

Union Action-Gesellschaft für See- und Fluss- Versicherungen in Stettin

Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Geschäftsstellen in Pommern:

Die tragbare elektrische
SINGER



Nähe Elektrisch

*auch in monatlichen Raten
von M. 10.-
gegen bar nur M. 260.-
Unverbindliche kostenlose
Vorführung im eigenen Hause*

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
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
Pölitz, 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

Hagen & Co.

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

21673

Bollwerk 3

Stettiner Träger- u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

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

Ohlydruck

Stettin, Körnerstraße 75 a



Buch- und Steindruckerei
THEODOR OHLY
Buchbinderel · Bürobedarf

Fernruf 27098
und 25992

C. F. Weber

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

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle



Preis **250.-** RM.
mit handl. Koffer und allem Zubehör.

Diese elegante tragbare Klein-Schreibmaschine sollten Sie sich auch zulegen, denn auf die Dauer werden Sie Ihre Briefe doch nicht mehr mit der Hand schreiben können — es sind ganz gewaltige Vorteile, die Ihnen die

STOEWER
KLEIN-SCHREIBMASCHINE

Unverbindliche Vorführung bei

bieten kann.

Büro-Maschinen-Zentrale WILHELM MÜLLER

STETTIN, Am Königstor 1 und Stadtverkaufsstelle Kleine Domstraße 24

I. GOLLNOW

& SOHN STAHLBAU

FABRIKHALLEN

KRANBAHNEN

STOCKWERKBAUTEN



FESTE BRÜCKEN

BEWEGL. BRÜCKEN



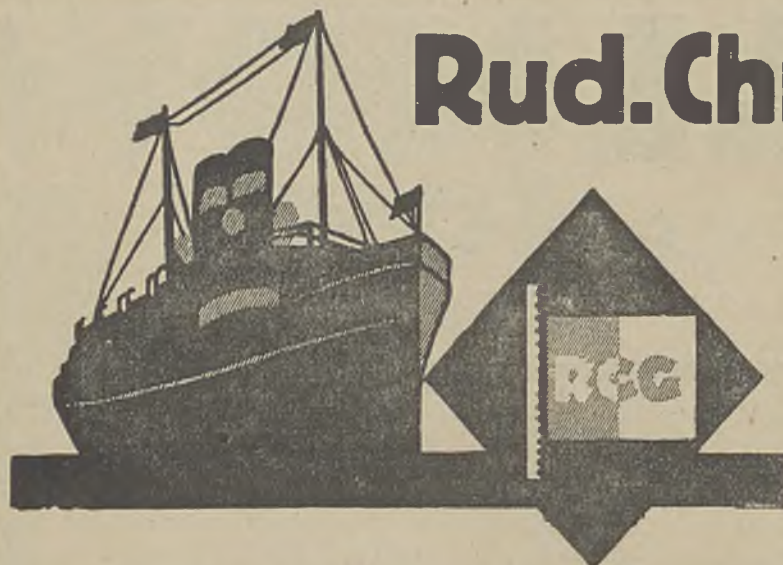
Kohlenverladebrücke, Lieferung der Stahlkonstruktion.

STETTIN



Ihr bester und billigster
Vertreter ist der „Ostsee-
Handel“; denn er kommt
monatlich zweimal zu
Ihren Kunden im In- und
Ausland.





Rud. Christ. Gribel

Stettin

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen Stettin und nachstehenden Ost- und Nordseehäfen:

Stettin-Danzig	alle 7 Tage	Stettin-Stockholm	alle 5 Tage
Stettin-Elbing	" 7 "	Stettin-Norrköping	" 15 "
Stettin-Königsberg	" 3 "	Stettin-Kiel	" 7 "
Stettin-Libau	" 7 "	Stettin-Flensburg	" 14 "
Stettin-Riga	" 7 "	Stettin-Hamburg	" 7 "
Stettin-Reval-Helsingfors	" 7 "	Stettin-Bremen	" 7 "
Stettin-Kotka-Wiborg	" 7 "	Stettin-Rotterdam	" 7 "
Stettin-Abo	" 7 "	Stettin-Antwerpen	" 7 "
Stettin-Mäntyluoto-Wasa	" 14 "	Stettin-Rheinhäfen bis Köln direkt	" 7 "

Stettin- anderen Ost- und Nordseehäfen nach Bedarf.

Dampfer mit Kühlräumen neuester Konstruktion für Buttertransporte

Spezialschiffe für langes Eisen

Direkte Verladung mit Rhein-Seedampfern von Rhein-Ruhr-Häfen nach Stettin
Regelmäßige Verladegelegenheit für Eisen aus Lothringen und Luxemburg
über Antwerpen und Genf nach Stettin

Anschlußverkehr nach Berlin und Breslau

Auskünfte in allen Frachtangelegenheiten durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Telefon: Sammelnummer 35531

Telegr.-Adr.: Gribel, Stettin

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

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

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

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

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

Nr. 4

Stettin, 15. Februar 1930

10. Jahrg.

Stettin, der Seehafen von Berlin.

Von Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Krohne.

Bei der großen Bedeutung, die das Hinterland nicht mehr als geographisches Ganzes, sondern aufgeteilt nach Wettbewerbszonen in der jüngeren Verkehrsepoche für die Anziehungskraft der einzelnen Seehäfen hat, ist es als ein Vorzug des Stettiner Hafens zu bezeichnen, daß das Berliner Wirtschaftsgebiet ihm als Versorgungsbereich zugehört: Berlins nächster Weg an die See führt über Stettin. Entscheidend für den Beinamen Stettins „Der Seehafen von Berlin“ sind aber nicht nur die 135 Eisenbahnkilometer Berlin—Stettin, die neben eigenen von Stettin ausgehenden direkten Strecken das zentral auf die Reichshauptstadt laufende Eisenbahnnetz denkbar günstig mit dem Hafen Stettin verbinden. Wie überhaupt Stettin unter den deutschen Seehäfen nach Hamburg den größten Kahnumschlag aufzuweisen hat (1929 Berg- und Talverkehr zusammen 3,1 Mill. to), so mußte das Vorhandensein einer direkten Kanalverbindung die an und für sich schon engen

Verkehrsbeziehungen Stettin—Berlin noch fester gestalten. In der Tat hat sich der im Frühjahr 1914 eröffnete Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin (Hohenzollernkanal) zu einem wichtigen Verkehrsträger für den Import und Export des Berliner Wirtschaftsbereiches entwickelt, wie die folgende Uebersicht zeigt:

Die im Binnenschiffahrtsverkehr Stettins ein- und ausgegangenen Gütermengen von und nach den märkischen Wasserstraßen in den Jahren 1920—1929.

Mengenangabe in to zu 1000 kg.

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1920	214 891	135 970	350 861
1921	197 669	138 166	335 835
1922	250 732	275 349	526 081
1923	254 408	222 812	477 220
1924	314 445	260 056	574 501
1925	337 934	370 125	708 059
1926	363 772	331 132	694 904
1927	396 106	478 828	874 934
1928	388 936	1 105 973	1 494 909
1929	311 474	830 737	1 142 211

Ueber Eisenbahngüterfrachten

Mitteleuropas erteilt kostenlose zuverlässige Auskunft an alle in das Handelsregister eingetragenen Firmen des Regierungsbezirks Stettin

Das Verkehrsbüro

der Industrie- u. Handelskammer zu Stettin

Börse I, Telefon Nr. 34792.

STOEWER

STOEWER 8 SPORTWAGEN MIT SCHNELL-
GANGGETRIEBE • DAS VOLLBLUT AUS STAHL



STOEWER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT
VORM-GEBRÜDER STOEWER STETTIN

In paralleler Entwicklung zum seewärtigen Güterverkehr Stettins (von 1,1 Mill. to im Jahre 1919 auf rd. 5,5 Mill. to im Jahre 1929) kommt in den vorstehenden Zahlen deutlich eine ansteigende Tendenz zum Ausdruck. Der Wert dieser Wasserstraße liegt vor allem in ihrer Zuverlässigkeit, die selbst in einem regenarmen Jahre wie 1928 bei der allgemeinen Versommerung der übrigen Binnenwasserstraßen nicht versagte. So erklärt sich auch der ungewöhnlich große Abtransport in Mengen von 1105973 to in diesem Jahre. Die Bedeutung des Großschiffahrtsweges für die überseeische Güterbewegung von Berlin wird ferner dadurch gehoben, daß nicht nur Massentransporte in ganzen Schlepplügen nach beiden Richtungen verkehren, sondern daß mit Rücksicht auf eine beschleunigte Stückgutbeförderung mehrmals täglich Eildampfer in besonderem Schnellverkehr abgefertigt werden.

Als neuer Konkurrent im Zubringerdienst für den Stettiner Hafen macht sich mehr und mehr die Auto-Eilspedition bemerkbar, die bei der kurzen Entfernung Berlin—Stettin besonders günstige Entwicklungsmöglichkeiten hat. Abgesehen von der Autolinie Hannover—Magdeburg—Berlin—Stettin ist ein besonderer Autoeildienst Berlin—Stettin und umgekehrt eingerichtet. Zur Erläuterung seines Umfanges sei nur darauf hingewiesen, daß in den Tagen vor Weihnachten 1929 etwa 50 Lastautos zwischen Stettin und Berlin pendelten, um die Reichshauptstadt mit mehr als 20000 Ztr. Gänsen zu versorgen, die auf dem Seewege aus Rußland eingegangen waren.

Die Wettbewerbsfrage der Seehäfen ist letzten Endes eine reine Kostenfrage, vorwiegend ausgedrückt in der Summe der Fracht- und Behandlungskosten der Ware, aber auch mitbestimmt durch wertbildende Faktoren, wie sie das persönliche Ver-

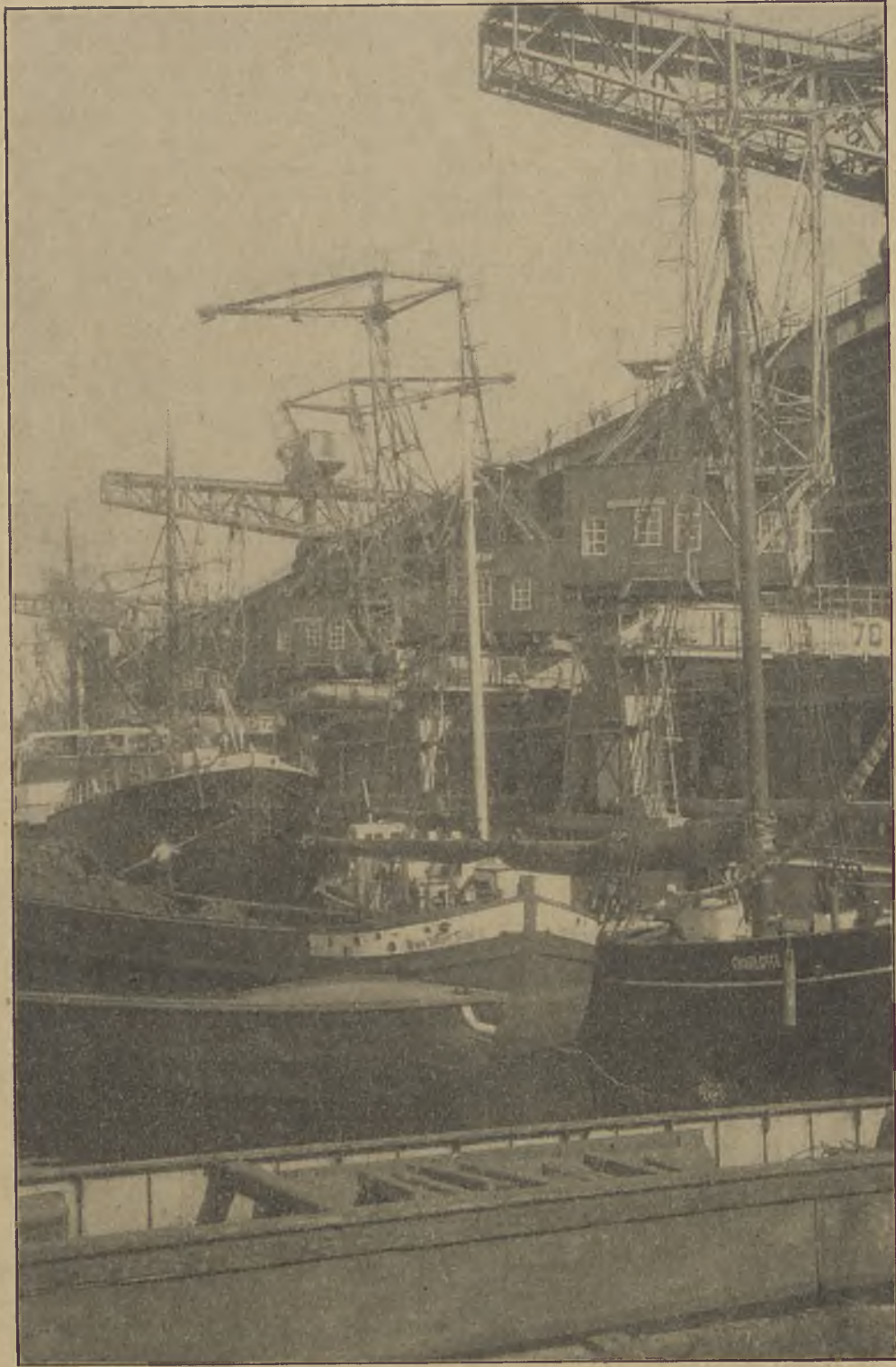
trauen von Kaufmann zu Kaufmann, das Bestehen von Handelsorganisationen usw. in sich schließen. Daß nach der bestehenden Konkurrenzlage zwischen Eisenbahn, Binnenschiff und Auto die sogenannten Vorfrachtverhältnisse im Verkehr Berlin—Stettin für die Empfänger und Versender von Waren besonders günstig liegen, dürfte nach den vorstehenden Ausführungen über die Verbindungswege klar sein. Diese Behauptung ist vielleicht noch durch folgendes praktisches Beispiel zu erhärten: Stückgüter — für ganze Wagenladungen versteht es sich ohne weiteres — die bis 18 Uhr der Reichsbahn in Berlin auf dem Stettiner Bahnhof aufgeliefert werden, sind am nächsten Morgen bereits in Stettin greifbar und können sofort den einzelnen Ladestellen an den Kais zugeteilt werden, so daß das Gut unter Umständen bereits am selben Vormittag den Hafen seewärts verlassen kann.

Welche Vorteile bietet nun der Stettiner Hafen auf Grund seiner technischen Hafeneinrichtungen und seiner seewärtigen Schiffsverbindungen? Die öffentliche Aufmerksamkeit nimmt heute ein größeres Interesse am Stettiner Hafen, als es in der Vorkriegszeit der Fall war, und das mit Recht. Stettin fördern, heißt die deutsche Ostwirtschaft stärken, weil Stettin der wichtigste Verkehrsknotenpunkt des deutschen Ostens ist. Hierbei sei aber vorweg bemerkt, daß Stettins Verkehr, wie vielfach angenommen wird, sich nicht nur auf die Ostseeländer beschränkt, sondern etwa die Hälfte der im Stettiner Hafen umgeschlagenen Gütermengen wird mit Gebieten außerhalb der Ostsee getauscht.

Gerade im Stettiner Hafen ist nach dem Kriege wertvolle Wiederaufbauarbeit geleistet worden, die insbesondere auch durch die neuen Konkurrenzverhältnisse im Osten Europas mitbestimmt wurde, so daß heute Stettin den Anspruch für sich er-



An der Einfahrt zum Stettiner Freibeizirk.



Der im Juni 1929 in Betrieb genommene Schuppenspeicher im Stettiner Freibezirk
hat eine Lagerfähigkeit von 65000 to

Photo: Landgraf, Ave.

heben darf, zu den bestausgebauten europäischen Häfen zu gehören. Hierfür sprechen der Ausbau der Massengutumschlagstelle Reiherwerderhafen mit seinen 15 to-Erzbrücken, die erstmalig das Problem des mechanischen Stückerzumschlages lösten, der Ausbau von Kühlanlagen, namentlich für die But-terlagerung bestimmt, die Herrichtung von heiz-baren Räumen für Südfruchtlagerungen, die Erneue-rung der Dunziganlage durch Aufstellung von mo-dernen Wippkränen, die Baggerung von Durch-stichen (Möllnfahrt und Parnitzdurchstich), um die Befahrung des Hafens zu vereinfachen und gleich-zeitig neue Liegestellen für Schiffe zu schaffen, die Vertiefung des Hafens und der Seestraße Stettin—Swinemünde auf 8,5 m, so daß das Regelschiff des Weltverkehrs, der 8000-Tonner, Stettin ohne wei-teres anlaufen kann, und, last not least, die Inbe-triebnahme eines Schuppenspeichers von 40 000 qm bedachtem Lagerraum, der 65 000 to Güter in sich aufzunehmen vermag. Das Neuartige für den Ver-kehr liegt bei diesem imposanten Bau darin begrün-det, daß Umschlag und Lagerverkehr nebenein-ander, ohne gegenseitige Störung, in einem Gebäude

abgewickelt werden können, indem die am Kai auf-gestellten Wippkräne den Umschlag und die auf das Dach montierten Verladebrücken den Lager-verkehr besorgen. In diesem Zusammenhang sei auch auf den geplanten Bau eines Getreidespeichers hingewiesen, der insbesondere auch dem Berliner Getreidehandel zugute kommen dürfte.

Das im Stettiner Hafen aus dem Hinterlande eingegangene Gut — bei Seeausfuhrgut der schnel-leren Abfertigung wegen an eine Stettiner Spedi-tionsfirma, Stettin-Freibezirk, zu adressieren — fin-det denkbar beste Schiffsanschlüsse. Ein dichtes Li-nienschiffahrtsnetz verbindet Stettin mit sämtli-chen Häfen Nordeuropas und des Mittelmeerge-bietes. In der Trampfahrt ist Stettin mit allen Weltteilen verbunden. In dem Maße, wie es Stettin gelingen wird, seinen überseeischen Linienverkehr auszubauen, wird das Berliner Wirtschaftsgebiet weitere Vorteile daraus zu ziehen wissen, wenn es seine Güter nicht mehr auf Umwegen über die nordwesteuropäischen Welthäfen zu verladen und zu empfangen braucht.

Großschiffahrtsweg Stettin-Berlin.

Von Ministerialdirigent Koenigs, Berlin.

Der Gedanke, Havel und Oder und dadurch mittelbar Berlin und Stettin durch einen Schiffahrts-weg miteinander zu verbinden, ist erstmalig zu einer Zeit entstanden und auch verwirklicht worden, als niemand daran denken konnte, daß Stettin einstmals mehr als 200 000 Einwohner und Berlin über vier Millionen Einwohner haben könnte. Im Jahre 1620, als in Stettin der letzte Herzog von Pommern und in der Mark Brandenburg der Vater des Großen Kurfürsten regierte, wurde der erste Kanal zur Ver-bindung von Havel und Oder fertiggestellt. Der Schiffahrtsweg hat in den damaligen unruhigen Zeiten keine Bedeutung erlangen können. Während des 30jährigen Krieges wurden verschiedene Schleu-sen zerstört, und die Anlage fiel derart, daß gegen Ende des 17. Jahrhunderts kaum noch eine Spur von der Schleusentreppe vorhanden war.

Als Stettin im Jahre 1720 nach Beendigung des Nordischen Krieges zu Preußen gekommen war, wurde der Vorschlag einer Wasserstraßenverbindung von Havel und Oder durch Herstellung eines Kanals im Tale des Finowflusses erneut aufgenommen. Friedrich der Große ließ in den Jahren von 1744 bis 1746 den Finowkanal von Zerpenschleuse bis Eberswalde mit zehn Schleusen ausbauen, und am 16. Juni 1746 konnte das erste mit 100 to Salz be-ladene Schiff den Kanal von der Havel bis zur Oder befahren. Genau 100 Jahre später, unter dem 16. Juni 1846, ordnete Friedrich Wilhelm IV. den weiteren Ausbau an, und zu Ende der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts erhielt der Finow-Kanal im großen und ganzen die Gestalt, die er heute noch hat. Der Kanal konnte nach seinem Ausbau mit Schiffen bis zu 170 to Tragfähigkeit befahren wer-den. Trotz dieser geringen Schiffsgröße und der ge-genüber der Eisenbahn um 60 km längeren Strecke des Wasserweges entwickelte sich der Verkehr nicht ungünstig. Im Jahre 1882 wurden an der Schleuse

bei Eberswalde Schiffe mit 1002 555 Tragfähig-keitstonnen, zwanzig Jahre später Schiffe mit nicht weniger als 2 146 409 Tragfähigkeitstonnen gezählt. Der Verkehr hatte sich in den 20 Jahren verdoppelt.

So sehr die Ziffern für Stettin die Berechtigung und die Notwendigkeit einer Schiffahrtsverbindung nach Berlin dartaten, so ergab sich doch um die Wende des Jahrhunderts, daß Stettin an dem allge-meinen wirtschaftlichen Aufschwung, den Handel und Industrie in Deutschland im Laufe der letzten Jahrzehnte genommen hatten, nicht in dem Um-fange beteiligt gewesen war, wie es seiner Stellung als Preußens bedeutendstem Seehafen entsprochen hätte. Der Grund lag darin, daß Stettin durch die Wasserstraßenbaupolitik der beiden letzten Jahr-zehnte des vergangenen Jahrhunderts ungünstig be-einflußt war. Der Oder—Spree-Kanal, der in den Jahren 1887—1891 gebaut wurde, hatte Schlesien und vor allem Oberschlesien mit seinem reichen Vorkommen an Kohle und Zinkerzen in unmittel-bare Beziehungen zur Elbe und zu Hamburg ge-bracht und damit das geographisch vorwiegend Stettin zuneigende Hinterland auch für die Nordsee erschlossen. Der Elbe—Trave-Kanal, der 1900 dem Betriebe übergeben wurde, lenkte die Handels-beziehungen Sachsens und Böhmens mit der Ostsee zu Ungunsten Stettins nach Lübeck ab, und endlich hatte der Nordostseekanal, der 1895 eröffnet war, Stettin nicht den erhofften Anschluß an den Nord-seehandel, wohl aber Hamburg Anschluß an den Ostseehandel gebracht. Hamburg war Ostseehafen geworden, Stettin nicht in gleichem Umfange Nord-seehafen. Wollte Stettin seine Stellung im Wett-bewerb mit den größten hanseatischen Häfen der Ost- und Nordsee halten und sich nicht in einen toten Winkel drücken lassen, in welchem es ihm an der notwendigen Einflußmöglichkeit zur Teilnahme am Welthandel und am Weltverkehr mangelte, so

mußte es dahin streben, die ihm von der Natur und von früheren Geschlechtern gebotenen Verkehrswege und Schiffahrtsanlagen so weit zu verbessern, daß es mit den anderen Häfen Schritt halten konnte. So baute Stettin zu Beginn des Jahrhunderts seine Hafenanlagen mit einem Kostenaufwande von 18 Millionen Mark aus und schuf den heute noch bestehenden ausgedehnten Freibezirk. Die Preußische Staatsregierung übernahm es, den seewärtigen Zugang Stettins, von der See her auszubauen, und legte dem Preußischen Landtag zunächst im Jahre 1901 und, nachdem diese Vorlage gescheitert war, im Jahre 1904 erneut einen Gesetzentwurf vor, welcher Stettin mit der Herstellung eines Großschiffahrtweges nach Berlin auch die rückwärtige Verbindung sichern sollte. Der Entwurf wurde von dem Landtage angenommen, und die Preußische Regierung erhielt durch das Gesetz, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen vom 1. April 1905, die Ermächtigung, für die Herstellung des Großschiffahrtweges Berlin—Stettin (Wasserstraße Berlin—Hohensaaten) den Betrag von 43 Millionen Mark zu verwenden. Die neue Schiffahrtstraße, der heutige Hohenzollernkanal, die nicht mehr dem alten Finowkanal folgt, sondern von dem Ausgang des Lehnitzsees in einer Ebene bis Niederfinow geführt ist, um von dort in einer Schleusentreppe zur Oder abzu- steigen, ist in den Jahren 1906—1914 gebaut worden und bietet Schiffen bis zu 600 to Tragfähigkeit die Möglichkeit des Verkehrs.

Mit der Eröffnung des Hohenzollernkanals erhielt Stettin einen vollwertigen Schiffahrtsweg nach Berlin und ist neben Hamburg, das bis dahin den größeren Teil der Ein- und Ausfuhr für das Berliner Wirtschaftsgebiet vermittelte, der zweite Seehafen Berlins geworden. Die Entfernung von Stettin nach Berlin beträgt auf dem Wasserwege 135 km, die Entfernung von Hamburg nach Berlin 378 km. Da bei der Wahl des Ein- und Ausfuhrhafens die Seefrachten eine erheblich geringere Rolle spielen als die Binnenfrachten, ist es bei der um die Hälfte kürzeren Entfernung des Schiffahrtsweges von Stettin nach Berlin gegenüber dem Wege von Hamburg nach Berlin sehr wohl möglich, daß sich die Binnenfrachten von Stettin nach Berlin so günstig einstellen, daß es nicht nur für Seeschiffe mit skandinavischer und russischer Herkunft, sondern auch für Seeschiffe aus den Nordseeländern einen Reiz bietet, in Stettin zu löschen und Ladung einzunehmen.

