und von Stettin, die Einführung der heute noch fehlenden Umschlagstarife für die Oder werden dann dem Stettiner Hafen jene Güterzufuhren bringen, die diesem Hafen nach seiner Bedeutung gehören. Es muß daher schon heute die Intensität der Beziehungen der Industrie und des Handels der Tschechoslowakei zum Stettiner Hafen, dessen Förderung im allseitigen Interesse liegt, gesteigert werden, und ich begrüße es daher außerordentlich, daß die vorliegende Sondernummer diesen Bestrebungen gewidmet ist. — Ich erblicke darin und in der Vertiefung der Zusammenarbeit der Eisenbahn mit der Flußschifffahrt — aufkommende Gegensätze werden sich unbedingt überbrücken lassen — eine für alle Teile vorteilhafte Entwicklung, die nicht nur dem Stettiner Hafen, sondern auch der allgemeinen Wirtschaft zugute kommt. — Handinhandarbeiten der Eisenbahn mit Hafen, Fluß- und Seeschifffahrt muß hierbei die Devise sein!

Dr. techn. h. c. Ing. Adolf Sonnenschein

Generaldirektor der Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft.

## Stettin-Tschechoslowakei-Oesterreich und Südost-Europa.

Von Dr. Hans Schrader, Syndikus der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin.

Die wirtschaftliche Struktur des engeren Hinterlandes des Seehafens Stettin soll in einem der nächsten Hefte dieser Zeitschrift behandelt werden. Zweck dieses Heftes ist Struktur und Bedeutung des weiteren Hinterlandes des Seehafens Stettin,

die wirtschaftlichen Beziehungen dieser Länder zur deutschen Volkswirtschaft, ihre Bedeutung für Bezug und Absatz an Fertigfabrikaten, Halbfabrikaten, Rohstoffen, Nahrungs- und Genußmitteln usw. — zu schildern und zu ermitteln, inwieweit

HIER LIEST MAN ÜBERALL  
DEN  
"OSTSEE-HANDEL"





der Seehafen Stettin für den Güterverkehr dieser Staaten als Umschlags- und Transithafen in Frage kommt und in Frage kommen kann.

In der Statistik der Bezugsländer für die wichtigsten Einfuhrwaren im Jahre 1928 in Millionen Reichsmark steht die Tschechoslowakei mit 537,6 Millionen an 7., Oesterreich mit 232,1 Millionen an 20., Rumänien mit 188 Millionen an 24., Ungarn mit 71,9 Millionen an 33., Jugoslawien mit 66,6 Millionen an 35. Stelle, während in der Liste der Absatzländer für die wichtigsten Fertigwarengruppen im Jahre 1928 die Tschechoslowakei mit 649 Millionen die 5., Oesterreich die 11., Rumänien die 19., Ungarn die 23. und Jugoslawien die 24. Stelle einnehmen. Es ergibt sich folgende Uebersicht:

1928 (in Millionen Reichsmark)  
Bezugsländer

	Gesamt-einfuhr überhpt.	in %	Getreide, Futtermittel	Garne	Holz	Obst	Felle Haute	Kupfer	Gewebe	Eier
Alle Länder	14045,4	100								
davon aus:										
Tschechoslowakei	537,6	3,8	17,8	60,7	72,5	11,9	9,3	3,5	30,3	2,8
Oesterreich	232,1	1,7	0,5	10,0	57,7	4,8	2,4	2,1	9,7	2,5
Rumänien	188,0	1,3	89,0	0,1	26,3	9,0	0,6	0,5	0,6	13,3
Ungarn	71,9	0,5	2,4	1,5	1,6	3,7	1,4	—	1,2	6,9
Jugoslawien	66,6	0,5	1,0	—	11,0	7,2	6,5	9,1	0,3	12,7

Absatzländer

	Gesamt-einfuhr überhpt.	in %	Eisen-waren	Textilien	Masch. a. elektr.	Farben ehem.	Elektr. Masch. u. Erz.	Leder-waren
Alle Länder	12 052,9	100						
davon nach:								
Tschechoslowakei	649,4	5,4	39,6	33,2	51,9	42,5	18,9	21,7
Oesterreich	425,8	3,5	37,4	61,7	33,2	22,7	20,3	23,0
Rumänien	172,7	1,4	31,6	28,2	25,6	12,5	10,7	3,4
Ungarn	154,0	1,3	14,2	23,8	14,5	12,5	7,5	6,9
Jugoslawien	117,6	1,0	22,2	14,5	20,3	9,8	7,1	2,1

Unzweifelhaft ist die Tschechoslowakei der bedeutendste der Nachfolgestaaten der österreich-ungarischen Monarchie geworden. Mit 140 394 qkm ist dieser Staat nicht ganz halb so groß wie Preußen

und weist mit ca. 13 1/2 Millionen Einwohnern etwa 1/3 der Einwohnerzahl Preußens auf. Mit Böhmen, Mähren und Schlesien sind der Tschechoslowakei die reichsten Gebiete der ehemaligen Doppelmonarchie zugefallen. Gebiete, die ertragreiche Silber- und Golderzgruben, Stein- und Braunkohlen- sowie Graphitlagerstätten, Mineralläger, beste Ackerbau- und große Waldgebiete aufweisen und außerdem ca. 90% der Zuckerindustrie, Glas- und Brauerei-Industrie, der keramischen Industrie, der Eisenhüttenindustrie und viele andere umfassen. Die Tschechoslowakei ist in der glücklichen Lage, zu annähernd gleichen Teilen Agrar- und Industriestaat zu sein. Der Außenhandel der Tschechoslowakei gibt ein annäherndes Bild der wirtschaftlichen Lage des Landes und läßt erkennen, daß die tschechoslowakische Industrie zu einem erheblichen Teil auf den Auslandsabsatz ihrer Produktion angewiesen ist und deshalb von der wirtschaftlichen Entwicklung ihrer Kundenstaaten nicht unwesentlich beeinflußt wird. Die tschechoslowakische Handelsbilanz ist aktiv. Die Tschechoslowakei führte in Millionen Tonnen ein:

1927: 2 237,2      1928: 2 378,0;

aus:

1927: 2 508,2      1928: 2 628,9.

Nach dem Werte der Einfuhr steht die Tschechoslowakei von 24 europäischen Staaten an 7. Stelle hinter Großbritannien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande und Belgien, und nach dem Werte der Ausfuhr gemessen, nimmt sie denselben Platz ein. Ein Drittel der gesamten Einfuhr der Tschechoslowakei entfällt auf Textilrohstoffe, während die Ausfuhr von Textilien gleichfalls ein Drittel der gesamten Ausfuhr darstellt. Kein anderer Industriezweig hat unter den wirtschaftlichen Folgen des Umsturzes von 1918 so zu leiden gehabt wie die Textilindustrie, die früher Hauptlieferant für das ganze österreich-ungarische Wirtschafts- und Absatzgebiet war und heute in den anderen österreich-ungarischen Nachfolgestaaten sowie den Donaustaaten wachsenden Schwierigkeiten begegnet. Im Jahre 1920 besaß die Tschechoslowakei 58 Seidenwebereien mit 13 110 Webstühlen. Die wichtigsten Standorte dieser Industrie sind Mährisch-Schönberg, Römerstadt, Hohenstadt, Braunseifen, Mährisch-Trübau, Stradsko, Grulich

# Pommersche Feuersozietaät

Feuer- (Gebäude-, Inhalt-, Ernte-, Vieh-)  
Einbruchdiebstahl-  
Auto- (Kasko-, Unfall-, Haftpflicht-)

Unfall-Haftpflicht-  
Reisegepäck-Transport-  
Lebens-, Sterbegeld-

Erbschaftssteuer-  
Versorgungs-  
Kranken-

## Versicherungen

Größte Sicherheit durch Haftung der Provinz Pommern

Niedrige Beiträge

Günstige Bedingungen

# Provinzial-Lebensversicherungs-Anstalt

Gemeinnützige Körperschaften des öffentl. Rechts, behördlich verwaltet unter Haftung des Provinzial-Verbandes (Landeshauptmann) von Pommern, Stettin, Pölitzer Str. 1, Fernruf 25441. Kostenlose Auskünfte durch die Anstalten und die Kreisversicherungskommissare bzw. Geschäftsführer in den Landratsämtern sowie die zahlreichen Vertrauensmänner.

und Graslitz. Von der österreich-ungarischen Wollindustrie hat die Tschechoslowakei über  $\frac{3}{4}$  übernommen. In Frage kommen ca. 350 Unternehmen mit 1,31 Millionen Spindeln und 22300 Webstühlen. Hauptstandorte dieser Industrie sind Reichenberg, Brünn, Eger, Zwodau, Neudeck, Neugedein, Brünnlitz, Neu-Titschein, Iglau, Deutsch-Brod, Neustadt, Sillein, Humpolitz, Asch, Neustadt-Tafelfichte u. a. Die bedeutende Baumwollindustrie besteht aus 87 Unternehmen mit ca. 3,5 Millionen Spindeln und über 600 Webereien mit 137000 Webstühlen. Die Hauptstandorte dieser Industrie liegen in Nordböhmen, z. B. Eisenbrod, Haratitz, Nachod, Swarow b. Schumburg, Warnsdorf, Reichenberg, Prag. Die Produktion an Baumwollgarnen wird von Sachverständigen auf über 1 Million Doppelzentner unter Verarbeitung von 500000—565000 Ballen Rohbaumwolle geschätzt. Die Durchfuhrmengen an roher Baumwolle, Kapok und Baumwollabfällen über deutsche Seehäfen nach der Tschechoslowakei beliefen sich im Jahre 1928 auf dem reinen Bahnwege unter Anwendung der AT. 90 und 100 des Deutsch-Tschechischen Seehafenverbands auf 955750 dz. Von erheblicher Bedeutung ist ferner die alteingesessene Leinenindustrie. Sie umfaßt 28 Betriebe mit ca. 300000 Spindeln, ca. 150 Leinenwebereien mit 11500 mechanischen und über 5000 Handwebstühlen. Hauptstandort der Industrie ist Nordböhmen. Die bedeutendsten Unternehmungen sitzen in Trautenau, Oberaltstadt, Hoheneibe, Eipel, Mährisch-Schönberg. Zu erwähnen ist ferner eine nicht unbedeutende Hanfspinnerei und -weberei

sowie Juteindustrie. Ca. 70% des Rohstoffbedarfs muß vom Auslande bezogen werden. An der bahnwärtigen Juteversorgung der Tschechoslowakei waren die deutschen Seehäfen 1928 mit ca. 26000 to zu 1000 kg beteiligt, während ca. 4500 to Flachs und Hanf größtenteils über Stettin bahnwärts allein zu den Sätzen des Deutsch-Tschechischen Seehafenverbandstarifs nach der Tschechoslowakei versandt wurden. Die tatsächlichen Abladungen über Stettin in dieser Ware sind indessen größer, zumal nicht unbeträchtliche Mengen über die Oder und Kosel-Oderhafen nach der Tschechoslowakei befördert werden.

Ueberblickt man die Statistik der tschechoslowakischen Textilerzeugung, so ergibt sich folgendes Bild:

a) Baumwolle und

Baumwollerzeugnisse:

Die Ausfuhr ist von 10700 to im Jahre 1920 auf 94000 to im Jahre 1927 gestiegen. Hauptabsatzgebiete sind Oesterreich, dessen Bezug jedoch bezeichnenderweise kaum noch die Hälfte von 1920 beträgt, Deutschland, dessen Bezug sich seit 1920 verdreifacht hat, Ungarn, Rumänien und Jugoslawien.

b) Flachs-, Hanf- und Juteerzeugnisse:

Die Ausfuhr ist seit 1920 von 4000 auf 36000 to im Jahre 1927 gestiegen. Hauptabnehmer ist Deutschland, das allein mehr aufnimmt als die übrigen 4 Hauptabnehmer Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien und Rumänien zusammen.

# Germania-Versicherung



## Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Aktienkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Prämieinnahme 1928:

**25 Millionen RM.**

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

**90 Millionen RM.**

Gesamtversicherungsbestand Ende 1928:

**ca. 390 Millionen RM.**

Die Gesellschaften schließen ab:

**Leben-, Unfall-, Haftpflicht-, Auto-,  
Luftfahrzeug-, Feuer-,  
Einbruchdiebstahl-, Wasserleitungsschäden-,  
Büromaschinen-,  
Transport-, Reisegepäck-**

Versicherungen

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

## c) Wolle und Wollerzeugnisse:

Ausfuhr 1920: 10500 to,

1927: 32000 to.

Die Hauptabnehmer sind Oesterreich und Deutschland. Auch hier ist festzustellen, daß die Ausfuhr nach Ungarn 1927 nur noch  $\frac{1}{6}$  derjenigen des Jahres 1920 betrug, während die Ausfuhr nach Oesterreich auf  $\frac{1}{9}$  zurückgegangen ist.

## Industrie der Steine und Erden.

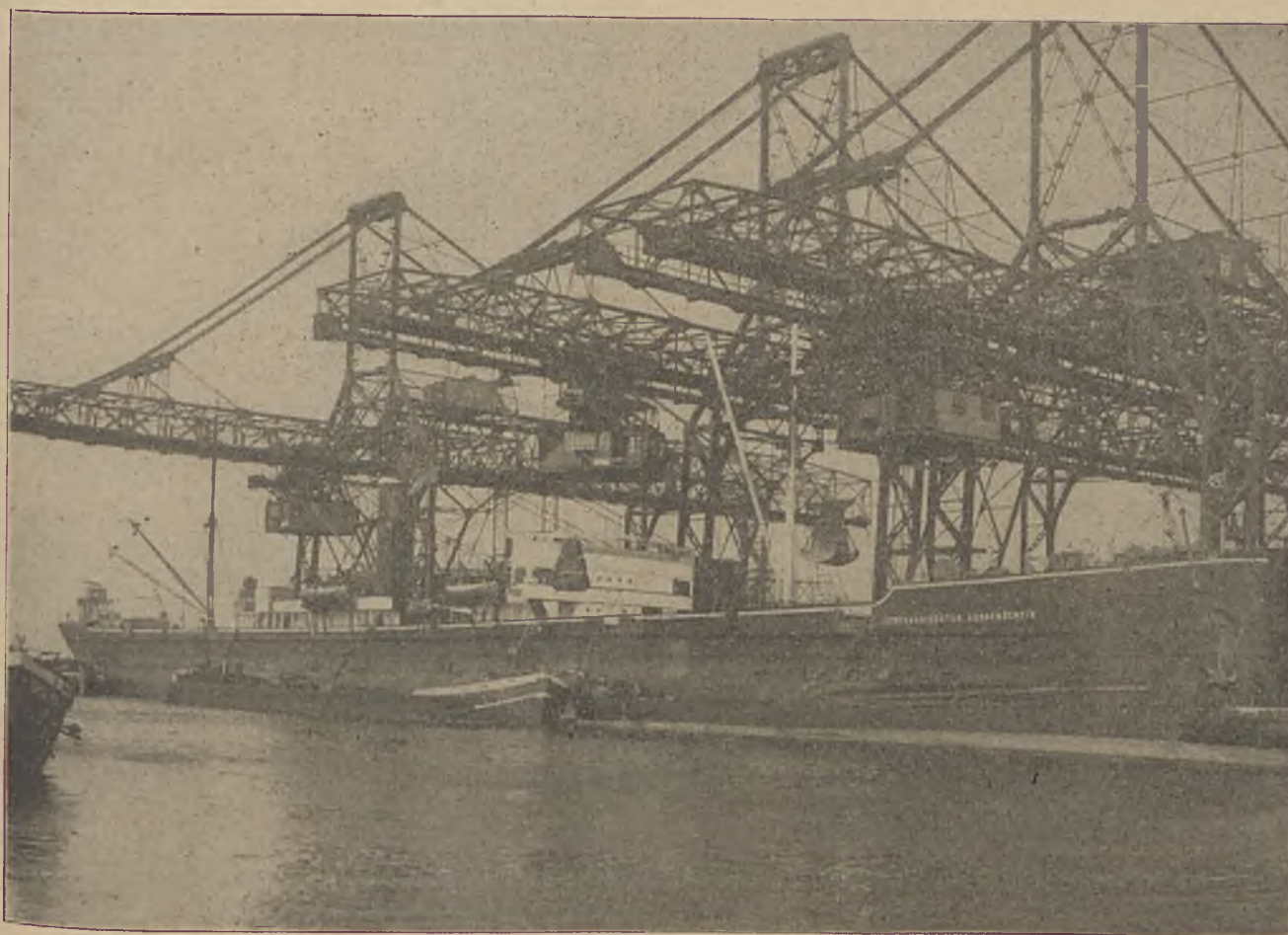
Die Tschechoslowakei ist außerordentlich reich an Steinen und Mineralien aller Art. Die Natursteingewinnung ist stark verbreitet. Zementindustrie ist in Lobositz und Beraun, Radotin, Podol bei Prag, Witkowitz, Hodolein, Sillein und Ledec vertreten. Von der umfangreichen keramischen Industrie ist besonders bedeutend die Porzellanindustrie, die mit über 60 Betrieben in der Karlsbader Gegend ihren Standort hat. Die Zusammenballung dieser Industrie in dieser Gegend erklärt sich im wesentlichen aus der Tatsache, daß neben Brennstoffen der für die Porzellanfabrikation wichtigste Rohstoff, das Kaolin, in Zettlitz bei Karlsbad in einer Mächtigkeit von nahezu 30 m ansteht.

Der Wert der Jahresproduktion, von der etwa die Hälfte auf die Ausfuhr entfällt, beträgt etwa 450 Millionen Kc. Ein nicht unwesentlicher Teil der Ausfuhr sowohl der Rohstoffe als der Fertigfabrikate nimmt seinen Weg über deutsche Seehäfen, darunter Stettin. Weltbekannt ist die uralte böhmische Glasindustrie, deren erster Betrieb

im Böhmer Wald Mitte des 14. Jahrhundert errichtet wurde. Die Standorte dieser Industrie sind Haida, Steinschönau und Gablonz. In letztgenanntem Orte sitzt die bekannte und berühmte Gablonzer Glasschmuckwarenindustrie. Die Ausfuhr von Glas und Glaswaren stieg von 140 077 to im Jahre 1920 auf 173 672 to im Jahre 1927. Die Bezüge an Glas und Glaswaren Deutschlands von der Tschechoslowakei beliefen sich im Spezialhandel 1927 auf ca. 12 000 to zu 1000 kg; im Jahre 1927 wurden allein auf dem Bahnwege über 22 000 to und im Jahre 1928 über 30 000 to tschechoslowakischer Glaserzeugnisse über deutsche Seehäfen darunter Stettin verfrachtet.

Eine erhebliche Bedeutung für die Weltwirtschaft kommt der tschechischen Zuckerindustrie zu, deren Erzeugnisse etwa  $\frac{1}{4}$  der Rübenzuckerindustrie Europas und  $\frac{1}{15}$  der Zuckerproduktion der Erde ausmacht. In der Saison beschäftigt diese Industrie über 90 000 Arbeiter. 1927 waren 152 Fabriken vorhanden, die ca.  $6\frac{1}{4}$  Millionen to Rüben verarbeiteten und über 1 Million to Zucker erzeugten. Von der erzeugten Menge wurden 618 000 to ausgeführt, davon ca. 28 000 bis 30 000 to über den Seehafen Stettin.

Von der landwirtschaftliche Erzeugnisse verarbeitenden Industrie ist von besonderer Wichtigkeit die Brau- und Malzindustrie. Standorte der Brauindustrie sind die Umgegend von Pilsen und Prag, Budweis, Olmütz, Brünn, Preßburg und Ostrau.



„Generaldirektor Sonnenschein“

der Reederei Emil R. Retzlaff, das größte Schiff der Stettiner Flotte, im Reiherwerderhafen Erz löschend.

Die Brauindustrie hat ihre Vorkriegsbedeutung noch nicht wieder erlangt. In der Tschechoslowakei liegen 58% der Bierbrauereien Oesterreich-Ungarns, die 50,7% der Biererzeugung auf sich vereinigt hatten. Heute wird nur soviel Bier ausgestoßen wie früher in Böhmen allein. 1909 wurden aus Böhmen ca. 1 Million hl Bier ausgeführt, 1927 aus der Tschechoslowakei 230 841 hl. Der Ausstoß belief sich 1927 auf ca. 10 Millionen hl = ca. 6% der Weltproduktion. Hochentwickelt ist die Mälzereiindustrie, die in erheblichem Ausmaße exportiert. Deutschland ist dem Werte nach mit über 50% der Produktion weitaus der beste Abnehmer. Es bezog 1927 im Spezialhandel 58 389 to Malz, während der tschechische Transit an Malz durch Deutschland sich auf 56 128 to belief. Den deutschen Seehäfen wurden an tschechischem Malz

1927 bahnwärts 31 600 to

1928 ca. 42 000 to

zugeführt. An diesen Mengen ist Stettin nicht unerheblich beteiligt.

Diejenige tschechische Industrie, die mit dem Seehafen Stettin und seiner Wasserstraße, dem Oderstrom, am engsten verbunden ist, ist die Eisenhüttenindustrie oder Schwerindustrie, insbesondere diejenige des Ostrauer Industriebezirks. Außer den Hochöfen des Ostrau-Karwiner Gebiets, die die bedeutendsten der Tschechoslowakei sind, müssen die böhmischen Hochöfen in Kladno und Königshof erwähnt werden, die aus eigenen, nahe gelegenen Lägern das Eisenerz und den Kalkstein, dagegen den Koks aus Schlesien und Westfalen beziehen müssen. Bei der Hochofenindustrie des Ostrau-Karwiner Gebiets liegen die Verhältnisse umgekehrt. Sie verfügt über unerschöpfliche Mengen zur Verkokung besonders geeigneter Kohle, muß jedoch ihre Erze aus der Slowakei, Oberungarn und in der Hauptsache unter Benutzung des Oderweges über Stettin aus Schweden beziehen. Das bedeutendste und bekannteste Werk dieses Bezirks ist das im Jahre 1828 vom Erzherzog Rudolf, Erzbischof von Olmütz, gegründete Eisenwerk Wittkowitz, das unter der Firma Wittkowitz Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft, geleitet von seinem Generaldirektor Dr. h. c. Sonnenschein, das bedeutendste schwerindustrielle Unternehmen der Tschechoslowakei darstellt. Wittkowitz besitzt 8 Hochöfen, zahlreiche Kohlengruben, Chamottefabriken, Röhrenwerke, Stahlwerke, Walzwerke, Eisengießereien, Kalksteinbrüche etc., während die Berg- und Hüttengesellschaft in Trzynietz über 4 Hochöfen und 7 Walzstraßen verfügt. Die Eisenwerke Wittkowitz allein erzeugten 1928

712 500 t Roheisen,

703 000 t Rohstahl,

545 000 t Walzwaren,

88 600 t Schmiederohre,

und hatten einen Frachtverkehr von 7 Millionen Tonnen. Die Erzbezüge der Eisenhüttenindustrie des Ostrauer Bezirks über Stettin beliefen sich jährlich einschließlich Schwefelkies auf 600 000—700 000 to. Hinzu kommen erhebliche Bezüge von Eisenschrott, Roheisen, Ferromangen etc. und ein erheblicher Versand von Eisen- und Stahlerzeugnissen aller Art, die über Stettin ihren Weg ins Ausland nehmen. An dem etwa 100 000 to jährlich betragenden seewärtigen Ausgang von Eisen- und Stahlwaren

über Stettin ist die tschechoslowakische Industrie in erheblichem Umfange beteiligt. Die Erztransporte nehmen teils auf dem direkten Bahnwege, teils über die Oder ihren Weg zu den Hütten. Durch das Versailler Diktat war dem tschechoslowakischen Staat auf den internationalisierten Strömen Oder, Elbe und Donau privater Schiffsraum zugesprochen, den nach dem Spruche eines amerikanischen Schiedsrichters deutsche Privatschiffer und Binnenschiffahrtsgesellschaften abzuliefern hatten. Auf die Tschechoslowakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft entfielen 96 Fahrzeuge mit 5685 PS und 35 700 to Tragfähigkeit. Dieser Schiffspark ist zum größten Teil von der tschechoslowakischen Eisenindustrie erworben, so daß sie in der Lage ist, mit eigenen Schiffen ihre Rohstoffe bis Cosel-Oderhafen zu befördern und ihre Fertigfabrikate auf demselben Wege abzutransportieren. Die Erhaltung der alten Transitverkehrsbeziehungen Stettin-Tschechoslowakei ist für den Seehafen Stettin von großer Bedeutung. Immer erneut greifen die polnischen Staatsbahnen und die Weichselhäfen mit geheimen Refaktien und Kampfтарifen trotz angeblich bestehender „gentlemen agreements“ die Stettiner Verkehrsstellung an, und versuchen mit steigendem Erfolge, die Transitverkehre von Stettin über polnische Bahnen nach polnischen Häfen abzulenken. Stettin hat bisher vergeblich durchgreifende Schutzmaßnahmen erbeten. Wie ernst die Lage ist, geht mit dankenswerter Deutlichkeit und Offenheit aus dem in Nr. 9 der Zeitschrift „Danziger Hafen und Handel“ vom 1. September veröffentlichten Artikel von Dr. I. Lourié „Die Erzeinfuhr über den Danziger Hafen und ihre Bedeutung“ hervor. Darin heißt es:

„Das Jahr 1929 scheint sich zu einem Rekordjahr für die Eisenerzeinfuhr nach Danzig zu gestalten. Schon im ersten Halbjahr ist die Erzeinfuhr größer als im ganzen Jahre 1928. Im Juli wurden 83 000 to Erz nach Danzig eingeführt, und es ist zu hoffen, daß die Erzeinfuhr nach Danzig noch eine weitere Steigerung erfährt, zumal besondere Tarife für den Transit der Erze nach der Tschechoslowakei vor einigen Monaten ins Leben gerufen sind.“

Die einem weiteren Artikel derselben Nummer des erwähnten Organs beigefügte Statistik weist im ersten Halbjahr 1929 für Stettin eine Erzeinfuhr von 313 000 to, für Danzig eine solche von 355 910 to nach und schließt mit dem Satz:

„Erst durch den Abschluß des polnisch-tschechoslowakischen Seehafentarifs ist ein entscheidender Schritt zur Förderung dieses Danziger Transits getan worden.“

Die Statistik des Dr. I. Lourié erweist ferner, daß Danzig, das vor dem Kriege an dem Erztransit nach Böhmen so gut wie gar nicht beteiligt war, im ersten halben Jahr 1929 bereits 172 965 to und im Juli 45 900 to für die Tschechoslowakei bestimmte Erzmengen umgeschlagen hat. Stettin wartet geduldig mit großem Interesse auf den Zeitpunkt, in welchem die deutschen zuständigen Stellen diese Zerstörung eines alten Stettiner Transitverkehrs durch Polen und die Weichselhäfen als dem sogenannten „gentlemen agreement“ widersprechende tarifarische Kampfmaßnahmen anzusehen für angebracht halten werden.

Während die Tschechoslowakei an der deutschen Gesamteinfuhr nur mit 3,8% und der deutschen Gesamtausfuhr mit 5,4% beteiligt ist, ist Deutschland mit 20,9% an der tschechischen Gesamteinfuhr wichtigster Lieferant und mit 24,1% der tschechischen Gesamtausfuhr bester Kunde der Tschechoslowakei.

An dem tschechischen Transit waren, soweit bahnwärtige Zufuhren erfolgten, deutsche Seehäfen 1928 mit 850 585 to zu 1000 kg beteiligt. Von dieser Gesamtmenge fallen auf den Seehafen Stettin allein 634 021 to, also 72%. Tatsächlich ist der über die deutschen Seehäfen bewegte tschechoslowakische Warenverkehr erheblich größer, da den erwähnten Mengen diejenigen hinzugerechnet werden müssen, die über Elbe und Oder nach Hamburg und Stettin eingehen.

Das einheitliche Wirtschaftsgebiet der österreich-ungarischen Doppelmonarchie wurde durch das Diktat von Saint Germain vollkommen zerstört. Die neuen Grenzen trennen die Industrien von ihren Bezugs- und Absatzgebieten. In der Außenhandelsbilanz und ihrer Zusammensetzung zeigt sich die Struktur der jetzigen österreichischen Volkswirtschaft. Die Handelsbilanz ist dauernd jährlich mit über 1 Milliarde S. passiv. Die österreichische Landwirtschaft ist nicht in der Lage, den heimischen Bedarf zu decken. In großem Umfange müssen lebende Tiere, Nahrungsmittel und Getränke eingeführt werden. Die Brennstoffgrundlage ist ganz unzureichend, was aus der starken Kohleinfuhr unzweideutig hervorgeht. Etwa ein Viertel der gesamten Ausfuhr besteht in fertigen Industriewaren, trotzdem ist die Einfuhr von Fertigwaren erheblich. Diese Tatsache zeigt, wie unausgeglichen die Wirtschaft des jetzigen Oesterreich ist. An der Gesamteinfuhr Deutschlands ist Oesterreich mit 1,3%, an der Gesamtausfuhr mit 3,5% beteiligt, während Deutschland

mit 16% an der österreichischen Gesamteinfuhr beteiligt ist und von der österreichischen Gesamtausfuhr 18% aufnimmt. Deutschland, die Tschechoslowakei, Ungarn und Jugoslawien sind Oesterreichs beste Kunden und größte Lieferanten. Die Durchfuhr Oesterreichs durch Deutschland ist erheblich. Dem Werte nach ist die Ausfuhr von Holz, Garnen und Geweben Oesterreichs nach Deutschland am bedeutendsten, während die deutsche Ausfuhr zu einem erheblichen Teile aus Eisen- und Stahlwaren, Maschinen, Getreide, Textilien, Kohlen, Fellen und Häuten etc. besteht.

Nach dem Diktat von Trianon ist Ungarn auf einen Bruchteil seines früheren Umfanges verkleinert. Ungarn ist ein ausgesprochener Agrarstaat. Auch hier wurden die neuen Grenzen Mauern, die die Wirtschaft des Landes von ihren natürlichen Bezugs- und Absatzgebieten trennen. Eine starke Schutzzollpolitik hat die Industrie Ungarns, insbesondere die Textilindustrie, stark gefördert. Der Anteil Ungarns an der deutschen Gesamteinfuhr beträgt nur 0,5%, während 1,3% der deutschen Ausfuhr auf Ungarn entfallen. Ungarn liefert nach Deutschland in der Hauptsache Eier, Obst, Getreide, Futtermittel und bezieht seinerseits Eisenwaren, Textilien und Holz von Deutschland. An der ungarischen Durchfuhr sind Deutschland und die deutschen Seehäfen nicht unerheblich beteiligt.

Die Struktur der Wirtschaft Jugoslawiens und Rumäniens ist aus der am Eingang des Artikels aufgeführten statistischen Uebersicht unschwer zu erkennen.