Die seit dem Kriege und der Festigung der Währung vergangene Zeit ist zu kurz, um ein endgültiges Urteil über die Wirkung des Hohenzollernkanals abzugeben. Der Handel Stettins, der durch die Abtretung der Provinzen Posen und Westpreußen und die Auswirkungen der polnischen Einfuhr- und Zollmaßnahmen einen großen Abschnitt seines natürlichen Hinterlandes verloren hat, mit der Krise der deutschen Landwirtschaft auch einen wertvollen Teil der inländischen Abnehmer in seiner Kaufkraft geschwächt sieht, muß sich erst auf die neuen Verhältnisse umstellen und an Stelle der verloren gegangenen Geschäftsbeziehungen neue Fäden knüpfen, welche zwangsläufig nach Berlin führen. Soweit Ziffern vorliegen, zeigt der Verkehr des Hohen-

zollernkanals einen wenn auch langsam ansteigenden Verkehr. Es wurden befördert in Gütertonnen

1925	1 457 000	to
1926	1 800 000	„
1927	1 813 000	„
1928	2 535 000	„
1929	2 208 000	„ (vorläufiges Ergebnis).

Von dem Gesamtverkehr entfallen etwa $\frac{4}{5}$ auf die Richtung nach Berlin und $\frac{1}{5}$ auf die Richtung von Berlin, ein Beweis, daß der Großschiffahrtsweg nicht nur dem Empfang, welcher für Berlin als Verbrauchsplatz ein natürliches Uebergewicht hat, sondern in nicht unerheblichem Umfang auch dem Versand dient. Die Bedeutung des Hohenzollernkanals für den Versand und die seewärtige Ausfuhr Berlins zeigt sich um so deutlicher, wenn man bedenkt, daß in den Empfangsziffern große Mengen oberschlesische Kohlen mitgezählt sind, welche mit Rücksicht auf die Kahnmaße oder aus tarifarischen Gründen nicht über den Oder—Spree-Kanal, sondern über den Hohenzollernkanal nach Berlin gebracht werden und von rechts wegen von dem Gesamtverkehr abgezogen werden müßten, wenn man das Verhältnis von Empfang und Versand im Stettin—Berliner Verkehr über den Großschiffahrtsweg richtig würdigen will.

Bei der Beratung der Gesetzesvorlage wurde seinerzeit vom preußischen Landtage nachstehender § 6 in das Gesetz vom 1. April 1905 eingefügt:

„Wenn und insoweit durch die Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin die Wettbewerbsverhältnisse der schlesischen Montanindustrie, insbesondere für Steinkohle und Eisen, trotz der für die Oder vorgesehenen und bis dahin ausgeführten Verbesserungen gegenüber anderen (in- und ausländischen) Montanerzeugnissen ungünstig verschoben werden, sind alsbald diejenigen weiteren Maßnahmen zu treffen, welche geeignet sind, die vorher vorhanden gewesene Frachtpannung in dem Schnittpunkte Berlin zwischen den schlesischen Revieren einerseits und den konkurrierenden Revieren (für England ab Stettin gerechnet) andererseits aufrecht zu erhalten.“

Die Besorgnisse, welche den Preußischen Landtag dazu führten, diesen Schutz der oberschlesischen Kohlen- und Hüttenindustrie vorzusehen, haben sich nicht als begründet erwiesen. Die Einfuhr englischer Kohle und ihr Anteil an der Versorgung von Berlin ist durch den Hohenzollernkanal nicht gestiegen. Die englische Kohle erscheint in nennenswerten Mengen überhaupt erst im Jahre 1928 auf dem Kanal und wird im Jahre 1929 mit 187 988 to angegeben. Darin stecken größtenteils Mengen, welche von Hamburg nach Stettin herübergelegt wurden, weil der Wasserstand der Elbe in den Monaten August und September eine Verschiffung nicht zuließ, teilweise mögen es auch Mengen sein, welche als erhöhter Import anzusehen ist. Doch ist der zusätzliche Import keinesfalls so hoch, daß er im Verhältnis zu dem stark steigenden Gesamtkohlenbedarf Berlins von über 8 Millionen to jährlich irgendwie ins Gewicht fiel. Ruhrkohlen kommen in ziemlich erheblichem Umfange über Rotterdam oder Emden nach Stettin, um von hier aus über den Großschiffahrtsweg nach Berlin verfrachtet

zu werden, haben aber der oberschlesischen Kohle auch auf diesem durch den Hohenzollernkanal verbilligten Wege keinen unzulässigen Abbruch getan.

Für einen Seehafen wie Stettin ist es von entscheidender Bedeutung, daß jederzeit ausreichender Leerkahnraum zur Verfügung steht. Bei Kahnmangel steigen die Frachten, und die Wettbewerbsfähigkeit wird in Frage gestellt. Mit dem Bau des Hohenzollernkanals hat Stettin jederzeit die Möglichkeit, über ausreichend großes Kahnmaterial zu verfügen. Die Abmessungen und die geringe Schleusenzahl bieten Stettin die Sicherheit, daß zu jedem Zeitpunkt aus dem in Berlin anfallenden Leerraum an Zahl und Größe genügende Kähne zur unteren Oder herangezogen werden können, und die Statistik, welche nachweist, daß im Jahre 1928 in der Richtung von Berlin 53 v. H. der Fahrzeuge leer gefahren ist, zeigt, daß von dieser Möglichkeit tatsächlich Gebrauch gemacht ist.

Der Staat kann nichts weiter tun, als einem Seehafen die Verbindungen nach See und zu seinem

Hinterlande zu geben. Die Verbindungen zu nutzen, den Verkehr zu entwickeln und den Handel aufzubauen, ist immer Sache und Initiative der Kaufmannschaft gewesen, und auch die Stettiner Kaufmannschaft wird im Zusammenwirken mit den Reedern, welche ihre Vorkriegstonnage nicht nur wieder aufgebaut, sondern erheblich überschritten haben, die schweren Verluste, welche Krieg und Nachkriegszeit dem Stettiner Handel gebracht haben, aus eigener Kraft wieder ausgleichen müssen. Wie stark aber das Reich, das nach dem Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich an die Stelle Preußens getreten ist, an der von Preußen eingeleiteten Fürsorge für Stettin festhält, möge die Kaufmannschaft in Stettin daran erkennen, daß es trotz der ungünstigen Finanzlage an dem Bau des Hebewerks und zweiten Abstiegs bei Niederfinow festhält, damit Stettin unter allen Umständen der unentbehrliche Großschiffahrtsweg nach Berlin gesichert und gewährleistet bleibt.

Schiffshebewerk Niederfinow.

Von Regierungsbaurath Plarre, Eberswalde.

Am Hohenzollernkanal, der Lebensader des Stettin-Berliner Verkehrs, erbaut die Reichswasserstraßenverwaltung zur Zeit das Schiffshebewerk Niederfinow, das neben der vorhandenen, aus vier Schleusen bestehenden Schleusentreppe zur Ueberwindung des hier rd. 36 m betragenden Höhenunterschieds der Kanalhaltungen einen 2. Abstieg bilden wird. Zwei Gründe machten das Bauwerk erforderlich:

1. Die Leistungsfähigkeit der Schleusentreppe genügt zwar zur Zeit gerade eben noch dem vorhandenen Verkehr, ist aber dessen erfreulicherweise zu erwartender Zunahme nicht mehr gewachsen.
2. Der Bauzustand der Schleusentreppe gewährleistet nicht mehr die von einer so wichtigen Wasserstraße zu fordernde Verkehrssicherheit.

Der Verkehr an der Schleusentreppe Niederfinow hat sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

		1911*)	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Zahl der Fahrzeuge	von Berlin nach Berlin	10303	1775	2058	3310	2800	2130	4590
	nach Berlin	14014	3271	3825	5020	5610	5810	7500
	zusammen	24317	5046	5883	8330	8410	7940	12390
Tragfähigkeit in 1000 t	von Berlin nach Berlin	2265	380	525	964	895	694	168
	nach Berlin	3084	700	975	1462	1791	1894	257
	zusammen	5349	1080	1500	2426	2688	2588	425
Ladung in 1000 t	von Berlin nach Berlin	468	149	204	329	393	384	415
	nach Berlin	220	447	620	961	1237	1168	1925
	zusammen	2678	596	824	1290	1630	1552	2340

Damit ist die Schleusentreppe, deren einzelne Schleusen nur 67 m Nutzlänge und 10 m Nutzbreite aufweisen, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, denn sie war bei stoßweisem Verkehr, wie er sich in den letzten Jahren mehrfach ergab, trotz 24-stündiger Betriebszeit nicht immer in der Lage, den Schleusenrang zu bewältigen.

*) Verkehr auf dem mit Doppelschleusen ausgerüsteten Finowkanal, enthält auch denjenigen Verkehr, der nicht auf den Hohenzollernkanal übergegangen, sondern auf dem Finowkanal verblieben ist (1928: Insgesamt 1940 Fahrzeuge mit 343 000 t Tragfähigkeit und 160 000 t Ladung).

Einer zu erhoffenden weiteren Verkehrssteigerung ist sie keinesfalls gewachsen. Die angegebenen Abmessungen der Schleusen würden zudem für das 1000-To.-Schiff von 80 m Länge und 10,20 m größter Breite, wie es nach Fertigstellung des Mittellandkanals auch unsere östlichen Wasserstraßen befahren wird, zu gering sein.

Demgegenüber wird der eiserne Trog, in den die Fahrzeuge beim Schiffshebewerk einfahren, um darin schwimmend rd. 36 m in einem Hub gehoben zu werden, eine Nutzlänge von 85 m, eine Nutzbreite von 12 m und eine Wassertiefe von 2,50 m aufweisen, so daß in ihm entweder ein 1000-To.-Schiff oder ein 600-To.-Schiff (Breslauer, Niegripper oder Plauer Maß) mit Schleppdampfer oder ein 350-To.-Schiff (Berliner oder Saale-Maß) mit 2 Finowkähnen (225 To.) oder aber 4 Finowkähne Platz haben. Das Einfahren in den Trog und das Ausfahren wird durch elektrische Hilfsmittel (Seilzug- bzw. Treidellokomotive) bewirkt werden, und das Heben bzw. Senken des Trogs um rd. 36 m wird in kaum 5 Minuten vor sich gehen, so daß der ganze Vorgang sich in 20 Minuten abspielen wird, während bei der Schleusentreppe jetzt fast 2 Stunden hierzu erforderlich sind. Die Leistungsfähigkeit des neuen Schiffshebewerks würde sich hiernach bei 24-Stunden-Betrieb rein theoretisch zu 21,6 Millionen Tragfähigkeitstonnen berechnen lassen. Zu berücksichtigen ist nun aber, daß der Verkehr im Hohenzollernkanal großen Schwankungen ausgesetzt ist, daß daher erfahrungsgemäß nur bei 40% aller Hubvorgänge in entgegengesetzter Richtung fahrende Schiffe bereit liegen, und der Trog nicht immer ganz ausgenutzt werden kann, sondern bei dem zur Zeit vorhandenem Schiffspark eine Trogfüllung durchschnittlich nur aus 660 Tragfähigkeitstonnen bestehen wird, daß schließlich mit einer gewissen Wintersperre gerechnet werden muß. Die Leistungsfähigkeit des Hebewerks kann daher vorsichtigerweise nur zu rd. 10 Mill. Tragfähigkeitstonnen angenom-

men werden. Diesen entsprechen rd. 5 Millionen Ladungstonnen, da die Tragfähigkeit der Fahrzeuge im Hohenzollernkanal durchschnittlich nur etwa zur Hälfte ausgenutzt wird.

Die Schifffahrt Berlin—Stettin wird also vom Hebewerk doppelten Vorteil haben: Die Fahrzeuge werden den Höhenunterschied bei Niederfinow in kaum $\frac{1}{6}$ der jetzt benötigten Zeit überwinden, werden ferner auch bei starkem Verkehr und künftiger Verkehrssteigerung keine oder nur wenig Wartezeit verlieren, Zeitgewinne, die vor allem dem sehr stark entwickelten Eilgutverkehr Berlin—Stettin willkommen sein werden.

Einen weit größeren Vorteil bringt der Bau des Schiffshebwerks der Schifffahrt aber dadurch, daß er die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet. Die vorhandene Schleusentreppe tut dies keineswegs. Die außerordentlich schwierigen Untergrundverhältnisse der Baustelle haben im Laufe der Jahre bei der untersten der 4 Schleusen zu Zerstörungserscheinungen im Mauerwerk geführt, die zwar von der Bauverwaltung dauernd sorgfältig beobachtet und, soweit zugänglich, durch weitgehende Gegenmaßnahmen bekämpft werden, die es aber doch nicht ausschließen, daß eines Tages durch hweiteres Nachgeben des Untergrundes ein Unfall eintritt, der für Monate oder gar Jahre eine Sperrung dieser Schleuse und damit der Schleusentreppe und des Hohenzollernkanals mit sich bringt. Wie nachteilig eine solche Maßnahme in der Schifffahrtszeit sich auswirkt, erfuhr die Schifffahrt schon im Frühjahr 1927, als eine rd. 5-wöchige Sperrung dieser Schleuse eintreten mußte, weil sich am Unterhaupt eine starke Quelle gebildet hatte, die, um Unterspülungen zu verhüten, sofort unterbunden werden mußte.

Den Verkehr in solchem Falle auf den Finowkanal zu verweisen, weil dieser ihn ja vor 1914, in sogar noch größerem Umfang, auch schon bewältigt hätte, ist — wenigstens für längere Zeit — nicht möglich. Für bestimmte Wirtschaftskreise der Stadt Stettin und des zugehörigen Hinterlandes würde eine solche Notmaßnahme bei längerer Dauer geradezu katastrophal wirken. Darf doch nicht vergessen werden, daß sich seit 1914 der Schiffspark für den Verkehr Berlin—Stettin in Anpassung an die Abmessungen des Hohenzollernkanals nahezu völlig umgestaltet hat. Zur Zeit haben schon 40 % aller auf dem Hohenzollernkanal fahrenden Schiffe (mit 60 % des verkehrenden Kahnraums) Maße, die über Finowmaß hinausgehen, also auf dem Finowkanal nicht mehr verkehren können. Diese Fahrzeuge wären gezwungen, andere Wasserstraßen aufzusuchen. Zum Teil könnten sie den jetzt für Schiffe bis 67,5 m Länge befahrbaren Oder-Spree-Kanal benutzen, größtenteils aber würden die betreffenden Güter auf die Eisenbahn übergehen, der Schifffahrt also verloren sein. Aber auch ein Teil der jetzt noch mit Finowkähnen beförderten Güter würde den Zeitverlust von rd. 2½ Tagen, der für Schleppzüge mit der Benutzung des Finowkanals statt des Hohenzollernkanals verbunden wäre, im Wettbewerb mit der Eisenbahn nicht tragen können und auf diese abwandern. Besonders hart würde durch eine Sperrung des Hohenzollernkanals der Eilgutverkehr Berlin—Stettin betroffen werden, der nach dem Kriege be-

sonders gut aufgeblüht ist und rd. 300 000 to der hochwertigen Güterklassen I und II auf etwa 30 Dampfern und Motorschiffen befördert. Von diesen haben mehr als die Hälfte über Finowmaß hinausgehende Abmessungen, so daß also gerade diese am wirtschaftlichsten arbeitenden Fahrzeuge andere Wasserstraßen aufsuchen müßten; die übrigen Eilschiffe könnten aber ihren Eildienst über den Finowkanal gleichfalls nicht aufrecht erhalten, denn sie würden bei dessen schlechten Betriebsverhältnissen etwa 1 Reisetag zusetzen und damit gegenüber der Eisenbahn ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Der gesamte Eilgutverkehr Berlin—Stettin würde also wohl völlig zum Erliegen kommen.

Solche Folgen zu vermeiden und die Verkehrssicherheit tunlichst zu vergrößern, ist Zweck des neuen Schiffshebwerks. Nach dessen Fertigstellung soll zudem die Schleusentreppe gründlich in Stand gesetzt werden, so daß sie, falls eine Betriebsstörung am Hebewerk oder der gesteigerte Verkehr dies erfordern sollte, wieder in Benutzung genommen werden kann.

Eingehende Untersuchungen hatten ergeben, daß der 2. Abstieg in Form einer 2. Schleusentreppe wegen des umfangreichen Grundbaus, den jede einzelne Schleuse benötigt hätte, teurer als ein Schiffshebwerk geworden wäre, außerdem aber wegen der Wasserknappheit im Hohenzollernkanal kostspielige Pumpanlagen erfordert hätte, durch die das Schleusenwasser regelmäßig wieder hochgepumpt werden müßte. Nachdem ferner eine große Anzahl Entwürfe der verschiedensten Hebewerksarten eingehend geprüft und begutachtet worden war, wurde im Herbst 1926 der Bau des Schiffshebwerks nach eigenen Entwürfen der Reichswasserstraßenverwaltung begonnen. Zunächst wurden die Vorhäfen hergestellt, damit auf ihnen die Baustoffe des Hebewerks möglichst dicht an die Baustelle herangebracht werden können. Von Westen her führt jetzt ein rd. 1200 m langer, in der Wasserlinie 66,20 m breiter Oberhafen an das Hebewerk heran, der für die wartenden Schiffe am Südufer in je 35 m Abstand 11 Anlegepfeiler aus Beton aufweist und am östlichen Ende durch ein 30 m breites Sicherheitstor abgeschlossen werden kann, wenn ein undichtes Haltungstor am Hebewerk dies erfordern sollte. Der ganze Oberhafen ist in durchlässige Kies- und Sandschichten eingeschnitten, mußte daher durch eine 50 cm starke, eingewalzte Tonschicht gedichtet werden. Hinter dem Sicherheitstor verengt sich die Einfahrt zwischen Ufermauern auf 30 m und führt alsdann in 28 m Breite über die stählerne Kanalbrücke, die in 156 m Länge den Hang überspannend zum Hebewerk führt. Die für die nächste Trogfüllung bestimmten Schiffe sollen auf der Kanalbrücke bis rd. 80 m an das Hebewerk heranfahren. Der rd. 900 m lange Unterhafen weist, seiner Krümmung wegen, sogar eine Wasserspiegelbreite von 75,54 m auf. Die auf Einfahrt wartenden Schiffe sollen an hölzernen Landestegen liegen, ein Leitwerk soll glattes Einfahren gewährleisten.

Die ungünstigen Erfahrungen mit der Schleusentreppe waren eine Mahnung, bei den Gründungsarbeiten für das Hebewerk besonders sorgfältig vorzugehen. Wie gegen 300 Bohrungen erwiesen haben, sind die geologischen Verhältnisse, insbe-

sondere des Hangs, sehr schwierig. Daher durfte das Bauwerk nicht in den Hang hineingebaut, sondern mußte von diesem abgerückt werden. Aber auch in der Ebene liegt der gute Baugrund erst in beträchtlicher Tiefe. Der Grundbau des Hebewerks besteht aus einer 112 m langen, 33,5 m breiten und 8 m tiefen Eisenbetonwanne, deren rd. 4 m starke Sohlenplatte auf 9 Einzelpfeilern ruht und durch eine Dichtung aus mehrfachen Teerpappenlagen allseitig gegen das rd. 6 m über Plattenoberkante anstehende Grundwasser gedichtet ist. Die Pfeiler wurden nach Senkung des Grundwassers um 10 m durch ständiges Pumpen aus etwa 200 Rohrbrunnen bis rd. 20 m unter Gelände im Druckluftverfahren abgesenkt. Der gesamte Grundbau wurde in den Jahren 1928 und 1929 glücklich vollendet. Auch der besonders schwierige und umfangreiche östliche Zwischenpfeiler der Kanalbrücke wurde in gleicher Weise abgesenkt.

Im Jahre 1930 sollen nun der westliche Zwischenpfeiler der Kanalbrücke hergestellt und die Stahl- und Maschinenbauteile des Hebewerks in der Werkstatt vorbereitet werden, im Herbst soll mit dem Aufstellen der Stahlbauten begonnen werden. 1931 und 1932 sind dann für die weiteren Aufstellarbeiten, insbesondere der Maschinenbauteile und der Kanalbrücke bestimmt, 1933 sollen die Restarbeiten und Probefahrten vor sich gehen.

Das Hebewerk wird in seiner für die Ausführung bestimmten Bauart einen großen Aufzug darstellen, dessen Last, bestehend aus Schiffstrog mit Wasserfüllung und darin schwimmenden Fahrzeugen, zusammen rd. 4100 to wiegt und durch 192 Gegengewichte aus Schrottbeton völlig ausgeglichen ist. Die Gegengewichte hängen an 256 armdicken Drahtseilen, so daß 64 Drahtseile als Sicherheit dienen und nur Last zu tragen haben, wenn eins der andern Drahtseile reißt. Die Drahtseile laufen, je zu zweien, über 128 Seilscheiben von 3,5 m Durchmesser, die in 2 Reihen beiderseits des Schiffstrogs oben auf dem rd. 60 m stählernen Hebewerksgerüst stehen. Zum Heben und Senken der rd. 8200 to schweren bewegten Masse ist trotzdem nur sehr geringe Kraft nötig, denn es braucht nur die Seilsteifigkeit und die geringe Reibung der Seilscheibenlager überwunden zu werden. Zum Vergleich sei erwähnt, daß Aufzüge gewöhnlicher Art nur 1 bis 2 to zu tragen brauchen. Erwähnt sei auch, daß die beim Schiffshebewerk zu hebende Last stets gleich schwer ist, gleichviel, wie groß und schwer die im Wasser schwimmenden Schiffe sind, weil ja doch ein schwimmender Körper stets so viel Wasser verdrängt, wie seinem eigenen Gewicht entspricht. Es fließt also beim Einfahren der Schiffe zugleich eine entsprechende Wassermenge aus dem Trog aus, so daß dieser mit Füllung stets gleich schwer ist. Ein geringes Ueber- bzw. Untergewicht gegenüber den Gegengewichten soll dem Trog nur gegeben werden, um Kraft zu sparen, dert, daß der Trog an die obere Haltung etwas tiefer, an die untere Haltung etwas höher anfährt, als es dem Haltungswasserstand entspricht. Der Trog enthält dann bei der Abfahrt etwas mehr, bei der Auffahrt etwas weniger Wasser als normal und überwindet so die Bewegungswiderstände selbst. 1 cm höherer oder tieferer Wasserstand im Trog macht schon 10 to Ueber- oder Untergewicht aus.

Geregelt und gegebenenfalls auch bewirkt wird der Antrieb des Trogs durch 4 elektrische Motoren von je 75 PS, deren je zwei in rd. 21 m Entfernung auf jeder Längsseite des Trogs stehen. Sie sind durch ein Wellenrechteck mit einander verbunden und treiben je ein Zahnrad an, das an einer langen, am Hauptgerüst des Hebewerks befestigten Zahnstockleiter auf- und niederklettert. Verbunden mit jeder der vier Antriebsmaschinen ist eine Sicherheitsvorrichtung, durch die bei einer großen Gleichgewichtsstörung, wie sie durch Auslaufen des Wassers aus dem Trog, zu große Wasserfüllung, Abreißen mehrerer Gegengewichte usw. eintreten könnte, die Bewegung des Trogs zum Stillstand gebracht und das überschießende Gewicht sanft auf das Hauptgerüst abgesetzt wird. Die Einzelheiten und das sichere Wirken dieser dem Reich durch Patent geschützten Vorrichtung sind an einem Modell im Maßstab 1:5 erprobt worden.

Der Trog ist während der Fahrt beiderseits durch je ein elektrisch betriebenes Hubtor, die Haltungen sind entsprechend durch je zwei ebensolche Hubtore verschließbar. Je eins dieser Tore dient als Hilfstor, wenn das andere versagen sollte oder instandgesetzt werden muß. Der zwischen Trog- und Haltungstor für die Hubbewegungen des Trogs erforderliche Spalt muß vor dem Öffnen der Tore durch einen eisernen U-förmigen Rahmen gedichtet werden, der stets, bevor die Tore geöffnet werden, wagerecht vorgeschoben wird, bis er sich mittels seiner Gummileiste gegen ein Schild legt, der am Trogende den Trogquerschnitt U-förmig umfaßt.