Jugoslawien, entstanden aus Woiwodina, Slowenien, Kroatien, Slawonien, Bosnien und Herzegowina, Dalmatien, Serbien und Montenegro, ist ein ausgesprochener Agrarstaat. Etwas mehr als die Hälfte der landwirtschaftlich genutzten Fläche ist Ackerland, das nur etwa ein Viertel der ge-



Dampfer „Heinz W. Kunstmann“  
8700 to. ladend, der Reederei W. Kunstmann, Stettin. Speziell gebaut für Erz- und Kohlenfahrten.  
Das Schiff hat eine Länge von 379 Fuß und eine Breite von 52 Fuß und indiziert eine Maschinenleistung von ca. 1900 PS.

samten Bodenfläche des Landes einnimmt. Es überwiegen Weiden = 23 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche, während Wiesen in geringerem Umfange vorhanden sind. Demgemäß ist die Viehzucht von Bedeutung. Ziegen- und Schafhaltung, Schweinezucht und Geflügelhaltung spielen eine erhebliche Rolle. Wertvolle Holzarten enthalten die sehr ausgedehnten Wälder dieses Landes. Demzufolge ist auch Holz dem Werte nach mit 13 % der gesamten Ausfuhr wichtigstes Ausfuhrgut des Landes. Es folgen Schweine, Rinder, Eier, Mais, Rohkupfer, Weizen, Hopfen, getrocknete Pflaumen, frische Früchte, während wichtigste Einfuhrgüter baumwollene und wollene Gewebe, Garne, Maschinen und Apparate, Kolonialwaren und Spinnstoffe sind. Die wichtigsten Waren, die Deutschland aus Jugoslawien bezieht, sind Eier, Rohkupfer, Obst und Hopfen. Deutschland stand in den letzten Jahren sowohl in der Einfuhr als Ausfuhr an 4. Stelle. Unter Berücksichtigung der Reparationslieferungen ist Deutschland jedoch für Jugoslawien wichtigstes Bezugsland. Der Transitverkehr Jugoslawiens durch Deutschland belief sich im Jahre 1927 auf 28 145 to. \*) An diesem Verkehr sind die deutschen Seehäfen nicht unwesentlich beteiligt. Die Handels- und Verkehrsbeziehungen Stettins zu Jugoslawien waren von jeher besonders eng, lag doch vor dem Kriege der Handel mit bosnischen und serbischen Pflaumen fast ganz in den Händen des Stettiner Einfuhrhandels. Ebensowohl war Stettin Umschlaghafen und Stapelplatz für diese Waren. Es verdankte diese Stellung der Tatkraft seines Einfuhrhandels und dem Umstand, daß es zu allen serbischen und bosnischen Pflaumenversandplätzen, in Eisenbahnkilometern gemessen, die kürzesten Entfernungen besitzt. Leider sind diese Beziehungen durch mannigfache Ursachen, die sich teils als Folgen des Kriegsausgangs und der neuen Grenzziehungen auswirken, teils durch Ablenkungsmanöver, unterstützt durch eine Stettin schädliche Tarifpolitik, herbeigeführt sind, stark geschwächt worden. Durch den Deutsch-Jugoslawischen Verbandstarif sowie durch eine Eisenbahntarifpolitik, die der alten überragenden Stellung Stettins in diesem Handelszweig gerecht werdend, die günstige verkehrsgeographische Lage Stettins sich auch eisenbahntariflich auswirken läßt, hofft der Stettiner Transit- und Einfuhrhandel, das Verlorene zurückzugewinnen zu können.

Während Rumänien vor dem Kriege 127 903 qkm groß war, hat Groß-Rumänien durch Annexion der Bukowina, Siebenbürgens, Bessarabiens und eines Teils des Banats heute einen Umfang von 294 967 qkm. Rumänien ist gleichfalls ausgesprochenes Agrarland. Mais und Weizen sind die wichtigsten und in größtem Maße angebauten Fruchtarten. Daneben kommen in Frage: Gerste, Hafer, Roggen, Oelsaaten, Kartoffeln, Rüben, Wein und Tabak. Wichtigster in Rumänien anfallender Rohstoff ist das Erdöl. Es werden auch Braunkohlen, Steinkohlen und in geringem Umfang Erze gefördert. Die Industrie, deren Erzeugnisse für die Versorgung des Landes nicht ausreichen, hat sich infolge der Wirtschaftspolitik der Regierung in

\*) Anm. Diese amtl. Ziffer erfaßt offenbar nur einen Teil des Verkehrs, der Transit an getrockneten Pflaumen allein wird auf 10—12000 to geschätzt.

letzter Zeit stark entwickelt. Insbesondere hat die Textilindustrie einen erheblichen Aufschwung erfahren. Wichtigste Ausfuhrgüter Rumäniens sind: Getreide, Holz, animalische Nahrungsmittel, Obst, Naphta und Naphtaprodukte, während Textilrohstoffe, Metalle und Metallwaren, Wolle, Maschinen, Chemikalien usw. Haupteinfuhrgüter sind. In welchem Ausmaße Rumänien als Abnehmer und Lieferant am deutschen Außenhandel beteiligt ist, geht aus der am Anfang dieser Abhandlung gegebenen statistischen Uebersicht hervor. Die Durchfuhr Rumäniens durch Deutschland belief sich im Jahre 1927 auf 156 085 to. Für den Stettiner Seeverkehr sind insbesondere Getreide (Mais), Hülsenfrüchte (Bohnen), Holz, Obst, Oelsaaten im Empfang und Fische (Salzheringe), Papier, chemische Produkte, Farben usw. im Versand zu nennen.

Für den Stettiner Transithandel und die Stettiner Verkehrswirtschaft sind Oesterreich, die Tschechoslowakei und die südöstlichen europäischen Staaten von ganz besonderer Bedeutung, da keiner der großen Seehäfen der Ost- und Nordsee zu den für diese Länder in Frage kommenden Grenzübergängen kürzere kilometrische Entfernungen aufweist als Stettin. Von Kreuz Grenze gegenüber Polen bis Kufstein Grenze gegenüber Oesterreich weist der Seehafen Stettin von und nach sämtlichen Grenzübergängen mit Ausnahme von dreien die kürzesten Entfernungen und die niedrigsten Frachten auf. Allerdings muß hier eingeschaltet werden, daß die Dumpingfrachtenpolitik der polnischen Staatsbahnen in manchen Relationen diese auf natürlichen Grundlagen beruhende Vorzugsstellung Stettins zu beseitigen und mit Erfolg in das Gegenteil zu verkehren versucht hat.

Aber nicht nur die Grenzübergänge nach jenen Ländern liegen am günstigsten zum Seehafen Stettin, auch für die Wirtschaftszentren und wichtigsten Verkehrsknotenpunkte dieser Länder ist Stettin der nächste und billigste Seeumschlagshafen. Das geht aus folgenden Ziffern, die die Entfernungen in Eisenbahn-Kilometern zeigen, hervor:

	Stettin	Hamburg	Danzig
Prag (Praha)	493	664	740
Brünn (Brno)	607	836	773
Olmütz (Olomone)	592	819	706
Preßburg (Bratislava)	749	978	879
Mährisch Ostrau (Moravska Ostrava-Privoz)	546	807	698
Budapest	913	1182	1073
Wien	753	981	883
Agram (Zagreb)	1155	1340	1353
Laibach (Ljubljna)	1158	1205	1616
Sarajewo	1541	1813	1718
Brcko	1315	1662	1435
Belgrad (Beograd)	1320	1549	1424
Nisch (Nis)	1560	1788	1672
Arad	1130	1390	1410
Orsova	1377	1606	1657

Die natürlichen verkehrsgeographischen Grundlagen lassen sich durch künstliche kostspielige Experimente auf die Dauer nicht auf den Kopf stellen. Deshalb wird auch Stettin in seinem Kampfe um die Erhaltung seiner günstigen natürlichen Verkehrsgrundlagen — verständnisvoll unterstützt von den berufenen Stellen — seine Bedeutung als Seehafen für die Tschechoslowakei, Oesterreich, Ungarn, Rumänien und Jugoslawien zu erhalten und weiter zu entwickeln vermögen zum Nutzen der ganzen europäischen Wirtschaft.

## Der Massengüterverkehr Stettins und seine Umschlagsformen.

Von Stadtbaurat a. D. Dr.-Ing. E. h. Fabricius.

Die begriffliche Trennung von Stückgut- und Massengut ist in der Praxis des Umschlagsverkehrs nicht immer leicht durchzuführen. Vielmehr hat sich die Uebung herausgebildet, je nach der Art der notwendigen Behandlung des Gutes im Hafen unterschiedlich zu trennen. Letztes Ziel des technischen Hafenausbaues ist größtmögliche Beschleunigung und Verbilligung des Umschlages zum Nutzen der Empfänger und Versender der Waren. So kommt es, daß vom Standpunkt des Hafenverkehrs nicht die statistische Gruppierung, sondern das Hebezeug und die sonstigen Fördereinrichtungen, Niederlage-, Wiege- und Stapelmöglichkeiten zum Kriterium der Zugehörigkeit der Ware zur einen oder anderen Güterart genommen wird.

Als typisches Schulbeispiel für die verschiedenartige Bewertung eines Gutes als Stück- oder Massengut ist u. a. für Stettin das Getreide zu nennen. Stettin ist von jeher der größte deutsche Getreideausfuhrhafen gewesen, während in den Nordseehäfen das Schwergewicht der deutschen Getreideeinfuhr liegt, und hat seine Bedeutung in dieser Hinsicht auch nicht in der Nachkriegszeit eingebüßt. Wurden doch im Jahre 1913 seewärts insgesamt 477 063 to umgeschlagen und allein im ersten Halbjahr 1929 bis einschließlich Juli 256 600 to wieder erreicht. Die Bewältigung solcher Getreidemengen machte naturgemäß die Schaffung besonderer Getreideförderungsanlagen erforderlich. So findet man in Stettin außer den an

zirks fest eingebauten, speziell auf den Massenumschlag eingestellten Elevatoren noch schwimmende Elevatoren der Handelskammer und entsprechende Spezialeinrichtungen an und in den Kornspeichern des Großhandels. Unzweifelhaft handelt es sich in allen diesen Fällen um einen Massengutumschlag.

Und dennoch kommt es bei dem guten Ruf, den Stettin als Getreideausfuhrhafen genießt, häufig genug vor, daß auch kleinere gesackte Getreidepartien, nach verschiedenen Sorten getrennt, an die Kais ausgeliefert werden, die dann den ganzen Manipulationen des Stückgutverkehrs, also Heben mit Kran, Weiterbefördern im Schuppen durch Elektrokarren, Sortieren, Einzelverwiegung und Stapeln zu unterworfen sind, so daß bei dieser Art des Getreideumschlages kein grundsätzlicher Unterschied mehr von der Form des allgemeinen Stückgutumschlages besteht.

Abgesehen vom Getreide weisen die statistischen Uebersichten über den Stettiner seewärtigen Güterverkehr noch eine ganze Reihe von Massengütern auf, die man in Anlehnung an das zu ihrem Umschlag verwendete Hebemittel als sogenannte „schütt- und greifrechte“ Güter bezeichnet. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die über Stettin geleitete Rohstoffeinfuhr für die südosteuropäische Schwerindustrie, also um Eisenerze der verschiedensten Art, die vorwiegend aus Schweden oder auch aus Spanien und Griechenland auf dem billigen Wasserweg in der Trampfahrt nach



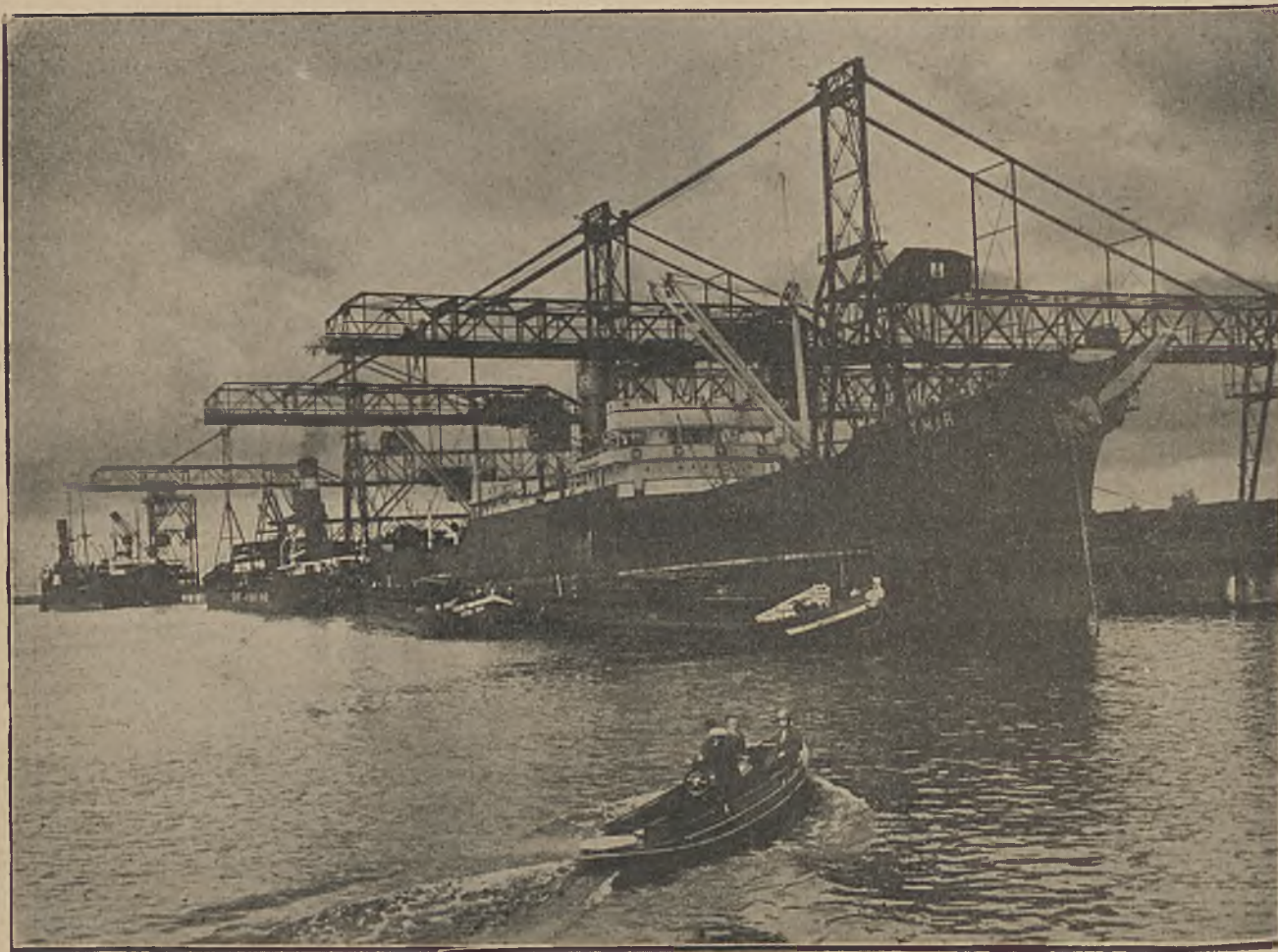
Getreideumschlag im Stettiner Freihafen.

Stettin gebracht werden. Daneben finden wir noch Rohstoffe für die chemische Industrie: Phosphate, Schwefelkiese u. dergl. und vor allem den Urstoff jeglicher industriellen Produktion, die Kohle. Die Kohle wird in Stettin hauptsächlich auf dem Wasserwege aus Westdeutschland und auch aus England eingeführt, was zunächst insofern seltsam anmutet, als Deutschland selber hinreichend Kohlen für seinen Eigengebrauch fördert. Bei näherer Betrachtung ist dies als ein Beweis für die Ueberlegenheit des Seeweges über die Transportmittel des Binnenverkehrs und für den internationalen Wettbewerb überhaupt anzusehen.

Man geht nicht fehl, wenn man unter Zugrundelegung der Umschlagstechnik den Anteil des seewärtigen Massengutverkehrs auf 75% des Gesamtverkehrs im Stettiner Wirtschaftsgebiet angibt. Das sind also bei einem seewärtigen Gesamtumschlag von 4,7 Millionen to im Jahre 1928 mehr als 3 Millionen to Massengüter verschiedenster Art. Uebrigens ist das Ueberwiegen des Massengutverkehrs über den Stückgutverkehr ganz allgemein das Kennzeichen der deutschen Großhäfen, denn Deutschland ist in seiner natürlichen Armut an industriellen Urstoffen in hohem Maße auf Rohstoffeinfuhr angewiesen, die mengenmäßig ein Vielfaches der wieder zur Ausfuhr gelangenden Fertigprodukte ausmachen, zumal auch der heimische Konsum von Fertigwaren zu einem guten Teil von überseeischen Rohstoffen gedeckt werden muß.

Stettin hat seine besonderen Aufgaben als größter deutscher Ostseehafen und als Hauptumschlagsplatz für den großen Rohstoffaustausch innerhalb des Ostseegebietes, dessen Verkehrsspannung ihm durch das gleichzeitige Vorkommen von Erzen im Norden und Kohlen im Süden den Charakter einer gewissen wirtschaftlichen Selbständigkeit verleiht, frühzeitig erkannt. In der Massengutumschlagsstelle Reiherwerderhafen besitzt Stettin eine nicht nur für das Ostseegebiet, sondern für Europa überhaupt vorbildliche Anlage, die sich von ähnlichen Hafeneinrichtungen grundsätzlich davon unterscheidet, daß sie nicht auf die Behandlung einer einzelnen Güterart abgestellt ist, sondern alle Sorten von Massengütern, vom groben Stückerz bis zur feinen Staubkohle, in denkbar kürzesten Umschlagszeiten zu löschen und zu laden vermag.

Bei der technischen Ausgestaltung dieses Hafenteiles mußte insbesondere auch den verschiedenen Variationsmöglichkeiten des Umschlages, sei es von Bord zu Bord oder aus Seeschiff in Kahn, Rechnung getragen werden. Namentlich letztere Form gilt als ein Vorzug des Stettiner Hafens, weil ein Abtransport des Gutes auf der Binnenwasserstraße 700 km südlich dank des Oderstromes durchzuführen ist, wie es beispielsweise bei den Transporten nach der Tschechoslowakei durch den Kahnpark der tschechoslowakischen Oderschiffahrtsgesellschaft (Ostreederei) geschieht. Trotz der Ausnahmetarife, die die deutsche Reichsbahn speziell für Verladungen nach der Tschechoslowakei



Teilansicht der Massengutumschlagstelle im Reiherwerderhafen.



erstellt hat, bleibt die Möglichkeit der Wahl des billigen Wasserweges bestehen. Dazu kommt bei Verladungen über Stettin der Vorteil, daß das Seeschiff auf der 65 km langen Fahrstraße von See in den Hafen zuzüglich der Einbuchtung der Ostsee bei Swinemünde hier in Stettin verhältnismäßig tief in das Hinterland eindringen kann. Die Ausnutzung der billigeren Seefrachtrate im Vergleich zu den Beförderungskosten im Hinterland bietet nicht zu unterschätzende Vorteile und hat wesentlich zur Heranbildung Stettins als bevorzugter Massenguthafen beigetragen.

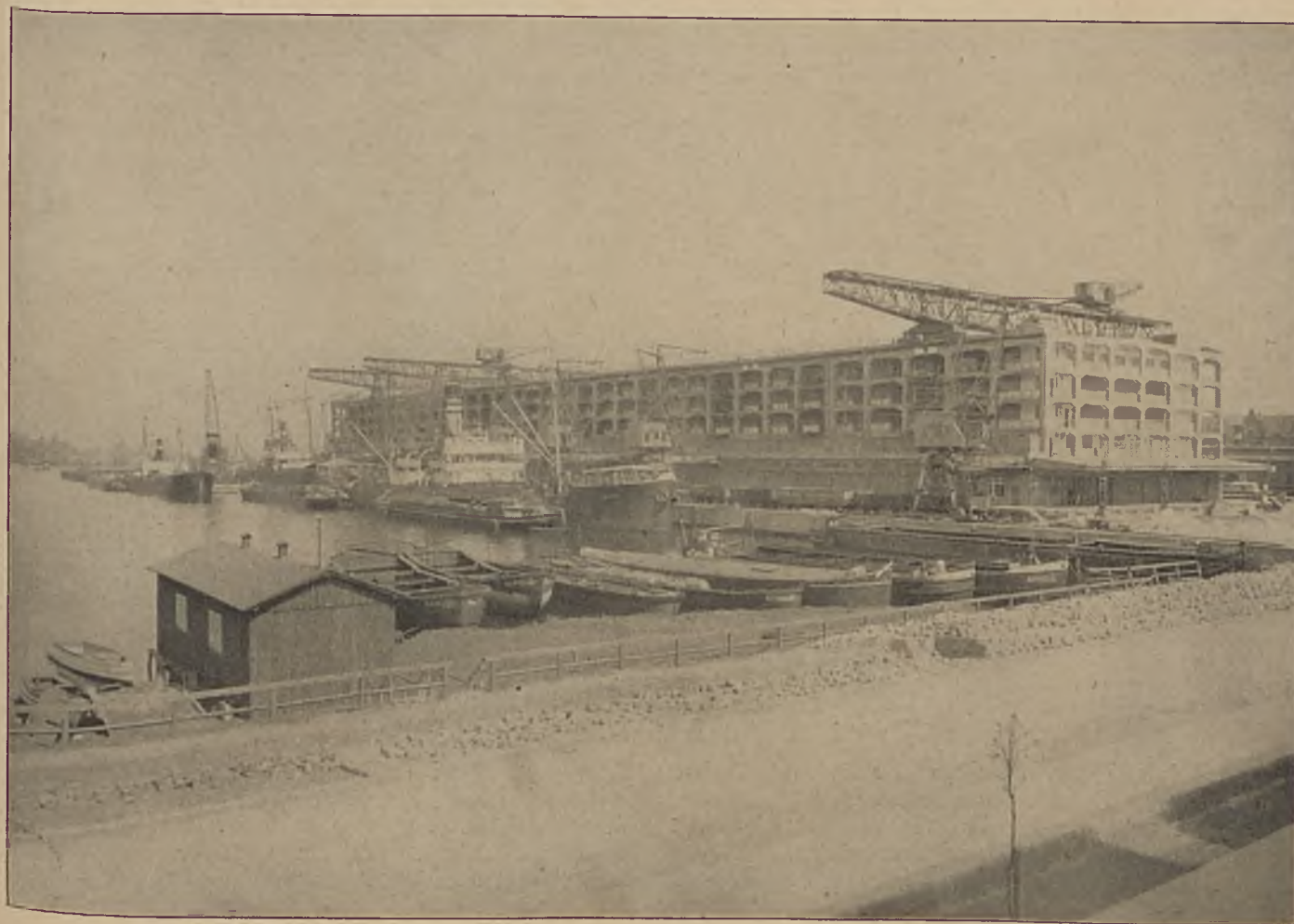
Betrachten wir die Umschlagstelle Reiherwerderhafen in ihrer betrieblichen Gliederung, so fällt bei der Einfahrt in diesen Hafenteil am linken Flügel zunächst die Kohlenkippvorrichtung auf, die einseitig für die Beladung von Seeschiffen aus Waggon bestimmtes Instrument darstellt. Unter Anwendung des Fahrstuhlprinzipes in Zusammenarbeit mit zwei Drehscheiben für den Anlauf der Voll- und den Ablauf der Leerwagen und den zugehörigen Rangierwinden, die als laufendes Band konstruiert sind, kann alle 3 Minuten ein 20 to-Waggon in den Schiffsraum geschüttet werden. Das ergibt ein Betriebsergebnis von 400 to in der Stunde. Da im Reiherwerderhafen im durchgehenden Schichtendienst gearbeitet wird, kann also ein 10 000 to-Dampfer in 24 Stunden voll beladen sein.

Das Moment der Zeit- und damit auch der Kostenersparnis für den Reeder und den Empfänger

der Ware hat auch in der zweiten Gruppe der aufgestellten Umschlagsgeräte, den 4 Verladebrücken von je 5 to Hubkraft, weitgehendste Berücksichtigung gefunden. Der Name „Verladebrücke“ ist zwar üblich, trifft aber nicht ganz das Richtige, da diese Brücken bereits den Charakter universeller Verwendungsmöglichkeiten haben. Durch den 30 m über Kaikante ragenden „Ausleger“ kann ebensogut von Land in Seeschiff und — was wichtig ist — auch umgekehrt wie gleichfalls von Bord zu Bord umgeschlagen werden. Während des Lösch- oder Ladeprozesses wird das Gut automatisch verwogen und zwar durch eine in die „Laufkatze“ hineingebaute Waage.

Um sich eine Vorstellung über die Größenverhältnisse dieser Brücken zu machen, mag der Hinweis genügen, daß die Gesamtlänge einer solchen Brücke 84 m, die Spannweite 40 m und die Hubhöhe 14 m beträgt. Mit diesem Gerät, das einzeln Stundenleistungen von mehr als 100 to zu erzielen vermag, können bereits unter Verwendung entsprechender Greifer sämtliche Massengutarten mit Ausnahme von grobem Stückerz, also Mullerze, Kiese, alle Kohlenarten, Langhölzer usw. bearbeitet werden.

Für die Behandlung der groben Stückerze, wie sie vornehmlich aus Schweden in Stettin eingeführt werden, hat eine weitere Gruppe von Geräten auf dem rechten Flügel der Anlage Aufstellung gefunden. Die dort befindlichen 15 to-Brücken —



Der neue Schuppenspeicher im Freibezirk.

3 an Zahl — bilden einen bedeutsamen Fortschritt im Ausbau des Reiherwerderhafens und der Problemlösung des Massengutumschlages überhaupt. War doch gerade die Löschung von Dampfern mit Stückerz bis zum Jahre 1927, dem Jahre der Inbetriebnahme dieser Neueinrichtung, ausschließlich der mühsamen und kostspieligen Menschenarbeit vorbehalten gewesen. Wagemutige Entschlußkraft der am Erzgeschäft interessierten Kreise hat diese Wahrzeichen modernster Ingenieurkunst auf dem Gebiete der Fördertechnik entstehen lassen.

In ihrer äußeren Gestaltung ähneln diese Erzbrücken sehr den bereits beschriebenen 5 to-Brücken, nur mit dem Unterschied, daß wesentlich größere konstruktive Ausmaße entstanden: 110,5 m Gesamtlänge, 45 m Spambreite, 20 m Hubhöhe und 36 m über Kaikante reichend. Aber auch in ihrer betrieblichen Verwendungsweise ist gegenüber dem leichteren 5 to-Gerät durch das Dazwischenschalten von „Bunkern“ mit automatischen Wiegeeinrichtungen für die sich abwickelnde Form des landseitigen Umschlages ein wesentlicher Unterschied gegeben. Bei der Größe der einzelnen Greifer, der Menge des mit dem einzelnen Hub gegriffenen Erzes und ferner bei dem angestrebten Zweck, Unterbrechungen des Löschaktes durch etwaigen momentanen Mangel an bereitgestellten Leerwaggons zu verhindern, schuf die vorübergehende Aufnahme des Erzes in den 200 to fassenden Bunkern, um aus ihnen die ununterbrochene Beschüttung der Waggons — auch Großraumwagen —, vorzunehmen, eine glückliche Lösung aller der Schwierigkeiten, die sich so lange bei dem Versuch der mechanischen Erzbearbeitung gezeigt hatten.

Der Umfang des Stettiner Massengutumschlages in seiner Gesamtheit wurde bereits erwähnt. Bei dem besonderen Charakter der vorliegenden Ausgabe des Ostseehandels dürfte der Hinweis nicht uninteressant sein, daß mit diesen modernsten Brücken, die die Hafentechnik kennt, im Jahre 1928 mehr als 500 000 to Eisenerze allein nach der Tschechoslowakei verladen wurden — neben Schlacken, Schwefelkiesen, Schrott usw., für deren Umschlag die 5 to-Brücken genügen.

Halten wir an der anfangs erwähnten begrifflichen Trennung von Stückgut und Massengut, wohlverstanden vom Standpunkt der Verkehrsabwicklung aus betrachtet, fest, so kann sogar gesagt werden, daß die Hafentechnik heute bereits Einrichtungen zu schaffen weiß, die selbst dem ausgesprochenen Stückgutverkehr den Charakter einer Massenabfertigung zu verleihen vermag, ohne die notwendige individuelle Eigenbehandlung, die das Stückgut verlangt, aufzugeben.

Der Stettiner Hafen besitzt in seinem neuen sechsgeschossigen Schuppenspeicher, der im Juni ds. Js. dem Betrieb übergeben wurde, das vollkommenste und eindruckreichste Gebäude, das in europäischen Häfen bisher gebaut wurde. Vollkommen durch die rein baulichen Ausmaße und Einrichtungen für die Massenbewältigung des Stückgutverkehrs, eindruckreich durch die künstlerische Wirkung der Linienführung. Folgende Datennennung mag diese Behauptung bekräftigen helfen: die größte Länge beträgt im Kellergeschoß 217,70 m, im Dachgeschoß 210,70 m, eine Ausdehnung, die an Vorstellung gewinnt, wenn man bedenkt, daß im Vergleich hierzu die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Berlin eine Höhe von 113 m hat. Seine Breite verjüngt sich von 47,25 m im Kellergeschoß auf 37,70 m im Dachgeschoß. Der überdachte Flächenraum umfaßt 40 000 qm (16 Morgen) bei einer Lagerfähigkeit von 65 000 to; d. h. die Güter von 4333 Waggons zu 15 to Laderfähigkeit oder von 72 Güterzügen zu 120 Achsen können in diesem Schuppenspeicher untergebracht werden.

Das Neuartige für den Verkehr liegt, wie der Name schon besagt, in der Zusammenfassung von Kaischuppen und Warenspeicher in einem Gebäude. Acht elektrische Wippkräne von 2½ to Hubkraft bedienen den Umschlagsverkehr in den unteren beiden Stockwerken und 3 Dachbrücken mit Hubkraft von je 2 to besorgen das direkte Ein- und Auslagern der Güter in den oberen Stockwerken, ohne daß, wie sonst üblich, irgend ein räumlicher Zwischentransport nötig ist, um kurzfristig lagerndes Umschlagsgut in Warenspeicher für längere Lagerung bis auf Abruf umzurollen. Die Massenabfertigung der Stückgüter wird durch entsprechende Innenausstattung, wie Lastaufzüge, Sackrutschen, Elektrokarren, automatische Waagen und sonstige Hilfsmittel der modernen Fördertechnik weitgehendst unterstützt, wozu auch die zweckmäßige Verlegung von Eisenbahngleisen — an der Wasserseite 2 — an der Landseite 3 —, das Vorhandensein von Einfahrten für Fuhrwerke, von Rampen und Ladeklappen in den einzelnen Stockwerken und breiten freistehenden Rampen auf der landseitigen Straße gehören.

Auch an dieser jüngsten Hafeneinrichtung Stettins ist die Tschechoslowakei verkehrswirtschaftlich insofern interessiert, als hier unter anderen für sie bestimmten Umschlagsgütern auch die großen Partien von Flachs, die dieses junge, wirtschaftlich stark aufstrebende Land über Stettin bezieht, in sorgfältigster Behandlung vorübergehend lagern.

## Ostdeutsche Wirtschaftspragen.

Von Wirtschaftsingenieur Kl enner, Berlin.

Daß sich nicht allein einzelne Wirtschaftskreise, sondern auch die Allgemeinheit immer mehr mit Transportfragen beschäftigt, hat vor allem seine Ursache darin, daß die durch ungeheure Tribute belastete deutsche Wirtschaft in ihrem schweren Wettbewerbsringen mit der ausländischen versuchen muß, die Gestehungskosten für ihre Erzeugnisse nach Möglichkeit herabzudrücken. Wie weit die

Transportfrage in die Tiefen des Produktionsprozesses eindringt, ist daraus recht zu ersehen, daß die auch bei uns immer mehr aufgenommene „fließende Arbeit“ letztlich auf einer wohldurchdachten Lösung der Transportfrage bei der Warenherstellung beruht, indem hierbei jedweder Umweg und unnötige Handgriff vermieden, unvermeidliche Wege aber mit möglichst geringen Kosten über-

wunden werden. Von diesen kleinen Wegen in der Fabrik und von weiteren, allgemeinen neuzeitlichen Transportauffassungen soll aber hier noch nicht die Rede sein, sondern von den großen Wasserwegen, vor allem von der Oder und ihrer Stellung in der Wirtschaft des Ostens.

Dadurch, daß die Reichsbahn aus dem allgemeinen deutschen Verwaltungskörper herausgenommen und ihr mit der Verselbständigung ein gut Teil der Reparationslasten aufgebürdet worden ist, mußte notgedrungen ihre Stellung zur Wasserstraße zu einem Gegensatz führen. Innerlich war er wohl schon früher vorhanden, aber bei einem reichen Volke, wie es das deutsche nun einmal vor dem Kriege war, kam das nicht so zum Ausdruck. Heutzutage erkennt man den Vorteil, der sich für die Wirtschaft aus dem scharfen Wettbewerb der beiden großen Transportunternehmungen ergibt, wohl an, man verhehlt sich aber nicht, daß es sich die deutsche Wirtschaft kaum gestatten kann, beide reinen Transportunternehmungen in ein richtiges Wettrennen eintreten zu lassen, in dem wohl der eine Sieger bleiben, der Besiegte aber bei der Höhe des investierten Kapitals die ganze deutsche Wirtschaft arg gefährden müßte.

Diese aus dem bisherigen Federkriege zwischen Reichsbahn und Wasserstraßenfreunden herauszu lesenden Bedenken der Allgemeinheit, die nicht einseitig auf Wasserstraße oder Eisenbahn eingestellt ist, sollen in den folgenden Ausführungen über die Stellung der Oder in der Wirtschaft des Ostens, mit der Stettin und sein Handel aufs engste verknüpft ist, berücksichtigt werden.

Die Oder — und mit ihr das Land an der Oder — ist seit der Grenzziehung in eine ganz neue, äußerst bedeutungsvolle Stellung zur deutschen Wirtschaft und zum deutschen Volke gerückt. Während der Strom früher zumeist weitab von der Reichsgrenze lag, zieht er jetzt dicht an ihr her. Die Oder ist damit zur wirtschaftlichen Frontstellung im Osten geworden. Das Schicksal hat somit Oder und Oderland mit einer ungeheuer verantwortungsvollen Aufgabe betraut. An der Erkenntnis des deutschen Volkes, vor allem zunächst der Wirtschaftskreise des Ostens wird es liegen, dem Stromnetz die Lösung der Aufgabe, zu der es an und für sich wohl befähigt ist, zu ermöglichen. Was hat zu geschehen? Das vom Himmel dem Odernetz jeweilig zugedachte Wasser ist nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu fassen und derart abzuführen, daß es möglichst allen Belangen der gesamten Wirtschaft dient. Diese Antwort klingt an und für sich zuerst recht einfach. Die Durchführung stellt aber an Organisationsvermögen, Verantwortungsfähigkeit gegenüber der Allgemeinheit und an Verwaltungsfähigkeit die größten Ansprüche. Dies wird wohl auch mit ein Grund sein, daß von einer allgemeinen Wasserwirtschaft an der Oder noch nicht gesprochen werden kann. Bisher ist man eigentlich immer nur bemüht gewesen, das Wasser möglichst schnell los zu werden. Wird der wasserwirtschaftliche Gedanke durchgeführt, dann wird das Odernetz der Kulturträger des Ostens sein. Das Oderland wird dann von dem für unser jetziges Geschlecht noch ferner stehenden, aber sonst unabänderlich heranrückenden Schicksal bewahrt werden, zum Steppenland im Anschluß an

die Landstriche Osteuropas zu werden. Der Strom wird dann auch als Schiffsstraße einer auf sich selbst gestellten Schifffahrt mit wirtschaftlich tragbaren, vor der Allgemeinheit vertretbaren Mitteln erhalten und zur Verbindung mit der Donau geeigneter als andere Flußgebiete angesprochen werden können. Dem diesen Dingen ferner Stehenden wird es schwer werden, sich den tatsächlichen Verfall der Wasserführung der Oder in vollem Umfange vorstellen zu können. Es darf deshalb daran erinnert werden, daß die Oder in den Jahren 1921 und 1928 Wassertiefen in der Schiffsrinne von 0,30 und 0,50 m aufwies, daß vom Juli bis zum Winter 900 Fahrzeuge oberhalb Breslaus lagen, weil die mittlere Oder zum Rinnsal geworden war. Er mag sich von älteren Leuten erzählen lassen, wie sie in ihrer Jugend in den Bächen und Nebenflüssen der Oder mit Gefahr des Ertrinkens zur Sommerzeit gebadet haben, wo sich jetzt in gleicher Jahreszeit übelriechendes Gerinnsel zu Tal schlängelt. Die verantwortlichen Männer der Städte und Gemeinden im Odergebiet werden ihm gern bestätigen, welch trübe Aussichten für eine nur eben ausreichende und wirtschaftlich tragbare Trinkwasserversorgung und Abwasserregelung bestehen. Leider hat der Landwirt auch nicht annähernd die ihm drohenden Gefahren erkannt, sonst würde er z. B. dem Bau des Staubeckens Ottmachau nicht jenen zähen Widerstand entgegengesetzt haben. Es liegt wohl daran, daß er über gute Fruchtfolge und geeignete Düngung Bescheid weiß, über die Beziehungen zwischen Grund- und Tagwasser und über die Ursachen von Hoch- und Niedrigwasser in den Gewässern aber ununterrichtet bleibt. Er wird auch heute noch unter Wasserwirtschaft das möglichst schnelle Ableiten unerwünschten Wassers ohne Rücksicht auf den Unterlieger verstehen. Volle Erkenntnis für die Lage hat auch im allgemeinen der Industrielle noch nicht, sonst hätte er sich schon viel mehr regen müssen. Jedenfalls wird der Osten in der Zukunft, in der die chemische Industrie ausschlaggebend sein wird, auch wieder leer ausgehen, wenn die Industrievertreter nicht für die Abgabemöglichkeit des erforderlichen Wassers aus dem Odernetz sorgen.

Eins ist also not im Osten: Eine allgemeine Wasserwirtschaft. Was dieses alles zu umfassen hat und wie sie zur Durchführung zu bringen ist, gehört nicht in den Rahmen dieser Ausführungen. Bemerkt sei nur noch, daß das Problem der Wasserwirtschaft den Osten infolge seiner Geländegestaltung und -beschaffenheit am dringlichsten beschäftigten sollte, daß sich aber auch andere Stromgebiete der Frage über kurz oder lang zuwenden müssen, da die Kultur des deutschen Volkes letztlich von der richtigen Verwaltung des ihm von der Natur unregelmäßig zugewiesenen Wassers abhängt. Man sollte daher dieser Angelegenheit bei den Erwägungen über eine Verwaltungsreform und über die Beziehungen zwischen Reich und Ländern den gebührenden Raum geben.

Stettins Wohlergehen hängt aufs engste mit dem seines Hinterlandes zusammen. Geht es dem deutschen Osten gut, dann wird ein reger Güteraus- tausch stattfinden und Stettins Handel blühen. Ist dies nicht der Fall, so wird sich mit der Zeit

der Umschlag im Stettiner Hafen auf die Druchfuhrgüter von und nach der Tschechoslowakei beschränken müssen, wenn diese nicht etwa schon einem anderen Hafen unwillkürlich zulaufen. Der Einfluß Stettins könnte sich auch noch nach Süden weit über die deutsche Grenze erstrecken, wenn eine Verbindung zwischen Oder und Donau geschaffen würde, wie sie die Tschechoslowakei schon seit langem erstrebt. Hierfür ist aber eine Wasserstraße mit genügender und gesicherter Wasserführung von der Grenze bis Stettin Grundbedingung. Welche Aussichten würden sich für den Handel Stettins, welche Austauschmöglichkeiten zwischen einer blühenden ostdeutschen Wirtschaft und den rohstoffreichen, aber an Fertigwaren armen Balkanländern, welche Zukunftsmöglichkeiten für die von Jahr zu Jahr hoffende und hungernde ostdeutsche Binnenschiffahrt bei Verwirklichung einer Oder-Donauverbindung ergeben! Es dürfte daher nicht abwegig gewesen sein, eine der ersten Voraussetzungen für eine in allen Teilen gesunde und entwicklungsfähige Wirtschaft des Ostens zu suchen und in Umrissen zu erläutern.

Da wir nun mit den Betrachtungen bis zu den künstlichen Wasserstraßen, den Kanälen, gelangt sind, erscheint es angebracht, die im Anfang der Ausführungen gebrachten Gedanken über Gegensatz von Reichsbahn und Wasserstraßen zu Ende zu spinnen. Dieser Gegensatz ist in der Frage zusammenzufassen, ob es, wirtschaftlich gedacht, vertretbar ist, das zum Gütertransport neben der Reichsbahn bestehende Wasserstraßennetz in sich noch leistungsfähiger auszubauen und es durch künstliche Wasserstraßen zu ergänzen. In dem über diese Frage entstandenen Federkrieg wird man weder von einem Sieger noch von einem Besiegten sprechen können, denn solche wirtschaftlichen Probleme lassen sich eben nicht mathematisch schlüssig beweisen. Es will nur scheinen, als ob es den Gegnern einer allzu zielstrebigem Wasserstraßenpolitik gelungen ist, die Wagschale zu ihren Gunsten pendeln zu lassen. Zu einer günstigeren Auffassung für die Wasserstraßen wird man daher gelangen, wenn diese — nicht nur die Ströme, sondern auch die künstlichen Wege — nicht allein als Träger der Schiffahrt und einer gewissen Vorflutfürsorge (letzteres nur bei den natürlichen Gewässern), sondern als Träger einer allgemeinen Wasserwirtschaft angesehen und behandelt werden, die sich, was nicht genug hervorgehoben werden kann, auf ein ganzes Stromnetz, bei Kanälen gegebenenfalls auf mehrere Stromsysteme erstrecken müßte. Die Schiffahrt hätte dann nur ganz für die Kosten ihrer Sonderbauten, im übrigen aber nur anteilmäßig für die allgemeinen Kosten, in die sich außerdem Land- und Forstwirtschaft, Städte, Gemeinden und Industrien noch zu teilen hätten, aufzukommen. Solche von der gesamten Wirtschaft voll zu nutzende Wasserstraßen würden auch einer Schiffahrt dienen können, die dann, sofern sie sich dem Gegebenen anpaßt und bemüht ist, ihre Transportgefäße und sonstigen Einrichtungen auf der Höhe zu halten, nicht nur ein lebensfähiges, sondern sogar ein kraftspendendes Glied des deutschen Wirtschaftskörpers sein würde, das aus der Sache geboren wäre. Einer solchen Schiffahrt wird eine sachlich eingestellte Eisen-

bahnverwaltung nicht in Kampfstellung gegenüberstehen, sondern auch im eigenen Interesse bestrebt sein, mit ihr zu arbeiten zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Erzeugnisse im Auslande

Hoffentlich erstrecken sich die Untersuchungen über die Bauwürdigkeit des von niederschlesischen Wirtschaftskreisen erstrebten Oder-Elbekanals auch in dieser Richtung und begnügen sich nicht mit der Feststellung des Bedarfes an Speisewasser in dem Glauben, daß das Gebiet der Wasserwirtschaft hiermit erschöpft wäre. Zur Einstellung auf allgemein wasserwirtschaftliche Gedanken, die bei diesem Kanal z. B. bis zur Wasserversorgung Berlins zu reichen hätten, ist noch genügend Zeit, auch wenn dies erst in zehn Jahren gelingen sollte. Wie schon gesagt ist, kann an einen Oder-Donaukanal ohne wasserwirtschaftliche Grundlage gar nicht gedacht werden. Nach der Einstellung der tschechoslowakischen Kanalfreunde muß man annehmen, daß die Tschechoslowakei dem Plane erst dann ernstlich näher tritt, wenn eine genügende Wasserführung der Oder gesichert ist.

Ueber einen Großschiffahrtsweg von Cosel bis etwa Gleiwitz ist schon viel geschrieben worden. Oft hat man hierbei den Abstand von den Dingen nicht wahren können. Einig sind sich aber alle, die dieser Angelegenheit genügend nahe stehen, daß der ober-schlesischen Montanindustrie infolge ihrer äußerst ungünstigen örtlichen Lage und ihrer Schwächung durch die Abtrennung Ostoberschlesiens solche Transportkosten, vorerst einmal von und nach Stettin und Berlin, geboten werden müssen, die ihr den Absatz der Erzeugnisse (Eisen usw.) und die Heranziehung der Rohstoffe (Erze usw.) ermöglichen. Ein wichtiger Faktor wird hierbei die Schiffahrt sein, sofern man ihr durch eine genügende und gesicherte Wasserführung der Oder die Grundlage dazu gibt. Die Frage, ob nun ein Kanal von Gleiwitz oder einem anderen Orte bis Cosel-Hafen oder eine Schleppbahn von den Gruben bis zur Oder gebaut werden soll, kann ohne Berücksichtigung der Einwirkungen eines Oder-Donaukanals nicht voll beurteilt werden. Sollte diese Welt-Wasserstraße kommen, die den Schwerpunkt der gesamten deutschen Wirtschaft mehr nach dem bedrängten Osten verlegen würde, so müßte Deutsch-Oberschlesien auch einen besonderen Anschluß an diese Wasserstraße haben, der ihm die Wettbewerbsmöglichkeit auch nach dem Süden, zum Balkan, gegenüber der polnischen und tschechoslowakischen Industrie sicherte. Oberschlesien hat somit in der Zukunft zwei neue Anschlüsse nötig. Den einen nach Norden zur Oder (Cosel-Hafen), den anderen nach Süd-Westen zum Oder-Donaukanal (Ratibor). Gibt man diesen Erwägungen Raum und beachtet, daß ein Kanal von Cosel-Hafen nach Gleiwitz durch wasserarme Gegend führt, wasserwirtschaftliche Gesichtspunkte also fortfallen müssen, daß der Kanal von der Oder höchstens bis Gleiwitz geführt werden kann und dann noch Schienenanschlüsse zu der Mehrzahl der Gruben verlangt, daß infolge der Gelandegestaltung eine Wasserstraße vom Herzen des Reviers zum Oder-Donaukanal als ausgeschlossen zu erachten ist, und daß — nicht zuletzt — der Sandverbrauch der Gruben zum Versatz der abgebauten Flöze eine geregelte

Sandzufuhr erfordert, die nach Lage der Verhältnisse nur auf dem Landwege erfolgen kann, so wird man doch wohl zur Ansicht gelangen, daß das innere oberschlesische Transportproblem nur mit Hilfe des Schienenweges wirtschaftlich zu lösen ist. Ob hier neuzeitliche Schleppbahnen größter Leistungsfähigkeit — auf der Strecke Montanrevier-Donau-Oderkanal sollte man Wagen nicht unter 100 to einführen — in Betracht kommen, oder ob sich die Reichsbahn der Sache annimmt, um hier der schwer bedrängten Wirtschaft gegebenenfalls mit Unterstützung aus öffentlichen Mitteln zu helfen, ist eine weitere Frage.

Ohne Zweifel ist es zu begrüßen, daß Stettin seinen Hafen derart auszugestalten sucht, daß es die Seedampfer nicht mehr vorziehen, andere Ostseehäfen anzulaufen. Hoffentlich kommt die Erkenntnis auch nicht zu spät, daß neuzeitliche Hafenanlagen ihren Zweck auch nicht voll zu erfüllen vermögen, wenn die Vorbedingungen des Güterausstausches nicht oder nur spärlich gegeben sind. Diese können aber nur durch Sicherung und Hebung der Wirtschaft des Oderlandes und durch eine gute Wasserstraße erfüllt werden. Beides hängt aber, was nicht genug betont und wiederholt werden kann, von einer allgemeinen Wasserwirtschaft ab.

Allzuviel Hoffnung auf ein schnelles Beginnen eines solch großen Werkes wie eine allgemeine Wasserwirtschaft, kann man leider nicht haben, denn die Allgemeinheit übersieht nicht die wirtschaftlichen Zusammenhänge und drängt stets nach kurzfristigen Behelfsmaßnahmen, nach Flickwerk. Am meisten aber wird der Umstand hemmen, daß mit schnellen Erfolgen nicht aufgewartet werden kann. Der wahrnehmbare Nutzen wasserwirtschaftlicher Maßnahmen reift nur langsam heran. Gut Ding will Weile haben. — Daß die Allgemeinheit des Oderlandes einer Wirtschaftspolitik auf lange Sicht nicht sogleich geneigt sein wird, ist verständlich. Der Osten hat zu schwer gelitten. Deswegen sollten sich einsichtige Wirtschaftsführer aus dem ganzen Oderlande von Ratibor bis Stettin, von Görlitz bis Landsberg des wasserwirtschaftlichen Gedankens annehmen und ihn ohne großen organisatorischen Aufwand, der zumeist der Todeskeim auch für eine gute Sache ist, betreiben.

Mit Recht wird die Frage nunmehr aufgeworfen werden, ob das, was bisher an der Oder bei ihrem Ausbau zur Wasserstraße und bei einer gewissen Vorflutfürsorge geschehen ist, sich auch in das noch aufzustellende wasserwirtschaftliche Programm für das gesamte Odernetz einfügen lassen wird. Es soll versucht werden, dies zu beantworten. Hierbei wird es notwendig sein, vorerst zu untersuchen, welche weiteren Maßnahmen erforderlich sein werden, um die Oder zu einer auch zukünftige Ansprüche befriedigenden Schiffahrtsstraße zu gestalten, damit dann in großen Zügen festgestellt werden kann, ob diese Forderungen mit denen der Wasserwirtschaft in Einklang zu bringen sind.

Die kanalisierte obere Oder von Cosel-Hafen bis Breslau-Ransern bietet den Schiffen auch bei der jetzigen geringsten Wasserführung der Oder die Möglichkeit, mit 1,50 m Tiefgang zu fahren. Sachverständige sind der Ansicht, daß es mit vertretbaren

Mitteln in verhältnismäßig kurzer Zeit ohne Eingriff in die landeskulturellen Belange möglich ist, die Strecke auch bei Wassermangel mit Schiffen von 1,60 m Tiefgang befahren zu lassen. Die obere Oder wird damit das leisten, was man in der mittleren Oder auch bei völliger Auswirkung einer allgemeinen Wasserwirtschaft wird kaum erreichen können, soweit man in solchen Dingen eine Voraussage machen kann. Das Flußkanalschiff, das von den beiden 1000 To.-Schiffstypen (Flußkanalschiff 80×10,5×1,6 m, Kanalschiff 80×9,2×2,2 m) als das geeignetere für die Oder angesehen werden muß, hat einen maximalen Tiefgang von 1,60 m. Die kanalisierte Strecke wird auch, um es gleich voraus zu schicken, einem Durchgangsverkehr zur Donau genügen, denn auch deren Wasserführung ist großen Schwankungen unterworfen, so daß dort ein Tiefgang der Schiffe in trockenen Zeiten von 1,60 m noch lange Zeit hinaus nicht sichergestellt werden kann. Die obere Oder verlangt somit keine außerordentliche Maßnahme zur Herstellung der notwendigen Fahrwassertiefen, umsomehr als ein Donau-Oderkanal ihre Wasserführung und damit die Fahrwassertiefe verbessern wird. Dagegen genügt die Strecke nicht den Ansprüchen eines wirtschaftlichen Schiffsumlaufes. Die von der Durchgangsschiffahrt zu passierenden 22 Staustufen bringen wirtschaftlich nicht tragbare Aufenthalte. Da diese Verzögerungen in den Staustufen aber mit vertretbaren Mitteln ohne große Entwürfe und ohne jeglichen Eingriff in die Landeskultur durch motorischen Antrieb der Bewegungsvorrichtungen und Einstellung geeigneter Ein- und Ausschleppvorrichtungen auf ein annehmbares Maß herabgedrückt werden können, soll sich die Verwaltung zu schleunigster Abhilfe entschlossen haben. Mit Einführung des 1000 To.-Flußkanalschiffes, das mit 10,50 m Breite die 9,60 m weiten Torkammern nicht passieren kann, muß ein Umbau der Schleusen stattfinden. Ob es hierbei wegen der hohen Kosten und der Eingriffe in die Landeskultur vertretbar sein wird, einzelne Staustufen herausfallen zu lassen — technisch bestehen selbstverständlich keine Schwierigkeiten — braucht z. Zt. wahrlich nicht untersucht zu werden, denn der Schwerpunkt aller Aufgaben an der Oderwasserstraße liegt, wie wir gleich noch sehen werden, in der Oder unterhalb Breslau-Ransern. Eins wird aber auf der kanalisierten Strecke noch beachtet werden müssen. Der Stau, von dem die Fahrwassertiefen auf der Oder abhängen, wird durch Nadelwehre gehalten, die sofort bei Eisbildung gelegt werden müssen und die im übrigen nicht geeignet sind, eine genaue Stauregung zu gewährleisten. Die Aufgabe der Stauregung wird aber noch bedeutend wachsen, wenn das Zuschußwasser von Ottmachau durch einen Teil der kanalisierten Strecke so geleitet werden muß, daß es in genügender Menge und rechtzeitig unterhalb Breslau-Ransern eintrifft. Dem Ersatz der Nadelwehre durch eisfeste und maschinell zu betretende Stauvorrichtungen (Balkenwehre, Segmentwehre und dergl.) muß daher baldigst mit genügender Entschlußkraft näher getreten werden. Die Aufgaben an der oberen Oder sind somit übersehbar und verhältnismäßig leicht in einen auch wirtschaftlich klaren Rahmen zu bringen, wenn sich auch hier der Meister in der Beschränkung

und in der richtigen Einwertung aller Belange, in Sonderheit der der Landeskultur, zeigt.

Nun zur Oder unterhalb Breslau-Ransern. Wie es um sie bestellt ist, haben die beiden Jahre 1927 und 1928 wohl genügend bewiesen. Das Jahr 1929 scheint kaum besser zu werden. Man hofft an der Oder auf Ottmachau. Werden sich diese Hoffnungen erfüllen? Wird es möglich sein, mit einem einzigen Staubecken die Wirkung zu beheben, die der völlige Verfall der Wasserführung des gesamten Odernetzes auf die Strecke unterhalb Breslau-Ransern ausübt? Es wird angenommen, denn das unterhalb Ransern im Fluß geplante Buhnensystem soll auch das stetig weniger werdende Wasser immer so zusammenraffen, daß es nur des Zuschusses von Ottmachau bedarf, um der Schifffahrt stets eine Fahrwassertiefe von 1,40 m zu bieten, abgesehen von einigen wenigen Tagen in Jahren katastrophaler Trockenheit, die bei großzügiger Betrachtung der Verhältnisse als belanglos erachtet werden können. Ist dem so, dann kann die Schifffahrt bezüglich der zu erstellenden Fahrwassertiefe vorerst zufrieden sein, weil es dann ja später nur noch eines größeren Staubeckens bedürfte, um eine stetige, geringste Fahrwassertiefe für Tiefgänge von 1,60 m zu schaffen, womit die befahrbaren Strecken der Oder ober- und unterhalb Breslaus in Hinsicht auf die Wassertiefen als gleichwertig anzusehen wären. Begreiflich wird man die Frage der Schifffahrt-Interessenten finden, wann dieses Ziel in der Voraussetzung, daß sich alles in den gedachten Bahnen entwickelt, erreicht werden wird. Gewährleistet müßte doch mindestens eine geringste Fahrwassertiefe von 1,40 m werden, wenn der Mittellandskanal fertiggestellt ist. Würde dies nicht der Fall sein und noch lange Jahre vergehen, bis die Oderschifffahrt mit einer solchen geringsten Tiefe sicher rechnen kann, dann würde die Oderschifffahrt ruiniert sein. Die Güter müßten andere Transportwege suchen, von denen sie nicht mehr abzubringen wären. Noch weitere Fragen sind innerhalb der Schifffahrt aufgetaucht. Wird das geplante Buhnensystem, das zu einer Zeit entworfen wurde, als der Breslauer Maßkahn von 55 m Länge und 8 m Breite als Normalschiff galt, einen glatten Regelverkehr mit dem 1000 To.-Schiff von 80 m Länge zulassen? Wird die Fahrstraße, besonders in den Krümmen, wo das Wasser an dem einen Ufer die Sohle vertieft, am anderen aber Sand aufhöht, nicht zu eng werden? Wird überhaupt die Flußsohle zwischen den Regulierungswerken nicht ausgespült werden? Soll das Zuschußwasser aus Ottmachau allein zur Erreichung der Fahrwassertiefe von 1,40 m benutzt werden, oder dürfen auch andere, z. B. Landwirte, Nutznießer des Staubeckenwassers sein? Schon werden aus Schiffer-

kreisen Stimmen vernehmbar, die vor einer weiteren Regulierung der mittleren Oder warnen, da das Wasser mit jedem Jahre schneller ablaufe und die Fahrwassertiefen immer schlechter würden. Dies ist eine übertriebene Sorge, aber es dürfte an der Zeit sein, das ganze Vorhaben an der Oder unterhalb Breslaus entsprechend der Entwicklung aller Verhältnisse neu zu überprüfen, vor allem unter dem Gesichtspunkt, daß die Oder mit der Ueberalterung des Plauer Maßkahnes, die sehr bald eintreten wird, da dieser Kahntyp entsprechend der wirtschaftlichen Lage der Oderschifffahrt eigentlich zu spät ins Leben getreten ist, für 1000 To.-Schiffe befahrbar gemacht werden sollte. Bei einer Revision der Pläne für die Oder darf aber keinesfalls unberücksichtigt bleiben, daß die Schifffahrt nicht allein Anrecht auf Wasser hat, sondern auch alle anderen Wirtschaftskreise, deren Güter sie doch fährt. Es liegt weder im wohlverstandenen Interesse der Schifffahrt noch der übrigen Wirtschaft, wenn nur Wasser für die Schifffahrt beschafft wird und man sich doch nachher gezwungen sieht an andere Wirtschaftszweige Wasser abzugeben, weil die moralische Berechtigung der Forderung nicht abzustreiten ist. Fair play! Nach solchen Erwägungen wird man wohl zu dem Ergebnis gelangen, daß große Wassermengen gebraucht werden, die zum größten Teil von den Nebengewässern der Oder zu geben wären. Diese sind aber hierzu nur befähigt, wenn sie auch nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten behandelt und angehalten werden, nicht allein den wirtschaftlichen Belangen ihrer Täler zu dienen, sondern auch von hoher Warte zu bestimmende Wassermengen an die Oder abzugeben.

Die Oder als Schifffahrtsstraße bedarf also genau so wie die Oder als Trägerin eines aufsteigenden östlichen Wirtschaftslebens einer allgemeinen Wasserwirtschaft. Das, was bisher an der Oder geschehen ist, steht in keiner Weise den Grundzügen einer allgemeinen Wasserwirtschaft entgegen. Im Gegenteil wird der bisherige Aufbau eine gute Grundlage für die Maßnahmen nach neueren Gesichtspunkten geben. Selbstverständlich müßte z. B. der Unterlauf der Oder etwa von Küstrin ab von seinen Sandmassen befreit werden, falls Mehrmengen an Wasser die Landwirtschaft schädigen sollten. Wahrscheinlich wird dies aber nicht eintreten, denn Groß-Berlin wird in kommenden Zeiten gern jede Wassermenge zur Speisung der Seen, die seiner Wasserversorgung dienen, heranzuziehen, wenn sie in so verhältnismäßig geringer Entfernung vorbeiläuft.

Hoffentlich tragen diese Zeilen dazu bei, dem Osten zu geben, was des Ostens ist.

## Die handelspolitische Lage zwischen Deutschland und Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und Jugoslawien.

Wenn auch der Aufbau der handelspolitischen Beziehungen Deutschlands zum Ausland in den letzten Jahren im allgemeinen zielbewußt fortgeschritten ist, so müssen doch die bisherigen Ergebnisse gerade den europäischen Staaten gegenüber, die hier in Rede stehen, als noch verhältnis-

mäßig karg bezeichnet werden. Es liegt an den verschiedensten Umständen, wenn gerade die Regelung des handelspolitischen Verhältnisses zu diesen Ländern bisher besondere Schwierigkeiten verursacht hat, und es hat natürlich nicht an mannigfaltigen Versuchen gefehlt, diese Schwierigkeiten

zu überbrücken. Verhandlungen zu diesem Zwecke haben stattgefunden und werden sicherlich weiter gepflogen werden, so daß im Zusammenhang mit der in ganz Europa in den letzten Jahren zu beobachtenden Befriedung auch der wirtschaftlichen Beziehungen der einzelnen Staaten untereinander immerhin darauf gehofft werden kann, daß es Deutschland auch mit allen den hier zu behandelnden Ländern bald zu einer auf die Dauer tragbaren Regelung auf handelspolitischem Gebiet zu kommen gelingt.

Was nun die Beziehungen zu den hier in Rede stehenden europäischen Staaten im einzelnen angeht, so ergibt sich folgendes Bild:

Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich wickeln sich auf der Grundlage des Wirtschaftsabkommens vom 1. 9. 1920 und einiger Zusatzverträge aus den Jahren 1924, 1925 und 1926 (betreffend Tarifvereinbarungen) ab. Auf Grund dieser Vereinbarungen werden deutsche Erzeugnisse in Oesterreich meistbegünstigt behandelt. Außerdem hat Oesterreich in den Zusatzverträgen vom 12. 7. 1924 und vom 21. 5. 1926 für eine Reihe von deutschen Erzeugnissen Zollermäßigungen zugestanden. Ueber weitere in den bisherigen Verträgen noch ungeklärte Fragen haben wiederholt Besprechungen stattgefunden — teilweise auch zwischen Vertretern der beiderseitigen Industrien unmittelbar —, ohne daß diese Verhandlungen bisher zu einem Ergebnis geführt hätten. Es soll jedoch zwischen den beiden Ländern in manchen bisher noch offengebliebenen industriellen und landwirtschaftlichen Fragen in letzter Zeit eine Annäherung erzielt sein, so daß eine weitere befriedigende Ausgestaltung des handelspolitischen Verhältnisses zwischen Oesterreich und Deutschland einigermaßen im Bereich der Wahrscheinlichkeit liegt.

Im Verhältnis zur Tschechoslowakei bildet das Wirtschaftsabkommen zwischen dem Deutschen Reich und der Tschechoslowakei vom 29. 6. 1920 die rechtliche Grundlage der wirtschaftlichen Beziehungen. Nach diesem Abkommen, das inzwischen zahlreiche Nachträge und Aenderungen erfahren hat, genießen deutsche Erzeugnisse in der Tschechoslowakei die Meistbegünstigung. Ueber den Abschluß eines Handelsvertrages, der auch Tarifabreden enthalten soll, ist schon seit einigen Jahren, bisher jedoch ohne Erfolg, verhandelt worden. Es dreht sich hierbei namentlich um tschechische Forderungen auf Zollermäßigungen auf landwirtschaftlichem Gebiet, über die bisher eine Einigung noch nicht erzielt zu sein scheint. Nach den vorliegenden Nachrichten läßt sich über einen befriedigenden Abschluß der Handelsvertragsverhandlungen mit der Tschechoslowakei gegenwärtig noch gar nichts sagen.

Was die handelspolitischen Beziehungen Deutschlands zu Ungarn angeht, so bildet ihre

vertragliche Grundlage das provisorische Abkommen zur Regelung der beiderseitigen wirtschaftlichen Beziehungen vom 1. 6. 1920. Auf Grund dieses Abkommens genießen deutsche Waren in Ungarn die Meistbegünstigung. Ueber den Abschluß eines umfassenden Handelsvertrages wird auch hier — seit dem Jahre 1928 — verhandelt, ohne daß bisher eine Einigung zustande gekommen wäre. Die Regelung der Vieheinfuhr aus Ungarn ist hier eines der wichtigsten Probleme, das einige Schwierigkeiten zu verursachen scheint. Aehnlich wie der Tschechoslowakei gegenüber läßt sich auch in Bezug auf Ungarn noch absolut gar nichts Gewisses hinsichtlich der wünschenswerten umfassenden handelspolitischen Regelung durch einen Handelsvertrag sagen.

Auch ein Handelsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Rumänien besteht bisher noch nicht. Praktisch behandeln sich die beiden Länder jedoch als meistbegünstigte Nationen; so findet auf deutsche Waren bei der Einfuhr nach Rumänien der Mindesttarif des rumänischen Einfuhrzolltarifs Anwendung, ebenso wie auch Deutschland rumänischen Waren die Meistbegünstigung gewährt. Auch hier ist noch völlig ungewiß, wann ein Handelsvertrag zwischen Deutschland und Rumänien zustandekommen wird. Immerhin scheint es möglich, daß es jetzt, nachdem Rumänien einen neuen Zolltarif verabschiedet hat, auf dessen Grundlage zu Verhandlungen kommen wird. Es kann wohl angenommen werden, daß auch Rumäniens Wünsche Deutschland gegenüber sich hauptsächlich auf das landwirtschaftliche Gebiet erstrecken werden.

Was schließlich die handelspolitische Regelung zwischen Deutschland und Jugoslawien angeht, so liegen hier die Verhältnisse am günstigsten. Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen sind durch den Handels- und Schiffsfahrtsvertrag vom 6. Oktober 1927 geregelt worden, durch welchen sich beide Teile u. a. für die wechselseitige Wareneinfuhr sowie das beiderseitige Niederlassungsrecht die Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation einräumen; in dem Vertrage sind ferner beiderseitig für einige Waren Tarifbindungen und Tarifermäßigungen zugestanden, so von Jugoslawien für eine Reihe von Erzeugnissen der deutschen Industrie, während Jugoslawien u. a. für Mais, Speisebohnen, Hanf, Obst, Hühner und Eier Ermäßigungen von Deutschland zugestanden erhalten hat. Insbesondere hervorgehoben werden muß der Jugoslawien eingeräumte Vertragszoll für Pflaumen, der je nach der Verpackung M. 6.— oder M. 8.— pro Dzl. an Stelle des autonomen Zolles von M. 10.— oder M. 20.— beträgt. Der Handelsvertrag hat noch ein Zusatzabkommen vom 19. Oktober 1928 erhalten, auf das hier nicht näher eingegangen zu werden braucht.