Der Bau enthält rd. 34000 cbm Beton für den Grundbau des Hebewerks und rd. 38000 cbm für den Pfeiler der Kanalbrücke, die Ufermauern, Anlegepfeiler usw., ferner rd. 6600 to Stahlbauten für das Hebewerk und rd. 3200 to für die Kanalbrücke, schließlich rd. 6000 to Maschinenbauteile. Der im Jahre 1926 zu 23,7 Millionen Rm. veranschlagte Kostenbetrag wird bei Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen und etwa noch eintretenden Lohn- und Preissteigerungen voraussichtlich ausreichen. Die Stahl- und Maschinenbauarbeiten für das Hebewerk sind kürzlich, nachdem mit der Geldknappheit des Reichs zusammenhängende Schwierigkeiten überwunden waren, einer aus sieben Großfirmen bestehenden Arbeitsgemeinschaft übertragen worden, in der sich auch die Stettiner Firma Gollnow & Sohn und die Ardetwerke-Eberswalde befinden. Somit kann man hoffen, daß der Bau nunmehr unbehindert vorwärts schreitet und bis Ende 1933 planmäßig fertiggestellt wird. Das Schiffshebewerk Niederfinow wird dann nicht nur als weitaus größtes Bauwerk seiner Art ein Wahrzeichen deutscher Ingenieurkunst und Technik sein, sondern vor allem der Schifffahrt und dem Handel zwischen Stettin und Berlin außer erheblichen Zeitgewinnen die weitgehende Sicherheit bringen, deren jeder gedeihliche Verkehr unbedingt bedarf.

Les' den Ostsee-Handel

Die Ostseeländer als Absatzgebiet der Berliner Industrie.

Von Dr. Leopold, Berlin.

Ein Aufsatz, der sich mit den Absatzverhältnissen der Berliner Industrie beschäftigen will, muß mit der resignierenden Feststellung beginnen, daß er von der Wirklichkeit nur ein skizzenhaftes Bild geben kann, in das plastische Einzelheiten aus Mangel an geeigneten statistischen Unterlagen nicht eingezeichnet werden können, ja, bei dem auch Verzeichnungen in den groben Umrissen mit in Kauf genommen werden müssen. Es gilt dies ganz besonders dann, wenn der Absatz der Berliner Industrie nach dem Auslande dargestellt werden soll.

Die amtliche Statistik über den Warenverkehr mit dem Auslande gibt bekanntlich den Umfang des Warenaustausches Deutschlands mit den einzelnen fremden Ländern nur in seiner Gesamtheit wieder, ohne auf die inländischen Verbrauchs- oder Erzeugungsgebiete der ein- oder ausgeführten Waren einzugehen. Die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, die sonst einen recht guten Anhalt zur Beurteilung der Art und des Umfangs der wirtschaftlichen Verknüpfung der einzelnen Landesteile untereinander und auch mit einzelnen fremden Ländern gibt, wird bei einer Betrachtung der Absatzverhältnisse der Berliner Industrie gerade nach den Ostseeländern kaum herangezogen werden dürfen, weil ein sehr großer Teil des Gesamtgüterversandes aus Berlin nach den betreffenden Ländern in dieser Statistik als Versand nach den Verkehrsbezirken „Pommersche Häfen“ und „Elbhäfen“ (Norwegen) erscheint, ohne daß es möglich wäre, diesen Verkehr nach den Empfangsländern noch weiter aufzuteilen. Zahlen über die Art des von der Post bewältigten Warenverkehrs von Berlin nach den Ostseeländern, der bei der Art der aus Berlin exportierten hochwertigen Fertigerzeugnisse eine sehr große Rolle spielt, liegen überhaupt nicht vor. Hinzu kommt, daß auch bei dem Verkehr, der von der Statistik erfaßt wird, nicht zu ermitteln ist, welche der aus Berlin ausgeführten Waren nun auch in Berlin hergestellt worden sind.

Als einzige wirklich brauchbare Quelle bleibt übrig eine Umfrage, die die Industrie- und Handelskammer zu Berlin aus Anlaß eines Auftrags des „Ausschusses zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft“ (Enquête-Ausschuß, Unterausschuß für allgemeine Wirtschaftsstruktur, I. Unterausschuß) bei einer großen Zahl von Unternehmungen der Berliner Industrie im Jahre 1927 veranstaltet hat und die unter anderen Gesichtspunkten von dem Statistischen Amt der Stadt Berlin bereits ausgewertet worden ist.¹⁾ Diese Umfrage ist deshalb von größtem Werte, weil an ihr alle bedeutenden Unternehmungen der Industrie beteiligt waren. In freundlicher Weise wurde das Urmaterial der Kammer zur Verfügung gestellt. Das Material ist heute durchaus noch nicht — wie man vielleicht einwenden könnte — veraltet. Es sind in den von den einzelnen Firmen ausgefüllten Fragebogen nicht

etwa nur die Umsätze des Jahres 1926 oder 1927 berücksichtigt. Die Antworten stellen vielmehr den Niederschlag der Erfahrungen über die durchschnittliche Bedeutung der einzelnen Absatzgebiete in einer ganzen Reihe von Jahren dar. Da umstürzende handelspolitische Ereignisse in den Beziehungen zwischen Deutschland und den Ostseeländern seit 1927 nicht zu verzeichnen sind, wird man die Ergebnisse der Umfrage für den normalen Warenverkehr wohl als typisch ansprechen können. Allerdings muß man sich dabei bewußt bleiben, daß Art und Umfang des Warenverkehrs und die Bedeutung der einzelnen Länder als Absatzgebiet fortwährend den durch die Konjunktur gegebenen Schwankungen unterliegen.

Wenn hier von Ostseeländern gesprochen wird, so sind damit die folgenden Länder gemeint: Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, die Baltischen Randstaaten und Danzig. Rußland und Polen, die man vielleicht auch als Ostseeländer bezeichnen kann, wenn man an den internationalen Warenverkehr denkt, sind nicht berücksichtigt worden. Polens Bedeutung als Absatzgebiet der Berliner Industrie dürfte sich mit der demnächst zu erwartenden Beendigung des deutsch-polnischen Zollkriegs grundlegend ändern. Der größte Teil der aus Berlin nach Polen und Rußland ausgeführten Waren geht zudem nicht über die Ostsee, sondern über die trockene Grenze. Beide Gebiete interessieren also im Rahmen dieser Skizze nicht.

Zunächst seien einige Zahlen angeführt, die die Bedeutung der Ostseeländer für die gesamte deutsche Volkswirtschaft charakterisieren:

Nach den letzten — fortgeschriebenen oder geschätzten — Angaben²⁾ betrug die Bevölkerung (in 1000) für:

Dänemark	3 483	Lettland	1 883
Danzig	382	Litauen u. Memelgebiet	2 317
Estland	1 116	Norwegen	2 799
Finnland	3 582	Schweden	6 088

Ostseeländer insgesamt 21 650; (Wohnbevölkerung in Berlin nach der Volkszählung vom 16. 6. 1925: 4 024).

Nach den angeführten Ländern wurden von Deutschland im reinen Warenverkehr in Mill. RM. ausgeführt (v. H. der Gesamtausfuhr)³⁾:

1926	1927	1928
1 270,9 (12,3)	1 304,1 (12,1)	1 517,6 (12,6)

Für die Aufnahmewilligkeit der Länder für deutsche Waren sind die folgenden Zahlenreihen bezeichnend:

a) Anteil des Deutschen Reiches an der Gesamteinfuhr der Länder v. H.⁴⁾:

	1926	1927	1928
Dänemark	31,0	30,6	32,7
Estland	29,1	26,4	30,3
Finnland	34,8	32,4	37,0
Lettland	39,9	40,6	41,1
Litauen	54,4	53,1	50,5
Norwegen	20,4	20,2	—
Schweden	30,9	30,6	31,1

²⁾ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1929, Internationale Uebersichten, S. 6.

³⁾ a. a. O. S. 232.

⁴⁾ a. a. O. Internationale Uebersichten, S. 81.

¹⁾ Berlins wirtschaftliche Verflechtung, Mitteilungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin, Berlin 1928.

b) 1928 wurden auf den Kopf der Bevölkerung deutsche Waren eingeführt in (unter Zugrundelegung der Statistik der Empfangsländer):

Dänemark	181,4 RM.	Litauen	26,52 RM.
Estland	40,1 „	Norwegen (1927)	77,25 „
Finnland	86,77 „	Schweden	97,65 „
Lettland	53,94 „		

Folgende Industrieerzeugnisse spielen bei der Ausfuhr deutscher Waren nach den Ostseeländern die Hauptrolle: Oelkuchen, Braunkohlen, Preßkohlen, chemische Rohstoffe und Halbfertigerzeugnisse, chemische und pharmazeutische Fertigerzeugnisse, Wollgarn, Gewebe aus Seide, Wolle und Baumwolle, Kleidung und Wäsche, Pelze und Pelzwaren, Papier und Papierwaren, Farben, Firnisse und Lacke, Eisenwaren, Kupferwaren, Maschinen und, alles andere überragend, elektrotechnische Erzeugnisse.

Sieht man von den Erzeugnissen des Bergbaues ab, so ist die Berliner Industrie an der Ausfuhr aller soeben genannten Waren erheblich beteiligt; denn die Reichshauptstadt weist mit ihren rund 138 000 Betrieben in Industrie und Handwerk eine solche Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit ihres gewerblichen Aufbaues auf wie nur wenig Industriestandorte.⁵⁾ Es muß zunächst festgestellt werden, daß es eine eigentliche Exportindustrie in Berlin kaum gibt. Aus der Umfrage der Berliner Industrie- und Handelskammer geht hervor, daß einmal die Viermillionenstadt selbst für alle Gewerbegruppen ein sehr wichtiges Absatzgebiet ist und daß weiter Berliner Industrieerzeugnisse ihren Absatz in allen anderen Teilen des Deutschen Reiches finden. Die fremden Länder stehen in ihrer Bedeutung als Absatzgebiet in den meisten Fällen an letzter Stelle.

Betrachten wir nun die hauptsächlich an der Ausfuhr nach den Ostseeländern beteiligten Gewerbegruppen der Berliner Industrie näher, so müssen wir mit dem Bekleidungs-gewerbe beginnen, weil der Vomhundertsatz der nach den Ostseeländern abgesetzten Erzeugnisse in dieser Gruppe am höchsten zu sein scheint. Innerhalb des Bekleidungs-gewerbes, das mit seinen etwa 80 000 Betrieben über 50 v. H. aller Berliner Betriebe in Industrie und Handwerk beschäftigt, ist es besonders die Damenoberbekleidungsindustrie, deren Erzeugnisse in erheblichem Umfange nach den Ostseeländern, hauptsächlich nach Schweden, Dänemark und Norwegen abgesetzt werden. Allerdings muß die Berliner Konfektion um diese Absatzgebiete immer wieder mit den erstarkenden, z. T. zollgeschützten eigenen Industrien der Länder und mit den ausländischen Wettbewerbern einen heftigen Kampf führen.⁶⁾

Eine andere Gruppe des Bekleidungs-gewerbes, bei der die skandinavischen Länder unter den ausländischen Absatzgebieten an erster Stelle stehen, ist die Schuhwarenindustrie. In der Berliner Schuhindustrie spielt einmal die Fabrikation hochwertiger Damen-Ball- und Luxusschuhe, zum anderen eine außerordentlich zahlreiche und mannigfaltige Haus-

und Reiseschuhindustrie eine führende Rolle.⁷⁾ Etwa 10 v. H. der in Berlin erzeugten Haus-, Tennis- und Turnschuhe werden ausgeführt, und zwar an erster Stelle nach Dänemark, während die Ausfuhr besseren Straßenschuhwerks nur unerheblich ist. (1—2 v. H. der Erzeugung).

Es wurde oben schon auf die überragende Stellung der elektrotechnischen Erzeugnisse im Gesamtexport nach den Ostseeländern hingewiesen. Dieser Export dürfte wohl zum allergrößten Teil auf die Berliner Industrie entfallen, denn in den dreißig Berliner Betrieben, die „elektrotechnische Erzeugnisse aller Art“ herstellen, sind 98 362 Personen oder 73,6 v. H. aller im Reich in Betrieben dieser Art tätigen Personen beschäftigt.⁸⁾ In diesen Zahlen wird die Bedeutung der Riesenkonzerne Siemens und AEG innerhalb der Berliner Industrie sinnfällig. Die Erzeugnisse dieser Industrie werden in der ganzen Welt abgesetzt. Um die Bedeutung der einzelnen Ostseeländer bei diesem Export zu illustrieren, seien die Zahlen der Reichsstatistik hier angeführt. Man wird wohl nicht allzu große Abstriche machen müssen, um den Export der Berliner elektrotechnischen Industrie zu treffen.

Es wurden „Elektrotechnische Erzeugnisse“ (Gruppeneinteilung des „Internationalen Warenverzeichnis“) aus dem Reich in Mill. M. ausgeführt nach⁹⁾:

	1928	1927
Schweden	22,31	20,01
Finnland	13,71	10,76
Dänemark	12,81	11,19
Norwegen	7,98	6,48
Danzig	3,13	3,69
Lettland	2,96	3,08
Litauen	1,56	1,34
Estland	1,25	1,23
	65,71	57,78

Nicht so erheblich ist die Ausfuhr von elektrischen Maschinen und ihren Teilen nach den Ostseeländern. Die Industrie, die sich mit der Herstellung von elektrischen Maschinen und Transformatoren befaßt, ist auch nicht so stark in Berlin konzentriert, nur 9,3 v. H. aller im Reich in solchen Betrieben beschäftigten Personen sind in Berliner Betrieben tätig.

Wiederum sehr bedeutend ist die Ausfuhr nach den Ostseeländern bei den Berliner Industrien, die wissenschaftliche Präzisionsinstrumente und -apparate, optische, chirurgische (bis zu 70 v. H. der Gesamterzeugung nach dem Ausland!) und orthopädische Instrumente und Apparate herstellen. Die Hauptempfangsländer an der Ostsee sind Schweden, Dänemark, Finnland und Norwegen.

Geordnet nach den Zahlen der in den einzelnen Gruppen der Berliner Industrie beschäftigten Personen (insgesamt 1 033 346), folgt nach dem Bekleidungs-gewerbe (203 495 oder rund 20,5 v. H.) und der elektrotechnischen Industrie einschließlich der Feinmechanik und Optik (200 949 oder rund

⁷⁾ Dr. Heinicke, „Schuhwarengewerbe und Schuhwarenhandel in Berlin“, Berliner Wirtschaftsberichte Nr. 14, Jahrgang 1929.

⁸⁾ Berlins wirtschaftliche Verflechtung, S. 42.

⁹⁾ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1929, S. 225.

⁵⁾ s. bes. Berlins wirtschaftliche Verflechtung, S. 31 ff.
⁶⁾ vgl. Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Berlin für 1928, S. 120 und Bericht der Industrie- und Handelskammer zu Stettin über das Jahr 1926, S. 159.

20 v. H.) der Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau (107 686 oder rund 10,7 v. H.)¹⁰⁾

Nach den Ergebnissen der Umfrage der Industrie- und Handelskammer zu Berlin muß angenommen werden, daß die ausländischen Absatzgebiete des Berliner Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbaues in Uebersee (Süd-Amerika, Japan, China) zu suchen sind und daß unter den europäischen Staaten Rußland als Abnehmer eine besondere Rolle spielt. Der Absatz nach den Ostseeländern ist weniger bedeutend. Diese Annahme wird durch einen Blick in die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen vollauf bestätigt. Der Versand auf der Eisenbahn von Gütern der Klasse 16 des Güterverzeichnisses¹¹⁾ betrug im Jahre 1928 aus dem Verkehrsbezirk „Stadt Berlin“ in 1000 kg nach dem Verkehrsbezirk¹²⁾:

Elbhäfen	21 423	Litauen, Lettland,	
Weserhäfen	1 571	Estland, Finnland	174
Pommersche Häfen	4 477	Schweden u. Norwegen	446
Rußland	10 899	Dänemark	198

In den angeführten Zahlen erscheinen nicht nur Maschinen- und Maschinenteile, sondern auch andere Erzeugnisse der Berliner Metallindustrie, von denen mit Sicherheit angenommen werden kann, daß sie in sehr bedeutenden Mengen nach den Ostseeländern exportiert werden, wie z. B. Armaturen für Gas, Wasser und Dampf (Hähne, Ventile, Schieber usw.), Kugel- und Rollenlager usw.

¹⁰⁾ Zahlen nach der gewerbl. Betriebszählung vom 16. 6. 1925 („Berlin in Zahlen“, Ausg. 1929, herausgeg. vom Statistischen Amt der Stadt Berlin).

¹¹⁾ Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren, Gas-, Wasser- u. andere Behälter, Ausrüstungsstücke für Dampfkessel u. Rohrleitungen; ferner Maschinen u. Maschinenteile, auch wenn nur die Hauptbestandteile aus Eisen oder Stahl bestehen.

¹²⁾ Obwohl die Zahlen nur etwas über die mengenmäßige Verteilung auf die einzelnen Verkehrsbezirke aussagen, wird man sie als einen Anhalt f. d. wertmäßige Verteilung heranziehen dürfen, besonders deswegen, weil andere Verkehrsmittel als die Eisenbahn bei dem Versand der betroffenen Güter nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Von erheblicher Bedeutung sind die Ostseeländer als Absatzgebiet der Berliner Papierindustrie und des Berliner Vervielfältigungsgewerbes, in denen rund 7,3 v. H. aller in der Berliner Industrie beschäftigten Personen tätig sind. Der Export von Papierwaren aus Berlin nach den Ostseeländern setzt sich hauptsächlich aus folgenden Waren zusammen: Geschäftsbücher, Handelsvordrucke, Werbendruck-sachen, Postkarten, Bilder, Tortenteller, Papierservietten, Postversandkartons und andere Kartonnagen. Die Hauptempfangsländer sind Schweden und Dänemark.

Erwähnung muß schließlich noch der Absatz der Berliner chemischen Industrie nach den Ostseeländern finden. Eine besondere Rolle in der Berliner chemischen Industrie spielen die Herstellung kosmetischer, chemisch-pharmazeutischer und photographischer Erzeugnisse. Alle diese Erzeugnisse werden in erheblichen Mengen in den Ostseeländern, besonders in Schweden und Dänemark, abgesetzt.

Aus der großen Masse aller übrigen Erzeugnisse der Berliner Industrie, die nach den in Rede stehenden Ländern verkauft werden, seien noch folgende als besonders wichtig genannt: Schriften und Messinglinien für das Buchdruckergewerbe, Hüte und Hutstumpen, Schokolade und Schokoladewaren, Beleuchtungskörper aller Art, Möbel, Plüsch und Krimmer und Treibriemen und andere technische Lederartikel.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Ostseeländer für die Berliner Industrie sehr bedeutende Absatzgebiete sind und daß besonders Schweden, Dänemark, Norwegen und das schnell konsolidierte und wirtschaftlich aufblühende Finnland Erzeugnisse der Berliner Industrie in sehr großen Mengen beziehen.

Der Aufschwung des amerikanischen Russen-Geschäftes und Deutschland.

Von Carlo von Kugelgen.

Vergleicht man die Ein- und Ausfuhr Rußlands im Verhältnis zu seinen wichtigsten Austauschländern: Deutschland, England und den Vereinigten Staaten in den beiden letzten Wirtschaftsjahren, so sieht man als Grundcharakterzug weitere Einschränkung der russischen Einfuhr, die sich auch den drei Staaten gegenüber geltend macht. Aber während Deutschland im letzten Wirtschaftsjahr bloß für 188,5 Mill. Rubel gegen 248,5 Mill. im vorletzten Wirtschaftsjahr (1927/28) nach Rußland verkauft hat, ist die russische Einfuhr aus England von 47,5 bloß auf 44,3 und die aus den Vereinigten Staaten von 187,6 nur auf 152,9 Millionen gesunken. Einem Rückgang der deutschen Ausfuhr um 60 Mill. steht ein Rückgang der amerikanischen um 34,7 Mill. gegenüber. Dagegen ist die russische Ausfuhr im allgemeinen und auch nach den drei genannten Staaten gestiegen. Deutschland steht in der Aufnahme russischer Waren mit 208,5 Mill. noch vor England mit 192,5 Mill., während die Vereinigten Staaten bloß für 38,5 Mill. russischer Waren im letzten Wirtschaftsjahr aufnahmen. Die forcierte Einfuhr russischer Waren nach Deutschland, die Rußland unter allen Bedingungen und um jeden Preis abzusetzen sucht, stellt eine Dumpinggefahr dar, um so mehr, als es sich auch um Industriewaren handelt.

Der deutsche Handel hat sich also verhältnismäßig ungünstig entwickelt. Trotz der großen Anstrengungen,

die Deutschland im letzten Jahr zu seiner Förderung gemacht hat — man denke nur an den 300 Millionen-Kredit —, ist die Einfuhr deutscher Waren ganz beträchtlich zurückgegangen, die Handelsbilanz passiv geworden, und Deutschland muß sehen, wie es immer mehr von der amerikanischen Industrie verdrängt wird. Denn die statistischen Angaben für die genannte Zeit vom Oktober 1928 bis zum April 1929 geben das Bild einer Entwicklung, die sich seitdem in noch schnellerem Tempo fortgesetzt hat. Führende amerikanische Firmen sind seit Beginn dieses Jahres in das Rußland-Geschäft hineingegangen; man muß annehmen, daß diese amerikanische Expansion in Sowjetrußland in der Schlußstatistik des Jahres und erst recht im nächsten Jahr noch viel deutlicher in Erscheinung treten wird.

Nach Angaben der amerikanischen Presse („New York World“) hatte Rußland im Wirtschaftsjahr 1927/28 für 91,2 Millionen Dollar amerikanische Waren gekauft; Rußland sei der viertgrößte Verbraucher amerikanischer Industriemaschinen. Im Juli d. Js. hat die russisch-amerikanische Handelsgesellschaft „Amtorg“ für rund 20 Mill. Dollar Waren bestellt, was einen Rekord bedeutet. Ein großer Teil der amerikanischen Presse arbeitet bei der Befürwortung des russischen Geschäftes mit den phantastischen Zahlen des Fünf-Jahr-Planes: von den 33 Milliarden Dollar, die Rußland in seine Wirtschaftsentwicklung, besonders in die In-

dustrialisierung, hineinstecken werde, sollen für 3500 Mill. Waren eingeführt werden; davon werde ein beträchtlicher Teil auf Amerika entfallen.

Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen Rußland und den Vereinigten Staaten haben sich besonders durch den Abschluß großer Verträge über technische Hilfeleistung enger und fruchtbarer gestaltet. Wohl steht Deutschland hier noch an erster Stelle: von 64 bestehenden Verträgen auf technische Hilfe entfallen 28 auf Deutschland, 22 auf die Vereinigten Staaten, 7 auf Frankreich, 3 auf Schweden, 2 auf England und je einer auf Italien und die Schweiz. Doch ganz bewußt werden neuerdings Firmen der Vereinigten Staaten bevorzugt. In der Zeit vom 1. April bis zum 1. August d. Js. wurden 14 solcher Verträge abgeschlossen, von denen 7 auf amerikanische Firmen und 5 auf deutsche entfielen. Dabei gehören zu den amerikanischen so bedeutende Abschlüsse, wie der mit Ford über die Einrichtung der riesigen Automobilfabrik des „Awtoostroï“ bei Nischni-Nowgorod. Bekanntlich liefert Ford für die Fabrik, bis sie imstande ist, eigene Automobile zu bauen, für 30 Millionen Dollar Bestandteile. Auch der Bau der Fabrik ist einer amerikanischen Firma (Austin) übergeben worden. Ueberhaupt ist das russische Automobilwesen in amerikanische Hände übergegangen. Demnächst sollen 50 russische Automobilfachleute und 40 qualifizierte Arbeiter zu Studienzwecken auf die Ford-Werke entsandt werden. Ebenso ist das Traktorenwesen, das einen Angelpunkt der russischen Wirtschaftspläne, besonders auch auf dem Gebiete der Landwirtschaft, darstellt, ganz unter amerikanischem Einfluß. Hier spielt der Vertrag mit der amerikanischen Firma Albert Kahn, die u. a. den Bau der Stalingrader Traktorenfabrik leitet, eine große Rolle. Auch hier sind die Bestellungen auf Ausrüstung natürlich wieder an amerikanische Firmen übergegangen; auch werden 52 Sowjetingenieure und Sowjetarbeiter in amerikanische Werke geschickt. Es seien von den letzten Abschlüssen noch genannt: der des „Donugolj“ mit der amerikanischen Firma Roberts & Scheffer auf Niederbringung von Kohlenschächten, der Vertrag der Aktiengesellschaft „Textilimport“ mit Locherwood & Green über die Rationalisierung von Textilunternehmen, der des Gummi-Trusts mit der amerikanischen Firma Silberling über die Projektierung einer Automobilreifen-Fabrik. Diese Verträge bedeuten nicht nur Millionen-Abschlüsse für den Augenblick, sondern haben auch noch den Wert, daß sie für die Zukunft den Einfluß des Landes sichern, zu dem die technisch beratende Firma gehört.