Dr. E. Sch.

**Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn**

## Zur Wirtschaftslage der Tschechoslowakei.

Von Dr. sc. pol. Ernst Oldenburg, Leiter der Wirtschaftsabteilung der Stettiner Hafengesellschaft m. b. H., Stettin.

In den 11 Jahren, die seit Gründung der tschechoslowakischen Republik am 28. Oktober 1918 bald verflossen sind, kann dieser junge aufstrebende Staat auf eine Reihe von Erfolgen zurückblicken, die in der jüngeren Wirtschaftsgeschichte Europas nicht so leicht ihresgleichen findet. Wer das Land bereist und mit einem feinfühligem Sinn für volkswirtschaftliches Geschehen zu beobachten weiß, wird bald den Eindruck erhalten, daß es trotz mancher noch zu überwindenden Schwierigkeiten auf allen Gebieten vorwärts geht.

Während Europa, weltwirtschaftlich betrachtet, unter den Folgen des Krieges auch heute noch am meisten zu leiden hat, was allein durch die gewaltige Zahl seiner Arbeitslosen offensichtlich ist, kann für die Tschechoslowakei nach Ueberwindung der Krisen von 1922/23 ein stetiger Rückgang der Arbeitslosigkeit festgestellt werden, so daß sie gegenwärtig als bedeutungslos anzusprechen ist. Während beispielsweise 1923 noch über 300 000 Arbeitslose gezählt wurden, sank diese Ziffer im August 1926 auf 77 000 Arbeitssuchende, um im Durchschnitt des Jahres 1928 sogar nur noch 16 000 zu betragen. Bereits vom 1. 4. 1925 ging man dazu über, die staatliche Arbeitslosenunterstützung einzustellen und das Genter System einzuführen, d. h. der Staat leistet zur Arbeitslosenunterstützung, die die Gewerkschaften übernommen haben, nur noch Beiträge.

Von den neuen Donaustaaten ist die Tschechoslowakei mit 140 394 qm Fläche und rund 14 Millionen Einwohnern — also nicht halb so groß wie Preußen mit rd. ein Drittel der Bevölkerung Preußens — bei weitem der größte und volkreichste. Nach der Zusammensetzung der Bevölkerung wird man die Tschechoslowakei zu den Nationalitätenstaaten rechnen müssen; denn neben 65 v. H. Tschechoslowaken wohnen 24 v. H. Deutsche, 5,6 v. H. Magyaren und 3,5 v. H. Russen, vornehmlich Ukrainer, im Lande. Andere Minderheiten, die noch vorkommen, sind unbedeutend.

Nach den wirtschaftlichen Produktionsgrundlagen zerfällt das Land in den vorwiegend agrarischen Osten, Slowakei mit Karpathorußland, und in den industrialisierten Westen, bestehend aus den „historischen Ländern“ Böhmen, Mähren und Schlesien. Mit ihnen hat die Tschechoslowakei den größeren Teil der Industrie des ehemaligen Oesterreich übernommen. Von der gesamten österreichisch-ungarischen Produktion entfielen auf das Gebiet der tschechoslowakischen Republik sämtliche Holz- und Silbererzgruben, zwei Drittel der Graphitlagerstätten, über vier Fünftel der Stein- und Braunkohlenförderung, mehr als 90 v. H. der Zuckererzeugung, der Porzellanfabrikation und der Glasindustrie und etwa drei Viertel der Baumwoll- und Papierindustrie, sowie der Ledererzeugung. Die Zahl der Fabriken in der Tschechoslowakei beträgt mehr als 14 000.

So kommt es, daß man bei annähernd gleich großen Teilen von agrarer und industrieller Bevölkerung von einem Agrar- und Industriestaat sprechen kann, der aber auf Grund seiner weltwirtschaftlichen Verflechtung mehr als Industriestaat

in die Erscheinung tritt: Einer lebhaften Ausfuhr von Industrieerzeugnissen steht eine rege Einfuhr von Rohstoffen, aber auch von Lebensmitteln gegenüber. Letztere Erscheinung ist wohl auf die unzulänglichen Verkehrsverbindungen zwischen den östlichen und westlichen Gebieten der Republik zurückzuführen, so daß ein Ausgleich der innerstaatlichen Wirtschaftsbeziehungen erschwert wird.

Aber sonst sind gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens recht beachtliche Fortschritte zu bemerken. Durch Gesetz vom 14. Juli 1927 wurde ein staatlicher Straßenfonds geschaffen, aus dessen Mitteln entsprechend den neuzeitlichen Anforderungen des Verkehrs Autostraßen geschaffen werden sollen, wobei man in erster Linie auf das 70 bis 75 000 km lange vorhandene Straßennetz zurückgreift. Hatte sich doch der Bestand an Kraftfahrzeugen innerhalb von 4 Jahren (1922 bis 1926) vervierfacht, und zwar zu einem nicht unwesentlichen Teil durch die Produktionssteigerung der heimischen Autoindustrie, deren jährliche Herstellungsfähigkeit sich auf ungefähr 6000 Fahrzeuge beläuft. Bei Betrachtung der tschechoslowakischen Verkehrsverhältnisse ist auch die Entwicklung des Luftverkehrs nicht zu übergehen. Wie in allen europäischen Staaten hatte er auch hier bereits in den ersten Jahren nach dem Kriege eine ziemlich rasche Ausdehnung erfahren. Durch einen Vertrag mit der Deutschen Luft Hansa, der vor etwa zwei Jahren zustande kam, gelang es, die so lange vorwiegend interne Bedeutung des Luftverkehrs über die Landesgrenzen hinaus durch Anschluß an alle wichtigen deutschen und auf diesem Wege auch an die anderen ausländischen Flugplätze auszudehnen.

Das Eisenbahnnetz umfaßt annähernd 14 000 km Länge und wird fast ausschließlich staatlich betrieben. Binnenschiffahrt wird auf rd. 500 km Länge in den Flußgebieten von Oder, Moldau, Elbe und Donau von 4 tschechoslowakischen Gesellschaften neben verschiedenen kleinen Schiffseignern ausgeübt.

Die industriegewirtschaftlichen Produktivkräfte der Tschechoslowakei sind in erster Linie durch den Reichtum an Kohlen gegeben. Im Ostrauer, Kladnower, Pilsner und Rositzer Revier wird Steinkohle von 6000 bis 7000 Kalorien, in Nordböhmen Braunkohle von 3000 bis 5000 Kalorien gefördert. Die jährliche Steinkohlenförderung beträgt 12 bis 15 Millionen to, in der Braunkohle sogar 15 bis 19 Millionen to, was zusammengekommen auf den Kopf der Bevölkerung mehr als 2 to ausmacht. Ueberschüssige Kohle wird u. a. nach Oesterreich und Deutschland ausgeführt, während umgekehrt auch Deutschland Steinkohle und zwar etwa 900 000 to jährlich liefert. Allerdings hat sich der Wettbewerb der polnischen (oberschlesischen) Kohle in den letzten Jahren hier, wie in den übrigen Kohlenländern Europas, recht fühlbar gemacht. Desgleichen ist auch eine Exporterschwerung durch die Elektrifizierung der österreichischen Eisenbahnen zu beobachten, was aber durch den wachsenden Eigenbedarf der tschechoslowakischen



Industrien, die sich in zunehmendem Maße auf den inneren Markt stützen, nicht allzu schwer ins Gewicht fällt.

Von dem übrigen Reichtum an Mineralien sind nach der Kohle in erster Linie Eisenerze zu nennen, welche in Mittelböhmen und auch in der Slowakei gewonnen werden. Die Eigenförderung reicht aber bei weitem nicht für den tschechoslowakischen Hüttenbedarf aus. Ein großer Teil der Nachfrage nach Eisenerzen wird daher durch Masseneinfuhren aus Schweden und Spanien über den Stettiner Hafen gedeckt, der in seiner Massengutumschlagsstelle Reiherwerderhafen eine für Europa einzig dastehende Spezialanlage dieser Art besitzt.

Von den landwirtschaftlichen Industrien ist am wichtigsten — neben Spiritus- und Brauereiindustrie (jährliches Erzeugnis rund 1 Million Hektoliter Bier) — die Zuckerfabrikation, insbesondere auch in ihrer Bedeutung für den tschechoslowakischen Außenhandel. Abnehmer von Zucker sind vor allem England und überseeische Gebiete, weniger die Nachbarstaaten, wie Ungarn, Polen, Rumänien, Jugoslawien und Deutschland, welches sonst im tschechoslowakischen Außenhandel an erster Stelle steht.

Unter den vorwiegend auf Ausfuhr eingestellten Unternehmungen steht wertmäßig die Textilindustrie obenan. Ein beträchtlicher Teil der Aktivität der tschechoslowakischen Handelsbilanz entfällt auf die Textilbilanz, die im Rekordjahr 1927 über eine Milliarde Kc. erreichte. War die Textilindustrie in Böhmen, Mähren und Schlesien früher der Hauptlieferant für das ganze zollgeschützte Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie, so muß sie heute nicht nur die Zollschranken überwinden und sich gegen junge Unternehmungen in ihren alten Absatzgebieten durchsetzen, sondern auch mit den Industrien anderer Länder, vor allem Italiens und Frankreichs, in Wettbewerb treten. Wenn sich gerade diese am meisten gefährdete Industrie zu behaupten wußte, so spricht das deutlich genug für den starken Lebenswillen, der durch das ganze Land pulsiert.

Auch die Erzeugnisse der Glas- und Glaswarenindustrie, namentlich Hohl- und Tafelglas, weniger Schmuck- und Preßglas, haben Fortschritte in der Ausfuhr, die sich vor allem nach England und Uebersee richtet, erfahren. Bedeutende Ausfuhrindustrien sind auch noch die der Eisen-, Porzellan-, Leder- und anderer Branchen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Ist die Entwicklung des tschechoslowakischen Außenhandels auch in gewisser Weise von der Wirtschaftsentwicklung Deutschlands und der Donaustaaten abhängig, so hat der zunehmende Wohlstand und der gesteigerte Eigenkonsum des Landes doch die Härten solcher Abhängigkeit von den Konjunkturen der Nachbarstaaten mehr und mehr gemildert, so daß die wirtschaftlichen Verhältnisse heute als konsolidiert anzusprechen sind. Einige Beispiele mögen die Gliederung der tschechischen Bezugs- und Absatzgebiete erläutern:

Im Jahre 1927 wurden insgesamt Waren im Werte von 17 937 Millionen tschechischen Kronen eingeführt, davon entfielen:

3752	Mill. Kr. auf Deutschland
1267	„ „ „ Oesterreich
1227	„ „ „ Verein. Staaten von Amerika
1022	„ „ „ Polen
962	„ „ „ Ungarn
799	„ „ „ Groß-Britanien
662	„ „ „ Rumänien
585	„ „ „ Jugoslawien
432	„ „ „ Schweiz
420	„ „ „ Italien

Setzt man den Einfuhrwert = 100, so entfallen

21%	auf das Deutsche Reich
7,1%	„ Oesterreich
6,8%	„ Verein. Staaten von Amerika
5,7%	„ Polen
5,4%	„ Ungarn
4,5%	„ Groß-Britanien
3,7%	„ Rumänien
3,3%	„ Jugoslawien
2,4%	„ die Schweiz
2,3%	„ Italien

Ausgeföhrt wurden im Jahre 1927 insgesamt für 20 125 Millionen tschechischer Kronen. Davon entfielen:

4847	Mill. Kr. auf Deutschland
3064	„ „ „ Oesterreich
1621	„ „ „ Ungarn
1519	„ „ „ Groß-Britanien
1012	„ „ „ Verein. Staaten von Amerika
926	„ „ „ Jugoslawien
907	„ „ „ Rumänien
661	„ „ „ Polen
520	„ „ „ die Schweiz
458	„ „ „ Italien

Setzt man wiederum den Ausfuhrwert = 100, so ergibt sich die folgende Aufteilung:

24,1%	für das Deutsche Reich
15,2%	„ Oesterreich
8,1%	„ Ungarn
7,5%	„ Groß-Britanien
5 0/0	„ d. Verein. Staaten von Amerika
4,6%	„ Jugoslawien
4,5%	„ Rumänien
3,3%	„ Polen
2,6%	„ die Schweiz
2,3%	„ Italien

Zur kritischen Beurteilung der Wirtschaftslage der Tschechoslowakei bleibt vor allem noch die Finanzlage des Staates zu betrachten. Seit Januar 1923 weist die tschechische Krone keine größeren Kursschwankungen mehr auf. Auch ist die ausländische Staatsschuld verhältnismäßig klein. Nach den Voranschlägen für 1928 waren von einer Gesamtschuld in Höhe von 34 585 Millionen Kc. nur 6393 Millionen Kc. Auslandsschulden, für die Amerika und England die Geldgeber sind. Deutlich spricht für die gute Finanzlage der Tschechoslowakei die Tatsache, daß im Jahre 1928 staatliche Investitionen durchgeführt werden konnten, ohne an den Geldmarkt mit Anleihen heranzutreten. Es wurden vielmehr beträchtliche Mittel zur Tilgung der Staatsschuld aufgewendet. Auch konnte im Frühjahr 1928 sogar eine Auslandsanleihe im Werte von 22 Millionen Dollar in eine Inlandsanleihe umgewandelt werden.

Ein kraftvoller Ausdruck des Wirtschaftswillens dieses Landes war die im Frühjahr d. Js. veranstaltete Mustermesse, die diesmal in doppelter Hinsicht die Aufmerksamkeit aller Wirtschaftsinteressenten für sich beanspruchen durfte: Einmal durch die Vereinigung von Mustermesse mit einer Internationalen Seehafenausstellung und dann durch

die Eröffnung eines neuen Messepalastes von recht bedeutenden Ausmaßen, der den Zwecken einer permanenten Industrieausstellung dienen soll. Recht eindrucksvoll wurde den Besuchern die beachtliche Leistungsfähigkeit und der starke Exportwille der tschechoslowakischen Republik in jenen Messetagen, die von prachtvoller Frühlingswetter begünstigt waren, vor Augen geführt.

Auch die Stettiner Hafenverwaltung hatte in richtiger Erkenntnis und Würdigung der großen Bedeutung, die die Tschechoslowakei für ihren Hafen hat, durch Beschickung dieser Ausstellung alle die Vorteile angeboten und wahrzunehmen gesucht, die beiderseitig darin begründet liegen, daß über Stettin der nächste Weg der Tschechoslowakei an die See führt. Ist doch der besondere Wert des Stettiner Hafens für das Wirtschaftsleben der Tschechoslowakei mehrfach begründet: Einmal ist über Stettin vor allem

die Rohstoffversorgung aus dem Ostseegebiet, welches seit Kriegsende gerade in dieser Hinsicht eine wachsende Bedeutung für die Weltwirtschaft gewonnen hat, am vorteilhaftesten durchzuführen, dann aber — und hierdurch dürfte nicht minder das Interesse der Tschechoslowakei am Stettiner Hafen gegeben sein — findet die zunehmende Exportfähigkeit der tschechoslowakischen Industrie gerade in den Ostseeländern noch relativ günstige Absatz- und Ausdehnungsmöglichkeiten. Ist doch das Ostseegebiet durch die als Kriegsfolge ausgelösten Strukturwandlungen im Welthandel ein bevorzugtes Absatzgebiet von Fertigfabrikaten selbst für Ueberseeländer geworden. Dazu kommt, daß Stettin durch seine regelmäßigen Tourfahrten nach englischen Häfen, die in diesem Jahre noch verstärkt wurden, auch hier wichtige Mittlerdienste für den tschechoslowakischen Außenhandel zu leisten vermag.

## Die Wirtschaftslage in Lettland.

*Günstige Ernteaussichten. — Die neue Flachsernte und die Verkäufe der lettländischen Flachsmonopolverwaltung. — Starke Passivität der Handelsbilanz. — Die Devisenlage der Bank von Lettland. — Lettland und der neue deutsche Butterzoll.*

Nach der Mißernte des Vorjahres, die eine sehr schwierige Wirtschaftslage in Lettland zur Folge hatte, rechnet man in diesem Jahre allgemein mit einem günstigen Ernteergebnis. Nach den bis Mitte August vorliegenden amtlichen Daten dürfte der Ertrag an Winterroggen, trotz eines geringen Rückganges der Anbaufläche, etwa 10% höher als 1928 sein. Der Ertrag an Winterweizen stellt sich niedriger als im Vorjahre, was jedoch durch den besseren Stand des Sommerweizens, dessen Anbaufläche größer ist als die mit Winterweizen bestellte, reichlich ausgeglichen wird. Von den übrigen Sommerkulturen dürfte vor allem die Ernte an Hafer und Gerste gut ausgefallen sein. Ebenso verspricht die Kartoffelernte ein gutes Ergebnis. Von besonderer Bedeutung für Lettland mit seiner ausgedehnten Vieh- und Milchwirtschaft ist auch der Umstand, daß die Ernte an Heu und anderen Futtermitteln besser als im Vorjahre ausgefallen ist; dies wird sich zweifellos in dem Export von Molkereiprodukten auswirken. Was einen anderen wichtigen lettländischen Exportartikel — Flachs — anbetrifft, so ist nach den von der Flachsmonopolverwaltung vor kurzem angestellten Erhebungen ein Rückgang der Flachs-anbaufläche um 20—25% zu verzeichnen. Während im Vorjahre etwa 65 000 ha mit Flachs angebaut wurden, stellt sich die Anbaufläche in diesem Jahre nur auf etwa 45 000 ha. Dieser Rückgang ist in erster Linie auf den Mangel an Saatgut zurückzuführen. Die Flachs-ernte wird indessen als relativ gut bezeichnet, wenigstens im Vergleich zu dem überaus geringen Ertrag im Vorjahre, und zwar rechnet man mit etwa 15—18 000 to. Allerdings wird das erheblich weniger sein, als in den Jahren 1925/27, in denen Ernten bis zu 25 000 to zu verzeichnen waren. Da die einheimische Leinenindustrie etwa 1 500 bis 2 000 to Flachs benötigt, so würden also für den Export 13—16 000 to zur Verfügung stehen.

Mitte August ist die lettländische Flachsmonopolverwaltung endlich zur Realisierung der

vorjährigen Flachsvorräte geschritten, die man in Erwartung einer günstigeren Preisgestaltung auf dem Weltmarkt bisher zurückgehalten hatte. Nun sind diese Hoffnungen bekanntlich nicht in Erfüllung gegangen, und die Monopolverwaltung hat sich, wie dies in Kreisen des Flachshandels bereits seit langer Zeit erwartet worden ist, dazu entschließen müssen, Verkäufe zu 76—78 Pfund Sterling pro to, d. h. mit bedeutenden Verlusten, zu tätigen, denn die durchschnittlichen Preise, die von ihr den lettländischen Flachsbauern gezahlt wurden, stellten sich auf etwa 87 Pfund Sterling pro to. Da eine Aenderung der Konjunktur auf dem internationalen Flachsmarkt in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, so beabsichtigt die Flachsmonopolverwaltung, die amtlichen Ankaufspreise für die bevorstehende Saison beträchtlich herabzusetzen. Die Preise für sämtliche Flachs-sorten werden um 18 Santim pro kg ermäßigt, so daß also die Flachsbauern statt bisher 87 Pfd. Sterling pro to künftig nur noch 61 Pfd. Sterling erhalten werden. Diese neuen Preise sollen demnächst in Kraft treten. Der Anreiz zum Flachs-anbau wird durch diese Maßnahme allerdings stark vermindert werden.

Angesichts der zu erwartenden guten Ernte nimmt man an, daß sich einerseits der Export der landwirtschaftlichen Produkte wesentlich steigern wird, andererseits aber der Import von Getreide und anderen Lebensmitteln wird eingeschränkt werden können, der infolge der vorjährigen Mißernte einen sehr großen Umfang angenommen und im Verein mit dem Exportrückgang eine überaus starke Passivität der lettländischen Handelsbilanz herbeigeführt hat. Die Einfuhr Lettlands erreichte im ersten Halbjahr 1929 nicht weniger als 175,7 Mill. Lat gegenüber 130 Mill. Lat im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Demgegenüber stellte sich die Ausfuhr auf nur 100,1 Mill. Lat gegenüber 120 Mill. Lat im ersten Halbjahr 1928. Der Einfuhrüberschuß erreichte in der Be-

richtszeit mithin 75,6 Mill. Lat, während der Passivsaldo im gleichen Zeitabschnitt 1928 nur 10 Mill. Lat betrug.

Die starke Passivität der Handelsbilanz hat einen recht bedeutenden Abfluß der Devisenbestände der Bank von Lettland zur Folge gehabt. Während der Devisenbestand der Bank Anfang Oktober 1928 86,1 Mill. Lat betrug, stellte er sich Ende Juli d. J. auf nur 44,7 Mill. Lat. Der Rückgang beträgt mithin nicht weniger als rund 41 Mill. Lat. In allerletzter Zeit scheint sich allerdings ein Umschwung anzunehmen. Nach der Bilanz der Bank vom 21. August stellte sich der Devisenbestand auf 46,08 Mill. Lat.

Dieser Umschwung hängt mit der in der letzten Zeit zu verzeichnenden merklichen Besserung der Wirtschaftslage zusammen. Die Passivität der Handelsbilanz ist nach vorläufigen Angaben in den letzten Monaten bedeutend zurückgegangen. So betrug im Juni die Einfuhr 30,8 Mill., die Ausfuhr 22 Mill., der Einfuhrüberschuß mithin nur 8,8 Mill. Lat. Gleichzeitig ist auf dem Gebiete der Ausfuhr eine merkliche Belebung zu beobachten. Insbesondere ist die Butterausfuhr im Steigen begriffen. Die Stimmung in den lettländischen Geschäftskreisen hat sich unter diesen Umständen in letzter Zeit wesentlich gebessert.

Man weist dabei auch auf den Umstand hin, daß sich der Betrag der Wechselproteste, trotz der ungünstigen Auswirkungen der vorjährigen Mißernte, im zweiten Quartal 1929 nicht weiter erhöht hat.

Beunruhigung hat in den lettländischen Wirtschaftskreisen die Erhöhung des deutschen Butterzolls hervorgerufen, da befürchtet wird, daß hieraus bedeutende Schwierigkeiten für den lettländischen Butterexport sich ergeben können, der zu 85% nach Deutschland geht. Man nimmt an, daß die gegenwärtig in Berlin zwischen Deutschland und Finnland geführten Verhandlungen über die Revision des deutsch-finnischen Handelsvertrages, in welchem der deutsche Butterzoll auf 27,50 Rm. festgesetzt ist, bald zu einer Einigung führen werden, und die Erhöhung des Butterzolls auf 50 Rm. für 100 kg vielleicht schon im September in Kraft treten wird. Gleichzeitig würde die Zollerhöhung auch gegenüber Lettland und allen anderen Staaten zur Anwendung gelangen mit denen Deutschland Meistbegünstigungsverträge abgeschlossen hat. Die Sprache der lettländischen Presse war anfangs ziemlich erregt, neuerdings scheint jedoch eine ruhigere Auffassung Platz gegriffen zu haben und man nimmt an, daß es gelingen wird, im Verhandlungswege zu einem Kompromiß mit Deutschland zu kommen.

## Danziger Schiffs- u. Wirtschaftszahlen für das erste Halbjahr 1929.

Die Frostkatastrophe dieses Winters hat die Schifffahrt und den Handel Danzigs in dem Berichtshalbjahr eine Zeitlang empfindlich beeinträchtigt. Der Ausfall im regel- und saisonmäßigen Schiffs- und Warenverkehr konnte in der folgenden milderen Zeit schon deshalb nicht eingeholt werden, weil die vielfach beschädigten Transportmittel am Lande und auf See erst wieder instandgesetzt werden mußten. Die Zahlen dieses Halbjahres sind deshalb bei der Gegenüberstellung mit denen aus der gleichen Zeit beider Vorjahre als normal nicht anzusprechen. Schlüsse über Stetigkeit, Fortschritt oder Rückläufigkeit in der Entwicklung der Danziger Allgemeinwirtschaft können deshalb nur sehr bedingt gezogen werden. Die folgenden Zahlen zeigen jedenfalls den merkbaren Rückschlag an; der bei Schifffahrt und Handel durch ein seltenes Naturereignis verursacht werden kann.

Der ein- und ausgehende Schiffsraum in Danzigs Seeschifffahrt belief sich in den ersten Halbjahren (in 1000 Netto-Reg.-Tons)

1927: beim Eingang auf 1875,	beim Ausgang auf 1895,
1928: " " " 1970,	" " " 1942,
1929: " " " 1701,	" " " 1723.

Trotz der vorher erwähnten Behinderung stellen sich die Zahlen dieses Halbjahres immer noch günstiger als in der gleichen Zeit des Jahres 1926, wo der Eingang sich auf 1 504 000 Netto-Reg.-Tons, der Ausgang auf 1 466 000 Netto-Reg.-Tons bezifferte.

Der seewärtige Gesamtwarenumschlag stellte sich in diesem 1. Halbjahr nicht so ungünstig, wie nach dem verminderten Schiffsraum angenommen werden konnte. Er betrug (in 1000 tons):

	beim Eingang	beim Ausgang	zusammen
1927	699	3090	3789
1928	939	219	4158
1929	882	2852	3734

Damit entfernt sich trotz der ungünstigen Umstände der Gesamtumschlag dieses Halbjahres nicht allzusehr von dem des 1. Halbjahres 1928, während er in der gleichen Zeit des Jahres 1926 nur 2 587 000 tons betrug, wobei zu bemerken ist, daß der Eingang in den schlimmsten Monaten Februar und März d. Js. sich zusammen nur auf 94 000, der Ausgang in der gleichen Zeit zusammen auf 530 000 tons belief, für diese 2 Monate sich also nur die Durchschnittsziffer eines Ausfuhrmonats ergibt.

In der Einfuhr von Schwefelkies und anderen Erzen ist in diesem Halbjahr eine weitere Steigerung zu bemerken, wie aus nachstehenden Zahlen erhellt:

Es gingen ein im 1. Halbjahr

1927	118 000 tons
1928	208 000 "
1929	273 000 "

Die Schrotteinfuhr, über die bisher eine zuverlässige Statistik nicht zu erlangen war, betrug im 1. Halbjahr

1929	241 000 tons,
------	---------------

ein für die meist leer zurückgehenden polnischen Kohlenzüge willkommenes Massenfrachtgut für die Eisenhütten in Polnisch-Oberschlesien.

Auch die Einfuhr künstlicher Düngemittel ist in diesem 1. Halbjahr gegen die entsprechenden früheren Zeiträume gestiegen. Sie betrug im 1. Halbjahr

1927	137 000 tons
1928	116 000 "
1929	149 000 "

Im 1. Halbjahr 1926 betrug die Einfuhr nur 56 000 tons.

Wenn auch die Kohlenausfuhr dieses Halbjahres zahlenmäßig gegen die gleiche Zeit des Vorjahres zurücksteht, so dürfte dies im Zusammenhang mit den eingangs erwähnten Schwierigkeiten stehen. Der Monat März d. Js. stellte nämlich im Verhältnis zu dem Durchschnitt der restlichen 5 Monate nur etwa den vierten Teil der monatlichen Durchschnittsmenge zur Ausfuhr. Ohne diesen Ausfall wäre die vorjährige Ausfuhrmenge wahrscheinlich erreicht, wenn nicht überschritten worden. Im Verhältnis zu dem sprunghaften Anwachsen der Kohlenausfuhrziffern Gdingens würde dies jedoch noch nicht als normaler Fortschritt bezeichnet werden können. Man merkt vielmehr die Begünstigung Gdingens durch Polen zum Nachteil Danzigs sehr deutlich, wie weiter unten ersichtlich gemacht ist.

Die Kohlenausfuhr betrug im 1. Halbjahr über Danzig

1927	1 932 000 tons
1928	2 430 000 "
1929	2 297 000 "

Inwieweit die Holz ausfuhr in dem Berichtshalbjahr gegen früher zurückgegangen ist, zeigen folgende Zahlen:

Es wurden ausgeführt im 1. Halbjahr

1927	852 000 tons
1928	530 000 "
1929	259 000 "

Ob das zweite Halbjahr dieses Jahres einen Ausgleich gegen die entsprechende Zeit der Vorjahre bringen wird, darf nach den vorliegenden Nachrichten bezweifelt werden. Im Holzgeschäft wird allgemein von den Interessenten über geringe Nachfrage und Absatz, schwache Preise, Geldknappheit bei unerschwinglichem Zinsfuß und scharfem Konkurrenzkampf geklagt. Die Lage am

Holzmarkt überhaupt wird als undurchsichtig und zu Geschäftsabschlüssen nicht anreizend bezeichnet.

Die Zahlen über die Getreide- und Zuckerausfuhr weisen in diesem Halbjahr gegen die der beiden Vorjahre z. T. eine bemerkenswerte Besserung auf, wenn sie auch nicht an die des Jahres 1926 heranreichen.

Es wurden ausgeführt im 1. Halbjahr

	Getreide	Zucker
1927	25 000 tons	97 000 tons
1928	24 000 "	54 000 "
1929	65 000 "	83 000 "

Dagegen wurden im 1. Halbjahr 1926 an Getreide 158 000 tons, an Zucker 97 000 tons ausgeführt.

Die Kohlenausfuhr über Gdingen zeigt in diesem Halbjahr eine weitere prozentuale Steigerung, wie sie Danzig nicht aufzuweisen hat.

Die Ausfuhr betrug im 1. Halbjahr

1927	325 000 tons = rund 17%	} gegenüber der Danziger Ausfuhr,
1928	775 000 " = " 32%	
1929	1 007 000 " = " 44%	

wobei zu bemerken ist, daß die Ausfuhr im Februar, als der Hafen fast die ganze Zeit hindurch durch Eis blockiert war, unter 10 000 tons blieb. Bei normalen Verhältnissen wäre zweifellos die Kohlenausfuhrmenge von rund 1 Million tons noch bedeutend überschritten worden, was also fast die Hälfte des Kohlenumschlags des Danziger Hafens ausmacht. Diese sprunghafte Steigerung kennzeichnet am besten die von anderer Seite als fieberhaft bezeichneten polnischen Anstrengungen, den Hafen von Gdingen so schnell wie möglich und ohne Rücksicht auf die Kosten auszubauen und mit Ladeeinrichtungen zu versehen, die es ermöglichen, Danzig, dessen Hafenanlagen nur schwach oder teilweise ausgenützt werden, in immer wachsendem Maße aus dem Seehandel Polens ausschalten. Darüber lassen auch die immer neuen Geldbewilligungen für den Hafen Gdingen, für den trotz der amtlich zugegebenen ungünstigen finanziellen Lage Polens stets Mittel vorhanden sind, keinen Zweifel.

## Perspektiven der polnischen Flachswirtschaft.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

Die polnische Flachswirtschaft hat im Verlaufe der letzten fünf Jahre zweifellos einen guten Aufstieg genommen, was nicht zuletzt auf die günstige Preisbildung auf den Auslandsmärkten sowie der eifrigen Propaganda im Inlande zurückzuführen ist. Die steigende Nachfrage auf dem Weltmarkt paart sich mit der wachsenden Bedeutung des Flachses im Rahmen der polnischen Handelsbilanz, was denn auch die Warschauer Regierung veranlaßte, dieser Kultur, d. h. einer möglichst weitgehenden Förderung des Flachsbaus sowie der Intensivierung der Flachsbaubauenden Wirtschaften ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Dieser Prozeß geht indessen nur sehr langsam vor sich, ja er wird gehemmt durch das Zusammenwirken zahlreicher Faktoren, deren wichtigster wohl die noch anhaltende Kapital- und Kreditkrise ist. Den Betrieben können nicht die notwendigen Mittel zugeführt werden, so daß der angestrebten Intensivierung der richtige Impuls fehlt. Zudem ruht das Schwergewicht der polnischen Flachsproduktion auf der bäuerlichen Kleinwirtschaft, die nicht hinreichend kapitalorientiert ist, um dem zur Verfügung stehenden Betriebsareal das Maximum an Erträgen abzugewinnen.

Man hat deshalb schon im Vorjahre eine Reorganisation der polnischen Flachswirtschaft ins Auge gefaßt und im Rahmen dieser Maßnahmen sollte nicht nur der Handel bzw. die Rohstoffverfassung auf eine neue Basis gestellt werden, sondern auch die Landwirtschaft wollte man durch Ertei-

lung von Kunstdünger- und Betriebskrediten zum Flachsbaubau anregen. Man ging dabei insbesondere von der richtigen Erwägung aus, daß sich die polnische Produktionssteigerung bisher auf Kosten der Fläche vollzog, es nahm also lediglich das der Flachskultur unterworfenen Betriebsareal zu, während sich die Erträge je Flächeneinheit im allgemeinen auf demselben Niveau bewegten, das ja in Polen vermöglicherweise der eigenartigen Struktur der Flachswirtschaft nur sehr gering ist und noch nicht einmal die Ertragsgrenze Litauens und Lettlands erreicht, wo die klimatischen und Bodenbedingungen z. T. ungünstiger liegen als in Polen.

Vorerst steht noch nicht fest, welchen Umfang die diesjährige Flachsbaupflanzfläche erreicht; anzunehmen ist jedoch, daß sich die vorjährige Mißernte an Brotgetreide im Wilnagebiet, die sich jetzt zu einer Hungerkatastrophe auswuchs, auch auf eine Verminderung der Flachsbaupflanzfläche auswirken wird. Den Bauern dieses Gebietsteiles, welches in der polnischen Rohflachsgewinnung die Hauptrolle spielt, standen noch nicht einmal die Mittel zur Verfügung, um sich die notwendigen Sämereien, geschweige denn Kunstdüngemittel zu beschaffen. Viele von ihnen zwang die Not der Zeit, ihren Tierbestand abzustoßen, um dem Hungertod zu entgehen. Die staatliche Hilfe war sehr unzulänglich oder sie kam zu spät, so daß ein Teil der Ackerflächen, die dem Flachsbaubau hätten zugeführt werden können, brach liegen blieb. Eine gewisse Kompensation des Ausfalls verspricht

wenigstens der bisher günstige Verlauf der Vegetationsperiode, obwohl die ersten Monate für die Ausbildung der Faser noch nicht von bestimmendem Einfluß sind. Daraus ist immerhin ersichtlich, wie stark der jetzige Flachsanzbau Polens an den Zufall geknüpft ist, und man erkennt mehr und mehr, daß es bei der künftigen Produktionspolitik weniger auf eine absolute Zunahme der Betriebsfläche ankommen kann, vielmehr wird die Stoßkraft mehr auf eine systematische Ertragssteigerung verlegt werden müssen, um dem gesamten Gewerbe eine breitere, ergiebigere Rohstoffbasis zu schaffen.

Für eine Zunahme der Anbaufläche Polens spricht andererseits der Umstand, daß die niedrigen Getreidepreise ohne weiteres eine stärkere Betonung der technischen Kulturen bedingt oder begünstigt haben, ganz abgesehen davon, daß die Auswinterungsschäden beim Wintergetreide beträchtlich waren und ein Teil hiervon der Flachskultur dienstbar gemacht sein dürfte. In der Getreidepolitik des letzten Jahres hatte nämlich die Warschauer Regierung eine unglückliche Hand, was zur Verschärfung der gegenwärtigen Geldknappheit fraglos in hohem Maße beitrug. Der Einfluß, den die lediglich auf den Zeiterfolg abgestimmte Brotgetreidepolitik auf die gesamte Getreidewirtschaft Polens hatte, spiegelt sich natürlich auch auf die Entwicklung der Flachswirtschaft wieder. Im Herbst hat die Regierung die Zollgrenzen gesperrt, um den Interessen des Konsums Rechnung tragend die Brotpreise künstlich niedrig zu halten. Sie speicherte Reserven auf, deren Unterbringung und Erhaltung dem Staate einen beträchtlichen Aufwand verursachte. Im Frühjahr aber zeigte sich die Rückwirkung dieser einseitig orientierten Preispolitik: das Land vermochte die eigenen Roggenbestände nicht mehr aufzunehmen, es ergab sich die Notwendigkeit, zusätzliche Nachfrage zu schaffen, nachdem die Preise weit unterhalb des Weltmarktniveaus sanken. Jetzt erst entschloß sich die Regierung, zunächst bestimmte Roggenkontingente für die Ausfuhr freizugeben, um später den Ausfuhrzoll überhaupt aufzuheben. Damit sind die der Landwirtschaft verursachten Verluste freilich nicht wettgemacht, der Intensivierungsprozeß ist unterbunden und man befürchtet nicht ohne Begründung einen teilweisen Übergang vom Getreidebau auf technische Kulturen. Wie gesagt, wird man abwarten müssen, wie weit die Landwirtschaft und insbesondere der bäuerliche Kleinbetrieb auf jenen Vorgang reagierte.

Ein zweifellos hemmenden Einfluß hatte auf den Flachsanzbau die in diesem Jahre verspätete Frühjahrsbestellung. Die Bauern kamen um 3-5 Wochen zu spät auf den Acker, der infolge der strengen Fröste des harten Winters kalt und naß war. Obgleich sich für den Ausfall der Flachs-ernte jetzt noch keine Prognose stellen läßt, kann mit einiger Sicherheit angenommen werden, daß sie kein hochwertiges Produkt ergibt. Vielmehr wird damit gerechnet, daß die verzögerte Bestellung auf die Bildung der Pflanzen bestimmenden Einfluß hatte und daher nur dünne Flächse zu erwarten sind. Inwieweit vielleicht noch die nächsten Monate eine wesentliche Besserung in Aussicht stellen, bleibt abzuwarten.

Was nun die Verteilung der Produktionsüberschüsse aus der vorjährigen Ernte betrifft, so wird man vor allen Dingen einen größeren Inlandsverbrauch in Rechnung stellen müssen. Die sinkende Kaufkraft insbesondere der Flachs anbauenden kleinbäuerlichen Bevölkerung hat vermutlich den Selbstverbrauch nicht unbeträchtlich gehoben, so daß der rationalen Verwendung dadurch ein engerer Raum gesteckt war. Von der Produktionsziffer ausgehend wurde im laufenden Wirtschaftsjahr nur unverhältnismäßig mehr Flachsstroh auf den Markt gebracht. Dazu kommt, daß die einheimische Leinenindustrie im laufenden Wirtschaftsjahr einen günstigeren Pro-

duktionsstand aufweist als im Vorjahre, obgleich die Ziffern noch keinen Vergleich mit der Vorkriegszeit gestatten. Waren im Jahresdurchschnitt 1914 in der polnischen Leinenindustrie insgesamt 1100 Webstühle mit 21 700 Spindeln tätig, die von 3797 Arbeitern bedient wurden, so produzierten nach dem Stande vom 1. Oktober 1928 nur noch 536 Webstühle (am 1. 10. 1927: 417) mit 8715 (am 1. 10. 1927: 9377) Spindeln bei einer Gesamtzahl der Beschäftigten von 1593 gegen 1195 am 1. Oktober 1927. Im Vergleich mit dem Vorjahr ist also eine Intensivierung der Erzeugung in der Leinenindustrie unverkennbar, was sich übrigens auch für andere weiterverarbeitende Zweige sagen läßt. Jene amtlichen Ziffern beziehen sich jedoch nur auf einen Großbetrieb, nicht erfaßt werden vor allen Dingen die Betriebe des Verlagssystems sowie der stark ausgeprägten Hausindustrie, die immerhin einen erheblichen Teil des Binnenkonsums abdeckt.

Wenngleich man damit rechnet, daß die Produzenten noch größere Rohflachsmengen aus der vorjährigen Ernte zurückhalten, um eine günstigere Marktkonjunktur abzuwarten, so steht dem die Tatsache entgegen, daß die allgemeine Geldknappheit in Verbindung mit dem harten Steuerdruck den Bauern zur Realisierung seiner Vorräte zwingt. Daraus wäre zu schließen, daß die noch vorhandenen Vorräte kaum nennenswert sind, ebenso dürften die Bestände, die sich im Besitze des Handels befinden, kaum so groß sein, daß sie für spekulative Transaktionen von Einfluß sein könnten. Was Polen für Exportzwecke jetzt noch frei hat, bewegt sich aller Voraussicht nach nur in engen Grenzen.

In der Zeit vom 1. August 1928 bis zum 30. April 1929 betrug die Ausfuhr Polens an Flachs einschließlich der nicht bedeutenden Hanfmengen ihrem Werte nach 20,9 Mill. Zloty. In der analogen Zeitspanne des Vorjahres erreichte der Wert dieser Ausfuhr 18,7 Mill. Zloty. In Beziehung zum Kalenderjahr und zum Volumen der Flachsausfuhr hat Polen in den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres 5744 to Flachsstroh (im Vorjahre 4124 to), 71 to gekämmelte Faser (75 to) und 3391 to Flachabfälle (3377 to) exportiert. Als Hauptabsatzmärkte treten Lettland, die Tschechoslowakei und Deutschland in Erscheinung. Daraus spräche also, daß die in Aussicht genommene Rationalisierung der polnischen Flachsausfuhr vorerst der künftigen Initiative überlassen wird, war doch geplant, auf dem Wege einer, den gesamten Rohstoffanfall umfassenden Organisation vor allen Dingen den Export von Flachstroh zu unterbinden, um durch die Herstellung eines hochwertigen Produkts günstigere Preise zu erzielen.

Da die jetzige Phase der Handelsvertragsverhandlungen zwischen Deutschland und Polen den Abschluß eines breiten Wirtschaftsabkommens zwischen diesen beiden, stark miteinander amalgamierten Wirtschaftsorganismen wahrscheinlicher macht, dürften sich auch der polnischen Flachswirtschaft hieraus weit günstigere Perspektiven eröffnen. Gelingt es erst, diesen Produktionszweig mit dem deutschen Kapital zu befruchten und der Flachsproduktion sowie dem Handel Polens den aufnahmefähigen deutschen Absatzmarkt völlig zu erschließen, dann kann an ihrem Gedeihen kein Zweifel bestehen. Ein normaler Austausch wird vor allen Dingen zur Lösung der jetzt so komplizierten Finanzfrage wesentlich beitragen. Er könnte ferner zur weitgehenden Ausschaltung des das Rohprodukt verteuernenden Zwischenhandels führen, was durch eine Zentralorganisation zu erreichen wäre. Dann erst hätte der polnische Produzent die Gewähr, daß er nicht übervorteilt und seine Notlage nicht ausgebeutet wird, was ihn letztlich veranlassen würde, der Flachskultur mehr Augenmerk zu widmen als bisher und den Anbau systematisch zu betreiben.

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

# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Der Außenhandel im Juli mit über 30 Mill. Kr. aktiv.** Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm an „Sydsv. Dagbl.“ erreichte die schwedische Ausfuhr im Juli einen Wert von 168,328 Mill. Kr. gegen 138,584 Mill. Kr. im Juli vor. Js., während die Einfuhr diesmal nur 137,685 Mill. Kr. betrug — allerdings auch über 10 Mill. Kr. mehr als im Juli 1928. Damit ergibt sich für den Berichtsmonat ein Ausfuhrüberschuß von 30,643 Mill. Kr., gegen nur 11,21 Mill. Kr. im gleichen Monat des Vorjahres.

Für die ersten sieben Monate dieses Jahres stellt sich der Ausfuhrwert auf 930,901 Mill. Kr. und der Einfuhrwert auf 955,268 Mill. Kr., so daß ein Einfuhrüberschuß von 24,367 Mill. Kr. verbleibt gegen 188,8 Mill. Kr. im gleichen Zeitraum des Vorjahres, in welcher die Ausfuhr 762,068 Mill. Kr. betrug und die Einfuhr 950,9 Mill. Kr.

**Das Ausfuhrverbot für Eisenschrott** ist am 16. August d. J. bis zum 28. Februar 1930 verlängert worden.

**Außerordentlich günstiger Stand der Holzverkäufe.** Nach dem Marktbericht der schwedischen Holzfachzeitschrift Svensk Trävarutidning hat Schweden bis zum 31. August rund 910 000 Standards verkauft. Während der Monate Juni, Juli und August sind insgesamt 200 000 Standards abgesetzt worden, wovon rund 40 Prozent auf England entfallen.

Für das nächste Jahr hat man mit einer weiteren Steigerung der russischen Holzausfuhr zu rechnen und zwar wird von 1 Mill. Standards gesprochen. Die schwedischen Sägewerke werden also alle Möglichkeiten wahrnehmen müssen, um ihre Konkurrenzfähigkeit zu steigern.

**Der Ertrag der Wälder.** Wie „Handelstidningen“ den Veröffentlichungen des Ministeriums für Landwirtschaft über die jetzt vorliegenden Angaben sämtlicher Forstverwaltungen über den Wert der im vorigen Jahre erfolgten Holzverkäufe entnimmt, betrug dieser insgesamt rund 150 Mill. Kr. Der Wert sämtlicher im vorigen Jahre vorgenommenen Abholzungen läßt sich ziffernmäßig zwar nicht ganz genau feststellen, man nimmt aber an, daß er einschließlich des Brennholzes für den Hausbedarf und der nicht abgabepflichtigen Verkäufe 200 Mill. Kr. übersteigen dürfte.

**Die Lage der Eisenindustrie im zweiten Vierteljahr 1929.** Wie aus den auf der Versammlung des Vereins schwedischer Eisenindustrieller (Järnverksföreningen) veröffentlichten Angaben hervorgeht, sind die Eisenwerke während des zweiten Quartals dieses Jahres gut beschäftigt gewesen und die Produktionsmengen konnten durchweg gesteigert werden. So erfuhr z. B. in dem Zeitraum Januar bis Juli d. J. die Roheisenproduktion eine Steigerung von 214 300 auf 284 600 to, die Produktion von schmiedebaren Zwischenprodukten eine Zunahme von 322 900 auf 398 600 to und die Erzeugung von gewalztem und geschmiedeten Eisen eine Steigerung von 228 500 auf 286 300 to. Die Ziffern für Roheisen und Zwischenprodukte erreichen das in demselben Zeitraum des Jahres 1913 erzielte Ergebnis.

Verglichen mit den ersten drei Monaten dieses Jahres weist das zweite Vierteljahr wenig Veränderung auf. In der Preislage ist ebenfalls keine besondere Veränderung eingetreten, jedenfalls nicht in dem Maße wie die gesteigerten Rohstoffkosten bedingt hätten.

## Norwegen.

**Kein Zusammenschluß in der Werftindustrie.** Wie „Morgenbladet“ im Anschluß an eine vor einiger Zeit in skandinavischen Zeitungen veröffentlichte Meldung über den bevorstehenden Zusammenschluß der drei Werften Akers mekaniske Vaerksted, Nylands mekaniske Vaerksted und Frederikstads mekaniske Vaerksted von den Leitungen dieser drei Unternehmungen erfährt, ist dieses Projekt vorläufig nur in Erwägung gezogen worden, ohne daß bis jetzt ein Beschluß vorläge.

**Der Staat verkauft das Nore Kraftverk.** Wie „Stockholms Dagblad“ der Osloer Finanzzeitschrift „Farnand“ entnimmt, soll der norwegische Staat das ihm gehörige Nore Kraftverk, in dem 86,8 Mill. Kr. investiert sind, den größeren Stromabnehmern, nämlich Oslo elektricitetsverk, Skienfjordens kommunala kraftbolag und Buskerud Fylke zum Kauf angeboten haben. Ueber die Kaufsumme und die Bedingungen werden in naher Zeit wahrscheinlich sehr lang-

wierig sich gestaltende Verhandlungen aufgenommen werden.

**Die Kleinlandwirte in kritischer Lage.** Wie „Stockholms Dagblad“ aus Oslo erfährt, ist die Lage der Kleinlandwirte jetzt in ein krisenartiges Stadium getreten. Norges Hypoteksbank macht bekannt, daß sie etwa 500 landwirtschaftliche Grundstücke infolge Regulierung von Hypotheken zum Verkauf anzubieten habe. Diese Landstellen, die sich auf ganz Norwegen verteilen, sind durchweg Besitzungen mit zwei oder drei Kühen und Kleinvieh. Aus demselben Grunde soll eine große Anzahl kleiner landwirtschaftlicher Grundstücke im Elverumbezirk auf dem Wege der Zwangsversteigerung verkauft werden und in Hedmark kommen 50 kleine Landgüter unter den Hammer. Die geliehenen Gelder sind häufiger zu Hausbauten als zu Bodenveredelungszwecken usw. verwendet worden.

**Gründung einer neuen norwegischen Gesellschaft zur Ausnützung eines neuen Walfischfangverfahrens.** Wie „Børsen“ aus Oslo erfährt, wird dort jetzt eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 5 Mill. Kr. gegründet, welche die Verwertung eines durch den norwegischen Ingenieur Holm-Hansen angemeldeten Patentes auf ein Verfahren zur elektrischen Tötung von Wale zum Gegenstande hat. Dieses Verfahren soll bereits bei den diesjährigen Fangen zur Anwendung kommen. Die praktischen Versuche sind schon bei den Färinseln gemacht worden, wo es gelang, drei Wale nach dem neuen Verfahren zu töten.

**Rückgang der Walfangergebnisse an der Westküste.** Nach einem Privatbericht aus Oslo an „Børsen“ gehen die Walfänge an der norwegischen Westküste von Jahr zu Jahr zurück, obwohl der eigentliche Tierbestand scheinbar unvermindert ist. Diese Erscheinung ist einerseits auf die Vermehrung der Walfangschiffe und andererseits auf immer größere Vorsicht und Scheu der Wale zurückzuführen. In diesem Sommer sind nur 70 Wale geschossen worden, deren Fleisch nach Oslo und Dronheim transportiert wurde. An der norwegischen Westküste wird Walfang von den vier Stationen Hestnaes, Aukra, Steinshaun und Blomvaag und zwar mit drei Schiffen von jeder Station betrieben. Die beiden Fangzeiten im Jahre verteilen sich im Winter auf die Zeit von Anfang Januar bis Ende März und im Sommer von Mitte April bis Ende September.

## Dänemark.

**Ausfuhrüberschuß im Juli 1,4 Mill. Kr.** Wie aus den amtlichen Veröffentlichungen erhellt, belief sich die Einfuhr Dänemarks im verfloßenen Juli auf 142,9 Mill. Kr. und die Ausfuhr, die sich zusammensetzte aus der Ausfuhr von einheimischen Waren im Werte von 137,083 Mill. Kr. und der Wiederausfuhr ausländischer Waren im Betrage von 7,291 Mill. Kr., auf 144,3 Mill. Kr., so daß sich ein Ausfuhrüberschuß von 1,4 Mill. Kr. ergibt gegen 8 Mill. Kr. im Monat zuvor. — Während der ersten sieben Monate dieses Jahres beziffert sich die Einfuhr auf 993 Mill. Kr., der eine Ausfuhr von 960 Mill. Kr. gegenübersteht. Der Einfuhrüberschuß erreicht also in diesem Jahre bis zum 1. August einen Wert von 33 Mill. Kr. gegen 70 Mill. Kr. im gleichen Zeitraum des vorigen Jahres.

**Neue dänische Reederei übernimmt fünf Schiffe der Oversöisk Compagni.** Wie „Børsen“ erfährt, ist in Kopenhagen eine neue Reederei unter dem Namen „Viking“ mit einem volleingezahlten Aktienkapital von 1 Mill. Kr. gegründet worden, welche die aus dem Besitz der ehemaligen Oversöisk Compagni stammende Flotte aus fünf Schiffen übernehmen soll. Als Direktor der neuen Gesellschaft wird A. O. Andersen genannt. Im übrigen gehören der Leitung an: Generalkonsul Franz Nordstrand, Direktor Otto E. Andersen und Højesteretssagfører Oscar Fich. Wie aus diesen Namen erhellt, steht Det forenede Dampskibsselskab hinter der Gründung. Zuzufolge „Børsen“ soll das neue Unternehmen gewissermaßen als Uebergangsglied zu betrachten sein, da man vorläufig eine Regelung zu finden gesucht hat, welche Gelegenheit bietet, bezüglich der Verwendbarkeit der fünf Schiffe Erfahrung zu sammeln. — Die übernommenen fünf Schiffe sind „Atlantic“ von 4501 Nrgt., „Pacific“ von 4159 To., „Yokohama“ von 2354 To., „Copenhagen“ von 2354 To. und „Fredensbro“ von 1368 To. Hiervon sind die drei größten 1920 gebaut und die beiden kleineren 1919 bzw. 1921 und zwar „Pacific“ durch Københavns Flydedok, „Fredensbro“ durch die Baltica vaerft, während die übrigen von

der Reeder T. C. Christensen den Erwerb als korrespondierender Reeder für die Flotte von Det forenede Dampskibsselskab Oeresundsvarvet geliefert worden sind. Schon bevor Det Oversøiske Compagni in Liquidation getreten war, hatte selskab übernommen. Der Buchwert der Flotte ist aus dem Rechenschaftsbericht nicht zu ersehen, in dem der Posten „Schiffsabteilung“ unterm 1. Januar 1929 mit 18,8 Mill. Kr. auf der Aktivseite aufgeführt ist.

**Dänische Meiereimaschinenfabrik erhält großen Auftrag aus Rußland.** Wie der Kopenhagener Korrespondent von „Handelstidningen“ mitteilt, hat Buaas mejerimaskinfabrik aus Sowjetrußland den Auftrag erhalten, die maschinelle Einrichtung für 16 große Meiereien zu liefern. Die Maschinen sind für die Ukraine bestimmt, wo die Russen diese Meiereien einrichten. Wie in dem Bericht hervorgehoben wird, soll dies der größte industrielle Auslandsauftrag sein, den Dänemark jemals erhalten hat.

**Weiter reichliche Fangergebnisse der isländischen Fischfanggesellschaften.** Wie „Börsen“ den Mitteilungen der isländischen Gesandtschaft entnimmt, betrug das Fangergebnis der isländischen Dorschfischereien am 15. August 57 197 To. gegen 53 513 To. zur gleichen Zeit 1928 und 42 657 To. zum entsprechenden Zeitpunkt 1927. Während der ersten Augushälfte sind seitens der isländischen Trawler von sieben Fangfahrten insgesamt für 5980 Lstrs. gefrorene Fische nach England verkauft worden.

## Lettland.

**Außenhandel.** Im Mai d. Js. erreichte die Einfuhr Lettlands ihren bisher höchsten Stand mit 44,9 Mill. Ls., während die Ausfuhr 24,1 Mill. Ls. betrug, so daß sich ein Passivum der Handelsbilanz von 20,8 Mill. Ls. ergibt. Diese Verschlechterung der Handelsbilanz ist zu einem gewichtigen Teil auf die äußerst verstärkte Getreideeinfuhr zurückzuführen, die im Vergleich zum Vorjahre folgende Ziffern aufweist:

	Mai 1929		Mai 1928	
	to	1000 Ls.	to	1000 Ls.
Roggen	15 953	3 762	1 289	381
Weizen	6 964	1 947	2 063	688
Hafer	12 196	3 103	651	168
Gerste	8 214	2 076	1 007	264
Zusammen	43 327	10 888	5 010	1 501

Wie aus obigen Vergleichstabellen ersichtlich, betrug die mengenmäßige Steigerung der genannten vier Getreidearten 38 317 to und die wertmäßige 9,4 Mill. Ls. Andererseits fiel das Ausbleiben der Flachsausfuhr stark ins Gewicht, denn dieselbe bezifferte sich im Mai d. Js. auf nur 585 000 Ls. (306 to) gegenüber 2 767 000 Ls. (1228 to) im Vorjahre. Auch die Butterausfuhr blieb wertmäßig hinter der vorjährigen um 0,4 Mill. Ls. zurück, so daß im Endergebnis bei den angeführten Waren eine Belastung der Bilanz in der Höhe von rund 12 Mill. Ls. vorlag, die auch durch eine verstärkte Ausfuhr von Holzmaterialien auf 9,18 Mill. Ls. von 7,65 Mill. Ls. nicht wettgemacht werden konnte.

Im Juni hat sich der Außenhandel Lettlands wieder wesentlich gebessert, indem die Einfuhr um mehr als 30 % auf 30,8 Mill. Ls. zurückging, was selbst bei einer Abschwächung der Ausfuhr gegenüber dem Vormonat um 2,1 Mill. Ls. auf 22 Mill. Ls. einen Rückgang der Passivität der Handelsbilanz auf 8,8 Mill. Ls. herbeiführte.

Die höchst ungünstige Gestaltung des Mai-Handels hat naturgemäß die erste Halbjahrsbilanz in einschneidender Weise beeinträchtigt, und stellt sich letztere im Vergleich zum 1. Halbjahr 1928 wie folgt:

	Jan./Juni 1929	Jan./Juni 1928
Einfuhr	175,7 Mill. Ls.	130,3 Mill. Ls.
Ausfuhr	100,1 Mill. Ls.	120,3 Mill. Ls.
Bilanz	— 75,6 Mill. Ls.	— 10,0 Mill. Ls.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß der Kulminationspunkt des Bilanzpassivums hiermit überschritten ist und in den nächstfolgenden Monaten eine weitere Besserung des Außenhandels mit Sicherheit eintreten wird. Daß die Einfuhrfähigkeit Lettlands sich gerade auf den Monat Mai verdichtet hat, ist durch die bereits erwähnte Unterbindung der Schifffahrt in den Eismonaten und die Eröffnung der Navigation im Rigaer Hafen Ende April zu erklären.

**Ziegelexport.** Die Verhandlungen des Verbandes der lettlandischen Ziegeleindustriellen mit amerikanischen Ziegeleimporteuren haben durch Vermittlung einer Berliner Bankgruppe ein positives Resultat ergeben. Es konnte einstweilen

ein Auftrag auf Lieferung von 140 Millionen Ziegeln hereingenommen werden, wobei die Amerikaner sich bereit erklärt haben, Maschinen für die lettlandischen Ziegeleien auf Kredit zu liefern.

**Schifffahrt.** In den ersten 7 Monaten des laufenden und vergangenen Jahres stellte sich der Schiffsverkehr Lettlands folgendermaßen:

	Jan./Juli 1929	Jan./Juli 1928
Zahl der eingelaufenen Schiffe	1937	2297
Raumgehalt derselben (1000 Nrgt.)	1008	1125
Zahl der ausgelaufenen Schiffe	1947	2273
Raumgehalt derselben (1000 Nrgt.)	1008	1106

Somit betrug die Zahl der eingelaufenen Schiffe im Zeitraum Jan./Juli d. Js. 360 Einheiten weniger als im gleichen Zeitabschnitt 1928 und die Zahl der ausgelaufenen Schiffe 326 weniger. Gleichzeitig verminderte sich der Raumgehalt im Eingangsverkehr um 117 000 Nrgt. und im Ausgangsverkehr um 98 000 Nrgt., was durch die Unterbindung des Schiffsverkehrs im Rigaer Hafen während der Monate Februar und März d. Js. zu erklären ist.

**Bau neuer Eisbrecher.** Am 28. August fand in Anwesenheit von Vertretern des Börsenkomitees im Seedeptement eine Beratung über den Bau von neuen Eisbrechern statt. Es wurde beschlossen, für den Rigaer Hafen einen Hilfseisbrecher von 1000—1500 PS bauen zu lassen, dessen Aufgabe darin besteht, die vom „Krischjan Waldemars“ auf offener See dem Rigaer Hafen zugeleiteten Schiffe entgegenzunehmen und in die inneren Hafengewässer zu bringen. Die Baukosten des neuen Eisbrechers sind auf 1,2 Mill. Ls. festgesetzt.

Ferner sollen dem Libauer Börsenkomitee 200 000 Lat für den Bau eines 300 PS starken Eisbrechers angewiesen werden. Der Windauer Hafen soll entweder den Eisbrecher „Lacplesis“ oder „Perkonis“ zur Disposition erhalten.

Die definitive Bewilligung der zum Bau der neuen Eisbrecher erforderlichen Mittel hängt nunmehr von dem im Oktober zusammentretenden Parlament ab.

**Vom Holzmarkt.** Die Lage am internationalen Holzmarkt und in rückwirkender Kraft auch die am Holzmarkt Lettlands unterlag in der diesjährigen Verkaufsperiode wesentlichen Schwankungen. Der Winter 1928 war für die Aufbereitungsarbeiten im Walde sehr günstig gewesen, da die eintretenden starken Fröste von Schneefall begleitet waren, so daß sich der Transport leicht bewerkstelligen ließ. Es fand zunächst auch der Export in großem Maßstabe statt, und ließ sich das Geschäft auch in konjunktureller Hinsicht gut an. Mit Eintritt der Eissperre in den Monaten Februar, März und April geriet die Holzausfuhr stark ins Stocken, was eine kolossale Ansammlung der Lager zur Folge hatte. Nach Eröffnung der Navigation zu Ende April wurden im Laufe des Mai nicht nur von Lettland sondern auch SSSR., Polen, Finnland und Estland große Quantitäten gegen Order verladen, so daß der Absatz, insbesondere auf dem Londoner Markt, infolge Ueberfüllung der Lager völlig ins Stocken kam. Die Empfänger baten, von Verladungen abzusehen, wodurch die Industrie im Osten etwas aufgehoben wurde. Dieser Zustand war jedoch nur vorübergehender Natur, denn im Juni und Juli trat eine wesentliche Belebung in der Verschiffung ein, die wiederum im August etwas nachließ, weil sich ein erneuter Mangel an Frachtraum bemerkbar machte. Die nach Eröffnung der Navigation stark angeschwollenen Frachtsätze sind in der letzten Woche um einige Shilling pro Standard zurückgegangen, während die Preise sich stabil halten. Im allgemeinen kann man von einer Besserung der Lage sprechen und erscheinen auch die Aussichten nicht als ungünstig.

Was die Furnierindustrie anlangt, so hat sich die Zahl der Unternehmen im laufenden Jahr um drei vergrößert. Es sind dies die Firmen „Lignum“ (Luther-Reval), Gebr. Busch (eine reichsdeutsche Gründung) und „Behrman“, die den Betrieb noch nicht eröffnet haben. Ob bei Eröffnung ihrer Tätigkeit ein Rohstoffmangel eintreten wird, hängt ganz von den Umständen ab.

**Die Erhöhung des deutschen Butterzolles auf 50 Mark je 1000 kg** steht immer noch in den lettlandischen Blättern zur Debatte. Allmählich bricht sich aber die Auffassung Bahn, daß im Wege diplomatischer Verhandlungen Kompensationen für die Erhöhung des Butterzolles erlangt werden müßten. Es wird z. B. vorgeschlagen eine Ermäßigung der Kalipreise und überhaupt der Preise für künstlichen Dünger bei der Einfuhr nach Lettland, sowie Entgegenkommen bei der Ausfuhr von Kleesaat und Gummiwaren zu erwirken. Andererseits wird darauf hingewiesen, daß Lettland grundsätzlich kein deutsches Zuchtvieh

importiert, obwohl die deutschen Preise für Zuchtvieh günstiger sind als z. B. für das bevorzugte dänische Zuchtvieh. Zu dieser Frage hat insbesondere die „Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft“ in Berlin Stellung genommen und bezeichnet es als ein unbilliges Verlangen, daß Deutschland nach wie vor die lettlandische Buttereinfuhr begünstigen soll, während der lettlandische Markt für deutsches Zuchtvieh gesperrt bleibt.

**Obst- und Beerenexporteure.** Im Landwirtschaftsdepartement sind laut Rig. Wirtsch.-Ztg. folgende Firmen, die den Export von Obst und Beeren betreiben wollen, neu eingetragen worden: „Kerkovius & Intelmann“ (Handelsmarke „K. & I.“), „Auglu Eksports“ („A. E.“), „Leo Bohm“ („L. B.“) und „Jens Jörgensen & Co.“ („J. J. & Co.“). Der Sitz dieser Firmen ist Riga.

**Wechselproteste.** Die Summe der protestierten Wechsel ist im Juli gegenüber dem Vormonate erheblich zurückgegangen; sie betrug im Juli 3,5 Mill. Lat, gegen 4,9 Mill. Lat im Juni. Diesbezüglich muß auch für die nächsten Monate mit einer Besserung gerechnet werden. Die gute Ernte verspricht wieder Leben in die Wirtschaft zu bringen. Erstmals wird der Bauer seine rückständigen Verpflichtungen abstoßen können, und ferner wird er wieder als zahlungsfähiger Konsument auf dem inländischen Markt in Erscheinung treten.