Angesichts der furchtbar schwierigen Wirtschafts- und Finanzlage, des zunehmenden Geldumlaufes und der steigenden Preise in Sowjetrußland könnte man der Meinung sein, daß der Aufschwung des amerikanischen Geschäftes auf günstigen Preisen und besseren Kreditbedingungen beruht, die die Vereinigten Staaten der darbedenden Sowjetwirtschaft gewähren. Doch das ist keineswegs der Fall. Im Gegenteil: die Bestellungen und Verträge, die Rußland neuerdings in so starkem Maße in den Vereinigten Staaten unterbringt, sind mehr als Würste aufzufassen, die nach dem Schinken einer amerikanischen Anleihe und der politischen Anerkennung Sowjetrußlands geworfen werden. Verschiedene russische Wirtschaftler und Politiker haben im Laufe der letzten Zeit in Reden und Artikeln festgestellt, daß die amerikanischen Preise zum Teil höher als die deutschen sind und daß die amerikanischen Kreditkosten auch noch immer außerordentlich hoch sind. U. a. beklagte sich der Leiter der Ausland-Abteilung der Russischen Staatsbank, Korobkow, in der „Ekonomitscheskaja Shin“, indem er an New York Wallstreet appellierte, sie möge doch im Interesse des Handels beider Länder die Sowjetpapiere auf dem amerikanischen Markt zulassen. Auch ist es bekannt, daß amerikanische Arbeiter und Ingenieure in Sowjetrußland unendlich viel bessere Bedingungen erhalten als etwa die deutschen.

Dieses kraftvolle Liebeswerben um die Gunst der Vereinigten Staaten ist auf weite amerikanische Wirtschaftskreise und auf einen großen Teil der Presse Amerikas nicht ohne Einwirkung geblieben. Immer wieder wird von neuen amerikanischen Angeboten und Projekten berichtet, Vertreter der größten amerikanischen Firmen reisen, abgesehen von der amerikanischen Handelsdelegation, in Rußland umher. Ein Teil der Presse geht weiter und verlangt energisch die politische Anerkennung Sowjetrußlands. Wirtschaftszeitungen, wie „Journal of Commerce“ in New York treten für Sowjetrußland ein. Das Journal „The New Republic“ vom 14. August überschreibt seinen Artikel: „Rußland ist anzuerkennen“ und erklärt unter Hinweis auf die großen abgeschlossenen Geschäfte, die Anerkennung würde auch den Einfluß der Vereinigten Staaten auf die russische Außenpolitik mehren, ja, die Intransigenz des Sowjetregimes mildern. (!) Schon jetzt sei die kommunistische Propaganda in Europa und Amerika weniger aggressiv als vor fünf Jahren. Der Hauptvorteil einer Anerkennung aber bestände darin, daß amerikanische Anleihen für Rußland möglich wären. Eine solche Anleihe wäre aber für die amerikanischen Kreditoren vorteilhaft, weil sie den russischen „Fünf-Jahr-Plan“ erfolgreich machen würde. Die Anleihe würden den Vereinigten Staaten wachsende Konzessionen, Verträge und Handelsabschlüsse bringen.

Freilich steht auch ein beträchtlicher Teil der Presse noch auf dem von Stimson festgelegten Standpunkt, daß eine Anerkennung Sowjetrußlands nicht in Betracht komme, solange die Sowjetregierung mit Hilfe der Kommunistischen Internationale die Weltrevolution propagiere und man daher durch die Anerkennung industriellen Streiks und kommunistischen Unruhen Tür und Tor öffne. Man könne Rußland auch nicht Vertrauen schenken, solange es seine Schulden nicht zahle. Daher kamen auch Kredite und Anleihen nicht in Betracht, sondern man müsse sich auf Kassengeschäfte beschränken. Schließlich sei die Anerkennung auch nicht nötig, da der Handel mit Sowjetrußland auch ohne dies wachse.

Das letzte Motiv ist gerade im Hinblick auf Deutschland von durchschlagender Kraft. Deutschland hat Sowjetrußland politisch und wirtschaftlich die größten Dienste geleistet und wird jetzt dank der Umstellungsfähigkeit des staatlich geleiteten Russenhandels zugunsten der Vereinigten Staaten benachteiligt. Da ist es zu verstehen, daß man deutscherseits nach viel schlimmen Erfahrungen und Enttäuschungen mit Sowjetrußland eine gewisse Geschäftsmüdigkeit diesem Lande gegenüber zeigt, dessen wirtschaftliche Entwicklung nach wie vor auf gewagten Experimenten beruht und bei Fortschritten im einzelnen noch nicht bewiesen hat, ob es wirklich auf die Dauer lebensfähig ist. Man darf natürlich die amerikanische Geschäftswelt nicht nach den Hoffnungen der Presse auf den mildernden Einfluß des amerikanischen Geschäftsmannes in Sowjetrußland beurteilen. Die Amerikaner machen — das läßt sich nicht leugnen — im allgemeinen verhältnismäßig gute Geschäfte in Sowjetrußland, indem sie dessen Sehnsucht nach Anerkennung ausnutzen. Auch ist es großen amerikanischen Firmen, wie der General Electric, gelungen, eine Klausel in ihren Vertrag hineinzubringen, wonach die neuen Lieferungen von der Erfüllung der früheren Verpflichtungen des russischen Empfängers abhängig gemacht werden. Die deutsche Geschäftswelt hat bei weitem die größere Erfahrung in Sowjetrußland und wird gut daran tun, die Erfolge der Amerikaner im Geschäftsverkehr mit Sowjetrußland zu buchen und auch für sich auszunutzen. Vor allem aber sind die schon seit dem Abschluß des Handelsvertrages immer wieder von deutscher Seite aufgestellten Forderungen einer Sicherstellung der Kontinuität des russischen Geschäftes durchzusetzen.

**üchtiges
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.

Danzigs Hafen im Konkurrenzkampf mit Gdingen.

Der Jahresseeverkehr. — Der Güterumschlag. — Zunahme der Erzeinfuhr.

Von Kapitän z. S. a. D. Martini.

Die Umschlagsfähigkeit des Danziger Hafens hat während des Jahres 1929 weitere Fortschritte gemacht, sie beträgt zur Zeit gut 12 Millionen to. Man konnte dieses Ergebnis natürlich nur durch Anleihen erzielen, die verzinst und amortisiert werden müssen. Selbst der in den letzten Jahren stark gestiegene Seeverkehr hat nicht dazu geführt, daß in den Ausgaben für den Hafen eine wesentliche Entlastung zu spüren war. Neben der Konkurrenz, die das in der Nähe gelegene, von Polen mit allen Mitteln geförderte Gdingen darstellt, ist die Verwaltung des Danziger Hafens durch den Hafenausschuß, dessen polnische Mitglieder teilweise zugleich im Hafenrat von Gdingen tätig sind, so belastend für den Hafenbetrieb, daß Danzig in dieser Hinsicht überhaupt mit keinem anderen Hafen verglichen werden kann. Die Frage an den Völkerbund ist wohl angebracht, wie lange er noch diesem Katz- und Mausspiel zwischen Danzig und Gdingen ruhig zusehen will, wobei Danzig, der Schützling des Völkerbundes, die „Maus“ ist.

Wer heute die Hafenanlagen von Gdingen objektiv betrachtet, der müßte mit Blindheit geschlagen sein, wollte er nicht erkennen, wie weit Polen seine Ziele gesteckt und wie viele davon es schon in den letzten Jahren erreicht hat, mag der Hafen von Gdingen auch den schwer zu beseitigenden Mangel haben, daß er bei östlichen Winden selbst von nur geringer Stärke der Schifffahrt nicht genügenden Schutz bietet und unter starker Versandung zu leiden hat. Es wäre verkehrt, daran bestimmte Hoffnungen zu knüpfen, ebenso wie man allen anderen über Gdingen verbreiteten Gerüchten gegenüber sich am besten skeptisch verhält. Zu leicht ist dabei der Wunsch der Vater des Gedankens. Der Beobachter des Entstehens des Gdinger Hafens kann nur allen deutschen Häfen, namentlich Stettin und Königsberg dazu raten, in Gdingen einen auf die Dauer sehr ernstesten Konkurrenten zu sehen und nicht den deutschen Hafen Danzig, der ebenso unter Gdingen zu leiden hat, in den Vordergrund der Presseerörterungen zu stellen. Nackte Zahlen sollen dieses beweisen, soweit man überhaupt Ziffern ohne Beurteilung der Gesamtlage trauen darf.

Trotzdem Danzigs Hafen jetzt über viele moderne Umschlagsschuppen, von denen einer allein z. B. 10 000 qm Fläche hat, über 80, meist elektrische Kräne bis zu 8 to Hebekraft, über 7 Schwimmkräne von 2 bis 150 to Hebekraft, über 3 Erz- und Phosphat-Verladebrücken von 12 bis 15 to Tragfähigkeit, über 3 Kohlen-Kippbühnenanlagen von je 500 to stündlicher Leistung, über 8,3 km ausgebaute Kais, über drei leistungsfähige Schiffswerften usw. verfügt, ist im vergangenen Jahr der Seeverkehr, wie aus nachstehender Tabelle hervorgeht, nicht mehr gestiegen, sondern zum Stillstand gekommen oder zurückgegangen.

		Eingang			
	Schiffe	Ntrgt.			
1928	6198	4 045 240	} ohne der Verkehr in der Danziger Bucht		
1929	5396	3 892 362			
		Ausgang			
	Schiffe	Ntrgt.			
1928	6183	4 026 596	} ohne den Verkehr in der Danziger Bucht.		
1929	5432	3 917 890			

In Gdingen ist der Verkehr dagegen stark gestiegen:

		Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Ntrgt.	Schiffe	Ntrgt.	
1928	1 108	985 004	1093	973 646	
1929	1571	1 445 288	1551	1 457 685	

In polnischen Blättern findet man für den Stillstand des Danziger Seeverkehrs sehr oft als Erklärung den harten Winter 1928/1929 angegeben; man vergißt dabei aber ganz, daß Gdingen als nach der See zu offener Hafen, beinahe ein und einen halben Monat länger als Danzig unter Vereisung zu leiden gehabt hat.

Das Bild des Seeverkehrs ist ohne den Umschlag nicht klar genug. Im Hafen von Danzig betrug der Gesamt-Umschlag 1929 nach nichtamtlichen Feststellungen 8,5 Mill. to, von denen 1,8 auf die Ein- und 6,7 auf die Ausfuhr kamen. Im Jahre 1928 stellte sich der Gesamtumschlag auf 8,6 Mill. to und zwar 1,8 auf die Einfuhr, 6,8 Mill. to auf die Ausfuhr. Im Einzelnen fielen in der Ausfuhr etwa 5,3 Mill. to auf Kohlen (1928 = 5,4 Millionen to), etwa 0,6 Millionen to auf Holz (1928 = 0,9 Millionen). Der Rest verteilt sich auf Ge-

treide, Zucker, Zement und andere Güter, wobei zu bemerken ist, daß der Danziger Hafen an der Zuckerausfuhr des Hinterlandes heute nur mit 2 v. H. beteiligt ist. Früher ging sämtlicher Zucker aus Westpreußen und Posen über Danzig. Aus politischen Gründen ist Polen bemüht, durch Syndikate den Danziger Handel immer mehr auszuschalten. Danzig, das früher ein bedeutender Umschlagsplatz war, sinkt zum reinen Transitplatz herab. Der Verdienst bleibt so hauptsächlich in Polen. Ein trauriger Beweis dafür ist die Zunahme der Zahl der Erwerbslosen, namentlich unter den Hafenarbeitern.

Polen ist eifrig bemüht, durch Vorzugstarife und sonstige Vergünstigungen das, was von hochwertigem Stückgutverkehr Danzig noch geblieben ist, nach Gdingen zu ziehen.

Von der Einfuhr über den Danziger Hafen ist zunächst Erz zu nennen. Hier zeigt der Umschlag seit dem Jahre 1926 eine Zunahme von 206 951 to auf 700 074 to im Jahre 1929. Im Jahre 1928 betrug die Erzeinfuhr 438 549 to. Die Einfuhr an Düngemitteln fiel im Jahre 1929 von 389 485 to auf 358 794 to, ebenso verringerte sich die Schrotteinfuhr von 477 344 to auf 359 023 to.

Pressenachrichten zufolge ist Polen bemüht, die Heringseinfuhr, die im Jahre 1928 über Danzig 88 350 to betrug, nach Gdingen zu leiten. Im Hafen von Gdingen sind tatsächlich Heringsschuppen auf der Südmole des Südhafenbassins, des sogenannten Fischereihafens, im Bau. Ein großes Kühlhaus steht dicht vor der Vollendung. Vorläufig sind nur geringe Mengen Heringe über Gdingen nach Polen gegangen.

Die Steigerung der Güterbewegung über den Hafen von Gdingen geht aus folgenden Zahlen hervor. Im Jahre 1928 stellte sich die Einfuhr auf 190 133 to, im Jahre 1929 stieg sie auf 324 238 to. Die Ausfuhr bewegte sich in der gleichen Zeit von 1767 215 to auf 2 497 893 to. Die Kohlenausfuhr stieg von 1741 489 to auf 2 452 672 to, sie bildet den Hauptteil der Ausfuhr; sonst kommen für die Ausfuhr noch steigende Zuckermengen und Getreide in Frage. Vor kurzem lud z. B. ein Retzlaff-Dampfer 5000 to Zucker in Gdingen. Wenn in der Aufwärtsbewegung des letzten Jahres über den Gdinger Hafen eine gewisse Verlangsamung gegen die Vorjahre eingetreten ist, so liegt das in erster Linie an der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit der polnischen Bahnen. Dieser Mangel wird in gewisser Hinsicht beseitigt sein, wenn erst in diesem Frühjahr die Umgehungsbahn für den Danziger Hafen, die Bahn Bromberg-Gdingen d. h. die Strecke Oberschlesien-Gdingen fertiggestellt ist. Am Damme dieser Bahn wird in der Nähe von Gdingen eifrig gebaut, dagegen vernachlässigt Polen weiter die Eisenbahnanlagen im Danziger Hafen, die ihm unterstellt sind; es schädigt damit den Danziger Güterumschlag, der sich bei einem weiteren Ausbau der Hafenanlagen so steigern ließe, daß auch der wachsende Umschlag von Gdingen mit bewältigt werden könnte.

Mit der Organisierung der Reiseinfuhr über Gdingen in Verbindung mit der Reisschälmaschine in Gdingen hat zunächst Polen den Erfolg gehabt, daß überhaupt kein Reis mehr über Danzig kommt, wogegen die Reiseinfuhr über Gdingen im Jahre 1929 50 000 to betragen hat. Die anderen Einfuhrmengen setzen sich aus Erz, Schrott, Düngemitteln und geringen Mengen Stückgütern zusammen. Bei der direkten Linie Gdingen—Amerika, die von der American-Scantie-Linie aufrechterhalten wird, ist eine ganz allmähliche Zunahme der beförderten Güter zu bemerken. Allerdings fällt die Menge von 150 bis 200 to höchstens bei jedem, doch verhältnismäßig großen Dampfer kaum ins Gewicht und kann vorläufig nur ein Verlustgeschäft bedeuten. Doch man soll auch hier nicht voreilig urteilen, sondern besser die Ohren steif halten. Man könnte sonst Ueberraschungen erleben.

Polen hat sich bei seiner Politik der wirtschaftlichen Schwächung Danzigs zur Erreichung politischer Ziele auch vorgenommen, die Auswanderung von Danzig nach Gdingen zu ziehen. Die große Auswanderermole mit 10 m Wassertiefe im Außenbassin des Gdinger Hafens wird in diesem Jahre fertig.

Ständig wachsende Wirtschaftsnot in Lodz.

Da in der deutschen Presse Artikel erschienen sind mit der Tendenz, die wirtschaftlichen Verhältnisse Polens im betonten Gegensatz zu denen Ostdeutschlands als günstig oder aussichtsreich hinzustellen, darf darauf hingewiesen werden, daß diese Berichte den tatsächlichen Verhältnissen im Lodzer Bezirk nicht entsprechen. Die Jahresbilanz ergibt für das verflossene Jahr traurige Zahlen und eröffnet ebenso trübe Aussichten für die nächste Zukunft. Jedermann ist sich über den bitteren Ernst der wirtschaftlichen Lage klar; die Presse scheut sich nicht, offen fast täglich darüber zu berichten. Einige bekannt gewordene Zahlen sollen diese Auffassung begründen.

Allein in Lodz gab es 1929 326 Bankrotte, 1458 Gerichtsaufsichten, 88 300 Wechselurteile, hiervon 3374 über 1000 Zloty, von 13 Gerichtsvollziehern 40 000 Pfändungen und Versteigerungen — die gleiche Zahl wurde den Gerichtsvollziehern der Umgegend zur Exekution überwiesen. Trotz andauernd scharfen Konjunkturrückganges und entsprechend abnehmenden Umsatzes von Geld und Ware hält sich die Zahl der Wechselproteste bei Lodzer Notaren nach wie vor auf annähernd 50 000 monatlich. Im Vorjahr wurden protestiert:

Januar	Stück	28 251	i. W.	5 019	Taus. Zloty
Februar	"	30 404	"	5 612	" "
März	"	37 317	"	7 138	" "
April	"	41 897	"	8 187	" "
Mai	"	47 771	"	9 914	" "
Juni	"	50 122	"	9 941	" "
Juli	"	59 987	"	16 890	" "
August	"	52 424	"	10 194	" "
September	"	45 309	"	8 867	" "
Oktober	"	49 442	"	10 350	" "
November	"	43 018	"	11 260	" "
Dezember	"	47 287	"	10 229	" "

Auch der Bericht des Warschauer Konjunkturforschungs-Institutes geht an diesen Zahlen nicht vorbei, sondern erwähnt Lodz als führend in Wechselprotesten. Neben der Wechselinflation hat sich seit einiger Zeit eine Scheckinflation herausgebildet, welche die Gefahr für die wirtschaftliche Lage noch verschärft. Das Verfahren besteht darin, daß Wechselproteste durch Schecks abgedeckt werden, die vielfach 6 Monate vorausdatiert sind und am Fälligkeitstage mangels eigener Deckung oft nicht einmal honoriert werden. Solche Schecks werden des Risikos wegen mit 2 bis 3% monatlich diskontiert.

Da die Lodzer Banken mit Krediten äußerst zurückhalten — so daß vorsichtig geleitete Bankinstitute oft recht flüssig sind —, da ferner Bargeld durch Absatz im Inlande oder Export kaum oder nicht ausreichend eingeht, irgendwoher der notwendige Umsatz aber ernährt werden muß, richtet sich alle Arbeit und Hoffnung auf Kredite aus dem Ausland, England, Frankreich und die Vereinigten Staaten sind aber bereits seit längerer Zeit sehr vorsichtig gewesen; seitdem auch der deutsche Exporthandel letzthin zurückhaltender disponiert, Lodz ohne Kredit aber nicht existieren kann, folgt ein Zusammenbruch dem anderen, außer wo eigene flüssige Mittel bei scharfen Sparmaßnahmen ein Durchhalten ermöglichen. Die Lage in Lodz ist so ernst geworden, daß Gerüchten zufolge eines der ersten hiesigen Werke sich nur durch namhafte staatliche Unterstützungen von dem Schließen der Tore hat retten können.

So ist nicht verwunderlich, daß es täglich fast zu neuen Arbeiterentlassungen kommt. Im Lodzer Bezirk waren am 11. Januar 46 500 Arbeitslose offiziell registriert. Tatsächlich dürften die wahren Zahlen erheblich höher sein. Sie betragen über Weihnachten und Neujahr etwa 65 000, d. h. die Hälfte der Lodzer Arbeiterschaft. Die Not der Leute ist groß und tritt in trauriger Weise, z. B. in der Selbstmordstatistik, zu Tage. Nach zuverlässigen Informationen ist die Erregung und Unzufriedenheit im Zunehmen. Nur die völlige Leere der Partei- und sonstigen Kassen erklärt notdürftig, daß es zu Unruhen bisher nicht gekommen ist. Es ist ein Glück für die Linderung der Not, daß der Winter warm und die Preise für gebräuchlichste Lebensmittel infolge der reichlichen Ernte billig sind.

Wie glaubt die fleißige und energische Stadt sich zu retten?

Bekannt ist, daß die Produktion in Lodz, einst für russische Verhältnisse geschaffen, allzu umfangreich für Polen ist, dessen eigener Konsum an Wolle und Baumwolle auf dem Inlandmarkt selbst bei besseren Zeiten pro Kopf der Bevölkerung auf 20% bzw. 30% des früheren Verbrauchs zurückgegangen ist. Selbst wenn durch irgendwelche Umstände, etwa durch einen deutsch-polnischen Handelsvertrag der Kreditmarkt leichter werden sollte, so wird das nichts daran ändern können, daß Lodz in seinem jetzigen Bestand für Polen keine Existenzberechtigung mehr hat; selbst im günstigsten Fall wird eine Reihe von Firmen verschwinden müssen, damit der Rest existenzfähig sein und bleiben kann, sei es durch Umstellung auf andere Industriezweige — soweit Mittel hierfür noch vorhanden sind, — jedenfalls aber durch Neuregelung der bisherigen verworrenen, gegenseitig sich bekämpfenden Maßnahmen bei Einkauf, Produktion und Absatz.

Die Lodzer Industrie- und Handelskammer ist am Werk, ein Industriekartell zu gründen, das nach modernen wissenschaftlichen Grundsätzen wirken soll. Ob der Plan dieses Mal gelingen wird?

Vielleicht wird der polnische Staat seinem größten Industriezentrum auch eines Tages durch Erleichterungen mehr zur Seite stehen wie bisher, wo weder durch ausreichende Kredite, noch durch Steuernachlässe, noch durch verkehrspolitisches Entgegenkommen geholfen worden ist, so daß die Lodzer Industrie in Warschau wiederholt mit Klagen vorstoßen mußte. Vielleicht wird die Regierung doch Lodz intensiver stützen, um die Steuereingänge in alter Höhe zu halten. Lodz zahlte im Vorjahr an

Gewerbsteuer	54 Mill. Zloty,	d. h. 15,4%	der Gesamt-St.
Einkommensteuer	33 " "	13,6%	" "
Umsatzsteuer im Jahre 1926	" "	16,7%	" "

Dazu kommt, daß Lodz bisher 158 000 Arbeitern, d. h. 18% sämtlicher polnischer Industrie- und 68% der Textil-Arbeiter, Lebensunterhalt verschaffte. Brotlos bilden diese Massen eine Gefahr für den Staat!

Da trotz aller Bemühungen der Regierung, beispielsweise in Verhandlungen mit Rumänien, vorerst auf ausreichenden Export zur Erleichterung der Lage kaum zu rechnen ist, wie die bisherigen für einen Platz wie Lodz minimalen Ausfuhrziffern beweisen, geht das Streben von Staat und Wirtschaft dahin, den Inlandsabsatz zu heben, der wegen allgemeiner Verschuldung und Armut ebenfalls am Boden liegt. Die Politik der Exportprämie für Getreide hat sich als Fehlschlag erwiesen und wird als solcher offen zugegeben. Die Getreidepreise haben sich nicht, wie erwartet, gehoben, so daß den Bauern die reiche Ernte vorerst nicht viel genützt hat, für Einkäufe von Textilien also zunächst noch weite Sicht ist. Sollten die Getreidepreise sich aber früher oder später dem Weltmarkt anpassen, so liegt hier eine gewisse Aussicht auch für die Lodzer Industrie, denn die Spanne zwischen den polnischen und beispielsweise deutschen Preisen bei landwirtschaftlichen Produkten ist groß, wie folgende Uebersicht erkennen läßt:

Notierungen per 10. Januar 1930.

	Warschauer Getreidebörse loco Warschau Zloty	Berliner Börse umgerechnet in Zloty
Roggen	23—24	34,50
Weizen	39—40	57,25
Hafer	21—22	31,—
Industriegerste	23,50—24,50	35,75
Braugerste	27—28,50	40,25
Felderbsen	37—42	51,—
Weizenmehl I. Sorte	71—74	—
" II. "	61—64	69,—
Roggenmehl	40—41	50,80
Weizenkleie I. Sorte	20—21	—
" II. "	16,50—17,50	23,—
Roggenkleie	13—13,50	20,—

Exporteure, Handel und Finanz in Deutschland können, selbst für den Fall des Vertragsabschlusses, nur immer wieder dringend vor leichtfertiger Krediterteilung ohne sichere Deckung im Lodzer Bezirk gewarnt werden.

Der Verkehr in den Häfen Finnlands.