## Estland.

**Außenhandel.** Im Juli betrug der Wert der Einfuhr 10,76 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 13,52 Mill. Kr., mithin der Ausfuhrüberschuß 2,7 Mill. Für die ersten sieben Monate ergibt sich bei einer Einfuhr von 72,26 Mill. Kr. und einer Ausfuhr von 62,35 Mill. Kr. ein Passivum von 9,91 Mill. In der Einfuhr ist im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme nur für Getreide zu verzeichnen (von 19,4 auf 24,3 Mill. Kr.), eine Abnahme zeigen Baumwolle, Häute, künstliche Düngemittel, Fabrikate (von 31,50 auf 30,67 Mill. Kr.). In der Ausfuhr gingen Viehprodukte von 21,8 auf 19,1 Mill. Kr. zurück, Papier von 4,4 auf 3,7 Mill. Kr.; es hatten eine Zunahme zu verzeichnen Flachs (von 6 auf 6,7 Mill. Kr.), Zellulose (von 2,5 auf 3,8 Mill. Kr.), Textilien (von 10,4 auf 10,8 Mill. Kr.).

**Schiffahrt.** Im ersten Halbjahr 1929 kamen in Reval ein 994 Schiffe mit 334 176 Nrgt. und gingen aus 1009 Schiffe mit 334 668 Nrgt. Auch in diesen Zahlen wirkt sich die Eisssperre des vorigen Winters aus.

**Vergrößerung der Handelsflotte.** Wie „Börsen“ aus Gotenburg erfährt, haben die Reedereibesitzer Estlands in diesem Jahre 18 neue Schiffe gekauft und weitere Erwerbungen stehen bevor. Die Handelsflotte Estlands hat dadurch eine Vergrößerung um rund 30 000 To. erfahren, während die jährliche Zunahme sonst nur 15 000 To. betrug. Diese außerordentliche Vermehrung der Tonnage hängt mit dem im vorigen Jahre seitens der Regierung gefaßten Beschluß zusammen, die Entwicklung der Handelsflotte zu subventionieren.

**Flachsausfuhr.** Gegenüber 3667 to Flachs für 6,01 Mill. Kr. und 413 to Werg für 0,45 Mill. in den ersten sechs Monaten 1928, schreibt das „Memr. D.“, hat Estland im ersten Halbjahr 1929 4186 to Flachs für 6,34 Mill. Kr. und 372 to Werg für 0,42 Mill. exportiert. Mithin hat Estland, im Gegensatz zu den andern Baltenstaaten, in diesem Jahr keinen Rückgang, sondern sogar einen gewissen Aufstieg der Flachsausfuhr zu verzeichnen. Da Estland letzthin notorisch eine ungenügende Faserernte hatte, so werden diesmal gewiß die aus der vorigen Saison herübergenommenen Lagerreste mitgesprochen haben. In jedem Falle hat Estland die letzte Flachssaison recht günstig abgeschnitten, was Litauen nicht in demselben Maße, Lettland garnicht von sich behaupten können.

Nach wie vor ist England Hauptabnehmer estländischen Exportflachses. Erst in weitem Abstände folgen Belgien und Finnland, während der deutsche Absatzmarkt im estländischen Bastfaserexport neuerdings eine nur geringe Rolle spielt. Diese Tatsache ist hier festzuhalten, spricht sie doch dafür, daß die Handelsbeziehungen zwischen Estland und Deutschland noch in der ersten Hälfte dieses Jahres soweit keine zufriedenstellende Entwicklung genommen haben. Inzwischen ist der deutsch-estländische Handelsvertrag Tatsache geworden und es ist zu erwarten, daß er auch bedeutend belebend auf den Flachshandel zwischen beiden Ländern einwirken wird.

## Freie Stadt Danzig.

**Seeverkehr in Danzig und Gdingen im ersten Halbjahr 1929.** Folgende interessante Gegenüberstellung entnehmen wir den „D. N. N.“:

### Schiffsverkehr in Danzig.

1929	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
Januar	135	327 816	428	320 790
Februar	99	86 351	115	101 101
März	177	161 586	155	145 530
April	511	390 422	492	370 391
Mai	523	386 658	550	414 400
Juni	496	348 501	521	371 149
1. Halbjahr 1929	2241	1 701 334	2261	1 723 361
Jahr 1928	6198	4 045 237	6183	4 026 596
Jahr 1927	6950	3 899 854	6942	3 932 577

### Schiffsverkehr in Gdingen.

1929	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
Januar	106	90 625	118	113 182
Februar	30	25 577	9	8 163
März	46	40 691	51	39 707
April	119	115 104	129	125 096
Mai	152	140 791	149	133 415
Juni	169	174 755	173	179 210
1. Halbjahr 1929	622	587 543	629	598 773
Jahr 1928	1108	985 004	1093	973 646
Jahr 1927	530	422 939	519	416 322

Was lehren diese Zahlen? Daß Danzig im 1. Halbjahr 1929 nur ein Drittel des Schiffsverkehrs der Vorjahre statt mindestens die Hälfte erreicht hat, daß aber Gdingen in der Berichtszeit mehr Schiffe abgefertigt hat, als im ganzen Jahre 1927 und mehr als die Hälfte von 1928!

**Der seewärtige Warenverkehr in Danzig und Gdingen im ersten Halbjahr 1929.** Gleichfalls der „D. N. N.“ verdanken wir nachfolgende Angaben über den seewärtigen Warenverkehr in Danzig und Gdingen, es handelt sich um amtliches statistisches Material:

1929	Danzig		Gdingen	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
	in to	in to	in to	in to
Januar	176 470	668 734	11 424	206 588
Februar	76 779	377 409	3 328	8 221
März	17 328	152 799	24 343	96 968
April	248 843	502 870	36 945	215 913
Mai	234 832	554 610	44 865	242 594
Juni	198 296	633 946	50 222	251 686
1. Halbjahr 1929	952 558	2 890 368	171 127	1 021 970
Ganz. Jahr 1928	1 832 409	6 783 273	190 133	1 767 215
Ganz. Jahr 1927	1 517 194	6 380 419	6 702	889 439

Danzig verzeichnete also für das 1. Halbjahr 1929 einen Warenumschlag von 3,8 Mill. to. Im Jahre zuvor hatte es am 30. Juni bereits 4,2 Mill. to erreicht. Schlußfolgerung: Danzig darf froh sein, wenn es in diesem Jahre den gleichen Umschlag von 8,5 Mill. to erreicht wie im Jahre zuvor. Dagegen Gdingen: 1,2 Mill. to sind schon am 30. Juni erreicht, und wenn es so weiter geht wie im Juli (Einfuhr 74 000 to Ausfuhr 262 000 to), so wird es auf über 3 Mill. to kommen. Aufschwung in Gdingen, Stillstand im Danziger Hafen! Man wird am Schluß dieses Jahres und namentlich im Jahre 1930 ganz deutlich sehen, ob und wie Polen den Danziger Hafen ausnutzt.

**Der Seeverkehr im August** zeigte folgende Zahlen: Eingang 570 Schiffe mit 305 198 Nrgt. (Juli 558 Schiffe mit 372 059 Nrgt.), Ausgang 585 Schiffe mit 406 218 Nrgt. (Juli 561 Schiffe mit 372 173 Nrgt.).

**Die Kohlenausfuhr** Danzigs im August betrug 528 173 to (im Juli 515 000 to); die Kohlenausfuhr Gdingens im August 239 144 (im Juli 220 122 to).

**Zur Einfuhr in Danzig hergestellter Verbrauchsartikel nach Polen.** Wie der „Kurjer Poznanski“ berichtet, hat das polnische Finanzministerium angeordnet, daß in der Freien Stadt Danzig hergestellte Artikel des täglichen Bedarfs nicht als Artikel inländischer Herkunft angesehen und die erleichterten Umsatzsteuersätze nicht genießen können.

**Abschluß der Verhandlungen zum Danzig-polnischen Zollabkommen.** Auf Grund des am 12. August 1925 abgeschlossenen Danzig-polnischen Abkommens über die Anwendung von Ausfuhrzöllen wurden am 6. August 1929 nach der I. u. H.-Ztg. zwischen dem Senat der Freien Stadt und der Regierung der Republik Polen Verhandlungen über die Festsetzung von zollbegünstigten Kontingenten für Danziger



Waren aufgenommen. Die Verhandlungen sind am 3. September zum Abschluß gebracht worden. Für eine Reihe von Waren, wie z. B. für Roggenmehl, Kleie, Schweine lebend und geschlachtet, Gasteer ist Zollfreiheit erwirkt. Für andere Waren, wie z. B. für Haute und Felle, Knochen, Alt-eisen und Stahl, Metallabfälle, sind Zollermäßigungen vorgesehen. Die Kontingente sind auf ein Jahr berechnet.

## Litauen.

**Außenhandel.** Im Juli betrug der Wert der Einfuhr 26,2 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr 27,3 Mill. Lit, mithin der Einfuhrüberschuß 1,1 Millionen.

**Der Einfuhrzoll auf Roggen** ist mit Wirkung vom 25. August d. Js. von 10 auf 20 Lit je 100 kg erhöht worden, um dadurch den litauischen Landwirten, die durch die vorjährige Mißernte schwer betroffen wurden, bessere Roggenpreise zu sichern. Nach einer Erklärung des litauischen Landwirtschaftsministers erwartet man aus der diesjährigen Ernte einen Mehrertrag von 6-7 Zentnern je ha.

**Eine neue Ausgabe des Zolltarifs** erschien im Verlage von F. W. Siebert, Memeler Dampfboot A.-G., Memel. Preis 3 Mark.

**Die Papierversorgung Litauens.** Es gibt in Litauen, wie das „Mem. D.“ berichtet, nur eine Fabrik, die Papier herstellt; aber sie liegt nicht im eigentlichen Litauen, sondern im Memelgebiet: es ist die Memeler Cellulosefabrik. Sie lieferte 1928 2784 to Papier für 197 000 Dollar und 1300 to Pappe für 78 000 to Dollar. Daneben gibt es in Litauen noch vier kleine Kartonfabriken mit 106 Arbeitern. Trotz dieser geringen Industrie deckt sie einen großen Teil des Bedarfs des Landes, der nur klein ist. Die Einfuhr von Papier und Pappe in unverarbeitetem Zustande ist daher in den letzten Jahren sogar zurückgegangen, und zwar von 5063 to in 1924 auf 3986 to in 1928. Rechnet man Papierwaren aller Art hinzu, so ergibt sich für 1928 eine Einfuhr von 5064 to im Wert von 678 000 Dollar. Von dieser Einfuhr kam der bei weitem größte Teil aus Deutschland, nämlich 3403 to im Wert von 467 500 Dollar. Ferner lieferte Lettland 918 to für 99 400 Dollar, Estland 446 to für 42 000 Dollar, Finnland 112 to für 7600 Dollar, Schweden 46 to für 8200 Dollar usw. Die Einfuhr aus Deutschland erfolgt zum großen Teil auf dem Bahnweg, die von Lettland und Estland ebenfalls, die von den andern Ländern auf dem Seeweg über Memel.

**Wechselproteste.** Im Mai wurden 11 585 Wechsel auf eine Gesamtsumme von 4,18 Mill. Lit protestiert (im April 13 216 Wechsel mit 5,03 Mill. Lit). Im Jahre 1928 waren die Zahlen bedeutend niedriger z. B. im Mai 6458 Wechsel mit 2,16 Mill. Lit.

## Polen.

### Der Anteil Deutschlands am polnischen Außenhandel.

Der Anteil Deutschlands am polnischen Außenhandel im Monat Juli drückt sich nach der Katt. Ztg. in folgenden Ziffern aus: Einfuhr aus Deutschland 72 673 000 Zl., Ausfuhr nach Deutschland 74 197 000 Zl., d. h. 26,8 bzw. 31,2 % der Gesamtein- bzw. Ausfuhr.

In den ersten sechs Monaten des Jahres betrug die Gesamteinfuhr aus Deutschland (in Klammern die Ziffern für die ersten sechs Monate 1928) 438 960 000 Zl. (454 741 000) oder 26,5 bzw. 25,7 % der polnischen Gesamteinfuhr, die Ausfuhr nach Deutschland 366 514 000 Zl. (390 616 000) bzw. 29,9 und 32,5 %.

**Die polnische Getreidepolitik** stellt sich, wie wir bereits vor einiger Zeit angekündigt haben, wieder einmal, vor allem in dem Sinne, daß hinsichtlich der Getreideausfuhr jegliche Reglementierung fortfallen soll. Der Roggenausfuhrzoll ist bekanntlich schon Mitte Juni d. Js. außer Kraft gesetzt worden. Der Weizenausfuhrzoll ist nur noch bis Ablauf d. Mts. befristet. Er beträgt z. Zt. 20 Zl. je 100 kg. Wie wir hören, sollen aber auch Maßnahmen zur direkten Begünstigung der polnischen Getreideausfuhr vorstehen, während man auf der anderen Seite sich vor dem Eindringen deutschen Getreides, das bekanntlich durch deutsche Ausfuhrprämien besonders begünstigt ist, noch mehr als bisher zu schützen gedenkt. Voraussichtlich dürfte schon in den allernächsten Tagen auf dem Verordnungswege eine Erhöhung der gegen Deutschland in Anwendung kommenden Maximalzölle für Roggen, Gerste und Hafer (gegenwärtig 6 Zl. je 100 kg) sowie für Mais (bisher 4 Zl.) erfolgen. Der Einfuhrzoll für

Roggenmehl wurde bereits am 1. September von 10 Zl. auf 16,50 Zl. für 100 kg erhöht.

**Ein neuer polnisch-russischer Gütertarif** wird am 1. November d. Js. in Kraft treten und direkte Güterzüge für größere Transporte vorsehen. Dieser neue direkte Tarif bleibt vorläufig auch unberührt von den Bestimmungen der neuen allgemeinen und Sondertarife, die in Polen am 1. Oktober d. Js. endgültig in Kraft treten werden.

**Deutsch-polnisches Grenzflußabkommen.** Das Abkommen zwischen Polen und Deutschland über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Netze und der Küddow sowie über den Verkehr auf diesen Strecken einschließlich der Ausführungsbestimmungen und des Schlußprotokolls hierzu ist lt. einer soeben im „Dziennik Ostaw“ (Nr. 61) erfolgten Bekanntmachung des polnischen Außenministers am 13. August d. Js. in Warschau durch Urkunden-austausch ratifiziert worden.

**Das polnische Exportsyndikat für Federn und Daunen,** umfassend die Wojewodschaften Warschau und Kielce, hat seine kürzlich begonnenen Organisationsarbeiten beendet und wird Anfang September d. Js. die Tätigkeit aufnehmen.

**Der Zusammenschluß der landwirtschaftlichen Großverbände** in Polen in der „Centralne Towarzystwo Organizacyj Kolek Rolniczych“ (Zentralgesellschaft der landwirtschaftlichen Organisationen und Genossenschaften), über deren Zusammensetzung wir bereits ausführlich berichtet haben, ist bekanntlich endgültig erfolgt. Die Organe der zusammengeschlossenen Organisationen geben bereits alle Anordnungen gemeinsam heraus. Ab 1. September d. Js. werden einige Abteilungen der „CTR“-Gesellschaft, wie die Gartenbauabteilung, die sozialwirtschaftliche Abteilung usw., die bisher selbständig weitergeführt wurden, dem Zentralorgan angegliedert werden.

**Die Stickstoffwerke Moscice (bei Tarnow)** sollen noch im Oktober d. Js. zu einem großen Teil den Betrieb aufnehmen. Die Beendigung der Bauarbeiten und die vollständige Einrichtung der Fabriken erfordern noch ca 20 Mill. Zloty, die der polnische Staat auf Antrag des Handelsministeriums in nächster Zeit bereitstellen soll.

**Der Textilfirma David Kon & Co. in Lodz** ist die von ihr Ende Juni beantragte Zahlungsstundung am 2. d. M. bewilligt worden. Die vom Sachverständigen aufgestellte Bilanz weist Aktiven von 527 328, Passiven von 331 728 Zl. auf. Seiner Meinung nach sind die Schwierigkeiten des Unternehmens nur vorübergehender Natur und durch das Moratorium voraussichtlich zu beheben.

**Die Tuchfabrik Bathelt & Söhne in Bielitz,** an der eine der Wiener Großbanken interessiert ist, hat sich mit mehreren Millionen Zl. Passiven als zahlungsunfähig erklärt. Sie verfügt über 4200 Spindeln und 100 Webstühle und stellt jährlich etwa 250 000 m Wollwaren her.

## Rußland.

**Der Außenhandel** hat im Juli ebenso wie im Vormonat mit einem Aktivum abgeschlossen, das bei einer Ausfuhr über die europäischen Grenzen von 69,8 und einer Einfuhr von 64,6 Millionen Rubel 5,2 Mill. Rbl. beträgt. (Im Juli 1928 lag bei nur 62,3 Mill. Rbl. Exportwert bzw. 87,7 Mill. Rbl. Importwert eine Unterbilanz von 25,4 Mill. Rbl. vor.) In den ersten zehn Monaten des laufenden Wirtschaftsjahres, also in der Zeit vom 1. Oktober 1928 bis 31. Juli 1929, wurden Waren i. W. v. 586,5 ausgeführt und i. W. v. 558,5 Mill. Rbl. eingeführt, sodaß eine Aktivität von 28 Mill. Rbl. erzielt wurde. Der Export der zehn Monate entfällt mit 307,4 Mill. Rbl. auf die Landwirtschaft und mit 279,1 Mill. Rbl. auf die Industrie. Es wurden u. a. ausgeführt: Flachs i. W. v. 28,5 Mill. Rbl. (gegenüber 20,6 Mill. Rbl. in der Vergleichszeit des Vorjahres), Geflügel und Wild i. W. v. 11,8 (10,6) Mill. Rbl., Fleischprodukte i. W. v. 17,2 Mill. Rbl., Holz i. W. v. 79,9 Mill. Rbl. (47,1% mehr), Naphtaerzeugnisse (23,7% mehr), Manganerze (42,3%), Kohle, Koks, Anthrazit i. W. v. 5,4 (1,3) Mill. Rbl. Butter und Eier haben sich rückläufig bewegt. Der Import verteilte sich zu 91,1% auf Produktionsmittel und zwar entfielen u. a. auf Rohstoffe 225 Mill. Rbl. (darunter Baumwolle 79, Wolle 39 Mil. Rbl.), auf Industriearüstungen und Verkehrsmittel 167,1 Mill. Rbl. Besonders erwähnenswert ist auch der gesteigerte Bedarf an Landmaschinen (34,4 gegenüber 18,3 Mill. Rbl.).

**Traktorenauftrag an amerikanische Firmen.** Der New Yorker Amtorgab Ende Juni bekannt, daß er einen Auf-

trag auf Lieferung von 6750 Traktoren und Ersatzteile an zwei amerikanische Firmen vergeben hat. Von der Gesamtziffer von 6750 Traktoren werden 5900 von der International Harvester Co. und 850 von Deere & Co., einer kleineren Gesellschaft, geliefert werden.

Ein Teil der Traktoren, deren Lieferung im Juli 1930 beginnt, soll bereits bei der kommenden Ernte verwendet werden, während der Rest wohl 1931 geliefert wird. Damit erstreckt sich die Lieferung über 3 Jahre, so daß es kaum überraschend ist, daß auch „für einen Teil der Zahlungen“

wie der Amtorg sagt, Kredit gewährt wird.

**Rückgang der Bestellungen in Deutschland.** Die russischen Bestellungen in Deutschland stellten sich in der Zeit vom 1. Oktober 1928 bis 31. Juni 1929 auf 126,9 Mill. Rbl. gegenüber 154,2 Mill. Rbl. in der gleichen Periode des vorhergehenden Wirtschaftsjahres, es gingen die Bestellungen somit um 27,3 Mill. Rbl. zurück. Besonders auffallend war der Rückgang im ersten Halbjahr 1928/29 (34,6 Mill. Rbl.), in den letzten drei Monaten der Berichtsperiode machte sich wieder eine steigende Tendenz bemerkbar.

## Finland

### Handelsbeziehungen zwischen Finnland u. Deutschland.

Unter dieser Ueberschrift bringt die Zeitschrift „Finnish Trade“ untenstehende Ausführungen, aus denen die Stellungnahme von Handel und Industrie Finnlands zu den neuesten deutschen Zollerhöhungen hervorgeht. Glücklicherweise sind zwischen den Regierungen beider Länder Verhandlungen im Gange, um die Frage auf dem Wege des Kompromisses zu erledigen.

Der kürzlich gefaßte Beschluß des Reichstags die Einfuhrzölle auf verschiedene landwirtschaftliche Erzeugnisse zu erhöhen, hat in Finnland große Unruhe hervorgerufen, da diese Tatsache einen weitgehenden Einfluß auf die Beziehungen dieses Landes zu Deutschland haben muß. Im Handelsvertrag ist der deutsche Einfuhrzoll für Butter auf Rmk. 27,50 je 100 kg festgesetzt, soll aber jetzt auf Rmk. 50,— erhöht werden. Die Folge dieser neuen Festsetzung wird sein, daß möglichst umgehend Verhandlungen wegen eines neuen Handelsvertrages werden einsetzen müssen.

Als die finnischen Unterhändler den gegenwärtigen Vertrag abschlossen, legten sie besonderes Gewicht darauf, Sonderrechte für die finnische Milchwirtschaft zu erreichen, während die Interessen der Ausfuhrindustrien, besonders die der Papierindustrie mehr im Hintergrund blieben. Die Hoffnungen, die man an diesen Vertrag knüpfte, gingen jedoch nicht in Erfüllung. Die Butterausfuhr nach Deutschland, die für Finnland ein Jahreseinkommen von mehr als 100 Millionen Mark darstellt, ist von Jahr zu Jahr zurückgegangen, obgleich Deutschlands Buttereinfuhr ständig gestiegen ist. Im Jahre 1925, vor Abschluß des Handelsvertrages, als der Zoll Rmk. 30,— je 100 kg betrug, belief sich die Menge der finnischen Butter auf 4,3% der gesamten deutschen Buttereinfuhr. Im Jahre 1926, während dessen zweiter Hälfte der Vertrag in Kraft trat, war Finnlands Anteil an der Einfuhr 3,3%, 1927 — 3,6% und 1928 nur 2,7%. Die Ausfuhr von Käse und verschiedenen anderen Erzeugnissen der Landwirtschaft zeigen eine ähnliche Tendenz.

Gleichzeitig haben die großen finnischen Ausfuhrindustrien, ganz besonders die Papierindustrie, allen Grund darüber zu klagen, daß sie in ihren Beziehungen zu Deutschland äußerst ungünstig gestellt sind. Schon vor der Nachricht über das Zustandekommen des Reichstagsbeschlusses lagen von verschiedenen Seiten Anträge vor, über die Notwendigkeit, den Handelsvertrag aufzuheben. Die Initiative ist von Deutschland ergriffen worden. Wegen der Forderung, die einheimische Landwirtschaft zu schützen, die jetzt allenthalben in Deutschland erhoben wird, erscheint es schwierig, durch neue Verhandlungen günstige Bedingungen zu erreichen, denn die neuen Zollsätze sind sehr hoch, so ist z. B. der Zoll auf Butter fast verdoppelt.

Die gegenwärtig in Deutschland maßgebende Politik, die auf einen sehr starken Zollschutz für Agrarerzeugnisse ausgeht, zeigt wieder einmal die schweren Grundlagen, auf denen die Arbeit des Völkerbundes und anderer internationaler Organisationen für die Erleichterung des internationalen Warenaustauschs durch Zollabbau basiert. Solange die führenden Wirtschaftsmächte die Politik, die sie selbst verkündet haben, nicht befolgen können, ist ein solcher Kurs für die kleineren Völker, zu denen auch Finnland gehört, natürlich erst recht unmöglich. Die Politik des Hochschutzes, wie sie Deutschland jetzt betreibt, ist ein höchst beklagenswerter Umstand für die wirtschaftliche Zukunft Europas.

**Außenhandel.** Im Juli betrug der Wert der Einfuhr 639,5 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 801,5 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 162 Mill. Fmk. Für die ersten 7 Monate ergibt sich immer noch ein Einfuhrüberschuß von 972,3 Mill. Fmk. (vergl. „O.-H.“ Nr. 15),

allerdings war er in der gleichen Zeit 1928 um 601,4 Mill. Fmk. höher.

Folgende, dem „Mercator“ entnommene Uebersicht zeigt die Bewegung bei der Einfuhr in den wichtigeren Warengruppen für die ersten 7 Monate 1928 und 1929 der Menge nach in to:

Einfuhr	Jan.—Juli	
	1928	1929
Roggen, ungemahlen	65 112	77 275
Roggenmehl	216	7 757
Weizenmehl und Gries	74 495	70 728
Reis und Reisgries	10 888	11 170
Kaffee	11 448	11 051
Zucker	54 673	53 451
Tabak	1 971	2 239
Baumwolle	5 247	4 457
Wolle	890	762
Roheisen	9 663	7 069
Petroleum	16 684	18 673
Steinkohle und Koks	64 802	421 760
Landwirtschaftliche Maschinen	4 304	5 015
Futterkuchen	12 534	11 296
Kleie	40 889	38 552
Zement	31 078	13 371

Die Ausfuhr verteilt sich auf die wichtigsten Ausfuhrgüter folgendermaßen:

Ausfuhr	Jan.—Juli	
	1928	1929
Holzwaren	1225,5	1398,7
Erzeugnisse der Papierindustrie	1023,5	1033,9
Animalische Lebensmittel	307,2	386,7
Häute und Felle	77,6	71,1

Außer Häute und Felle weisen alle anderen Gruppen eine Zunahme im Juli d. Js. auf.

**Schiffahrt.** Im Juli kamen 1141 Schiffe mit 782 809 Nrgt. ein und gingen aus 1144 Schiffe mit 752 093 Nrgt. In den 7 ersten Monaten kamen ein 3388 Schiffe mit 2 238 638 Nrgt. und gingen aus 3374 Schiffe mit 2 052 263 Nrgt.

In den 7 ersten Monaten 1928 kamen ein 3844 Schiffe mit 2 268 255 Nrgt. und gingen aus 3720 Schiffe mit 2 077 231 Nrgt.

Der Passagierverkehr stellte sich in den ersten 7 Monaten 1928 und 1929 folgendermaßen dar:

	Januar-Juli 1928		Januar-Juli 1929	
	angekommen	abgereist	angekommen	abgereist
Finnländer	15 109	17 609	18 159	19 318
Ausländer	17 816	13 286	20 704	17 155
Zusammen	32 925	30 895	38 863	36 473

Der Passagierverkehr hat demnach um mehr denn 5000 in den ersten 7 Monaten 1929 zugenommen.

**Neuer Dampfer.** Die Finnlandische Dampf-Schiffahrtsgesellschaft (Finska Angfartygs A. B.) hat einen neuen Dampfer seiner Handelsflotte hinzugefügt, den „Ariel“. Das Schiff hat 2198 Rgt. und 1241 Nrgt., ist 274 Fuß lang und 40 Fuß breit. Nächst dem „Sirius“ ist jetzt der „Ariel“ das bestausgerüstete Schiff der finnländischen Flotte.

**Vorgesagte Erhöhung der Leuchtfeuerabgabe unter gleichzeitigem Fortfall der Expeditionsabgabe und der Stempelsteuer für Zollpässe, Ladeverzeichnisse und Konossemente.** Der bereits früher berichteten Anregung der finnländischen Zollverwaltung, die Erhebung der der Schiffahrt auferlegten staatlichen Abgaben durch deren Zusammenlegung zu vereinfachen, ist nunmehr insofern entsprochen worden, als die vor kurzem zurückgetretene Regierung in dem dem Reichstage Anfang ds. Mts. vorgelegten Staatsvoranschläge für das

Jahr 1930 und in dem Entwurf zu einem neuen Stempelsteuergesetz vorgeschlagen hat, die Leuchtfeuerabgabe (gegenwärtig Fmk. 1,80 für die Nettoregistertonne) im Verordnungswege um 50% zu erhöhen und gleichzeitig die bisher bei der Klarierung der Schiffe zu erhebende Expeditionsabgabe (Fmk. —,40 für die Nettoregistertonne) sowie die Stempelsteuer für den Zollpaß (Fmk. —,50 für je 10 volle Nettoregistertonnen), die Merkrolle (Ladeverzeichniss) (Fmk. —,50 für je 10 volle Nettoregistertonnen) und für das Konnossement (Fmk. 10,—) aufzuheben. Sie hat demgemäß auch die in dem geltenden Steuerstempelgesetz vorkommenden Positionen für Zollpässe, Merkrollen und Konnossemente in ihrem Entwurf nicht mit aufgenommen. Die Aenderungen sollen, wenn sie die Zustimmung des Reichstages finden, am 1. Januar 1930 in Kraft treten.

**Hateneisbrecher.** Im Staatshaushaltsplan für 1930 sind 6 Mill. Fmk. für einen neuen Eisbrecher eingestellt worden, 1931 soll die zweite Rate mit 4,5 Mill. Fmk. angefordert werden. Offerten werden auch vom Auslande eingeholt werden. — Der Eisbrecher soll 37,5 m lang, 9,8 m breit und 4,8 m tief sein, die Maschinenstärke 1200 PS.

**Die Zahlungsbilanz Finnlands stark passiv.** Wie aus den Veröffentlichungen des Statistischen Amtes in Helsingfors erhellt, standen im Jahre 1928 den Einnahmen vom Auslande im Betrage von 7260 Mill. Fmk. Ausgaben in Höhe von 8860 Mill. Fmk. gegenüber, so daß sich ein Unterschub von etwa 1600 Mill. Fmk. ergibt. Im Jahre zuvor betragen die Einnahmen 7220 Mill. Fmk. und die Ausgaben 7140 Mill. Fmk., so daß also ein Ueberschub von 80 Mill. Fmk. verblieb.

Die Bruttoeinnahmen der finnländischen Handelsflotte im Verkehr zwischen Finnland und dem Auslande bzw. nur in ausländischer Fahrt beziffern sich 1928 nach den Angaben der Schifffahrtsverwaltung auf 332,6 Mill. Fmk., wovon der Schätzung nach etwa 65 Prozent dem Lande zugute gekommen sind. Verglichen mit dem Jahre zuvor bedeutet dies eine Erhöhung um 20 Prozent.

**Wechselproteste.** Im Juli d. J. wurden in Finnland, nach dem „Mercator“ 1389 Wechsel auf eine Gesamtsumme von 7521 038 Fmk. protestiert (im Juli 1928: 532 Wechse. mit 2 407 680 Fmk.). In den 7 ersten Monaten d. J. kamen zum Protest 8280 Wechsel mit 46 985 647 Fmk. (in derselben Zeit 1928 3574 Wechsel mit 18 323 073 Fmk.). Die außerordentliche Steigerung der Wechselproteste zeigt, daß die Krisis in der finnländischen Wirtschaft noch im Wachsen ist.

**Finnlands Einfuhr an Getreide,** die zum großen Teil aus Deutschland stammt, ist im laufenden Jahre auf Grund des verminderten Ernteergebnisses von 1928 größer als im Vorjahre gewesen. Ganz besonders auffallend stieg der Import von Roggenmehl, während die Weizenmehleinfuhr nachgelassen hat. Der Haferimport ist verhältnismäßig klein, denn diese Getreideart wird in Finnland genügend angebaut (1928 betrug die Hafer-Anbaufläche 461 175, die Roggenanbaufläche 222 405 Hektar). Interessant ist, daß innerhalb des 1. Halbjahrs 1928 die umfangreichsten Roggenbezüge auf den Februar und März entfielen, während die Einfuhr im laufenden Jahre gerade in diesen Monaten stark von Verkehrsstockungen infolge der Kälteperiode beeinflusst wurde. Eine Belebung haben erst die Monate des zweiten Quartals gebracht, in denen der Import rund noch einmal so hoch gewesen ist wie in der Vergleichszeit des Vorjahres.

In der folgenden Tabelle sind die Einfuhrmengen für Roggen, Weizen, Mehle und Hafer in den 1. Halbjahren 1929—1926 sowie 1913 angegeben. Der Import von Roggen und Roggenmehl zeigt danach, gegenüber der Vorkriegszeit die umgekehrte Entwicklung: Roggen wird jetzt in weit höherem Umfange, Roggenmehl nur noch zu einem Bruchteil der seinerzeitigen Menge eingeführt.

	Roggen	Roggenmehl	Weizen	Weizenmehl	Hafer
I. Hj. 1929	67 417,8	6 842,7	160,6	57 236,1	3 680,9
I. „ 1928	58 265,3	203,1	51,7	66 618,3	3 399,3
I. „ 1927	47 625,6	313,6	27,5	39 221,9	1 266,3
I. „ 1926	68 701,2	1 513,7	545,0	25 672,0	1 646,3
I. „ 1913	14 755,5	69 610,5	189,3	52 066,4	4 073,4

### Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	4. Sept.	5. Sept.	6. Sept.	7. Sept.
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,80	192,80	192,80	192,80
Stockholm	1065,50	1065,50	1065,50	1065,50
Berlin	947,00	947,00	947,00	947,00
Paris	156,00	156,00	156,00	156,00
Brüssel	554,00	554,00	554,00	554,00
Amsterdam	1594,00	1594,00	1594,00	1594,00
Basel	766,00	766,00	766,00	766,00
Oslo	1059,50	1059,50	1059,50	1059,50
Kopenhagen	1059,00	1059,00	1059,00	1059,00
Prag	118,50	118,50	118,50	118,50
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1063,00	1063,00	1063,00	1063,00
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	588,00	588,00	588,00	588,00

## Kurse.

### Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	5. Sept.		6. Sept.		7. Sept.		
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	
Newyork	—	374,80	375,80	374,85	375,85	374,85	375,85
London	—	18,17	18,22	18,17	18,22	18,17	18,22
Berlin	—	89,20	89,80	89,20	89,80	89,20	89,80
Helsingfors	—	9,40	9,45	9,40	9,45	9,40	9,45
Stockholm	—	100,40	101,00	100,40	101,—	100,40	101,00
Kopenhagen	—	99,75	100,35	99,75	100,35	99,75	100,35
Oslo	—	99,70	100,40	99,70	100,40	99,70	100,40
Paris	—	14,65	14,80	14,65	14,90	14,65	14,90
Amsterdam	—	150,15	150,95	150,20	151,00	150,20	151,00
Riga	—	72,10	72,60	72,10	72,60	72,10	72,60
Zürich	—	72,15	72,75	72,15	72,75	72,15	72,75
Brüssel	—	52,10	52,60	52,10	52,60	52,10	52,60
Mailand	—	19,60	20,00	19,60	20,—	19,60	20,—
Prag	—	11,10	11,30	11,10	11,30	11,10	11,30
Wien	—	52,75	53,35	52,75	53,35	52,75	53,35
Budapest	—	65,40	66,10	65,40	66,10	65,40	66,10
Warschau	—	41,75	42,95	41,75	42,95	41,75	42,95
Kowno	—	37,00	37,60	37,—	37,60	37,00	37,60
Moskau (Scheck)	—	192,50	194,—	192,50	194,—	192,50	194,—
Danzig	—	72,70	73,80	72,70	73,80	72,70	73,80

### Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	5. Sept.		6. Sept.		7. Sept.	
	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	25,155	25,205	25,15	25,20
100 franz. Francs	20,27	20,42	20,27	20,42	20,27	20,42
100 belg. Belga	71,95	72,50	71,90	72,45	71,90	72,45
100 schweizer Francs	99,65	100,40	99,65	100,40	99,65	100,40
100 italienische Lire	27,07	27,28	27,07	27,28	27,07	27,28
100 schwed. Kronen	138,85	139,55	138,80	139,50	138,80	139,50
100 norweg. Kronen	138,05	138,75	138,—	138,70	138,—	138,70
100 dänische Kronen	137,95	138,65	137,95	138,65	137,95	138,65
100 österr. Schilling	72,75	73,45	72,75	73,45	72,75	73,45
100 tschecho-slowac. Kr.	15,33	15,48	15,33	15,48	15,33	15,48
100 holländ. Gulden	207,65	208,70	207,65	208,70	207,65	208,70
100 deutsche Mark	123,40	124,00	123,40	124,00	123,40	124,—
100 finnland. Mark	13,—	13,12	13,—	13,12	13,—	13,12
100 estländ. Kronen	138,10	138,80	138,10	138,80	138,10	138,80
100 poln. Zloty	57,55	58,75	57,55	58,75	57,55	58,75
100 litauische Lits	51,10	51,80	51,10	51,80	51,10	51,80
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—

# Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

## a) Deutsche Tarife.

**Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.** Mit Gültigkeit vom 15. September 1929 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs. Die Aenderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt.

### Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Im **Ausnahmetarif 38 (Häute und Felle)** wurde mit Gültigkeit vom 29. August 1929 „Blankenburg b. Berlin“ unter den Empfangsbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 135 (Hafer zur Ausfuhr)** wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt geändert: „Gültig vom 1. Juni 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1930“.

Im **Ausnahmetarif 141 (Kraftfahrzeuge)** wird mit Gültigkeit vom 19. September 1929 der Versandbahnhof „Aachen“ gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 186 (Mörtelmischungen)** wurde mit Gültigkeit vom 29. August 1929 „Auerbach (Hess.)“ und mit Gültigkeit vom 5. September 1929 „Auerbach (Vogtl.) unt. Bf.“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

## b) Deutsche Verbandtarife.

**Deutsch-Polnischer Verbandtarif.** Am 5. September 1929 traten der Deutsch-Polnische Verbandgütertarif, Teil I und II, Heft 2 in Kraft. Der Deutsch-Polnische Verbandgütertarif vom 1. Januar 1929 erhielt die Bezeichnung „Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1“. Hierzu trat am gleichen Tage der Nachtrag II in Kraft.

Der Verbandgütertarif Teil I enthält die besondere Zusatzbestimmung zum IUeG., Art. 17 über Teilfrankaturen bis zur Grenze, die Allgemeinen Tarifvorschriften, die besonderen Bestimmungen für einzelne Bahnhöfe und den Entfernungsanzeiger.

Der Verbandgütertarif Teil II, Heft 2 enthält die besonderen Tarifbestimmungen und die Frachtsätze für Holz des Artikeltarifs Nr. 5.

Die Aenderungen des Verbandgütertarifs vom 1. Januar 1929 infolge der Einführung der Verbandgütertarife Teil I und Teil II, Heft 2 werden durch den Nachtrag II durchgeführt. Der Nachtrag enthält außerdem Aenderungen und

Ergänzungen der übrigen Artikeltarife. Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten erst am 5. Oktober 1929 in Kraft, sofern in dem Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Gleichzeitig mit den Verbandtarifen wurden die Leitungsvorschriften neu herausgegeben. Die bisherigen Leitungsvorschriften wurden dadurch aufgehoben.

**Deutsch-Ungarischer Verbandtarif.** Mit Gültigkeit vom 15. September 1929 tritt der Nachtrag V in Kraft. Er enthält die durch Ausgabe eines besonderen Tarifheftes für Stückgut (Heft 2) notwendig gewordenen Aenderungen sowie neue Frachtsätze der Abteilung D des Artikeltarifs 14 (Knoblauch und Zwiebeln).

Der bisherige Tarif erhält die Bezeichnung „Heft I“.

Das im Nachtrag genannte besondere Tiertarifheft wird vorerst nicht ausgegeben. Seine Einführung wird besonders bekanntgemacht. Auf die dem Nachtrage auf rotem Blatt beigefügte Anweisung wird aufmerksam gemacht.

Die Stückgutorientarife des deutsch-ungarischen Gütertarifs vom 1. Juli 1928 werden mit Ablauf des 14. September 1929 aufgehoben.

Ferner tritt mit Gültigkeit vom 15. September 1929 zum Anhang der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Ergänzungen der Artikeltarife 114 (Gemüse) und 130 (Obst) sowie einen neuen Artikeltarif 115 (Getreide).

## c) Ausländische Tarife.

**Tschechoslowakisch-Polnischer Eisenbahnverband.** Die im „Ostsee-Handel“ Nr. 17 auf Seite 24 vom 1. September 1929 angekündigten Nachträge IV zum Teil I, Teil II, Heft 2 und zu den Verkehrsleitungsvorschriften traten am 1. September in Kraft.

## d) Verschiedenes.

**Aenderung von Bahnhofsnamen.** Mit Gültigkeit vom 6. Oktober 1929 werden nachstehende Bahnhofsnamen geändert:

von	auf
Blankenburg b. Berlin	Berlin-Blankenburg
Fachingen	Fachingen (Lahn)
Grünau (Mark)	Berlin-Grünau
Hermsdorf b. Berlin	Berlin-Hermsdorf
Mahlsdorf (Kr. Niederbarnim)	Berlin-Mahlsdorf.

## Der Verkehr im Steffiner Hafen im Monat August.

Im Monat August betrug der seewärtige Schiffs-eingang insgesamt 519 Schiffe mit 761 998 cbm Nr. Hiervon führten 339 Schiffe die deutsche, 59 die danische, 4 die danziger, 12 die englische, 8 die finnische, 3 die griechische, 17 die holländische, 3 die lettische, 21 die norwegische, 2 die russische, 49 die schwedische, je 1 Schiff die belgische und estnische Flagge.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche Häfen 113, Amerika 3, Belgien 8, Danzig 11, Dänemark 119, England 52, Estland 9, Finnland 37, Holland 20, Lettland 14, Memel 5, Mittelmeerbahnen 2, Norwegen 11, Ostasien 2, Rußland 12, Schweden 100 Schiffe und aus Frankreich 1 Schiff.

Der seewärtige Schiffsausgang betrug im Monat August 508 Schiffe mit 802 720 cbm Nr., von denen 339 Schiffe die deutsche, 54 die danische, 4 die danziger, 11 die englische, 9 die finnische, 2 die griechische, 16 die holländische, 21 die norwegische, 4 die russische, 45 die schwedische, je 1 Schiff die amerikanische, belgische und spanische Flagge führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche Häfen 118, Belgien 5, Dänemark 107, Danzig 28, England 24, Estland 10, Finnland 55, Frankreich 3, Holland 19, Lettland 17, Memel 6, Norwegen 9, Polen 4, Rußland 22, Schweden 81 Schiffe.

Ungeschlagen wurden insgesamt 573 000 to. Hiervon entfallen auf:

a) im Eingang		b) im Ausgang	
	127 000 to	Getreide	146 000 to
Erze	110 000 to	Zucker	4 000 to
Kohlen	126 000 to	Düngemittel	11 000 to
Phosphate	7 000 to	Briketts	2 000 to
Schrott	7 000 to	Papier	2 000 to
Sojabohnen	10 000 to	Zement	5 000 to
Heringe	12 000 to		
Holz	52 000 to		
Eisen	16 000 to		

**Wichtiges  
kaufmännisches  
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

**Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.**

**Stettin, Bollwerk 1B, Fernruf 36685—86**

**Stralsund, Tribseestr. 27, Fernruf 2116 — Stolp, Kl. Auckerstr. 26, Fernruf 472.**

# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Handel und Gewerbe.

**Handwerksrolle.** Das Verzeichnis derjenigen Gewerbetreibenden, die die Handwerkskammer zu Stettin in die Handwerksrolle einzutragen beabsichtigt, liegt in der Zeit vom 1. bis 30. September 1929 öffentlich aus und zwar: Das Gesamtverzeichnis für den Kammerbezirk in Stettin im Verwaltungsgebäude der Handwerkskammer, Augustastrasse 54, außerdem Teilverzeichnisse für die ländlichen Ortschaften der Kreise im zuständigen Landratsamt, für die Städte (ohne Stettin) im Verwaltungsgebäude (Rathaus) des zuständigen Magistrats, für Stettin im Verwaltungsgebäude der Handwerkskammer. Den einzelnen Firmen des Bezirks der Industrie- und Handelskammer muß im eigenen Interesse dringend empfohlen werden, das Verzeichnis einzusehen und festzustellen, ob gegebenenfalls Einspruch gegen die beabsichtigte Eintragung zu erheben ist. Die Eintragung in die Handwerksrolle erfolgt nämlich, wenn nicht binnen einer Frist von drei Monaten seit Beendigung der Auslegung des Verzeichnisses Einspruch bei der Handwerkskammer eingelegt wird.

### Übersicht über die eröffneten Konkurse und Vergleichsverfahren im Stettiner Kammerbezirk.

	Eröffnete Konkurse		Eröffnete Vergleichsverf.	
	1. Halbjahr 1928	1. Halbjahr 1929	1. Halbjahr 1928	1. Halbjahr 1929
Stettin	54	23	21	9
Altdamm	—	1	1	—
Anklam	7	4	3	1
Bahn	—	1	2	1
Cammin	3	3	—	—
Demmin	5	1	—	—
Fiddichow	1	—	—	—
Gartz/Oder	2	—	2	—
Gollnow	5	—	1	—
Greifenberg	3	2	—	—
Greifenhagen	2	—	1	—
Jacobshagen	1	—	2	—
Labes	2	3	1	—
Massow	1	—	—	—
Naugard	1	1	—	—
Neuwarp	1	—	—	—
Nörenberg	—	—	—	—
Pasewalk	7	—	1	—
Penkun	—	—	—	—
Pölit	—	—	—	—
Pyritz	5	1	—	—
Regenwalde	—	2	—	—
Stargard/Pom.	2	2	—	—
Stepenitz	2	1	—	1
Swinemünde	11	7	2	—
Treptow/Rega	1	1	—	—
Treptow/Toll.	3	1	—	—
Ueckermünde	9	4	—	2
Wolgast	3	—	—	—
Wollin	2	—	5	1
Insgesamt:	133	58	42	15

**Vorgehen einer Handelskammer im Interesse des Kohlenhandels.** In den Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Chemnitz finden sich folgende Ausführungen, die sich auch mit dem Standpunkt der Industrie- und Handelskammer zu Stettin in dieser Frage decken und die Beachtung der beteiligten Wirtschaftskreise verdienen: „Der Chemnitzer Kohlenhandel hat auch in letzter Zeit, wie schon verschiedentlich in der Vergangenheit, erneut die Feststellung machen müssen, daß industrielle Unternehmungen für ihre Arbeiter- und Angestelltenschaft Brennstoffe gemeinsam einkaufen und zur Verteilung bringen. Bereits im vorigen Jahr hat die Handelskammer vermittelnd eingegriffen und darauf hingewiesen, daß derartige Verfahren nur dazu angetan sind, das Unternehmertum in seiner Gesamtheit zu schädigen. Irgendwelche sozialen oder wirtschaftlichen Gründe für die Aufrechterhaltung derartiger Belegschaftsbelieferungen, deren Berechtigung in der Inflation nicht bestritten werden soll, bestehen heute wohl kaum, beträgt doch der wirkliche

Nutzen für den einzelnen Beamten oder Arbeiter im Verhältnis zu seinem derzeitigen Einkommen nur einen geringfügigen, kaum beachtenswerten Bruchteil. Dagegen wird der ansässige Kohlenhandel ungemein geschädigt dadurch, daß ihm auf diese Weise ein guter Teil seiner Abnehmer verloren geht, insbesondere aber auch insofern, als solche Belegschaftsversorgungen fast regelmäßig ausgedehnt werden auf Personen und Familien, die mit dem Betriebe gar nichts zu tun haben, aber mit den Betriebsangehörigen — vor allem ledigen Personen — als Verwandte oder in sonstiger Weise in Verbindung stehen und die ebenfalls auf diese Art ihre Brennstoffe beziehen, so daß der Kohlenhandel weitere Abnehmerkreise einbüßt.

Die Versorgung der Belegschaft ist aber darüber hinaus nicht nur für den Kohlenhandel schwer schädigend, sondern auch nach der volkswirtschaftlichen Seite und besonders auch in steuerlicher Hinsicht wäre eine Unterlassung dringend geboten. Reich, Länder und Gemeinden verlieren im Kohlenhandel durch die selbständige Eindeckung weiter Volksschichten leistungsfähige Steuerzahler, ganz abgesehen davon, daß durch die naturgemäß nach und nach eintretenden Betriebsverkleinerungen der Kohlenhandier und als Folge Entlassungen seiner Arbeiter und Angestellten das Heer der Arbeitslosen vermehrt und somit erneute Lasten für Reich und Land geschaffen werden, die letzten Endes auch der einzelne Industrieunternehmer wieder mit zu tragen hat.

Die Handelskammer wiederholt wiederholt daher ihre Bitte, die Belegschaftsversorgung mit Brennstoffen aufzugeben.“

**Fragebogen oder Bestellschein bei der Adreßbuchwerbung.** Der Reichsverband der Adreßbuch-Verleger hat auf folgendes hingewiesen:

„Das Pressebüro der I.Hk. Berlin hat vor kurzem eine Notiz versandt, die sich mit der Praxis einzelner Adreßbuchverleger befaßt. Diese „Verleger“ haben die Gepflogenheit, in ihren Ankündigungen für neue in Vorbereitung befindliche Adreßbücher in besonders auffälligem Druck kostenlose Eintragung anzubieten. Gutgläubige Unterzeichner derartiger Formulare erfahren hinterher, daß unter kostenloser Eintragung der Firma nur der reine Handelsname zu verstehen sei, und daß die überschießenden Angaben, selbst die verkehrsnotwendigen Bestimmungen von Branche, Straße, Hausnummer usw. mit 5 RM. pro Zeile berechnet werden. Einreden wegen Irrtums oder Täuschung über den Inhalt der absichtlich unklar gehaltenen Fragebogen werden nicht anerkannt. Kurzfristig lassen dann diese „Verleger“ Zahlungsbefehle ergehen und eröffnen rücksichtslos das Zwangsbeitreibungsverfahren.“

Diese Methode ist im anständigen Adreßbuchgewerbe nicht üblich, und von Tag zu Tag häufen sich bei den Wirtschafts-Organisationen und -Körperschaften die Beschwerden von Firmen, die sich geschädigt fühlen.

Das anständige Adreßbuchgewerbe verwendet im Gegensatz zu dieser neuartigen Methode keine Fragebogen zur Werbung kostenpflichtiger Eintragungen. Angebotsformulare werden vielmehr, wie es kaufmännisch üblich ist, als Bestellscheine bezeichnet, und es wird größter Wert darauf gelegt, die Anfrage für die kostenfreien Eintragungen und das Vertragsangebot für die kostenpflichtigen Eintragungen schärfstens zu trennen. Das anständige Adreßbuchgewerbe verzichtet darauf, aus Mißverständnissen Aufträge für bezahlte Eintragungen zu konstruieren.

Der entscheidende Gesichtspunkt ist der, daß an Stelle eines Bestellscheines ein unklarer Fragebogen verwendet wird. Daß die Unklarheit beabsichtigt ist, liegt auf der Hand. Obwohl tausende von Firmen Einreden gegen die Auslegung des Fragebogens erhoben haben, obwohl ungezählte Prozesse vor dem Amtsgericht Berlin-Mitte schweben, sehen sich diese „Verleger“ nicht veranlaßt, durch eine entsprechende Erklärung auf dem Fragebogen die Mißverständnisse auszuschießen. Wenn man dazu nimmt, daß der „Verleger“, welcher zuerst diese Methode verwendet hat, wegen seiner labilen Wirtschaftsmoral bei Herausgabe eines Adreßbuches strafrechtlich verfolgt und verurteilt worden ist, so kann über das Motiv für die unklare Gestaltung des Fragebogens wenigstens in diesem Falle kein Zweifel bestehen.

Zivilrechtlich hat das Amtsgericht Berlin-Mitte keine einheitliche Rechtsprechung entwickelt. Mit den für sie günstigen Urteilen gehen diese Verleger hausieren, sie un-

terschlagen jedoch die gegenteiligen. Aus diesen Gegenteiligen seien einige Entscheidungsgründe zitiert:

„Bei einer derartig labilen Geisteseinstellung des Inhabers der Klägerin ist die Annahme nicht von der Hand zu weisen, daß der Inhalt des Bestellscheines absichtlich so gehalten ist, daß die Besteller über den eigentlichen Sinn sich im Unklaren bleiben sollten.“

„Die Klägerin wollte selbstverständlich eine Bestellung aufnehmen. Sie glaubte, dieser beabsichtigten Unklarheit zu bedürfen, um überhaupt Aufträge zu erlangen. Ihr Verhalten streift die Grenze des Erlaubten.“

„Der unbefangene Leser muß vielmehr durch die Aufmachung des Fragebogens auf den Gedanken gedrängt werden, daß der ihm übersandte Ausschnitt kostenlos abgedruckt werden soll.“

„Durch diese Anordnung erreicht nämlich die Klägerin, daß sie in jedem Falle einen Geldanspruch erwirbt, weil ja keine Firma nur die nackte Firma angibt, sondern auch stets ihre Adresse. Dieses Verhalten der Klägerin verstößt gegen Treu und Glauben. Es liegt bewußtes Irreführen vor.“

„Da das Gebaren der Klägerin mithin den Grundsätzen von Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte widerspricht, so war die Klage abzuweisen.“

Grundsätzlich muß festgestellt werden, daß es sich hier um ein Geschäftsgebaren handelt, das die weiteste Beachtung aller interessierten Kreise verdient. Die I.Hk. Berlin hat in einem Gutachten sich auf den Standpunkt gestellt, daß das Angebot: „Eintragung der Firma ist kostenlos“ handelsüblich die Bedeutung habe, daß sämtliche angeführten Angaben unentgeltlich aufgenommen werden müssen. Allen Empfängern dieser „Fragebogen“ kann nur geraten werden, sie mit der erforderlichen Sorgfalt und Vorsicht darauf zu prüfen, ob nicht eine versteckte Vertragsofferte vorliegt, deren Annahme durch die Unterschrift nicht beabsichtigt ist.“

**Fabrikpreis.** Zu einer Umfrage des Deutschen Industrie- und Handelstages über den Begriff „Fabrikpreis“ hat die Industrie- und Handelskammer wie folgt Stellung genommen:

„Unter „Fabrikpreis“ ist derjenige Preis zu verstehen, welchen der nur mit Grossisten arbeitende Fabrikant seinem ersten Abnehmer berechnet (Werkspreis). In diesem Preis sind die Gestehungskosten des Fabrikanten zuzüglich Fabrikationsgewinn enthalten.“

Die von der Fabrik erworbene Ware wird zum Händlerpreise weiterverkauft. Dieser Preis muß höher sein als der Fabrikpreis, da er Unkosten und Gewinn des Händlers miteinschließt. Gibt der Fabrikant seine Erzeugnisse unter Umgehung des Zwischenhändlers direkt an Verbraucher ab, so erhält er für seine Ware einen „Preis“. Der Unterschied zwischen Fabrik- und Händlerpreis entfällt hierbei.

Unter „Gestehungspreis der Fabrik“ versteht man einen Zwischenpreis, der für die Öffentlichkeit insofern bedeutungslos ist, als eine Fabrik im allgemeinen zum Gestehungspreis nicht liefern wird, weit darin der reine Herstellungspreis ohne entsprechenden Nutzen zum Ausdruck kommt.

Da die heute bestehenden Syndikate, Konventionen und Preisvereinbarungen in ihrem Aufbau untereinander grundverschieden sind, fällt eine einheitliche Stellungnahme zu der aufgeworfenen Frage schwer; sie wird vielmehr von Fall zu Fall beurteilt werden müssen.

Vielfach wird vom Syndikat ein „Konsumentenpreis“ bestimmt. Auf diesen erhält der Zwischenhändler je nach der Größe seines Umsatzes einen hohen oder geringen Rabatt. Kauft ein Konsument direkt ab Werk, so muß er den gleichen Preis, jedoch ohne Rabatt, zahlen. In diesem Falle verkauft der Zwischenhändler zum gleichen Preise wie die Fabrik. Er könnte also in Streitfällen angeben, daß er die Ware seiner Meinung nach zum „Fabrikpreise“ verkauft, obwohl es in Wirklichkeit der Konsumentenpreis ist und er einen bestimmten Rabatt verdient.

Bei Fabrikaten, die ohne Bindung durch ein Syndikat, also im freien Wettbewerb, verkauft werden, kann man sich wohl der Ansicht des Reichsverbandes deutscher Mechaniker anschließen.

Was schließlich die in der Zeitschrift „Der deutsche Nähmaschinenhandel“ vertretene Auffassung anbetrifft, so verdient diese unseres Erachtens Unterstützung, da sie geeignet ist, eine exakte Einstellung gegen den unlauteren Wettbewerb zu fördern. Es würde z. B. nicht tragbar sein, wenn eine Schuhfabrik, die viele eigene Dateilgeschäfte hat,

die in diesen üblichen Verkaufspreise als „Fabrikpreise“ bezeichnet.“

Was den letzten Absatz der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer anbetrifft, so handelt es sich um eine Notiz der Zeitschrift des Deutschen Nähmaschinenhandels Nr. 24 vom 15. 12. 1928. Die gleichfalls angezogene Auffassung des Reichsverbandes deutscher Mechaniker stützt sich vor allem auf ein dem Oberlandesgericht Königsberg in Ostpreußen vorliegendes Gutachten, das folgenden Wortlaut hat:

„Unter Fabrikpreisen versteht man die Preise, welche der Fabrikant dem Händler berechnet. Demnach versteht man also unter „Fabrikpreis“ den Gestehungspreis, der billiger als der Händlerpreis ist, weil in letzterem der Nutzen der Fabrik eingerechnet ist. In dem von der Fabrik vorgeschriebenen Händlerpreis sind dagegen über den Fabrikpreis hinaus noch die Geschäftsunkosten und der Gewinn des Händlers eingeschlossen.“

## Außenhandel.

**Einfuhr von alkoholhaltigen Getränken nach Polen.** Das Konsulat der Republik Polen zu Stettin hat der Kammer folgende Verordnung des Finanzministeriums in Warschau vom 23. 3. 1929 mitgeteilt:

„Auf Grund des Paragraphen 413 Absatz 3 der Verordnung vom 7. Februar 1928 (Gesetzblatt der Republik Polen Nr. 60 Pos. 556), betreffend die Einführung des Spiritus-Monopols in Polen, müssen alkoholhaltige Getränke, die aus dem Auslande von konzessionierten Verkäufern zum Weiterverkauf eingeführt werden, den in Polen bestehenden Vorschriften über den höchst zulässigen Alkoholgehalt, über den Rauminhalt von Flaschen sowie auch über den Flüssigkeitsinhalt in Flaschen, über die Verpackungsart und Bezeichnung der Getränke, wie auch allen übrigen Vorschriften über die Herstellung und den Verkauf von Alkoholgetränken, die in Teil IV der genannten Verordnung enthalten sind, entsprechen.“

Die Einfuhr von Alkoholgetränken nach Polen kann nur auf Grund einer Genehmigung des Ministeriums für Handel und Industrie erfolgen und dies im Sinne des § 412 oben zitierter Verordnung; der Importeur erhält vom Ministerium für Handel und Industrie das Original der Genehmigung, eine Abschrift desselben das betreffende Zollamt.

Zu den Alkohol-Getränken, die gegen eine spezielle Genehmigung nach Polen eingeführt werden können, gehören die Getränke, die in § 311 der Verordnung vom 7. Februar 1928 aufgeführt sind. Dies sind Schnaps im allgemeinen, natürliche Frucht- und Getreideschnäpse, wie auch Liköre, Rum, Arrak und Kognak.

Es ist verboten, dem Schnaps folgendes hinzuzufügen:

- Sacharin, Syrup, Fruchtzucker (Glukose), wie auch andere Süßstoffe;
- Glyzerin oder andere gesundheitsschädliche Zutaten, die die Dickflüssigkeit des Getränks vergrößern und
- Mittel, die die Alkoholwirkungen vergrößern.

Die Einfuhr von reinen (weißen) Schnäpsen und zwar von reinem Alkohol, durch Wasser verdünnt, ohne andere Zutaten ist total verboten.

Falls die Art des Alkohols bei der Zollabfertigung gewisse Zweifel über die Zulässigkeit zur Einfuhr entstehen läßt, oder falls die beteiligte Partei in dieser Hinsicht eine Beschwerde einreicht, wird die Angelegenheit — vor Freigabe der Ware zum öffentlichen Handel — vom Finanzministerium geprüft, wozu von jeder Alkoholgattung eine Probe von 1/2 Liter entnommen wird.

Die Alkoholgetränke, deren Einfuhr genehmigt worden ist, können nur in 2, 1, 0,75, 0,5, 0,25, 0,10 und 0,05 l Gefäßen eingeführt werden.

Der Alkoholgehalt dieser Getränke, auch bei Likör, Rum, Arrak, Kognak und ähnlichen, darf nicht weniger als 16 1/2 und nicht mehr als 45% bei einer Temperatur von +15° C. betragen.

Die Gefäße, die ausländische Alkoholgetränke enthalten, müssen mittels Lack oder Kapseln, auf welchen sich der Fabrikstempel befindet, verschlossen sein. Es kann auch eine andere Art des Verschlusses verwandt werden, wozu die vorherige Genehmigung des Finanzministeriums einzuholen ist.

Jedes Gefäß muß mit einer Etikette versehen sein, auf welcher der Name wie auch die Art des Getränkes, die Menge, der Alkoholgehalt und die Firma, sowie deren Sitz angegeben sein muß.

Aufschriften sowie Benennungen, die den Käufer betreffend die Qualität, das Herkunftsland, die Art und den Alkoholgehalt des Getränks irreführenden könnten, dürfen auf den Gefäßen nicht angebracht werden.

Abweichungen im Maß bei Getränken, die für den Verkauf bestimmt sind, dürfen im Verhältnis zu den in den Aufschriften gemachten Angaben nicht mehr als —1% bei einer Temperatur von 12° R = 15° C und im Alkoholgehalt nicht mehr als —0,5 eines Hektolitergrades betragen.

Alkoholgetränke, die den oben genannten Bedingungen nicht Genüge leisten, werden nach Polen nicht hineingelassen, sondern zurückgesandt.

Obige Einschränkungen betreffen nicht Alkoholgetränke, die auf Grund einer Genehmigung des Ministeriums für Handel und Industrie von Fabriken zur weiteren Verarbeitung (meistens in Tonnen) eingeführt werden."

## Post, Telegraphie.

**Winterausgabe des Reichskursbuchs.** Die 1. Winterausgabe 1929/30 des Reichskursbuchs und das Kraftpostkursbuch mit den am 6. Oktober in Kraft tretenden Winterfahrplänen werden rechtzeitig in den letzten Tagen des September erscheinen. Der Verkaufspreis für ein Reichskursbuch beträgt wieder 6,50 RM. Das Kraftpostkursbuch wird für die Bezieher des Reichskursbuchs bei Vorlegung des diesem Buche beiliegenden Gutscheins zum Vorzugspreise von 50 Rpf. abgegeben, für die übrigen Bezieher kostet es 2 RM.

Es ist zu beziehen:

1. das Reichskursbuch im Inland durch die Postanstalten, Bahnhöfe der Reichsbahn, Buchhandlungen und Reisebüros, im Ausland durch Julius Springer, Berlin W 9, Linkstr. 23/24;
2. das Kraftpostkursbuch durch die Postanstalten, Buchhandlungen und Reisebüros.

Bestellungen nehmen diese Stellen schon jetzt entgegen. Baldige Bestellung wird empfohlen, weil sonst bei dem beschränkten Umfang der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

## Gerichtswesen.

**Verlängerung der Amtsdauer von Handelsgerichtsräten bzw. Handelsrichtern.** Der Landgerichtspräsident zu Stettin teilt unter dem 29. August d. J. mit, daß durch Erlaß vom 22. August 1929 die Amtsdauer

- a) des Handelsgerichtsrats Vollbrecht, hier, bis zum 31. August 1932,
- b) des Handelsrichters Riedel, hier, bis zum 31. August 1932

verlängert worden ist.

## Innere Angelegenheiten.

**Beidigung von Sachverständigen.** In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 27. August d. Js. ist die Beidigung des Herrn Erich Senger, Stettin, als Sachverständiger für Tuche auch auf Ober- und Futterstoffe zur Herstellung von Herrenbekleidung und die Beidigung des Herrn Max Hirsch, Stettin, als Sachverständiger für leinene und baumwollene Waren auch auf Gardinen, Kleiderstoffe, Trikotagen, Wäsche, wollene Waren, Herren- und Knabenkonfektion ausgedehnt worden.

In der gleichen Sitzung sind folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beidigt worden:

1. Alfred Bornstein, Stettin, für Herrenkonfektionsartikel und Knabenkonfektion,
2. Joseph Habel, Stettin, für Herrenkonfektion,
3. Karl Kaufmann, Stettin, für Tuche,
4. Artur Perl, Stettin, für seidene Waren,
5. Alfred Noffke, Pasewalk, für Kartoffeln in Pasewalk.

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

1. Parusel, Albert (25 Jahre bei der Stapelfaserfabrik Jordan & Co., Sydowsau),
2. Schwedt, Richard (46 Jahre bei der Zuckerfabrik Aktien-Gesellschaft in Demmin),
3. Beuthin, Friedrich (30 Jahre bei der Demminer Bockbrauerei A.-G., Demmin),
4. Schüsche, Paul (25 Jahre bei der Stettiner Bergschloßbrauerei A.-G., Stettin).