Von Mag. K. W. Hoppu, Helsingfors, Leiter des Statistischen Amtes für Schiffahrtswesen. *)
Schiffahrt.

Große Häfen von der Art, wie sie überall in Skandinavien zu finden sind, haben sich in Finnland dank den Besonderheiten des finnländischen Auslandshandels nicht entwickelt. Finnlands Hauptexportartikel ist Nutzholz, das gegenwärtig in 72 Häfen verschifft wird; von diesen Exporthäfen gehören 23 Städten, 2 der Regierung, und die übrigen 47 sind Landhäfen, eigentlich nichts mehr als Ladeplätze. Während in allen übrigen Ländern der Export sich auf einige wenige Häfen konzentriert, ist er in Finnland über das ganze Land hin auf eine große Zahl von Häfen verteilt. Trotzdem hat sich in letzter Zeit in einigen Häfen ein Anwachsen des Verkehrs bemerkbar gemacht, hauptsächlich allerdings aus dem Grunde, weil jetzt immer mehr regelmäßige Dampferlinien eingerichtet werden; die Ladungen der einzelnen Schiffe sind nicht gerade groß.

Durch die starke Dezentralisation der Verschiffung ist der Verkehr in den einzelnen Häfen relativ gering. Nur in zwei finnischen Häfen übersteigt der Export 2 Millionen Rgto., in zwei weiteren 1 Million Rgto., während die übrigen nicht einmal eine halbe Million erreichen. Insgesamt 19 Häfen können einen Export von über 100 000 Rgto. aufweisen.

Für die letzten drei Jahre zeigt folgende Tabelle die Exportziffern für die Häfen, deren Verschiffungen 100 000 Rgto. übersteigen.

	1926	1927	1928
	1 000	1 000	1 000
	Rgts.	Rgts.	Rgts.
Helsingfors	1 578	2 303	2 725
Wiborg and Trångsund	1 828	2 104	2 165
Kotka	1 497	1 905	1 853
Abo	892	957	1 068
Hangö	541	426	477
Mäntyluoto und Räfsö	420	445	453
Makslahi	224	433	433
Ykspila	273	380	416
Wasa	296	364	375
Kemi	317	350	362
Rauma	320	373	342
Koivisto	380	342	329
Fredrikshamn	275	400	306
Jakobstad	199	312	263
Mariehamn	195	202	209
Uleaborg	191	289	168
Brahestad	121	192	154
Borga	—	105	125
Haukipudas	—	—	124

In der Hauptstadt Helsingfors hat der Hafenverkehr in den letzten Jahren rapide Fortschritte gemacht durch ein Anwachsen um nicht weniger als 73 %. Dadurch hat Helsingfors Wiborg Trångsund den Rang abgelaufen. Helsingfors ist Ausgangs- und Endpunkt für die meisten ausländischen Passagier- und Frachtlinien, z. B. für die regelmäßige Passagierlinien nach Stockholm, Kopenhagen, Hull, Lübeck, Stettin und Reval usw. und für die Frachtlinien nach dem Kontinent und den britischen Häfen wie auch nach transatlantischen Häfen.

Ein großer Teil der für Finnland bestimmten Importwaren geht über Helsingfors, während auch

der Export, wie später gezeigt werden soll, recht bedeutend ist.

Eine Zunahme des Verkehrs läßt sich auch für den Hafen Wiborg-Trångsund feststellen, wenn auch keine so bedeutende wie für die Hauptstadt. Die Entwicklung dieses Hafens, der der bedeutendste in Ostfinnland ist, wurde durch die Anlage zweier neuer Häfen Koivisto und Makslahi in den letzten Jahren ungünstig beeinflusst. In diesen begann die Schiffahrt, als sie 1924 an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurden. Der Export dieser Häfen beläuft sich auf 740 000 Rgto., die somit für Wiborg verloren gehen.

Der Außenhandel von Kotka, dem drittgrößten Hafen des Landes, hat auch zugenommen, und zwar um 24 %.

Ein Hafen, in dem der Verkehr besonders stark angewachsen ist, ist Ykspila: 52 % in drei Jahren. Diese günstige Entwicklung verdankt der Hafen einer neuen Bahnverbindung nach dem Inneren des Landes. Der Verkehr scheint noch keineswegs seinen Höhepunkt erreicht zu haben, man erwartet vielmehr die weitere Zunahme.

Der Verkehr von Mariehamn erscheint als sehr stark, tatsächlich ergeben sich die hohen Ziffern dadurch, daß dieser Hafen täglich von den Dampfern der Linie Abo—Stockholm und zurück angelaufen wird, außerdem noch von den Schiffen der kleinen Lokallinien. Die Verladungen und der Personenverkehr der letzteren sind aber gering.

Unter Berücksichtigung des Schiffsverkehrs auch zwischen den einzelnen Häfen des Landes ergeben sich für den Seeverkehr der vier größten Häfen Finnlands folgende Ziffern:

Helsingfors	3 953
Wiborg	3 282
Kotka	2 120
Abo	1 845

Es ist offensichtlich, daß der Hafenverkehr in der Hauptstadt das Ausmaß großer europäischer Häfen erreicht hat, während Wiborg auch nicht sehr weit dahinter zurücksteht. Kotka weist etwas mehr, Abo etwas weniger als 2 Millionen Rgto. auf. In den anderen Häfen übersteigt die Ziffer, selbst bei Einbeziehung des einheimischen Verkehrs, kaum eine halbe Million Rgto. Es muß noch bemerkt werden, daß der Verkehr des Saima-Kanals, der nahezu 500 000 Rgto. erreicht, auch über Wiborg geht. Falls diese Ziffern in die Statistik für Wiborg miteinbezogen werden, so steht es kaum hinter der Hauptstadt zurück.

Import-Verkehr.

Der Import konzentriert sich nur auf einige Häfen. Die Menge des Imports in to ergibt folgende Aufstellung:

	1926	1927	1928
	1000 t	1000 t	1000 t
Helsingfors	671	1 103	1 409
Wiborg	244	298	456
Abo	360	392	444
Kotka	251	296	334
Wasa	95	133	165
Pagas	95	64	102
Mäntyluoto	53	64	78

*) Aus „Monthly Bulletin“ der Finlands-Bank.

Der Import der übrigen Häfen erreicht keine 50 000 to.

Der Anteil der einzelnen Waren verteilt sich im Jahre 1928 auf die Importhäfen wie folgt:

	Stück Güter 1000 to	Getreide 1000 to	Kohle 1000 to	Eisen und Maschin. 1000 to	Andere Güter 1000 to
Helsingfors	526	23	414	30	417
Wiborg	190	46	138	4	79
Abo	223	5	110	2	104
Kotka	82	30	136	1	86
Wasa	65	29	28	0	42
Mantyluoto	33	1	20	3	21
Hango	14	3	29	1	2

Von der gesamten Einfuhr an Stückgütern, die sich auf 1 168 000 to belief, ging der größte Teil, d. h. 45 %, über Helsingfors, 16,3 % über Wiborg und 19,1 % über Abo. Der Anteil der übrigen Häfen blieb in allen Fällen unter 10 %. Die größten Menge an importiertem Getreide hatte Wiborg mit 31,0 % von der Gesamtmenge aufzuweisen, Kotka 20,3 %, Wasa 20,0 % und Helsingfors 15,5 %. Von der eingeführten Kohle entfielen auf den Hafen von Helsingfors ungefähr 40 %, während der Rest in der Hauptsache über die Häfen Wiborg, Kotka und Abo ging. 55,5 % der Einfuhr von Eisen und Maschinen erfolgte durch den Hafen von Helsingfors. Der Anteil von Helsingfors an der Gruppe „andere Güter“ belief sich auf 47,2 %, der von Abo auf 11,8 %, von den übrigen Häfen erreichte keiner 10 %.

Export-Verkehr.

Die Gesamtmenge des Exports, 6 622 000 to, verteilte sich auf bedeutend mehr Häfen, als dies beim Import der Fall war; der Anteil der einzelnen Häfen mit einem Export von mindestens 100 000 to war für das Jahr 1928 folgender:

Wiborg und Trångsund	1 359
Kotka	1 014
Makslähti	384
Helsingfors	364
Mantyluoto und Räfsö	313
Kemi	304
Koivisto	263
Ykspila	256
Jakobstad	223
Rauma	206
Fredrikshamn	205
Uleaborg	169
Valkom	167
Abo	149
Brahestad	124
Wasa	123
Haukipudas	120
Hango	117

Wiborg und Trångsund stehen hier mit 20,2 % des Gesamtexports an erster Stelle. Kotka war mit 15,3 % beteiligt, während der Anteil aller anderen Häfen bedeutend geringer ist. Interessant ist die Feststellung, daß auf die Häfen Ostfinlands von Kotka bis Koivisto zusammen 3 306 000 to, also 50 % des Exports entfallen.

Nutzholz-Export.

Die Ausfuhr von Nutzholz, diesem wichtigsten Exportartikel für Finnland, verteilte sich im Jahre 1928 folgendermaßen auf die größeren Häfen:

	Gesamter Nutzholzexport in 1000 cbm	Anteil der gesägten Balken in %
Wiborg und Trångsund	1 979	61.6
Kotka	1 045	76.8
Makslähti	702	22.2
Kemi und Keitsiluoto	526	72.5
Mantyluoto und Räfsö	451	95.5
Ykspila	449	22.9
Koivisto	432	32.2
Jakobstad	395	25.8
Fredrikstad	372	38.6
Uleaborg	313	71.2
Valkom	287	85.0
Rauma	257	87.7
Helsingfors	238	60.0
Brahestad	214	46.2
Abo	196	80.6
Wasa	188	70.0
Haukipudas	172	71.0

Aus obiger Tabelle ist ersichtlich, daß Wiborg und Trångsund mit 20,9 % der gesamten Nutzholzausfuhr an erster Stelle stehen. Der Anteil des Hafens von Wiborg betrug 246 050 cbm, der von Trångsund 1 733 256 cbm, das sind 18,3 % der gesamten Holzausfuhr Finnlands. Trångsund steht bezüglich der Holzausfuhr nicht nur an erster Stelle für Finnland, sondern für Skandinavien überhaupt. Auf diesen Hafen folgt Kotka mit 11,5 % der Ausfuhr und Makslähti, der drittgrößte Hafen des Landes für Holzexport, mit 7,5 %. Von den Häfen am Bottnischen Meerbusen entfällt der größte Anteil am Export des Landes mit 5,5 % auf Kemi und Veitsiluoto. Diese Häfen stehen damit an vierter, Mantyluoto und Räfsö mit 4,7 % an fünfter Stelle. Der sich sehr schnell entwickelnde Hafen von Ykspila erreichte gleichfalls 4,7 %.

Der Export der östlichen Häfen belief sich auf zusammen 4 652 000 cbm, das sind 49,2 % der gesamten Ausfuhr des Landes an Nutzholz, die 9 454 000 cbm ausmachte. Die Hölzer aus den Wäldern von Savolax und Karelrien werden in diesen eben erwähnten Häfen verschifft.

Export von Papier und Holzmasse.

Die Ausfuhr von Holzmasse und Papier beschränkt sich auch auf einige wenige Häfen, deren bedeutendste mit den Exportziffern für 1928 in folgender Tabelle angegeben sind:

	1000 to	% des Gesamtexports
Kotka	265	36.7
Wiborg	122	16.7
Helsingfors	83	11.5
Hango	71	9.8
Rauma	51	7.0

Demnach ist für diesen Ausfuhrartikel Kotka der führende Hafen, über ihn ging mehr als ein Drittel der gesamten Ausfuhr. An nächster Stelle folgt Wiborg, Helsingfors erst an dritter und Hango an vierter Stelle. Da dieser letztgenannte Hafen auch während der kalten Jahreszeit schiffbar ist, erreicht er eine verhältnismäßig hohe Exportziffer. Es muß auch hier darauf hingewiesen werden, daß der größte Teil der Ausfuhr des Landes an Holzmasse und Papier, nämlich 402 000 to oder fast 56 %, in den Häfen Ostfinlands zur Verschiffung kommt.

Die oberschlesische Montanindustrie gegen den Mittellandkanal.

Die oberschlesische Kohlen- und Eisenindustrie hatte schon wiederholt zuletzt im Juli 1929, die Reichsregierung auf die schweren Gefahren hingewiesen, die ihr und dem gesamten Osten aus der Fertigstellung des Mittellandkanals drohen. Da sie eine sachliche Erwiderung bisher nicht erhalten hat, ist sie nunmehr nochmals in dringlichster Form bei dem Reichskanzler vorstellig geworden. Wie die Eingabe ausführt, drängt zu diesem Schritt nicht kleinliche Interessenpolitik, sondern ernste und tiefbegründete Sorge um das Schicksal der ostdeutschen Industrie, die durch den Mittellandkanal in ihrem Lebensnerv getroffen würde, um den Fortbestand höchster Kulturgüter des Ostens, die ohne das Rückgrat einer gesunden Wirtschaft verkümmern müßten. Durch die Fertigstellung des Mittellandkanals würden die Wettbewerbsverhältnisse der Industrie des Ostens von Grund aus zu Gunsten des Westens verschoben. Der oberschlesische Bergbau würde die wichtigsten Teile seines Absatzgebietes verlieren und damit in seiner Existenzgrundlage ernstlich bedroht werden. Die oberschlesische Eisenindustrie würde aus nahezu ihren gesamten Absatzgebieten verdrängt werden und dann überhaupt nicht mehr lebensfähig sein. Eine Beschäftigung von insgesamt rd. 84 000 Arbeitnehmern steht auf dem Spiel. Für das Reich würde sich daher nach Fertigstellung des Kanals die unabwendbare Notwendigkeit ergeben, für die oberschlesischen Montanindustrie umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, die sehr erhebliche Mittel erfordern würden. Weitere Ausgleichsmaßnahmen großen Umfanges würden für den niederschlesischen Steinkohlen-Bergbau, den mitteldeutschen und ostelbischen Braunkohlen-Bergbau sowie für andere Wirtschaftszweige des Ostens zu bewirken sein.

Die Eingabe, die in die dringende Bitte ausmündet, die Arbeiten am Mittellandkanal endgültig einzustellen, schließt wie folgt:

Das Fazit für die deutsche Wirtschaft bei Fortsetzung des Mittellandkanals stellt sich demgemäß so: Das Reich hat für die Fertigstellung des Kanals an sich Zahlungen aufzubringen, die sich nach amtlichem Material auf 322,5 Mill. Reichsmark belaufen. Das Reich hat für die durch den Kanal geschädigten Wirtschaftskreise des Ostens und der Mitte Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, deren Kosten insgesamt mindestens weitere 300 Millionen Mark betragen werden. Die Gesamtwirtschaft erleidet schließlich eine erhebliche Schädigung dadurch, daß der Reichsbahn durch den Kanal große Gütermengen entzogen werden, wodurch ihre Leistungsfähigkeit stark beeinträchtigt wird. Dieses Ergebnis, im Zusammenhang mit der äußerst schwierigen Finanzlage des Reiches, die auch in den nächsten Jahren zur größten Sparsamkeit nötigen wird, erfordert gebieterisch, daß weitere Mittel für den Mittellandkanal nicht mehr zur Verfügung gestellt werden. Das reiche Deutschland der Vorkriegszeit mit seiner blühenden Industrie in West und Ost hatte sich auf den Bau des Kanals nur bis Hannover beschränkt, das arme Deutschland der Jetztzeit, das zur Deckung selbst seines notwendigsten Finanzbedarfs aus der Hand in den Mund leben muß, sollte auf dieser Beschränkung beharren, zumal die fertiggestellte Kanalstrecke bis Peine kein Torso ist, sondern eine durchaus abgeschlossene und für sich lebensfähige Wasserstraße darstellt. Das Reich darf nicht Lasten von derart phantastischer Höhe auf sich nehmen, die nur einzelnen Teilen der Wirtschaft zugute kommen, andere für die Lebensnotwendigkeiten der Gesamtwirtschaft ebenso unentbehrliche Wirtschaftsglieder aber in ihrer Existenz bedrohlich gefährden.

Germania-Versicherung



Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Aktienkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen:

30 Millionen RM.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

100 Millionen RM.

Gesamtbestand in der Lebensversicherung:

rd. 450 Millionen RM.

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-, Auto-,

Luftfahrzeug-, Feuer-,

Einbruchdiebstahl-, Wasserleitungs-

schäden-, Büromaschinen-,

Transport-, Reisegepäck-

Versicherungen

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

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Das zweite Zusatzabkommen zum deutsch-schwedischen Vertrag. Das zweite Zusatzabkommen zum deutsch-schwedischen Handels- und Schiffsverkehrsvertrag vom 14. Mai 1926 ist, nach der I. u. H.-Ztg., am 8. Februar vom schwedischen Reichstag angenommen worden und tritt am 11. d. Mts. mit dem Austausch der Ratifikationsurkunde in Kraft. Damit kommen die in dem deutsch-schwedischen Handels- und Schiffsverkehrsvertrag vereinbarten Vertragszollsätze für Getreide und Vieh in Fortfall; gleichzeitig treten die neuen autonomen Zollsätze für Mais, Roggen- und Weizenmehl in Kraft.

Außenhandel. Nach einer (TT.)-Meldung an „Sydsv. Dagbl.“ weist die jetzt vorliegende Wertstatistik über den schwedischen Außenhandel im Jahre 1929 bei einer Ausfuhr von 1806 Mill. Kr. und einer Einfuhr von 1772 Mill. Kr. einen Ausfuhrüberschuß von 34 Mill. Kr. auf, während das Jahr zuvor mit einem Einfuhrüberschuß von 133 Mill. Kr. abschloß. Verglichen mit 1928 hat der Ausfuhrwert um nicht weniger als 231 Mill. Kr. zugenommen und der Einfuhrwert eine Steigerung um 64 Mill. Kr. erfahren.

Auf der Ausfuhrseite haben folgende Warengruppen die stärksten Steigerungen aufzuweisen: Holzwaren, gesägte usw. von 284,7 auf 309,4 Mill. Kr.; Papiermasse, Pappe und Papier von 365,6 auf 461,9 Mill. Kr.; Mineralien, Rohstoffe usw. von 104,1 auf 188,3 Mill. Kr.; Metalle, unbearbeitete usw. von 90,8 auf 97,9 Mill. Kr.; Metalle, Arbeiten davon von 90,8 auf 100,6 Mill. Kr.; lebende Tiere von 2,7 auf 6,2 Mill. Kr.; Nahrungsmittel tierischer Herkunft von 113 auf 136,1 Mill. Kr.

Färbung von Aussaathafer ab 1. Februar 1930. Die schwedische Regierung hat unter dem 16. Januar 1930 eine Verordnung erlassen, nach der ausländischer Hafer bei der Einfuhr nach Schweden vom 1. Februar 1930 ab mit Eosin gefärbt werden muß (8 g Eosin auf 1 l Spirit). Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für Hafer, der von Mühlenbesitzern zur Herstellung von Graupen oder Mehl eingeführt wird. Die neue Verordnung soll keine Maßnahme gegen die vielfach behauptete ausländische Dumpingimport von Hafer sein, sondern nur zum Schutz der Aussaat für Schweden geeigneter Hafersorten dienen.

Die nordische Holzexport hat im Jahre 1929 über 3,2 Mill. Stds. erreicht. Zuzufolge „Handelstidningen“ dürfte die gesamte schwedische Ausfuhr an Holz im Jahre 1929 auf rund 1 200 000 Standards zu schätzen sein. Wie der vom Handelsamt in Stockholm veröffentlichte Bericht betont, ist dies die größte Exportmenge, die jemals erreicht worden ist. Die Ausfuhr Finnlands wird auf etwa die gleiche Menge geschätzt, während die russische Ausfuhr vermutlich ca. 800 000 Standards betragen hat. Im Jahre 1929 sind also ungefähr 3,2 Mill. Standards an schwedischer, finnländischer und russischer Ware auf den Markt gekommen gegen je 2 760 000 Standards in den Jahren 1927 und 1928.

Der Markt wird bekanntlich ziemlich stark durch die russischen Dispositionen beeinflusst. Die anfangs Dezember seitens der Sowjetorganisationen getroffene Maßnahme, fob-Mengen zu wesentlich ermäßigten Cifpreisen auf dem offenen Markt anzubieten, scheint wenig Erfolg gehabt zu haben. Die Mehrheit der englischen Importeure hat sich von Abschlüssen fern gehalten und scheint sich statt dessen darum zu bemühen, irgend eine neue Form des Zusammenschlusses zustande zu bringen, um die russischen Verschiffungen gemeinsam übernehmen zu können. — Seitens Finnlands ist eine Produktionseinschränkung im Jahre 1930 um ca. 200 000 Standards zu erwarten, während in Schweden mit keiner wesentlichen Minderung zu rechnen ist.

Die Handelsflotte zum Jahreswechsel. Nach der jetzt vom Handelsamt in Stockholm veröffentlichten Statistik umfaßte die schwedische Handelsflotte zum Jahreswechsel insgesamt 2502 Schiffe von zusammen rund 1 650 000 Bruttoregistertonnen. Die Statistik berücksichtigt nur Schiffe von 20 Nettoregistertonnen und darüber.

Im Laufe des vorigen Jahres hat sich die Zahl der Dampfer um 13 von zusammen 22 400 Nettoregistertonnen und der Bestand an Motorschiffen um 19 bzw. 33 000 Nettoregistertonnen vermehrt. Auch die Segelschiffe mit Hilfsmotor haben wieder zugenommen, nämlich um 33 bzw. annähernd 2300 Nettoregistertonnen, während die übrigen Segelschiffe einen Rückgang aufweisen und zwar um 60 bzw. 4470 Netto-

tonnen. Die Gesamtzahl der Schiffe hat eine Zunahme um 3 erfahren, während sich die Tonnage um nicht weniger als 53 601 To. vergrößert hat.

Auflegung von Tonnage. Die Verschlechterung auf dem Frachtenmarkt veranlaßte nicht bloß norwegische, sondern auch schwedische Reedereien zur Auflegung von Tonnage im größeren Umfang zu schreiten und werden sie damit wohl auch weiter fortfahren, da vor April mit einer Erholung des Frachtenmarkts nicht gerechnet werden kann.

Abschlüsse der Banken. Der Stockholmer Finanzzeitung entnehmen wir nachstehende Zusammenstellung der von den bestehenden 30 Geschäftsbanken bisher vorliegenden 25 Jahresabschlüsse. Von diesen 25 Banken konnten zehn Dividenerhöhungen vornehmen — eine Ziffer, die um so mehr ins Gewicht fällt, als von den übrigen 20 Banken fünf aus bekannten Gründen vorläufig so wie so keine Dividende ausschütten können.

Bankgewinne und Dividenden 1929.

in Mill. Kr.	Divid. in %		Rein- gewinn	Grund- fonds
	1929	1928		
Skand, Kredit A./B.	12,6	10,6	14,59	87,19
Svenska Handelsbanken	12	10	13,40	90,00
Stockholms Ensk. Bank	15	14	9,97	45,00
Göteborgs Bank	10	10	4,51	43,75
Stockholms Intecknings Bank	15	15	3,87	18,00
Sundsvalls Ensk. Bank	15	12	5,94	14,50
Sydsv. Banken	4,5	4	2,40	34,00
Uplands Ensk. Bank	10	10	1,91	15,81
Wernlands Ensk. Bank	—	—	1,07	22,24
Ostergötlands Ensk. Bank	11	11	1,88	16,99
Göteborgs Handelsbank	4	3	1,97	20,00
Jordbrukarbanken	—	—	—	20,00
Södermanlands Ensk. Bank	8	8	0,91	11,00
Skaraborgs Ensk. Bank	15	14	1,63	9,10
Venersborgs Ensk. Bank	10	9	1,19	10,05
Smalands Ensk. Bank	—	—	0,74	12,60
Jämtlands Folkbank	—	—	0,28	6,00
Boras Bank	5	5	0,39	5,00
Gotlands Bank	10	10	0,59	3,03
Skanska Banken	6	6	0,38	4,00
Göteborgs Folkbank	7	6,5	0,38	3,50
Sundsvalls Kreditbank	9	8	0,22	1,50
Bohusbanken	—	—	0,11	1,50
Oerebro Folkbank	6,66	6,66	0,20	2,40
Diskontobanken	6	6	0,16	1,00

Größte Zellulosefabrik der Welt in Schweden. Wie aus Stockholm gemeldet wird, darf die in Östrand (Sundsvallbezirk) im Bau begriffene neue Zellulosefabrik der Svenska Celluloseaktiebolaget, welche die zum Kreuzerkonzern gehörenden Sagewerke besitzt, als die größte Anlage dieser Art in der ganzen Welt angesprochen werden. Die Fabrik wird jährlich 75 000 bis 100 000 To. Kraftzellulose produzieren und mit den neuesten, voll ausprobierten Einrichtungen auf diesem Gebiete ausgestattet sein. Das neue Trockenverfahren für die Holzmassefabrikation — eine schwedische Erfindung nach dem Verfahren der A.-B. Svenska Pfläktfabriken, ist bei Karlstads mekaniska verkstad bestellt.

Weiterer Rückgang der Haushaltungskosten in Schweden. Nach einer (TT.)-Meldung aus Stockholm lautet die amtliche Richtzahl der Haushaltungskosten in Schweden für Januar 145 gegen 147 im Dezember. Der Rückgang hängt mit der weiteren Pressenkung bei Butter, Eiern und Kaffee zusammen.

Norwegen.

Außenhandel. Im Dezember v. Js. betrug der Wert der Einfuhr 80,8 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 58,4 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 22,4 Mill. Kr. gegen 35,1 Mill. Kr. im Dezember 1928.

Für das ganze Jahr 1929 betrug der Importwert 1066 Mill. Kr., der Exportwert 752 Mill. Kr.; mithin der Einfuhrüberschuß 314 Mill. Kr. gegenüber 340 Mill. Kr. Einfuhrüberschuß im Jahre 1928. Die Handelsbilanz schließt also 1929 um 26 Mill. Kr. günstiger ab als im Vorjahre trotz Erhöhung des Gesamtumsatzes.

Die Handelsflotte umfaßt nach dem norwegischen „Veritas-Register“ 1930 insgesamt 1856 Fahrzeuge mit 3 306 780

Bruttoregistertonnen einschließlich der Segelschiffe (mit 27 604 Bruttoregistertonnen).

Umfangreiche Tonnageauflegungen in Westnorwegen.

Nach einer Meldung aus Bergen an „Handelstidningen“ hat die auf dem Frachtmarkt eingetretene Verschlechterung der Schifffahrt Westnorwegen schwer geschadet. Allein die in Bergen beheimatete Handelstonnage ist in großem Umfange aufgelegt worden. Bis zum 28. Januar sind Schiffe von zusammen 60 000 To. Tragfähigkeit aufgelegt worden, und seitdem werden täglich weitere Schiffe aus dem Verkehr gezogen. Ungefähr dieselben Verhältnisse herrschen in den übrigen Schifffahrtsstädten an der westnorwegischen Küste. Falls auf dem Frachtmarkt nicht bald eine Besserung eintritt, dürften viele Reedereien in eine äußerst schwierige Lage geraten, umso mehr, als die Schiffe oftmals sehr hoch beliehen sind.

Beschaffenheitskontrolle von Medizinaltran bei der Ausfuhr. In der norwegischen Gesetzsammlung (Norsk Lovtidende) ist unter dem 20. Dezember 1929 eine neue Kgl. Resolution (Kronprinzenregenten-Resolution) über die Beschaffenheitskontrolle des Medizinaltrans bei der Ausfuhr veröffentlicht worden.

In gleicher Gesetzsammlung werden die auf Grund vorstehender Resolution vom Handelsdepartement unter dem 4. Januar 1930 erlassenen näheren Bestimmungen hierzu bekanntgegeben.

Beide Veröffentlichungen werden in deutscher Uebersetzung im Deutschen Handels-Archiv mitgeteilt werden.

Geplante Errichtung einer Exportzentrale. Wie „G. H. & S. T.“ aus Oslo erfährt, beabsichtigt der Bankchef Sandberg die Einsetzung eines Ausschusses zu veranlassen, dem Vertreter des Handels, der Industrie, der Banken, der Exportunternehmungen und gegebenenfalls auch der Landwirtschaft angehören sollen. Dieser Ausschuß hatte die Aufgabe, den Vorschlag zu einer Exportzentrale mit der Obliegenheit für engeres Zusammenarbeiten und Konzentration der Exportunternehmungen zu sorgen, auszuarbeiten.

Jahresabschluß der Norske Kreditbank. Den Norske Creditbank hat im vergangenen Geschäftsjahr einen Reingewinn von 3 600 962 Kr. erzielt, ein Betrag, der sich durch Gewinnvortrag vom vorigen Jahre auf 3 769 140 Kr. erhöht. Die Verwaltung schlägt eine Dividende von sechs Prozent vor.

Geplante Erleichterung für ausländische Handlungsreisende. Wie aus Oslo gemeldet wird, hat die norwegische Regierung den Antrag gestellt, die von ausländischen Handlungsreisenden in Norwegen zu erlegende Abgabe wieder auf den früheren niedrigeren Satz zu ermäßigen.

Bekanntlich wurde die Abgabe durch ein im Juni 1929 angenommenes Gesetz von 100 Kr. für jeden Zeitraum von 30 Tagen auf 200 Kr. für die ersten 30 Tage und 100 Kr. für jede weitere Periode von 15 Tagen erhöht. Diese Bestimmung ist am 1. Januar d. Js. in Kraft getreten.

Pelzpreise auf der Auktion in Aalesund. Auf der am 21. Januar in Aalesund abgehaltenen Pelzauktion wurden für rote Fuchsfelle 100 bis 150 Kr., für Blaufuchs durchschnittlich 350 Kr. und für Kreuzfuchs etwa 200 Kr. erzielt. Insgesamt wurden rund 100 Felle im Werte von 30 000 bis 40 000 Kr. umgesetzt.

Dänemark.

Die Wirtschaftslage des Jahres 1929 erhellt aus dem nachfolgend gegebenen Auszug aus der seitens des staatlichen statistischen Amtes ausgearbeiteten Uebersicht:

Eine Ueberprüfung der Wirtschaftslage der verschiedenen Erwerbszweige zeigt, daß das Jahr 1929 die Erfüllung der zu Anfang desselben gehegten Erwartungen mit sich gebracht hat. Die Ausfuhr der Landwirtschaft wuchs, die Beschäftigung in der Industrie war bedeutend größer als vor einem Jahre, und infolge der sich geltend machenden erhöhten Kaufkraft der Bevölkerung besserten sich die Verhältnisse für Handel und Umsatz. Andererseits liegt kein Grund zu der Annahme vor, daß die Verbrauchsteigerung über den Rahmen der guten Einnahmen des gesamten Erwerbslebens des Landes hinausgegangen sein sollten. Jedenfalls sind die ausländischen Guthaben der Banken im Laufe des Jahres nicht zurückgegangen.

Zusammenfassend darf man wohl behaupten, daß die wirtschaftliche Lage Dänemarks zur Zeit gesund und der Stand der Haupterwerbszweige des Landes gut ist und die Möglichkeit zur Erweiterung der wirtschaftlichen Tätigkeit bietet namentlichen, wenn die Spartätigkeit mit der Produktion gleichen Schritt hält.

Außenhandel. Im Jahre 1929 betrug der Wert der Einfuhr 1792 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 1707 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 85 Mill. Kr. Im Jahre 1928 lauteten die entsprechenden Zahlen: 1736 Mill., 1657 Mill., 79 Mill. Kr.

Aus den Bilanzen der drei Hauptbanken per Ende Dezember 1929 geben wir nachstehenden Auszug:

	Aktienkapital Mill. Kr.	Reservefond Mill. Kr.	Einlagen Mill. Kr.	Kassenbestand Mill. Kr.
Landmannsbank	50.0	34.0	441.5	27.7
Handelsbank	50.0	31.0	335.4	24.3
Privatbank	40.0	—*)	170.9	20.8

	Netto-Guthaben bei ausländischen Korrespondenten Mill. Kr.	Effekten Bestand Mill. Kr.	Total-Bilanz Mill. Kr.
Landmannsbank	40.6	111.5	643.3
Handelsbank	7.8	75.5	557.4
Privatbank	12.5	53.6	309.2

Die Handelsflotte hatte im Jahre 1929 einen Zugang zu verzeichnen von 35 Dampf- und Motorschiffen, die auf dänischen Werften erbaut wurden, und von 39 im Auslande gekauften Dampf- und Motorschiffen. Andererseits wurden an das Ausland 22 Dampf- und Motorschiffe sowie 9 Segelschiffe verkauft, 15 Dampf- und Motorschiffe sowie 4 Segelschiffe gingen verlustig oder wurden für untauglich erklärt und einige alte kleinere Schiffe wurden abgewrackt. Das Ergebnis hieraus war zwar nur ein Netto-Zugang zur Handelsflotte von rund 14 000 B.-R.-T., indessen ging die Entwicklung insofern in günstiger Richtung, als die älteren Schiffe durch moderne Dampf- und Motorschiffe ersetzt wurden, welche sich in der heutigen Konkurrenz besser zu behaupten vermögen.

Nach dem norwegischen „Veritas-Register“ 1930 umfaßt die dänische Handelsflotte 1 072 818 B.-R.-T. — einschließlich der Segelschiffe — (17 414 B.-R.-T.).

Kopenhagen nimmt eine Anleihe in Höhe von 25 Mill. Kr. auf. Zufolge „Sydsv. Dagbl.“ hat die Gemeinde Kopenhagen die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 25 Mill. Kr. beschlossen und zwar in Gestalt einer inländischen Obligationsanleihe, die nach und nach, wie die Gelder gebraucht werden, aufgelegt werden soll.

Auktion grönländischer Pelze. Die diesjährige Auktion grönländischer Pelze ist auf den 21. Februar festgesetzt, und zwar wie gewöhnlich im Börsensaal in Kopenhagen. Vom 15. Januar bis 19. Februar können die Pelze im Packhaus der grönländischen Handelsgesellschaft auf Christianshavn angesehen werden. Es handelt sich um etwa 2300 Blaufüchse, 1600 Weißfüchse und 135 Eisbärenfelle.

Lettland.

Außenhandel. Nach Daten der Statistischen Verwaltung stellte sich der Gesamtbetrag des lettländischen Außenhandels im November v. Js. auf 67,6 Mill. Lat gegenüber 54,4 Mill. im November 1928. Die Ausfuhr betrug 34,2 Mill. Lat gegenüber 22,5 Mill. im entsprechenden Monat des Vorjahres, ist mithin stark gestiegen. Die Einfuhr erreichte 33,4 Mill. gegenüber 31,9 Mill. Im Zusammenhang mit der Ausfuhrsteigerung ergibt sich eine Aktivität der Handelsbilanz in Höhe von 0,8 Mill. Lat, während die Bilanz im November mit 9,3 Mill. Lat passiv war. In den ersten elf Monaten 1929 ergab sich bei einer Einfuhr von 434,5 Mill. Lat und einer Ausfuhr von 353,7 Mill. Lat ein Einfuhrüberschuß von 80,8 Mill. Lat gegen 41 Mill. Lat in der gleichen Zeit 1928; die Einfuhr ist 1929 um 52 Mill. Lat und die Ausfuhr um 12 Mill. Lat gestiegen, was die Erhöhung der Passivität der Handelsbilanz zur Folge hatte.

Das Rußlandgeschäft. Die Rigaer Sowjethandelsvertretung hat im Januar Aufträge im Gesamtbetrage von 2,08 Mill. Lat an lettländische Industriefirmen vergeben. Die Gesamtsumme der russischerseits seit Beginn des dritten Vertragsjahres in Lettland vergebenen Bestellungen erreicht damit 14,07 Mill. Lat. Ende Januar wurde u. a. ein größerer Sowjetauftrag auf Kühlwagen an die Libauer Kriegshafenwerkstätten erteilt. — In den lettländischen Industriekreisen wird neuerdings häufig über die sehr weitgehenden russischen Kreditforderungen geklagt. Viele lett-

*) Die Bank hat ein verantwortliches Einlagekapital von 15 Mill. Kr.

ländische Firmen sind nicht imstande, diese Forderungen zu erfüllen und können daher auch keine Sowjetaufträge übernehmen.

Die lettländische Handelsflotte zählte zum 1. Januar 1930 147 Einheiten mit einem Raumgehalt von 179 132 Br.-Regt. gegen 125 Einheiten mit 132 907 Br.-Regt. zum 1. Januar 1929. Somit hat die lettländische Handelsflotte im vergangenen Jahr einen Zuwachs von 22 Einheiten mit einem Raumgehalt von 46 225 Br.-Regt. zu verzeichnen. Prozentual ausgedrückt beträgt die Steigerung der Schiffszahl über 17 Proz. und die der Tonnage über 34 Proz.

Rückgang des Baconexports. Nach amtlichen Daten stellte sich der lettländische Baconexport im Jahre 1929 auf 812 to im Werte von rund 1,5 Mill. Lat gegenüber 1548 to im Werte von 2,4 Mill. Lat im Jahre 1928. Mithin ist der Export dem Gewicht nach auf nahezu die Hälfte gesunken, wobei zu berücksichtigen ist, daß schon das Jahr 1928 einen starken Ausfuhrückgang zeigte, denn im Jahre 1927 erreichte der Baconexport 3968 to im Werte von 5,9 Mill. Lat. Der Ausfuhrückgang ist in erster Linie auf die Mißernte und den Futtermangel des Jahres 1928 zurückzuführen, die die Landwirte zur starken Einschränkung der Schweinehaltung gezwungen haben.

Steigende Butterproduktion — Deutschland Hauptabnehmer. Obgleich die ungünstige Ernte des Jahres 1928 sich auch auf die Butterproduktion in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres auswirkte, ist das Gesamtergebnis der Butterproduktion und des Exports ein günstigeres gewesen als 1928. Die Gesamtproduktion belief sich 1928 auf 13 124 to, dagegen im Jahre 1929 auf 15 639 to. Was den Export anbetrifft, so betrug dieser 1928 12 960,2 to und stieg im verflossenen Jahre auf 15 033,4 to. Der Gesamtwert bezifferte sich auf 59,19 Mill. Lat im Jahre 1929 gegen 53,91 Mill. Lat im Jahre 1928. Insgesamt hat Lettland bis zum 1. Januar 1930 62 558,2 to Butter im Werte von 245 Mill. Lat exportiert, wovon 90 % auf Deutschland und die restlichen 10 % auf England, Dänemark und zum Teil auf Belgien entfielen.

Holzmarkt. Gegenwärtig ist die Holzausfuhr im Rigaer Hafen sehr rege. Man rechnet allein im Januar mit einem Exportquantum von 15—20 000 Standard. Damit dürfte sich jedoch der Vorrat der aufbereiteten Hölzer erschöpfen, und es ist eine Belebung des Holzexports erst wieder nach Eintritt einer erhöhten Zufuhrfähigkeit aus den letztjährigen Waldschlägen zu erwarten.

Flachsmarkt. In der Betriebswoche sind am östlichen Flachsmarkt sehr wesentliche Veränderungen zu verzeichnen. Die lettländische Flachsmonopolverwaltung hat einige kleinere Posten abgestoßen, dagegen haben die Sowjets in Berlin 15—20 000 to zum Preise von 55 Pf. St. für BKKO und im Anschluß hieran in Riga weitere 4—5000 to an hiesige Exporteure verkauft. Für letztgenannten Posten sollen 56 Pf. St. erzielt worden sein — ein enorm niedriger Preis, wenn man die Selbstkosten in Betracht zieht.

Die Auswirkungen der letzten russischen Flachsverkäufe lassen sich zurzeit noch nicht übersehen. Man neigt jedoch zu der Ansicht, daß eine tiefgehende Beeinflussung des Marktes nicht zu erwarten sei.

Zu bemerken ist, daß die lettländische Flachsmonopolverwaltung die oben genannten kleineren Posten zu etwas ermäßigten Preisen realisiert hat, was wohl als eine gewisse Rückwirkung der Berliner Transaktionen angesehen werden darf.

Geschäftsabschluß der Bank von Lettland. Der Rat der Bank von Lettland hat nunmehr den Reingewinn für das verflossene Jahr endgültig festgestellt. Derselbe beläuft sich auf 7,5 Mill. Lat, von welcher Summe 4 Mill. Lat der Staatskasse zugeführt werden, während die übrigen Summen teils zum Grund- und Reservekapital geschlagen werden bzw. als Tantiemen zur Auszahlung gelangen. Die Abschreibungen der Zentrale betragen 1,3 Mill. Lat, die der Zweigstellen 0,3 Mill. Lat, was zusammen 1,6 Mill. Lat ergibt. Im Vergleich zum Jahre 1928 ist der Reingewinn der Bank von Lettland um 0,3 Mill. Lat gesiegen.

Zur Frage der Zollerhöhungen. Der Wirtschaftsrat des Finanzministeriums hielt am 29. Januar eine Sitzung ab, auf der die Frage der Zollerhöhung zur Erörterung kam. Es wurde nach längeren Debatten fast einstimmig (mit einer Kontraststimme) eine Resolution angenommen, daß in denjenigen Fällen, in welchen ausländische Erzeugnisse die lettländische Industrie oder Landwirtschaft bedrohen, der Regierung das Recht zur Vornahme von Zollerhöhungen in bezug auf gewisse Wirtschaftszweige einzuräumen sei.

Wechselproteste. Im verflossenen Jahr kamen in ganz Lettland insgesamt 183 000 Wechsel im Gesamtbetrage von 39,2 Mill. Lat zum Protest gegen 156 000 Wechsel über 41,8 Mill. Lat im Jahre 1928 und 178 000 Wechsel über 51,9 Mill. Lat im Jahre 1927. Somit zeigt die Zahl der zum Protest gegangenen Wechsel im verflossenen Jahr eine Steigerung, dagegen die Wechselsumme einen Rückgang.

Kongreß der Viehzüchter Lettlands. Ende Januar fand ein Kongreß der Viehzüchter Lettlands, auf dem eine ganze Reihe wichtiger Resolutionen angenommen wurde, in Riga statt. An erster Stelle wurde eine weitgehende staatliche Unterstützung dieses für die Landwirtschaft überaus wichtigen Betriebszweiges gefordert, ferner verschiedene Maßnahmen in Vorschlag gebracht, die dazu angetan erscheinen, die Qualität des Milchviehes zu heben, wie Einfuhr von reinrassigem Zuchtvieh, Begründung von Kontrollvereinen, Einführung von Stammbüchern für reinrassiges Vieh und dergl.

Die Landwirtschaft Lettlands, von Dr. Woldemar Rudolph, Mitau (Druckerei H. Allunan) ist im Buchhandel zu haben. Von örtlichen Sachverständigen wird dieses Werkchen allen empfohlen, die sich für die lettländische Landwirtschaft interessieren, da eine Fülle statistischen Materials geboten wird und auch praktische Hinweise für den Landwirt gegeben werden.

Estland.

Schiffahrt. Im Jahre 1929 zeigte die Auslandfahrt im Hafen Reval folgende Zahlen im Vergleich zu den Ergebnissen 1928:

	1929		1928	
	Zahl der Schiffe	Nettortg.	Zahl der Schiffe	Nettortg.
Eingang	1593	775 707	1601	753 421
Ausgang	1528	747 363	1495	722 178

Was die Tonnenzahl anlangt, ist der Verkehr 1929 doch lebhafter gewesen als im Jahre 1928, obwohl die schwere Eisperiode zu Anfang d. Js. 1929 die Schiffahrt sehr behinderte und eine Zeit lang auch still legte. Beladen kamen 1929 ein 925 Schiffe mit 463 125 Nregt. und gingen aus 917 Schiffe mit 434 300 Nregt., die übrigen Schiffe kamen und gingen in Ballast.

Die Ergänzung des Hafengebührentarifs. Im „Riigi Teataja“ (Staatsanzeiger), Nr. 2, vom 7. Januar ist der Beschluß des Tarifkonseils vom 20. Dezember 1929 über die Ergänzung des Hafengebührentarifs Nr. 53 veröffentlicht. Er lautet: Grundlage: Tarifkonseil-Gesetz R. T. 106 — 1923: I.; § 41 des Hafengebührentarifs Nr. 53 (R. T. 26 — 1928) wird durch eine Anmerkung 4 wie folgt ergänzt: „Staatliche Schiffe und Wasserfahrzeuge, die ständig nicht zu geschäftlichen Zwecken benutzt werden, unterliegen nicht der in diesem Paragraph vorgesehenen Gebühr.“ — II: Dieser Beschluß tritt mit dem 1. Januar 1930 in Kraft.

Der Außensandel nach Ländern vom 1. Januar bis 1. November 1929.

Länder	Einfuhr		Ausfuhr	
	1000 Kr.		1000 Kr.	
Belgien			2 034	
Holland			2 233	
England	10 853		39 854	
Lettland	2 456		4 773	
Rußland	4 440		2 316	
Polen	8 234			
Frankreich	3 766			
Schweden	5 576		3 176	
Deutschland	31 904		24 805	
Finnland			3 993	
Dänemark			5 216	
Tschechoslovakei		2 359		
Vereinigte Staaten		14 183		
Andere Länder		21 184		10 409
Insgesamt:		104 955		98 809

Die Butterausfuhr im Jahre 1929. Im Jahre 1929 wurden aus Estland 244 216 Faß Butter exportiert gegen 220 383 Faß im Jahre 1928. Von diesem Quantum gingen 53% nach Deutschland und der Rest, mit Ausnahme einiger unbedeutender nach Frankreich, Finnland, Dänemark und Afrika verkaufter Partien, nach England. Im Jahre 1928 wurden 65% der Butter in Deutschland abgesetzt. Es zeigt sich also, daß in Bezug auf den Absatzmarkt für estländische Butter, eine nicht unwesentliche Verschiebung eingetreten ist. Infolge der Mißernte vom Jahre 1928 war der Butterexport in der ersten Hälfte des Jahres 1929 geringer als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahrs. Infolge der guten Ernte an Heu und Futtergetreide stieg die Butterproduktion später schnell an.

Diese Steigerung ist z. T. auch darauf zurückzuführen, daß die Anzahl der Milchkühe gegenüber dem Vorjahr keinen Rückgang sondern vielmehr eine gewisse Zunahme erfahren hat. —

Die Butter wurde von fünf Firmen exportiert. Etwas über die Hälfte der Ausfuhr entfällt auf den Zentralverband landwirtschaftlicher Produktiv-Genossenschaften „ESTONIA“. Es folgen der Bedeutung nach geordnet die A/G. Rottermann Werke, die A/G. Einpaul, das Handelshaus C. F. Gahlnbäck und der Verband der estnischen Molkereien.

Ein Großfeuer vernichtete am 7. Februar einen Getreidesilo der Firma Rotermann mit 7000 to Getreide. Der 2 Mill. Kr. betragende Schaden ist durch Versicherung gedeckt.

Litauen.

Entspannung auf dem litauischen Geldmarkt. Im Zusammenhang mit der allgemeinen Besserung der wirtschaftlichen Lage in Litauen wiesen die Einlagen bei den Banken in den letzten Monaten eine ständige Zunahme auf. Da andererseits die Nachfrage nach Geld ziemlich konstant blieb, so trat eine Entspannung auf dem litauischen Geldmarkt ein und die Banken konnten zu einer Herabsetzung der Zinsen für ausgeliehene Gelder schreiten. Nachdem die maßgebenden Privatbanken bereits im Sommer des Vorjahres den Zinssatz für ausgeliehene Gelder von 18 auf 16% ermäßigt hatten, erfolgte im Herbst eine weitere Herabsetzung auf 14%, der jetzt nunmehr eine Herabsetzung auf 12% gefolgt ist. Aus dieser Entspannung der Lage auf dem litauischen Geldmarkt hat nunmehr auch die Bank von Litauen die Folgerungen gezogen, indem sie dieser Tage ihren Diskontsatz je nach der Art der Kredite um $\frac{1}{2}$ —1% ermäßigt hat, wobei der niedrigere Zinssatz bei Exportkrediten Anwendung findet.

Der Ausfuhrzoll für ausgepreßte Leinsaat ist vom 1. Februar d. J. ab aufgehoben worden.

Brückenbau. Vom Verkehrsministerium wird am Entwurf einer neuen Brücke über die Newjascha gearbeitet. Die Baukosten der Brücke und der Zufahrtsschausee werden auf 2 Mill. Lit veranschlagt. Im Frühjahr soll ein Wettbewerb über die Vergabe dieser Bauarbeiten veranstaltet werden.

Der Ausbaudes Memeler Hafens soll nun vorgenommen werden, das Ministerkabinett stellte zu diesem Zweck 7 Millionen Lit zur Verfügung. Die Bauarbeiten sollen vom Verkehrsministerium in Kowno durch Ausschreibung vergeben werden.

Geflügelexport nach Deutschland. Die Maistas A. G., Kowno, verhandelt mit einer Berliner Firma über die Organisation des Exports von litauischem Geflügel nach Berlin in großem Umfange. Der Geflügelexport soll unter Kontrolle von Fachleuten stattfinden, wobei geschlachtete Gänse, Hühner, Enten und Truthähne zur Ausfuhr gelangen sollen.

Die Zigarettenfabrik „Dukat“ wurde auf Verordnung der Behörden geschlossen. Die Fabrik hatte sich dem kürzlich gebildeten Kartell der litauischen Zigarettenfabrikanten nicht angeschlossen.