## Messen und Ausstellungen.

**Die X. Reichenberger Messe.** Die vor kurzem beendete X. Reichenberger Messe kann nach den vorliegenden Nachrichten in jeder Hinsicht als gelungen bezeichnet werden. Die Messe, als hervorragender Einkaufsmarkt bekannt, bewies schon in den ersten Tagen ihre große Anziehungskraft. Einkäufer aus allen Staaten des Kontinents und auch aus Uebersee haben die Messe besucht. Die Beteiligung im allgemeinen, und einzelner Branchen im besonderen, wie Maschinen, Radio, Möbel und Klaviere war so zahlreich, daß neue Ausstellungsräume durch Aufstellung von 2 Messehallen und die Einbeziehung eines weiteren Schulgebäudes für Messezwecke geschaffen werden mußten. Die Reichenberger Messe betonte auch diesmal wieder ihren besonderen Charakter als Erzeugermesse, 92% der Aussteller waren Erzeugerfirmen, darunter zahlreiche tschechische Firmen. Auch maßgebende deutsche Firmen waren mit Spezialerzeugnissen als Aussteller vertreten. Die Ausstellerfirmen sollen einen durchweg guten Geschäftserfolg zu verzeichnen gehabt haben. Den gezeigten Anforderungen entsprechend wird für die weitere Veranstaltung eine endgültige Konzentrierung des Messegeländes erwogen und für die Unterbringung der Messe in eigenen Gebäuden Sorge getragen werden müssen. Die XI. Reichenberger Messe wird vom 16. bis 22. August 1930 stattfinden.

## Angebote und Nachfragen.

- 4402 Annaberg sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren von Celluloid- und Kunsthornknöpfen und Schnallen.
- 4420 Groß-Ottersleben b. Magdeburg sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Zwiebeln und Möhren.
- 4433 Oran (Algier) wünscht Geschäftsverbindung mit Pflanzenhaar-Importeuren und -Agenten.
- 4438 Brecko (Bosnien) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen größeren Obst-Importfirmen.
- 4462 Catania (Sicilien) sucht für den Absatz von Cedern-, Zitronen- und Orange-Schalen, Zitronen- und Orangen-Saft Geschäftsverbindung mit Marmeladen-, Zuckerwaren- und Schokoladen-Fabriken.
- 4484 München sucht für den Vertrieb von Aluminiumfolien einen geeigneten Vertreter, der bei Tabakfabriken, Druckereien und Papierverarbeitungswerken (Kartonnagefabriken etc.) gut eingeführt ist.
- 4485 Mühlhausen sucht für den provisionsweisen Verkauf von gefärbten und bedruckten seidenen und kunstseidenen Geweben, sowie von rohen und ausgerüsteten Woll- und Baumwollgeweben einen bei der einschlägigen Kundschaft gut eingeführten Vertreter.
- 4486 Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit großen leistungsfähigen Getreidemühlen, die für den Export von Roggenmehl in Frage kommen.
- 4507 Hamburg sucht Verbindung mit Agenturfirmer, die sich mit dem Verkauf von getrockneten Früchten usw. befassen.
- 4590 Wien möchte Vertretungen übernehmen für folgende Artikel: Schuhe (billige Handelsware), kosmetische Artikel, techn. Neuheiten, Neuheiten in Spielwaren und Büromaschinen.
- 4597 Salon (Frankreich) sucht für die Provinz Pommern Vertreter für den provisionsweisen Verkauf von Provencer Oliven- und Tafelspeiseölen.
- 4656 Stuttgart sucht Vertreter für Elektroartikel, möglichst solche, die bereits Kabel, Hochspannungsisolatoren und dergl. vertreten.
- 4713 Nortorf (Holstein) sucht für Pommern und Mecklenburg Handelsvertreter für den Generalvertrieb eines zusammenklappbaren Holzsessels. Selbiger müßte für den Besuch der Kundschaft Untervertreter anstellen.
- 4726 Berlin sucht Vertreter für Möbelstoffe, der bei Polstermöbelabriken, Gardinengeschäften und Tapezierern gut eingeführt ist.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse 2 Trp., für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen, werktäglich in der Zeit von 8—1 Uhr vormittags und 3—6 Uhr nachmittags (außer Sonnabends nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

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

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

Polen: Die Schuhindustrie.

Canada: Wirtschaftlicher Fortschritt im Westen Canadas.

**Die japanische Wollindustrie.** Ueber die japanische Wollindustrie, die Ein- und Ausfuhr von Wolle, Wollgarn und wollenen Geweben, liegt der Nachrichtenstelle ein Bericht vor, den Interessenten von der Stelle erhalten können.

**Die bulgarische Handelsbilanz.** Der Nachrichtenstelle liegt ein Bericht vor über die bulgarische Handelsbilanz, die im Jahre 1928 mit einem Passivum von 813 Millionen Lewa schloß, sowie über den Hafenverkehr von Varna und Rustschuk. Interessenten können den Bericht von der Nachrichtenstelle in Abschrift erhalten.

**Elektrifizierung Ungarns.** Bei der Nachrichtenstelle liegt ein Bericht über den Stand der Elektrifizierung in Ungarn Ende 1927, über die Entwicklung im Jahre 1928 über Projekte und Beteiligungsmöglichkeiten der deutschen Industrie und über die Wirtschaftslage der elektrotechnischen Händlerfirmen vor, den Interessenten von der Stelle anfordern können.

### Frachtenmarkt.

**Stettiner Seefrachtenmarkt.** Stettin, 11. September. Der Frachtenmarkt für Erze, Holz und Kohlen war im allgemeinen während der Berichtszeit wenig oder gar nicht verändert, lediglich für Kohlenladungen nach dem Mittelmeer haben die Frachten in letzter Zeit allmählich etwas nachgelassen.

Im übrigen sind folgende Frachten zu nennen: Stettin-Stralsund-Bristol-Scharpnes 500/600 tons Hafer 16/— ppt.; Stettin-Wiborg 5/1400 tons Roggen 8/6 per ton ab 15./9.; Stettin-Uleaborg 1000 tons Roggen 9/— 20./9.; Stettin-Wasa 1000 tons Roggen 8/6 20./9.; Stettin-Reval 3/500 tons Weizen 8/— 8/6 ppt.; Stettin-Esbjerg 7/750 ton Roggen Kr. 7 1/2—8; 14. September Elevator; Stettin-Memel 1/1200 tons Phosphat RM. 6 1/2—7 per ton Aussicht prompt; Stettin-Wiborg 1400 tons Roggen 7/6 8/— 15./9.; Stralsund-Rotterdam 1/1200 tons Hafer Hfl. 6; Stralsund-Newcastle 450/550 tons Hafer 11/—12/— per ton ppt.; Stralsund-Kotka 500 tons Roggen 8/6 20./9.; Stolpmünde—E.

**Anfragen bei den deutschen Auslandsvertretungen.** Von den auswärtigen Vertretungen wird immer wieder darauf hingewiesen, daß die Anfragen deutscher Stellen, und zwar in der Hauptsache deutscher Firmen, häufig sehr unklar gefaßt sind und den Vertretungen kein genaues Bild geben, über welche Fragen im einzelnen eine Aufklärung gewünscht wird. Diese Ungenauigkeit in der Abfassung von Anfragen an die auswärtigen Vertretungen führt entweder zu Rückfragen oder zu einer ganz allgemein gehaltenen Beantwortung, die nur von geringem Nutzen sein kann. Es wäre zweckentsprechend, wenn die mit der Korrespondenz an die auswärtigen Vertretungen betrauten Persönlichkeiten in den einzelnen Firmen auf Vermeidung der erwähnten Mängel künftighin möglichst bedacht wären. Es ist ferner darauf hinzuweisen, daß die Fälle immer noch zahlreich sind, in denen Firmen gleichzeitig mehrere amtliche Stellen im In- und Ausland (Konsulate, Handelskammern, Nachrichtenstellen, Ministerien) in ein- und derselben Sache in Anspruch nehmen, ohne den einzelnen Stellen hiervon Kenntnis zu geben, wodurch Doppelarbeit und Zeitverlust entstehen. Es empfiehlt sich, bei allen Anfragen, die an mehrere Stellen gleichzeitig gerichtet werden, dies auch in den einzelnen Schreiben zum Ausdruck zu bringen.

C. C. P. 3/500 Faden Grubenholz 45/— per Faden ppt.; Stolpmünde-Cardiff max. 500 Faden Props 52/6 per Faden ppt.; Stolpmünde-Ghent 550 Faden Props 40/— per Faden ppt.; Hernösand-Stettin 800 Faden Papierholz 36/— 15./9.; Landskrona-Stettin 700 ton Abbrände Kr. 3—3 1/2. — Motor-Segler: Stettin-Gothenburg 150 ton Hafer Kr. 8 bis 8 1/2 ppt.; Stettin-Gefle 150/200 tons Roggen Kr. 8—8 1/2 ppt.; Stettin-Söderhamn 1/125 ton Hafer Kr. 9—10 per ton ppt.; Stettin-Königsberg 200/300 tons Cement RM. 6 per ton ppt.; Stettin-Königsberg 1/200 tons Cementkalk RM. 6,60 per ton ppt.; Stettin-nördl. Aarhus 1/1500 tons Briketts Kr. 6 1/2, Aalborg Kr. 7, Limfjord Kr. 7 1/2; Stettin-Mullerup Kallundborg 150/200 tons Briketts Kr. 5 1/2—6; Stettin-nördl. Aarhus 80/125 tons Roggen Kr. 6,50 nördl. Aalborg Kr. 7,50; Demmin-Utrecht bis 350 cbm Rundeichen Hfl. 8—8,50 per cbm ppt.; Wolgast-Utrecht bis 350 cbm Rundeichen Hfl. 8—8,50 per cbm ppt.; Köping-Stettin 1/400 tons Feldspat RM. 8 ppt.; Faxø-Stettin 2/300 tons Kalksteine RM. 3 1/2—3 3/4.

### Mitteilungen des Großhandelsverbandes Steffin e. V.

**Verwilderung der Kreditmoral.** Der Rechtsausschuß des Reichsverbandes des Deutschen Groß- und Ueberseehandels hat sich eingehend mit der Frage befaßt, ob es notwendig oder möglich sei, der Verwilderung der Kreditmoral entgegenzutreten. Nach Mitteilung des Geschäftsführers sind im Jahre 1926 ca. 3000 Kaufleute wegen strafbaren Bankerotts verurteilt worden gegenüber 200 im Jahre 1913.

Vor Eröffnung der Generaldebatte, in der die verschiedensten Vorschläge, so solche, die von den Banken ausgegangen waren, zur Diskussion gestellt wurden, führte Dr. Engel zur Kennzeichnung der heutigen Geschäftsgebarung folgendes aus:

„Die kritische Prüfung der Ursachen für charakteristische Zusammenbrüche der letzten Zeit haben ergeben, daß vielfach der kaufmännische Grundsatz von Treu und Glauben stark ins Wanken geraten sei; über Jahre hinaus wurden Bilanzen falsch aufgemacht. Die Anwendung der Gefälligkeitsakzente habe ein beängstigendes Ausmaß angenommen; das eigene Betriebskapital stehe vielfach nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zum Leihkapital. Bei Konkursen würden deshalb angemessene Quoten kaum noch erzielt. Der Großhandel könne diese Mißstände, die nicht etwa nur im Handel, sondern in der gesamten Wirtschaft sich zeigten, nicht unbekämpft lassen. Gewiß sei das Tempo des Warenumschlages und des Geldeingangs bei der seit Jahren herrschenden Abnormität des Geschäftes an sich kritisch. Gewiß müsse man auch, da sich die Verhältnisse gegenüber denen vor dem Kriege völlig verändert haben, eine gewisse Veränderung der kaufmännischen

Sitten als berechtigt anerkennen. Es könne aber nur ein energischer Wille zur Reinigung und nicht wohlwollendes Totschweigen bestimmter Mißstände die Kreditlage des Großhandels wesentlich bessern. Die Bemühungen des Großhandels, der schwierigen Wirtschaftslage Herr zu werden, müßten dadurch unterstützt werden, daß man gewisse zweifellos krankhafte Erscheinungen im deutschen Wirtschaftsleben ausbrenne. Deshalb brauche man noch durchaus nicht alle Dinge zu verallgemeinern oder gar die Entwicklung der Dinge durch eine pessimistische Brille anzusehen.“

Die wichtigsten Fragen, die zur Debatte gestellt wurden, erstrecken sich auf die Kreditgewährung. Sehr schwierig ist es, sich auf eine juristisch einwandfreie Definition des Tatbestandes der Krediterschleichung festzulegen. Wenn auch die Auffassung vertreten wird, daß durch eine gesetzgeberische Aktion an sich die Geschäftsmoral nicht nennenswert zu heben ist, so wird doch ganz überwiegend der Meinung Ausdruck gegeben, daß durch ein Versagen der bisherigen gesetzlichen Bestimmungen gegenüber dem Kreditbetrug die Verschlechterung der Moral im Geschäftsleben zum mindesten sehr gefördert sei. Schwierig wird es immer sein, die „Absicht“ bei dem Erfordernis zur Feststellung des Tatbestandes eines Betrages nachzuweisen. Eine Verschärfung der gesetzlichen Bestimmungen kann bei den schwierigen Verhältnissen heute vielleicht auch dem reell denkenden Kaufmann verhängnisvoll werden. Es bedarf daher eine Neufassung der Strafbestimmungen weiterer eingehender Beratung, wobei das Urteil von Fachleuten, die sich aus der Praxis heraus auf ein umfangreiches Material stützen können, ausschlaggebend sein muß.



## Schlesische Dampfer-Compagnie.

Als größtes deutsches Binnenschiffahrts-Unternehmen im Osten Deutschlands kommt die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd Aktiengesellschaft in Betracht. Die Gesellschaft betreibt ihr Gewerbe seit über 40 Jahren und hat sich aus kleinen Anfängen heraus ständig vergrößert, daß sie heute, wie zu Anfang bemerkt, im Osten als größtes Flußschiffahrts-Unternehmen dasteht.

Die Gesellschaft besitzt einen großen, eigenen Schiffspark. Sie verfügt über etwa 300 Frachtkahne, 52 Schleppdampfer, 39 Eilfrachtdampfer, 20 Eilmotorschiffe und über 200 Leichter, Schuten und andere Hilfsfahrzeuge.

Neben großen eigenen Umschlags-, Lösch- und Ladehäfen an anderen Plätzen besitzt die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G. in Breslau außer ihren Hafenanlagen an der Langen Gasse einen großen eigenen Umschlaghafen in Pöpelwitz, so daß sie jeder Zeit in der Lage ist, den Umschlag von Gütern aller Art, besonders Massengütern, in eigener Regie zu übernehmen.

Von den Hauptstationen Cosel und Breslau befördert die Gesellschaft neben dem üblichen Massengut, wie Kohlen, Koks hauptsächlich Güter aller Art, darunter Zucker, Papier, Zink, Mehl und vieles andere. In umgekehrter Richtung von Stettin nach Breslau und Cosel kommen neben den Massengütern, wie Erze, Schwefelkiese ebenfalls Güter aller Art in Betracht.

Für eiligere Güter hat die Gesellschaft einen regelmäßigen zweimal wöchentlichen Eildampferverkehr von Stettin nach Breslau, Cosel und umgekehrt eingerichtet, der die Kaufmannsgüter in 4—5 Tagen nach Breslau und 8—10 Tagen nach Cosel schafft. In diesem Eilverkehr werden auch Güter für die Unterwegsstationen Frankfurt a. O., Fürstenberg a. O., Crossen, Tschicherzig, Neusalz, Glogau, Steinau, Maltzsch und Oppeln befördert.

Der Direktionssitz der Gesellschaft, früher in Breslau, wurde vor einigen Jahren nach Hamburg verlegt. Sie besitzt dort ein großes, eigenes, modernes Kontorhaus und als eigenen Umschlaghafen ein modernes mit Kränen und Schuppen ausgerüstetes Hafenbecken im Billhafen.

Von Stettin aus unterhält die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.-G. außer dem Verkehr auf der Oder neben einem ausgedehnten Schleppkahn- einen Eildampferverkehr

nach Berlin täglich,  
nach Magdeburg und Elbestationen dreimal wöchentlich,  
nach Halle a. S. und Unterwegsstationen 3—4 mal wöchentlich,  
nach anderen Wasserstationen nach Bedarf.

Das Hinterland Stettins kann von und nach jeder Richtung hin Beförderung auf dem Wasserwege zu preiswerten Frachtraten vornehmen.

## Stoewer-Achtzylinder auf der Internationalen Alpenfahrt und auf der Schönheitskonkurrenz in Swinemünde.

Die Internationale Alpenfahrt, die schwerste aller bisherigen Prüfungen, stellte die größten Anforderungen für einen serienmäßig gebauten Wagen. Der Stoewer-Achtzylinder, nach Beurteilung sämtlicher Beobachter, war voll und ganz diesen schwierigen Leistungen gewachsen. Nur ein Fachmann weiß, was das bedeutet, wenn ein Serienwagen solche enormen Leistungen vollbringt. Ein Sportredakteur, der diese Zerreißprobe miterlebt hat, schreibt folgendes:

Ich bin mit diesem famosen, bergtüchtigen Wagen, die ganze Dolomitenstrecke — von den Etappen ganz zu schweigen — ein Stundenmittel von 53 km gefahren! Auf dem Stülfser Joch haben wir ganze zwei Male zurücksetzen müssen; wer es kennt, weiß, was das besagen will. Auf der

ganzen Fahrt nicht den geringsten Defekt. Motor und Bremsen, die unerhört in Anspruch genommen werden mußten, waren nach Schluß der Fahrt frisch wie am ersten Tag. Alles in allem eine Leistung, die schlechthin nicht zu überbieten ist und die ich, offen gestanden, so großartig nicht erwartet hatte.

Aber nicht nur hohe Qualität und Zuverlässigkeit sind die Eigenschaften von den Stoewer-Achtzylindern, sondern die Schönheitswettbewerbe in der letzten Zeit in Wiesbaden, Bad Pyrmont, Berlin, Baden-Baden und hauptsächlich in Swinemünde haben bewiesen, daß der in Serie hergestellte Stoewer-Achtzylinder auch bei schärfster internationaler Konkurrenz nicht zu schlagen ist.

## Cohrs & Ammé Nachfolger, Steffin.

Zu den führenden Speditionsfirmen Stettins gehört die hier seit dem Jahre 1890 bestehende Firma

### Cohrs & Ammé Nachfolger.

Dieselbe hat frühzeitig erkannt, welche große Bedeutung für den Stettiner Verkehr ein verständnisvolles Zusammenarbeiten Stettins mit den führenden Wirtschaftskreisen der zufolge der Friedensschlüsse neu entstandenen Staaten haben muß und hat deshalb zielbewußt dahin gearbeitet, den Ein- und Ausfuhrverkehr dieser Staaten Stettin zu erhalten und zu mehren, so daß Stettin heute für weite Wirtschaftsgebiete dieser Staaten als der für diese von der Natur gegebene Seehafen anerkannt und dementsprechend auch beachtet wird. Insbesondere der von Jahr zu Jahr steigende Verkehr

der Tschechischen Hüttenindustrie konnte Stettin sowohl für die Einfuhr der Rohstoffe als auch für die Ausfuhr der Fertigfabrikate größtenteils erhalten werden. Darüber hinaus ist erreicht worden, daß auch die tschechische Zuckerindustrie für den Ausfuhrverkehr jetzt Stettin erheblich mehr beachtet als in früheren Jahren. Die Abwicklung dieser Durchgangsverkehre erfolgt in besonderen Spezial-Abteilungen, daneben befaßt sich die vorgenannte Firma natürlich auch mit dem allgemeinen Speditionsgeschäft in allen Export- und Import-Gütern in allen Richtungen. Es werden große Läger mit direktem Bahnanschluß an seetiefen Kais unterhalten, Bemusterungen und Gewichtsfeststellungen bzw. entsprechende Kontrollen werden durch in langen Jahren erprobte Kräfte sachgemäß durchgeführt. Zweigniederlassungen bestehen in Berlin und Lübeck.

## Wieler & Hartmann Act.-Ges.

Die Firma Wieler & Hartmann Act.-Ges. gehört zu den ältesten Speditionshäusern des Stettiner Hafens. 1882 mit dem Stammhaus in Danzig gegründet, ließ sie sich 1884 in Stettin nieder. In Hamburg wird seit 1892 eine Zweigniederlassung unterhalten. Die Gesellschaft befaßt sich in der Hauptsache mit dem Umschlag und der Weiterverfrachtung von Massengütern aller Art, insbesondere von Zucker,

Futter- und Düngemitteln, Getreide, Holz, Kohlen usw. Ausgedehnte Lagerhäuser und -plätze mit Bahnanschluß an seeschiff tiefem Wasser stehen zur Lagerung dieser Güter zur Verfügung. Eigene Leichterfahrzeuge vermitteln den Verkehr im Hafen, sodaß die Firma in den Stand gesetzt ist, auch den größten an einen Seehafenspediteur zu stellenden Anforderungen gewachsen zu sein.

# WITKOWITZER

## BERGBAU- u. EISENHÜTTEN GEWERKSCHAFT

### TSCHECHOSLOWAKEI



ZWANGSSTRÖMUNG!

KEINE  
KESSELSTEINGEFAHR!

KEIN WÄRMESTAU!

KEINE  
EXPLOSIONSGEFAHR!

KEINE  
DESTILLATIONS-ANLAGEN!

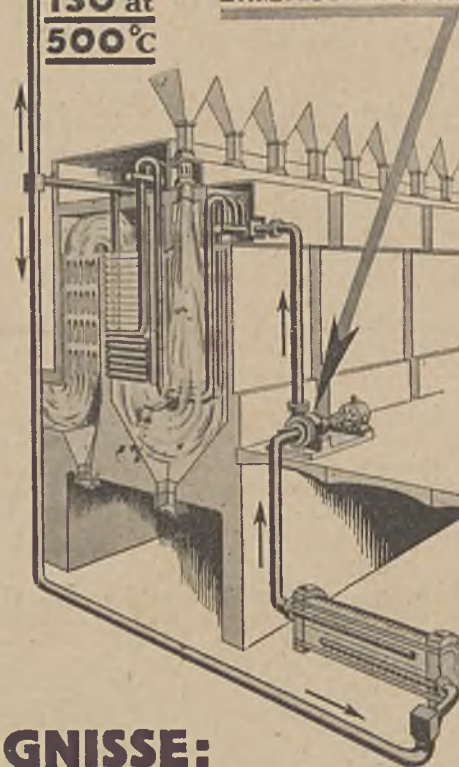
KEINE  
EINWALZSTELLEN!

KEIN  
SPEZIALMATERIAL!



130 at  
500°C

ZWANGSSTRÖMUNG



KEINE  
SCHWEREN GERÜSTE!

BIIIIIGE TROMMELN!

HÖCHSTE  
KONSTANTE ÜBERHITZUNG!

TROCKENER REINER DAMPF!

GRÖSSTE  
ANPASSUNGSFÄHIGKEIT!

GERINGE WARTUNG!

NIEDRIGER PREIS!

HOHE  
WIRTSCHAFTLICHKEIT!

### HAUPTERZEUGNISSE:

ROHEISEN, WALZWAREN ALLER ART, EISENGUSSWARE, STAHLFORMGUSS  
SOWIE SCHMIEDESTÜCKE ALLER ART AUS MARTIN- UND SPEZIALSTÄHLEN,  
GESCHWEISSTE UND GEPRESSTE BLECHWAREN ALLER ART, SCHMIEDE-  
EISERNE NAHTLOSE UND GESCHWEISSTE ROHRE, SCHRAUBEN UND NIETEN,  
DAMPFKESSEL ALLER SYSTEME, ÜBERHITZER, RESERVOIRE, EISERNE  
BRÜCKEN- UND HOCHBAUKONSTRUKTIONEN, MASCHINEN UND KOMPLETTE  
EINRICHTUNGEN FÜR BERG- UND HÜTTENWERKE, TIEFBOHR-EINRICHTUNGEN  
UND BOHRAPPARATE, FEUERFESTE ERZEUGNISSE USW.

**ZENTRALDIREKTION U. ZENTRALVERKAUFSBÜRO:**  
**MAHR. OSTRAU 10. C. S. R.**

**VERTRETUNGEN FÜR DEUTSCHLAND: HAMBURG, KIEL, STETTIN, NÜRNBERG**

## W. Kunstmann, Steffin und Swinemünde.

Die am 1. April 1870 gegründete Firma

**W. Kunstmann, Geschäftsinhaber: Konsul Wilhelm Kunstmann und Konsul Arthur Kunstmann**

nimmt unter den Ostsee-Reedereien insofern eine besondere Stelle ein, als ihr Betätigungskreis nicht nur in dem reinen Reedereibetriebe, sondern vor allen Dingen auch auf dem Gebiete des Massengut-, insbesondere des Erzumschlages liegt.

Begonnen wurde die Reederei mit Seglern, sowie Schlepp- und Bergungsdampfern; in schneller Folge wurde dann der Schiffspark durch die Erbauung und Ankauf weiterer Schiffe vermehrt.

Wenn auch manche von den Schiffen im Laufe der Zeit ausschieden, so war die Reederei W. Kunstmann doch bis zum Kriege nicht nur die größte Ostsee-Reederei, sondern auch die größte Reederei Preußens überhaupt. Durch unmittelbare Kriegsverluste und durch Ablieferung gerade der größten Schiffe an die Entente auf Grund des Friedensvertrages ist nach dem unglücklichen Kriegsausgange der Bestand der Flotte zusammengeschmolzen, aber durch tatkräftigen Wiederaufbau, insbesondere Neubau und Ankauf von größeren Dampfern — wie „Heelsum“ (2500 To.), „Arthur Kunstmann“ (5300 To.), „Wilhelm Kunstmann“ (4700 To.), „Lina Kunstmann“ (4700 To.), „Werner Kunstmann“ (6800 To.), „Clara Kunstmann“ (7000 To.), „Heinz W. Kunstmann“ (8700 To.), — hat sich die Reederei wieder die achtunggebietende Stelle erworben, die sie vor dem Kriege gehabt hat.

Der Seeverkehr erstreckte sich hauptsächlich auf die Fahrten zwischen den deutschen Nord- und Ostseehäfen sowie Rotterdam einerseits und allen in Frage kommenden Erzausfuhrhäfen Schwedens, Norwegens, Spaniens, Nordafrikas und des Schwarzen Meeres sowie den englischen Kohlenhäfen andererseits. Aber auch in fremden Weltteilen zeigten häufig die Kunstmann-Dampfer mit den roten Schornsteinen ihre blau-weiß-rote Kontorflagge, namentlich in Häfen der nord- und südamerikanischen Ost- und Westküste, an der afrikanischen Südwestküste usw. Ein großer Teil dieser Fahrten ist wieder aufgenommen worden.

Die Hauptbedeutung der Reederei liegt auf dem Gebiete des Erz- und Massengut-Transportes. Seit Jahrzehnten hat die Firma W. Kunstmann in diesem Verkehr eine hervorragende Rolle gespielt und hat auch während des Krieges unter den schwierigsten Verhältnissen die Versorgung der deutschen Hüttenwerke mit Eisenerzen aus Schweden aufrecht erhalten. Sie war die erste Reederei, die im Kriege die Erzfuhr von Schweden nach Deutschland wieder aufgenommen hat.

Wie schon eingangs erwähnt, beschränkt sich das Tätigkeitsfeld der Firma W. Kunstmann nicht allein auf den Reedereibetrieb, sondern ihre Bedeutung beruht auch zu einem erheblichen Teile auf ihrer umfangreichen Massengutspedition, die sich in erster Reihe auf den Umschlag von schwedischen und norwegischen sowie ferner von spanischen, nordafrikanischen, griechischen und kaukasischen Erzen erstreckt; aber auch spanische und norwegische Schwefelkiese sowie englische Kohlenladungen, ferner Phosphate aus Nordafrika, Amerika, Westindien und Australien und Manganerze aus dem Roten Meer, werden von ihr in großem Umfange umgeschlagen. Die Wichtigkeit der Firma auf diesem Gebiete des Massengutumschlages erhellet am besten die Tatsache, daß im Jahre 1920 von ihr allein seewärts eingehend über eine Million Tonnen Erze und andere Massengüter empfangen und weitertransportiert worden sind.

Außer einem umfangreichen Bunkerkohलगeschäft gehört zu den Spezialgebieten des Unternehmens auch ein ausgedehntes Schiffs-Agentur- und -Befrachtungs-Geschäft, sowie See- und Hafen-Schleppbetrieb.

Der ständig zunehmende Umfang der Flotte veranlaßte die Reederei Ende der neunziger Jahre eine eigene Schiffs- und Maschinen-Werkstatt „Bleichholm“ zu errichten. Ferner gründete sie im Jahre 1920 eine Tochtergesellschaft unter der Firma „Neptun“ Schiffsverkehrsgesellschaft m. b. H.

Seit kurzer Zeit ist die Firma Mitinhaber der Merkurwerft G. m. b. H. in Stettin, die früher den Namen Nüscke-Werft A.-G. trug. Eine der ältesten Werften Deutschlands für Schiffbau und Reparatur.

**Bitte bei Anfragen stets auf den  
Ostsee-Handel Bezug zu nehmen**

**LEOPOLD EWALD, STETTIN**

**Spedition**

Drahtanschrift:  
Spedierwald Stettin  
Rudolf Mosse Code

Rollfuhr- und Lagerbetrieb

Fernsprecher Nr.  
30917 und 31776

gegr. 1854

# W. KUNSTMANN

## STETTIN und SWINEMÜNDE

GEGRÜNDET 1870

**Reederei / Schiffsgeschäfte**  
**Schleppbetrieb / Massengut-**  
**Spedition / Bunkerkohlen**

Fernsprecher: Stettin Sammel-Nr. 25601 (5 Leitungen), Swinemünde 2036. Telegramm-Adressen: „Kunstmania Stettin“, „Kunstmann Swinemünde“. Codes: Scotts 1906, 1896 und 1885 / Watkins und Appendix 1881/84 / The Boe Code / Seedienstschlüssel

**Lloyd's Agent – Swinemünde**

### Nach dem Norden über Stettin

#### Kopenhagen

Abgang Stettin: Dienstag, Mittwoch, Freitag, Sonnabend 18<sup>00</sup>. Abgang Kopenhagen: Sonntag, Montag, Mittwoch, Donnerstag. 16<sup>00</sup> Fahrpreise: Stettin-Kopenhag. I. RM. 27.-, II. 18.50, Deck 12.50. Billige Vergnügungsreisen Stettin—Kopenhagen u. zurück 2 bis 5 Tage. I. RM. 40.-, II. RM. 28.-

#### Oslo

Abgang Stettin: Dienstag und Freitag 18<sup>00</sup>. — Abgang Oslo: Dienstag und Sonnabend 14<sup>00</sup>. Fahrpreise: Stettin-Oslo I. RM. 88.-, II. 62. Deck RM. 33.-.

#### Gothenburg

Abgang Stettin: Mittwoch u. Sonnabend 18<sup>00</sup>. Abgang Gothenburg: Mittwoch und Sonnabend 16<sup>00</sup>. Fahrpreise: Stettin-Gothenburg I. RM. 50.-, II. 35.50, Deck 24.-.

#### Westnorwegen

bis Drontheim. Abgang Kopenhagen alle 10 Tage. Dauer der Rundreise 20 Tage. Retourbil. Kopenhagen—Drontheim—Kopenhagen, mit demselben Schiff, I. Kajüte Kr. 150,00 plus Kostgeld.

#### Island

Abgang Kopenhagen—alle 14 Tage. Dauer der Rundreise 20 Tage. Fahrpreise: Kopenhagen—Island—Kopenhagen I. Kajüte Kr. 270,00, II. Kr. 180,00, plus Kostgeld.

Weitere Einzelheiten durch die Reisebüros, Herrn Gustav Metzler, Stettin oder das Hauptkontor der Gesellschaft.

**Det Forenede Dampskibs-Selskab**

Aktieselskab  
Kopenhagen

1742

wurde das Stammhaus der Rückforth A.G. gegründet; was seitdem an Erfahrungen gesammelt wurde, kommt Rückforth dem Älten zugute: in der bedacht-sam gepflegten Reife dieses Weinbrands liegt das Geheimnis seiner köstlichen Eigenart.