Die Auswanderung aus Litauen hat nach Angaben des Innenministeriums 1929 stark zugenommen. Es verließen die Heimat 16 437 Personen gegen 10 000 im Jahre 1928. Das Ziel der meisten Auswanderer waren Argentinien und Brasilien.

Freie Stadt Danzig.

Schifffahrt. Im Januar d. J. liefen in den Danziger Hafen ein 492 Schiffe mit 358 755 Nrgt. und gingen aus 481 Schiffe mit 367 722 Nrgt. Sowohl die Zahl der Schiffe wie auch die Tonnenzahl ist dem Januar 1929 gegenüber nicht unwesentlich gestiegen. Ohne Ladung kamen ein 328 Schiffe mit 250 435 Nrgt. und gingen aus 35 Schiffe mit 21 724 Nrgt.

Die im Januar ein- und ausgegangenen Seeschiffe verteilen sich auf die einzelnen Länder in der Weise, daß Deutschland der Schiffszahl nach wieder an erster Stelle steht. An zweiter Stelle kommt Schweden, weit dahinter Dänemark und wieder in sehr weitem Abstände Lettland und Norwegen. Danzig war im Eingang mit 9, Polen mit 14 Schiffen vertreten.

Der Warenverkehr im Jahre 1929 zeigte folgende Zahlen (in Klammern die Zahlen für 1928):
Einfuhr: 1 792 351 to (1 832 409 to);
Ausfuhr: 6 766 700 to (6 783 273 to).

Bei der Einfuhr ist bemerkenswert der Rückgang bei Lebens- und Genußmitteln, außer Heringen, die von 88 350 (1928) auf 107 662 to (1929) gestiegen sind; Düngemittel, Schrott, Metallwaren, gingen gleichfalls zurück; Erze stiegen dagegen von 438 549 auf 700 074 to.

Bei der Ausfuhr ist ein Rückgang zu verzeichnen bei Holz und Zement und ein geringfügiger bei Kohle, steigende Tendenz zeigten Lebensmittel, Getreide, Zucker, Naphtha und Naphthaprodukte. Im übrigen verweisen wir auf den Hauptartikel in dieser Nummer über Danzig und Gdingen.

Die Lage am Danziger Holzmarkt. Am Danzig-polnischen Holzmarkt herrscht gegenwärtig eine schwere Krise, die in besorgniserregender Weise an Ausdehnung zunimmt. Die Nachfrage nach Holzladung ist sehr gering und dürfte, wenn die Kälte zunimmt, noch geringer werden. Die Gründe dafür liegen in der Einstellung der Bautätigkeit in ganz Mitteleuropa, der Konkurrenz Rußlands und den hohen Rundholzpreisen des Forstdepartements in Polen. Der dortige starke Geldmangel zwingt zahlreiche Firmen der privaten Holzindustrie, sich vom Geschäft zurückzuziehen.

Blöcke, die nicht allzuviel im Angebot sind, werden gesucht. Der Absatz vollzieht sich zögernd, da durch das lange Ausbleiben des Schnees die Ausfuhr fürs erste ungewiß erscheint. Für Langholz fehlt das der Jahreszeit entsprechende Interesse. Die Sägewerke decken sich sehr zögernd ein. Für Schnittmaterial wird der englische Käufer gesucht. Infolge der Marktlage haben aber weder Danziger noch englische Firmen besonderes Interesse am Einkauf. Verhandlungen werden mit verschiedenen Firmen über kleinere Mengen geführt, welche unbedingt vor Navigationsöffnung in England sein müssen.

Sleeper erwecken bei den Danzigern jetzt wenig Interesse. Hier spielt nicht nur die Marktlage eine gewisse Rolle, sondern auch der milde Winter floßte bisher berechtigte Besorgnis wegen der Abfuhr aus den Wäldern ein. Es sind nicht allzuviel unverkaufte Sleeper vorhanden; trotzdem sind die Verkäufer geneigt, ein Entgegenkommen zu zeigen. Schwellen für den Export werden nicht gesucht. Es ist schwer, für die polnischen Lieferanten, sich mit den nötigen Mengen für die polnische Bahn einzudecken, da die Rundholzpreise noch nicht niedrig genug sind, um die Herstellung gewinnbringend zu gestalten.

Rekordausfuhr polnischer Kohle über Danzig und Gdingen. Polens seewärtiger Kohlenexport hat im Januar d. J. eine beträchtliche Zunahme erfahren, wobei sowohl bei der Ausfuhr über Danzig wie bei der über Gdingen Rekordziffern erreicht wurden. Während die Durchschnittsziffer der über Danzig gegangenen Kohlenexporte im verflossenen Jahre rund 444 200 to monatlich und die über Gdingen ausgeführten Mengen im Monatsdurchschnitt 203 900 to betragen, wurden im Januar über Danzig 551 215 to, über Gdingen 254 045 to ausgeführt. Insgesamt stellte sich somit die polnische Kohlenausfuhr über die beiden Ostseehäfen im Januar d. J. auf 805 260 to, d. s. 25,5% mehr als im Januar 1929.

Nach Blättermeldung verlangen polnische Wirtschaftskreise die Erhöhung des Eisenbahntarifs für Exportkohle um 2 Zloty je Tonne, da die Eisenbahn-Verwaltung bei den Transporten über Danzig und Gdingen im laufenden Wirtschaftsjahr 54 Mill. Zloty zugesetzt hat. —

Neuartige Bunkeranlage im Hafen Danzig. Von der Firma Giesche wurde eine von der Hamburger Firma Kampnagel gebaute neuartige Bunkeranlage in Dienst gestellt, die eine wesentlich schnellere Belieferung der Schiffe jeder Größe mit Bunkerkohle gewährleistet.

Polen.

Der Hafenverkehr Gdingens 1929. Die jetzt veröffentlichten Zahlen betreffend den Umschlagverkehr des polnischen Ostseehafens Gdingen im Jahre 1929 geben ein anschauliches Bild der sprunghaften Entwicklung dieses von der polnischen Regierung mit allen Mitteln geförderten Hafens. Im abgelaufenen Jahre betrug der Umschlag insgesamt 2 818 000 to (gegenüber 1 956 000 to im Jahre 1928). Auf die Ausfuhr entfielen 2 949 000 to (1 765 000 to), auf die Einfuhr 324 000 to (190 000 to). Der Gesamtumschlag stieg im Vergleich zum Vorjahre um ungefähr 43%, die Steigerung der Ausfuhr betrug 40%. Eingeführt wurde hauptsächlich künstlicher Dünger, Reis, Erze, Schrott, ausgeführt Kohle (2 357 000 to), Holz, Zucker, Zement. Der Passagierverkehr im Aus- und Einreiseverkehr zählte 23 959 Per-

sonen gegenüber 23 282 im Jahre 1928. Es liefen ein 1541 Schiffe mit einem Fassungsvermögen von 2 324 000 Rgt., in See gingen 1552 Schiffe mit 2 494 000 To.

Die Bank von Polen setzte den Diskont von $8\frac{1}{2}$ auf 8% herab und den Lombardsatz von $9\frac{1}{2}$ auf 9%. Es wird erwartet, daß die Privatbanken den Diskontsatz von 13 auf 12% ermäßigen.

Die erwartete Rekorderzeugung polnischen Zuckers. Von der diesjährigen polnischen Zuckerproduktion, die auf etwa 803 700 to (auf Weißzucker umgerechnet) geschätzt wird, dürften etwa 404 000 to zum Export gelangen, womit die Zuckerausfuhr aus Polen eine Rekordziffer erreicht haben würde. Bis jetzt sind aus dem Ertrag der laufenden Kampagne rund 60 000 to Weißzucker und 97 000 to Rohzucker (1. Wurf) über Danzig, Gdingen und Hamburg ausgeführt worden. Von der vorstehend erwähnten Produktionsmenge wird nach vorliegenden Berechnungen der größere Teil und zwar rund 426 600 to in den früheren preußischen Landes- teilen, 377 100 to in den übrigen Provinzen Polens erzeugt werden.

Der Holzexport erreichte in den ersten 11 Monaten 1929 3 119 358 to im Werte von 419,6 Mill. Zl. gegenüber 4 279 338 to im Werte von 527,1 Mill. Zl. gegenüber 4 279 338 to im Werte von 527,1 Mill. Zl. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Mithin ist die Holzausfuhr Polens mengenmäßig um 27,1%, dem Werte nach um 20,3% gesunken.

Aufhebung des Ausfuhrzolls auf Oelkuchen. (10 Zl. je 100 kg). Der Wirtschaftsausschuß des Ministerrats hat sich für eine Suspension des Ausfuhrzoll auf Oelkuchen ausgesprochen. Eine entsprechende Verordnung der zuständigen Minister ist erfolgt.

Ausfuhrzoll für Federn und Daunen ab 15. Februar? Die vom polnischen Industrie- und Handelsministerium vorbereitete Verordnung, die vermittels eines prohibitiven Ausfuhrzolls auf unbearbeitete Federn und Daunen den Export der Ware in veredeltem Zustande fördern soll, wird einer Meldung der „Ajencja Wschodnia“ zufolge bereits am 15. Februar d. J. in Kraft gesetzt werden.

Getreidepolitik. Die „Gazeta Handlowa“ berichtet über das Ergebnis der zweitägigen Verhandlungen im Landwirtschaftsministerium, bei denen die augenblicklich besonders akuten Fragen der Schaffung von Getreidereserven und der Getreideexportprämien zur Sprache kamen. Die Konferenz sprach sich dafür aus, daß die staatlichen Getreidereserven, gegen die von landwirtschaftlicher Seite Bedenken geäußert wurden, ausschließlich für den Export, nicht aber für die Deckung des Inlandsbedarfs bestimmt sein sollen. Bezüglich der Exportprämien wurde von der Konferenz ihre Beibehaltung befürwortet. Eine Konzentrierung aller die Getreidepolitik betreffenden Fragen beim Landwirtschaftsministerium wurde von der Konferenz als wünschenswert bezeichnet.

Das polnische Zementkartell ist einer Meldung der Agentur „Iskra“ zufolge im Ergebnis der in Lemberg geführten Verhandlungen auf 6 Jahre verlängert worden. Die Produktion der polnischen Portlandzementfabriken wird zurzeit auf insgesamt 2,2 Mill. to jährlich geschätzt.

Konkursstatistik. Im Jahre 1927 betrug die Zahl der Konkurse in Polen 204, im Jahr 1928—288 und in den 9 ersten Monaten 1929—290.

Konkurs der Silesia-Werke in Ostoberschlesien. Ueber die seit Juli 1929 unter Geschäftsaufsicht stehende Firma Silesia-Werke in Nowawes in Ostoberschlesien ist der Konkurs verhängt worden. Von der Firma, die etwa 300 Arbeiter beschäftigte, wurden Signalapparate, Eisenkonstruktionen und Baumaschinen hergestellt. Die Passiva stellen sich auf ca. 600 000 Zl. Die Gläubigerversammlung war auf den 30. Januar anberaumt, der Termin für die Prüfung der Forderungen auf den 10. März d. J. festgesetzt worden.

Konkurs einer großen Textilfirma in Lodz. Eine der ältesten Lodzer Firmen, die seit etwa 100 Jahren bestehende Baumwollmanufakturgesellschaft Lorenz & Krause ist in Konkurs getreten. Die Firma beschäftigte rund 700 Arbeiter.

Weitere Konkurse in Lodz. In Lodz sind die folgenden Firmen in Konkurs gegangen: R. & K. Lissowski, Kilniskiego 147, Schuhwaren; Hennoch Kettler & J. Piasnik, Nowomiejska 3, Manufakturwaren; Hersz Cyhon, Nowomiejska 4, Wäschehandlung; Benj. Berger, Napierkowska 79, Schlosserei; „Odziezwka“, 6. Sierpina 1, Warenhandlung für Staats- und Kommunalbeamte; Pinkus Mandel, Kilniskiego 13, Manufakturwaren, und Maier Lewin Narutowicza 12, Manufakturwaren.

Rußland.

Die unzureichende Saatgutversorgung der Kollektivwirtschaften. Das Blatt des Landwirtschaftskommissariats der Sowjetunion „Sozialistischeskoje Semledelije“ weist auf den unbefriedigenden Verlauf der „Mobilisierung der Saatfonds“ bei den Kollektivwirtschaften hin und erklärt, daß eine weitere Verzögerung in dieser Angelegenheit umso weniger zugelassen werden könne, als der „kollektive Sektor“ der Landwirtschaft nach dem Plan der Sowjetregierung seine Anbaufläche in der Frühjahrssaatkampagne um nicht weniger als 25%, in den vollständig kollektivierten Gebieten sogar um 40% erweitern müsse. Der ganze Saatgutfonds hätte zum 15. Februar gebildet werden müssen. Nach Daten zum 27. Januar erreichte der vergesellschaftete Saatgutfonds der Kollektivwirtschaften indessen statt der vorgesehenen 2 212 500 to nur 347 800 to oder 16,5% des ursprünglichen Planes. Im Zusammenhang mit dem erweiterten Umfang der Kollektivierung soll der Plan jedoch um 30% erhöht werden, sodaß sich das Ergebnis noch ungünstiger, nämlich auf 12,8% des neuen Planes, stellt. Besonders unbefriedigend sind die Ergebnisse im Gebiet Nishni-Nowgorod, wo nur 6% des Planes ausgeführt worden sind, im Moskauer Gebiet (4%), im Mittleren Wolgabiet (9,2%), in der Baschkiren-Republik (9,7%) und in Sibirien (14,1%). Daneben gebe es jedoch eine Reihe von Gebieten (Lenin- grader Gebiet, Dagestan usw.), wo bis zum 25. Januar überhaupt kein einziger Zentner Korn für Saatwecke bereitgestellt sei. Das Blatt verlangt, daß der Sammlung der vergesellschafteten Saatfonds in den Kollektivwirtschaften die gleiche Aufmerksamkeit wie der vor kurzem abgeschlossenen Getreidekampagne geschenkt wird. Der Plan für die Auffüllung der Saatfonds müsse bei denjenigen Kollektivwirtschaften, bei denen das Saatgut noch nicht vergesellschaftet ist, bis auf die einzelnen dazugehörigen Bauernschaften aufgeteilt werden. Die Angehörigen der Kollektivwirtschaften müßten sich vollkommen darüber im klaren sein, daß der Staat über die im Dekret betreffende die Frühjahrssaatkampagne vorgesehenen Saatgutdarlehen für die Mißerntegebiete hinaus keinerlei Saatgut geben werde. Auch die Hoffnungen auf die Beschaffung des Saatgutes aus den lokalen Reservefonds seien unbegründet, da diese Fonds in erster Linie für den Fall von Naturkatastrophen vorgesehen seien.

Getreideausfuhr. Die Sowjetregierung hat beschlossen, zur Beschaffung von ausländischer Valuta Getreide auszuführen. Die Ausfuhr soll nach England, Deutschland und Lettland gerichtet sein. Mit Rücksicht auf die in Rußland bestehende Verpflegungskrisis kann diese Ausfuhr nur als Manöver zur Senkung der Preise angesehen werden und nachher wieder Getreide zu billigeren Preisen einzuführen. Die schlechte Unterbringung des eiligst zusammengeführten Getreides möge allerdings auch ein Grund für diese Maßnahme abgegeben haben.

Sollten sich aber die Blattermeldungen vom passiven Widerstand der Bauern bei den Holzfällungen bestätigen, so wäre mit einer Krisis in der Holzausfuhr zu rechnen, um diesen Ausfall zu decken müßten allerdings andere Ausfuhrartikel beschafft werden.

Baumwollausfuhr. Interessant ist, daß neuerdings von den Russen turkestanische Baumwolle in Deutschland angeboten wird. Bekanntlich ist dieser Tage in Bremen bereits ein Sowjetdampfer mit 5000 Ballen russischer Baumwolle eingetroffen. Dabei werden große Mengen Baumwolle alljährlich nach Rußland aus dem Auslande eingeführt.

Die Verschleuderung des bäuerlichen Viehs in Sibirien. Wie die Sowjetpresse berichtet, gibt der Zustand der Viehwirtschaft in Sibirien Anlaß zu erster Besorgnis. Trotz der strengen Regierungsverordnungen gehe die Vernichtung des Viehbestandes weiter, wobei sie in einzelnen Gebieten Sibiriens die Form eines ausgesprochenen Raubbaues annehme. In besonders großem Umfange gehe die Vernichtung des Viehbestandes in jenen Gebieten vor sich, die zur vollständigen Kollektivierung vorgesehen sind. Das Vieh werde dort nicht nur von den „Kulaken“ vernichtet, sondern diese veranlassen auch den Mittelbauern dazu. In einigen Gebieten erreichte der Rückgang des Viehbestandes in der Zeit vom November v. J. bis Mitte Januar über 30%. Die Vernichtung des Viehbestandes werde u. a. auch durch die staatlichen Fleischankaufsorgane gefördert, die den Ankauf von Vieh für Schlachtwecke betreiben. Ungeachtet der Regierungsverordnungen werde von diesen Organen nach wie vor Jungvieh und Milchvieh zum Schlachten angekauft. Die Regierungsmaßnahmen zur Erhaltung des Viehbestandes

würden in verschiedenen Fällen mit „verbrecherischer Langsamkeit“ durchgeführt. Schlecht sei es auch um die Unterbringung und Fütterung des Viehs in den Kollektivwirtschaften bestellt. Es seien auch Fälle vorgekommen, in denen die Kollektivwirtschaften die Annahme des Viehs infolge Mangels an Futtermitteln abgelehnt hätten.

Fleischrationierung im Industriegebiet der Sowjetukraine. Laut Verordnung des Handelskommissariats der Sowjetukraine werden ab 1. Februar fleischlose Tage und Höchstportionen für den Fleischverkauf eingeführt. Die höchsten Normen für Untertagarbeiter betragen 200 gr, die der anderen Arbeiterkategorien 150 gr, die übrige werktätige Bevölkerung erhält 100 gr pro Kopf. Die Normierung gilt für das Donezbecken, ferner für Charkow, Kriwoj-Rog, Nikolajew, Mariupol, Odessa, Kiew, Saporoshje.

Ungenügende Saatgut- und Traktorenversorgung zur Frühlingsaussaat in der Ukraine. Zum 1. Februar waren für die Frühlingsaussaat in der Ukraine nur 16,5% der erforderlichen Saatgutmenge bereitgestellt. Als letzte Frist für die Erfüllung dieser wichtigsten Voraussetzung einer erfolgreichen Aussaat ist der 10. Februar festgesetzt worden. Auch die Belieferung der Landwirtschaft mit Traktoren und Landmaschinen ist unzureichend. Bis zum 1. Februar hatte die große Charkower Fabrik „Serp i Molot“ noch keine einzige Egge geliefert. Der Oberste Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion hat die Fabrik angewiesen, bis zum 1. März 4200 Eggen an den Sernotrust zu liefern.

Die Auflösung der russischen Konzession Bernhard Altmann. Große deutsche Forderungen. — Bisher ergebnislose Sicherungsverhandlungen. Zu der Auflösung der österreichischen Textilkonzession Bernhard Altmann in Rußland durch die Sowjetregierung erfährt der Ost-Expreß, daß seitens deutscher Firmen gegen die Konzessionsgesellschaft große Forderungen bestehen, deren Gesamtbetrag rund 100 000 Dollar erreicht. Es handelt sich um Forderungen aus Lieferungen von Rohstoffen für die Spinnereien der Gesellschaft, sowie aus Textilienlieferungen. Verhandlungen zwischen den deutschen Gläubigern und Altmann über die Sicherung dieser Forderungen waren schon seit einiger Zeit im Gange. Altmann hatte bereits die erforderlichen Beträge in Rußland in Rußland bereitgestellt, doch erteilte die Sowjetregierung für diese Beträge keine Ausfuhrerlaubnis. Diese Stellungnahme der Sowjetregierung wurde mit der angeblichen Verletzung gewisser fabrikatorischer Bestimmungen des Konzessionsvertrages durch Altmann begründet. Infolgedessen verliefen die Verhandlungen der deutschen Gläubiger mit Altmann ergebnislos. Gegenwärtig schweben Erwägungen, um Mittel und Wege zur Sicherung dieser Forderungen zu finden.

Der Moskauer Vertreter der Lena Goldfields zu 8 Monaten Zwangsarbeit verurteilt. Der Moskauer Vertreter der englischen Konzessionsgesellschaft Lena Goldfields Co., Sampson, ist vom Sowjetgericht zu 8 Monaten Zwangsarbeit wegen Verzögerung der Lohnzahlungen an die Arbeiter der Konzession verurteilt worden. Gleichzeitig wurde die Konzessionsgesellschaft mit einer Geldstrafe in Höhe von 25 000 Rbl. belegt.

Das Urteil im Drusag-Prozeß. Die Rückwirkungen auf das Auslandskapital. Das am 4. Februar d. Js. gegen die Deutsch-Russische Saatbau-A. G. (Drusag) vom Sowjetgericht gefällte Urteil, durch das entsprechend dem Antrag des Staatsanwaltes für den Direktor der Drusag-Konzession Dr. Dittloff und seinem Stellvertreter Weimert auf die Höchststrafe von je 10 000 Rbl. Geldstrafe erkannt wurde, ist insofern symptomatisch, als dies in kurzer Zeit der zweite Fall eines scharfen Vorgehens der Sowjetregierung gegenüber einem ausländischen Konzessionsunternehmen in Rußland ist. Durch das Urteil wird die Deutsch-Russische Saatbau-A. G., deren Landkonzession in Nordkaukasien sich gerade in der letzten Zeit günstiger zu entwickeln begann, schwer geschädigt. Da in dem Konzessionsunternehmen auch Reichsmittel investiert sind, so wird durch das Urteil auch das Reich betroffen. Entgegen anderslautenden Pressemeldungen ist festzustellen, daß gegen das Urteil Berufung beim Obersten Sowjetgericht möglich ist. Ob dieser Weg beschritten wird, steht im Augenblick noch nicht fest.

Man nimmt in Konzessionskreisen an, daß das angesichts der Geringfügigkeit des Vergehens sehr harte Urteil im Drusag-Prozeß auf das Verhältnis des ausländischen Ka-

pitals zu Sowjetrußland nicht ohne Rückwirkungen bleiben kann. Die Bereitwilligkeit der ausländischen Wirtschaftskreise zu Kapitalinvestitionen in Sowjetrußland dürfte dadurch noch erheblich herabgemindert werden. Bemerkenswert ist, daß, während man in dieser Weise gegen die bestehenden Konzessionen vorgeht, in der Sowjetpresse wiederum auf die großen Konzessionsmöglichkeiten in Rußland hingewiesen wird. So hat die „Ekonom. Shisn“ gerade dieser Tage einen großen Artikel über Konzessionsobjekte in der sibirischen Kommunalwirtschaft gebracht.

Wie der Ost-Expreß erfährt, wird das Vorgehen der Sowjetregierung gegen die Drusag in Berliner politischen Kreisen als überaus unerfreuliche Tatsache bezeichnet.

Kurse.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	6. Febr.		7. Febr.		8. Febr.		
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	
Newyork . . .	—	374.45	375.45	374.35	375.35	374.30	375.30
London . . .	—	18.31	18.28	18.21	18.26	18.21	18.26
Berlin . . .	—	89.40	90.—	89.45	90.05	89.45	90.05
Helsingfors . . .	—	9.40	9.45	9.40	9.45	9.40	9.45
Stockholm . . .	—	100.50	101.10	100.45	101.05	100.45	101.05
Kopenhagen . . .	—	100.15	100.75	100.10	100.70	100.10	100.70
Oslo . . .	—	100.—	100.60	100.—	100.60	100.—	100.60
Paris . . .	—	14.70	14.95	14.70	14.95	14.70	14.95
Amsterdam . . .	—	150.80	151.10	150.25	151.05	150.25	151.05
Riga . . .	—	72.10	72.60	72.10	72.60	72.10	72.60
Zürich . . .	—	72.30	72.90	72.25	72.85	72.25	72.85
Brüssel . . .	—	52.15	52.65	52.20	52.70	52.15	52.65
Mailand . . .	—	19.60	20.—	19.60	20.—	19.60	20.—
Prag . . .	—	11.05	11.25	11.05	11.25	11.05	11.25
Wien . . .	—	52.70	53.30	52.70	53.30	52.70	53.30
Budapest . . .	—	65.55	66.25	65.55	66.25	65.55	66.25
Warschau . . .	—	41.70	42.90	41.70	42.90	41.70	42.90
Kowno . . .	—	36.95	37.55	36.95	37.55	36.95	37.55
Moskau (Scheck) . . .	—	192.75	194.25	192.75	194.25	192.75	194.25
Danzig . . .	—	72.85	73.45	72.85	73.45	72.85	73.45

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	6. Febr.		7. Febr.		8. Febr.	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.177	5.197	5.177	5.187	5.177	5.187
1 Pfund Sterling . . .	25.19	25.24	25.195	25.245	25.20	25.25
100 franz. Francs . . .	20.28	20.43	20.27	20.42	20.27	20.42
100 belg. Belga . . .	72.—	72.55	72.—	72.55	72.—	72.55
100 schweizer Francs . . .	99.80	100.55	99.75	100.50	99.75	100.50
100 italienische Lire . . .	27.06	27.27	27.05	27.26	27.05	27.26
100 schwed. Kronen . . .	138.90	139.60	138.90	139.60	138.85	139.55
100 norweg. Kronen . . .	138.20	138.90	138.20	138.90	138.20	138.90
100 dänische Kronen . . .	138.35	139.05	138.35	139.05	138.35	139.05
100 österr. Schilling . . .	72.60	73.30	72.60	73.30	72.60	73.30
100 tschecho-slowac. Kr. . .	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden . . .	207.70	208.75	207.70	208.75	207.65	208.70
100 deutsche Mark . . .	123.60	124.25	123.60	124.25	123.60	124.25
100 finnland. Mark . . .	12.96	13.08	12.96	13.08	12.96	13.08
100 estländ. Kronen . . .	138.—	138.70	138.—	138.70	137.95	138.65
100 poln. Zloty . . .	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits . . .	51.40	52.10	51.40	52.10	51.40	52.10
1 SSS R-Tscherwonez . . .	—	—	—	—	—	—

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

5. Febr. 6. Febr. 7. Febr. 8. Febr.

New-York	39.70	39.70	39.70	39.70
London	193.40	193.40	193.45	193.45
Stockholm	1067.75	1067.75	1067.50	1067.50
Berlin	950.00	950.50	950.50	950.50
Paris	156.50	156.50	156.50	156.50
Brüssel	555.00	555.00	555.00	555.00
Amsterdam	1597.00	1597.00	1597.00	1597.00
Basel	768.00	768.00	768.50	768.50
Oslo	1063.00	1063.00	1063.00	1063.50
Kopenhagen	1064.00	1064.00	1064.00	1064.50
Prag	118.50	118.50	118.50	118.50
Rom	208.50	208.50	208.50	208.50
Reval	1064.00	1064.00	1063.00	1063.00
Riga	768.00	768.00	768.00	768.00
Madrid	528.00	528.00	522.00	525.00

Finland

Außenhandel. In den Jahren 1928 und 1929 stellte sich der Handelsverkehr mit den einzelnen Ländern folgendermaßen (in Mill. Fmk.) dar:

Länder	Einfuhr		Ausfuhr	
	1928	1929	1928	1929
Rußland	126.1	119.1	268.6	211.1
Estland	92.8	55.7	25.9	27.6
Lettland	27.3	25.9	19.1	17.4
Polen	93.4	117.6	11.5	4.1
Danzig	33.8	35.0	2.3	2.7
Schweden	657.4	539.9	138.2	128.1
Norwegen	56.8	56.3	11.2	25.0
Dänemark	322.3	329.7	146.5	150.0
Deutschland	2 961.8	2 682.3	987.8	925.1
Niederlande	374.0	328.1	514.4	446.7
Belgien	299.7	197.7	468.2	505.0
Großbritannien u. Irland	990.4	911.9	2 207.6	2 441.1
Frankreich	202.7	189.6	427.2	415.9
Spanien	30.0	27.8	132.4	119.5
Italien	48.4	52.0	46.9	56.6
Schweiz	46.9	39.2	1.9	2.1
Tschechoslovakei	114.7	99.5	0.8	0.7
Verein. Staaten	1 179.1	873.4	408.5	452.7
Brasilien	107.4	112.4	55.6	58.8
Argentinien	58.7	59.3	55.1	63.8
Uebrig. Länder	189.2	143.8	315.8	374.7
zusammen	8 012.9	6 996.3	6 245.3	6 426.7

Es ist das alte Bild, Deutschland in der Einfuhr Großbritannien in der Ausfuhr an erster Stelle; im übrigen 1929 in der Einfuhr ein merklicher Rückgang (mit wenig Ausnahmen) bei allen Ländern; in der Ausfuhr bei Großbritannien eine kleine Steigerung, bei Deutschland ein geringer Rückgang, was wohl im Wesentlichen mit der stärkeren bzw. geringeren Holzausfuhr zusammenhängt.

Schifffahrt. Im Jahre 1929 liefen in die finnländischen Häfen ein 7228 Schiffe mit 4 724 660 Rgt. und gingen aus 7340 Schiffe mit 4 672 308 Rgt. Vergleicht man diese Zahlen mit 1928, wo 8151 Schiffe mit 4 823 397 Rgt. ein- und 8291 Schiffe mit 4 879 459 Rgt. ausgingen, so sieht man, daß sowohl die Anzahl der Schiffe wie auch die Tonnenzahl 1929 zurückging, was zum Teil auf den schweren Winter Anfang 1929, zum Teil auf die gedrückte Geschäftslage in Finnland zurückzuführen sein dürfte.

Aufhebung der staatlichen Expeditionsabgabe bei Klavierung von Schiffen — Erhöhung der Leuchtfeuerabgabe. Durch Verordnung vom 28. Dezember 1929 ist die Erhebung der staatlichen Expeditionsabgabe, die auf Grund der Verordnung vom 4. Februar 1919 mit 40 Penni je Registertonne bei der Einklavierung bzw. Ausfertigung eines Zollpasses für aus dem Ausland ankommende und nach dem Ausland abgehende Schiffe erhoben wurde, abgeschafft worden. Dagegen ist durch eine Verordnung vom gleichen Tage die Leuchtfeuerabgabe von bisher 1,80 Fmk. je Registertonne auf 3 Fmk. beim jedesmaligen Einlaufen eines Handelsschiffes von oder beim Auslaufen nach einem ausländischen Hafen erhöht worden. Die in der Verordnung vorgesehene Erhöhung von 100% für ausländische Schiffe kommt auf Grund der bestehenden Verträge zwischen Deutschland und Finnland für deutsche Schiffe nicht in Frage.

Gesetz über Frachtunterstützungen. In Finlands Författningssamling Nr. 434 ist das Gesetz vom 28. Dezember 1929, betreffend Frachtunterstützungen für Roggenmehl, Kochsalz und Kunstdünger in gewissen nördlichen Bezirken Finnlands abgedruckt. Die deutsche Uebersetzung des Gesetzes lautet: Der Staatsrat wird ermächtigt, während der Jahre 1930 bis 1932 für Roggenmehl, Kochsalz und Kunstdünger in den Gemeinden Nordfinlands, die der Staatsrat jedes Jahr bestimmt, eine Frachtunterstützung von 10 bis 60 Penni für jedes Kilogramm, je nach der Länge der Beförderungstrecke von der Eisenbahn zum Verbrauchsort zu zahlen. — Der Staatsrat erläßt die näheren Bestimmungen zur Ausführung dieses Gesetzes, das am 1. Januar 1930 in Kraft tritt.

Ausführungsbestimmungen zum Gesetz, betreffend die Herstellung und Einfuhr sowie den Handel mit Futter- und Düngemitteln. In Finlands Författningssamling vom 28. Dezember 1929 Nr. 428 ist die Verordnung vom 21. Dezember 1929, betreffend die Ausführung und Anwendung des Gesetzes vom 23. Mai 1929 über die Herstellung und Einfuhr

sowie den Handel mit Futter- und Düngemitteln, veröffentlicht worden, die in deutscher Uebersetzung demnächst im Deutschen Handels-Archiv mitgeteilt werden wird.

Anleihen in Frankreich. Es ist gelungen, zwei größere finnländische Auslandsanleihen in Frankreich zu erhalten. Nachdem man sowohl den englischen als auch den amerikanischen Markt sondiert hatte und sich die Bedingungen für die Plazierung einer Anleihe dort als zu ungünstig erwiesen haben, wandte man sich an Frankreich, wo die Geldmarktlage für die Unterbringung von Anleihen gegenwärtig günstig ist. Die Verhandlungen wurden finnischerseits von Prof. Gebhard und Ing. v. Frenckell geführt. Die zustande gekommene Anleihe für die Zentralkreditanstalt der finnländischen Genossenschaften beträgt 500 Mill. Fmk., die Anleihe für die finnländische Industrie-Hypothekenbank 400 Mill. Fmk. Der effektive Zinssatz wird sich auf 6—6½% stellen, was als sehr günstig angesehen wird. Die Anleihe für die Zentralkreditanstalt soll sofort emittiert werden, diejenige für die Industrie-Hypothekenbank einige Zeit später. In Helsingfors wird dieser Tage der Besuch des Präsidenten der Credit Lyonnais, Baron Watteville, erwartet.

Neue Ausgabe des Zolltarifs. In dem soeben im Druck erschienenen Zolltarif für das Jahr 1930 sind sowohl die Grundzölle, die vom Staatsrat auf Grund seiner Ermächtigung erhöhten Zölle sowie die Vertragszölle angegeben. Außerdem enthält die Veröffentlichung Angaben über die Bestimmungen betreffend zu spät erfolgte Zolldeklaration, über verspätete Verzollung, über die Niederlagegebühren, Verbrauchsabgaben usw. Es schließt sich an ein Verzeichnis der Ein- und Ausfuhrverbote und -Beschränkungen, sowie der Handelsverträge Finnlands. Schließlich sind das Gesetz über die Anwendung des Zolltarifs und die Ausführungsbestimmungen dazu wiedergegeben. Ein alphabetisches Warenverzeichnis erleichtert die Auffindung der im Tarif genannten Waren. Der Tarif ist mit dem Titel „Finlands Tulltariff för Ar 1930“ von „Statsradets Tryckeri“ in Helsingfors zum Preise von 3 RM. zu beziehen.

Russische Schiffsbestellungen. Die Helsingforser Sowjethandelsvertretung hat dieser Tage bedeutende Schiffsbestellungen an finnische Werften endgültig vergeben. Es handelt sich dabei um den Abschluß der bereits seit langem mit der finnischen Werfindustrie geführten Verhandlungen. An die Kotka Mekaniska Verkstad in Kotka ging ein Sowjetauftrag auf 6 Schiffe kleineren Typs (14,2 m Länge, 25 PS) im Werte von 2 Mill. Fmk. Nach Ausführung dieser Lieferung werden weitere Aufträge auf 10 ähnliche Schiffe erwartet. An die Werft Andre & Rosenqvist in Abo ging der Auftrag auf 46 Motorboote, wovon 10 schon in allernächster Zeit geliefert werden sollen, der Rest bis Mai d. J. An die Werft Ruona O/Y wurde ein Sowjetauftrag auf 15 Motorboote vergeben. Die Verhandlungen der Sowjethandelsvertretung mit den Werften Sandvikens Skeppsdocka in Helsingfors und Abo Batvarv in Abo über die Lieferung größerer Schiffe sind noch im Gange.

Ausbau der staatlichen Outokumpu-Gruben. Es ist eine bedeutende Erweiterung des Betriebes der großen Outokumpu-Erzvorkommen geplant, die bekanntlich dem Staat gehören. Die Gewinnung von Kupfererzen hat im letzten Jahr die Erwartungen weit übertroffen und eine Verdoppelung sowohl der Kupfererz- wie auch der Kupferausfuhr ermöglicht. Der Kupfererzexport betrug 1929 rund 50 000 t; der Wert erreichte indessen infolge der verbesserten Qualität rund 400% des Wertes der Ausfuhr im Jahre 1928. Es ist nunmehr beschlossen worden, das Erz im Inlande zu veredeln, zu welchem Zwecke große Anlagen aufgeführt werden. Daneben ist auch eine bedeutende Roheisengewinnung möglich gewesen. In Finnland wurde bisher nur sogenanntes See-Erz getroffen, das sich schwer bearbeiten läßt. Daher führte die Schwerindustrie das Roheisen zumeist aus Schweden ein. Durch fortgesetzte Experimente hat man jedoch erreicht, daß in den letzten vier Monaten 1500 t Eisenerz veredelt und dabei sehr gute Resultate erzielt werden konnten. Das Erz besitzt einen Eisengehalt von 60 bis 65%. Bei der Herstellung des Roheisens wurden außerdem etwa 10% See-Erz benutzt. Man plant nun, eine Roheisengewinnung in einem größeren Maßstabe aufzunehmen, um womöglich den Roheisenbedarf der Schwerindustrie zu decken, der etwa 35 000 t jährlich ausmacht.

Das Stickstoffprojekt. Das Projekt des Konsuls Eugen Wolff, unter Ausnutzung der Rouhiala-Stromschnellen am Vuoksen-Fluß (Ostfinland) große Stickstoff- und Kunstdüngerwerke zur Deckung nicht nur des gesamten finnlandischen Bedarfs, sondern auch für Exportzwecke zu errichten, scheint nunmehr vor seiner Verwirklichung zu stehen. Bekanntlich sind im vorigen Jahr die Kreditverhandlungen mit deutschen Firmen, welche die Maschinenlieferungen übernehmen sollten, gescheitert. Nunmehr soll jedoch das notwendige Kapital, das eine halbe Milliarde Fmk. beträgt, von anderer Seite aufgebracht worden sein. Die endgültigen Verträge sollen noch im Februar unterzeichnet werden. — Die Realisierung dieses gewaltigen Projekts würde eine beinahe vollständige Ausnutzung der Wasserkraft des Vuoksen-Flusses bedeuten, zu dem auch die Imatra-Stromschnellen gehören. Außerdem würde sie große neue Arbeitsgelegenheiten in Finnland schaffen und könnte unter Umständen eine erhebliche Verbesserung der finnlandischen Handelsbilanz herbeiführen. Zu erwähnen ist, daß Konsul Wolff seinerzeit um die Berechtigung nachsuchte, das benachbarte Leningrad mit Strom zu versorgen, jedoch wurde dieses Gesuch abschlägig beschieden.

Baumaschinenbedarf. Die Direktion der öffentlichen Arbeiten der Stadt Helsingfors hat 1 Mill. Fmk. für die Anschaffung verschiedener Maschinen beantragt, die für die beschlossenen städtischen Notstandsarbeiten notwendig sind. Es handelt sich um 8 Luftkompressoren, 20 elektrische Krane und Bohrmaschinen.

Wechselproteste im Jahre 1929 Der „Mercator“ gibt unter seiner „Proteststatistik“ eine Uebersicht über das gewaltige Anschwellen der protestierten Wechsel im Jahre 1929 im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren. Wir geben die Zahlen wieder und bemerken, daß seit der Konjunkturbesserung im Jahre 1925 ein Rückgang in der Zahl und dem Gesamtbetrag der protestierten Wechsel zu beobachten war. In den folgenden Jahren ist wohl ein langsames Ansteigen zu beobachten, 1929 aber haben sich die Zahlen mehr als verdoppelt.

Jahr	Anzahl	Gesamtbetrag in Rmk.
1924	9391	55 500 738
1925	6 539	36 772 723
1926	7 247	37 375 813
1927	7 603	38 007 438
1928	7 334	42 410 871
1929	16 827	101 991 559

Mit Schwankungen in einzelnen Monaten ist im Laufe von 1929 eine steigende Tendenz zu beobachten, bis im Dezember 1929 mit 2164 Wechseln auf eine Gesamtsumme von 12,7 Mill. Fmk. der Höchststand erreicht wurde.

Der **Finnisch-Deutsche Handelskammerverein in Helsingfors** zeigt an, daß er seinen Namen in „Deutsche Handelskammer in Finnland“ geändert hat, die Anschrift lautet nach wie vor: Helsingfors, Finland Boulevard 13.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A (Anhang).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1930 tritt der Nachtrag III zum Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der in der Anlage C zur EVO aufgeführten Gegenstände, die bis einschl. 26. November 1929 eingetreten sind.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen-Oesterreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt). Ab 28. Januar 1930 ist die Donauschiffahrt eingestellt. Die im S. D. 4 für diesen Fall vorgesehenen Bestimmungen, wonach die Frachtsätze für Passau Donauumschlagstelle Uebergang auch für Passau Hbf. Uebergang gelten, treten nunmehr in Kraft.

Die Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Passau Hbf. werden hierdurch nicht berührt.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt). In dem neuen am 1. Februar 1930 in Kraft getretenen Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 sind außer Änderungen der Abteilungen des Warenverzeichnisses teilweise Erhöhungen oder Verminderungen der Frachtsätze gegenüber dem bisherigen Tarif eingetreten.

Im Abschnitt A. Geltungsbereich und im Abschnitt B. Tarifvorschriften unter I (Allgemeine Bestimmungen) wurden neue Bestimmungen eingeführt bzw. die bisherigen geändert. Die wichtigsten Ergänzungen und Änderungen sind folgende:

Unter A: Dieser Tarif gilt nicht, wenn durch eine im Frachtbrief beantragte Beförderung oder auch auf dem Wege der Umbehandlung die Sendungen Deutschland nochmals berühren.

Unter B: Die Anfuhr mit Kraftwagen aus Polen wie auch die Abfuhr mit Kraftwagen nach Polen von oder nach den deutschen Grenzbahnhöfen wird, ausgenommen im Verkehr mit der Tschechoslowakei über Polen, der Eisenbahnbeförderung gleichgestellt. Für die in den deutschen Grenzbahnhöfen an der deutsch-polnischen Landesgrenze mit Kraftwagen an- oder abgefahrenen Sendungen wird die Fracht, sofern es sich zweifelsfrei um Durchfuhrsendungen handelt, nach den für die betreffenden Grenzübergangspunkte gültigen Frachtsätzen berechnet.

Die in den einzelnen Abteilungen (17, 20, 23, 24, 25, 35, 50, 58 usw.) bereitgestellten R-Frachtsätze gelten nur im Verkehr mit Rumänien oder darüber hinaus gelegenen Ländern. Bei direkter Aufgabe der Sendungen von oder nach Rumänien wie auch bei Aufgabe der Sendungen nach dem polnisch-rumänischen Grenzübergang Sniatyn-Zaluze — sofern im Frachtbrief die Weiterbeförderung der Sendungen nach Rumänien oder darüber hinaus beantragt ist — werden die R-Frachtsätze sogleich im Abfertigungswege gewährt;

in allen übrigen Fällen im Rückvergütungswege, nachdem durch Vorlage der Vorrachtbriebe nachgewiesen ist, daß die Sendungen über deutsche Seehäfen nach Rumänien oder aus Rumänien über deutsche Seehäfen ausgeführt sind.

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

Im **Ausnahmetarif 11 (Düngemittel)** wurden mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 unter den Versandbahnhöfen zu Ziffer 3 B usw. des Warenverzeichnisses „Fallersleben B.L.E.“ und „Woldenberg (Neum.)“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 30 (Jute)** wurde mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 „Zillertal-Erdmannsdorf“ als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 31 (Baumwolle)** wurde mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 „Nieder-Königswalde“ unter den Sonderfrachtsätzen als Empfangsbahnhof nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 32 (Wolle)** wurde mit Gültigkeit vom 6. Februar 1930 „Leisnig“ als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 34 (Hanf)** wurde mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 „Zillertal-Erdmannsdorf“ als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 35 (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 unter den Versandbahnhöfen des Frachtsatzzeigers

Frömmern mit Frachtsatzzeiger 1
Landsberg b. Halle (Saale) mit Frachtsatzzeiger 2
Schwarzenbach (Saale) mit Frachtsatzzeiger 2

und unter den Sonderfrachtsätzen
„Güstrow“ und
„Wismar (Meckl.)“
als Versandbahnhöfe aufgenommen.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar 1930 wurden unter den Versandbahnhöfen, für welche die Frachtsatzzeiger

Gehren (Thür.) Zu 53	mit Frachtsatzzeiger 2
Grenzhammer Zu 53	„ „
Großbreitenbach (Thür.) Zu 53	„ „
Langwiesen (Thür.) Zu 53	„ „
Mosbach (Baden)	„ „
Neustadt-Gillersdorf Zu 53	„ „
Rennsteig	„ „
Schwandorf	„ „
Stadroda	„ „
Stützerbach	„ „

nachgetragen.

Zum gleichen Zeitpunkte wurde in der Anmerkung der Tarifstelle Fahrzeuge der Klasse C (Seite 4) in der ersten Zeile hinter „Gepackwagen“ eingeschaltet: „Güterwagen“ und die Sonderfrachtsätze in den Verkehrsverbindungen Stralsund-Rostock, Stralsund-Saßnitz Hafen und Stralsund-Warnemünde wurden gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 38 (Häute und Felle)** wurden u. a. mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 unter den Sonderfrachtsätzen

- Kyllburg
- Niedernhausen (Taunus)
- Rosenheim

als Empfangsbahnhöfe nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 52 (Papier usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 6. Februar 1930 „Gotha“ und „Köln-Mülheim Nord“ im Abschnitt 1 unter den Sonderfrachtsätzen als Versandbahnhöfe und im Abschnitt 2 wurde unter den Ausnahmesätzen „Baden-Baden West“ als Versandbahnhof nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 53 (Garne usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 im Abschnitt 1 unter den Sonderfrachtsätzen

- Betel
- Döbeln
- Döbeln Ost
- Kirchenlamitz Bahnhof
- Kirchenlamitz Stadt
- Kolbermoor
- Nieder Königswalde
- Röslau
- Schwarzenbach (Saale)
- Wetzlar

und im Abschnitt 2 unter den besonders ermäßigten Ausnahmesätzen

- Kirchheim und Teck
- Mannheim Hbf.

als Versandbahnhöfe nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 119 (Zucker)** wurden mit Gültigkeit vom 3. Februar 1930 in der Anwendungsbedingung 2, Zeile „D 10 oder D 5“ gestrichen (Druckfehlerberichtigung).

Im **Ausnahmetarif 141 (Kraftfahrzeuge)** wurde mit Gültigkeit vom 3. Februar 1930 „Karlsruhe West“ als Versandbahnhof nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 165 (Graphitschmelztigel)** wurde mit Gültigkeit vom 30. Januar 1930 unter den Versandbahnhöfen „Dresden Elbufer Neustadt“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 181 (Kupfer)** wurden mit Gültigkeit vom 3. Februar 1930 unter den Empfangsbahnhöfen, für die der Frachtsatzzeiger gilt, nachgetragen:

- Georgensmünd,
- Messingwerk Zu 26,
- Neuhaus (Pegnitz),
- Schwabach,
- Siemenstadt.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 30. Januar 1930

- Cöpenick
- Kräiling-Prackenbach Zu 40
- Metten Bahnhof Zu 24
- Metin-Steinbruch Zu 24
- Wolfenbüttel Reichsb.

und mit Gültigkeit vom 6. Februar 1930

- Gladenbach
- Gönnern (Kr. Biedenkopf)

unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 187 (Gips und Spat)** wurde mit Gültigkeit vom 27. Januar 1930 unter den Versandbahnhöfen zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses „Fichtelberg“ aufgenommen.

Im **Ausnahmetarif 188 (Bestimmte Artikel bei Einfuhr)** wurden mit Gültigkeit vom 3. Februar 1930 im Warenverzeichnis unter I als besondere Tarifstellen:

- vor „Eigelb“: „Agar = Agar“, „Citronat (Succade)“, „Gallen (Galläpfel)“,
- vor „Gambir“: „Kapern“,
- vor „Kasein“: „Südfrüchte“ hinter „Sultaninen“;

und in der Tarifstelle „Südfrüchte“ hinter „Sultaninen“; „getrocknete Bananen“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 189 (Bestimmte Artikel zur Ausfuhr)** wurde mit Gültigkeit vom 3. Februar 1930 im Warenverzeichnis unter I hinter „Gummiwaren“ folgende neue Tarifstelle nachgetragen: „Kosmetische Artikel, Parfümeriewaren, Wasch- und Scheuermittel.“

Die Tarifstelle „Fruchtsaft“ unter II erhielt folgende Fassung: „Fruchtsaft; Fruchtsirup; Fruchtwein, wie in Klasse B der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B genannt.“

Im **Ausnahmetarif 194 (Siliziumkarbid usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 10. Februar 1930 „Stuttgart Hbf.“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Bahnhofstarif).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930 wurde der Nachtrag 8 herausgegeben.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Nordischer Verbandsgütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar wurde auf Seite 93 des Tarifs in den Tarifstellen „387 Steinholzkörper usw.“ und „389 Steinholzplatten usw.“ die danische Tarifierung in der 6. Spalte von „4“ in „6“ geändert.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930 fällt die Tarifklasse 1 für Stückgüter im schwedischen Binnenverkehr fort. Güter, die zur Tarifklasse 1 gehörten, tarifieren ab dem genannten Tage im schwedischen Binnenverkehr nach der Stückgutklasse 2.

Um Umkartierungen in Trälleborg gränsen bei Sendungen im direkten deutsch-schwedischen Verkehr zu vermeiden, wurden mit Gültigkeit vom 10. Februar 1930 auf den Seiten 31-34 (Schnittafel B I) und auf den Seiten 37-38 (Schnittafel B II) die Sätze der Stückgutklasse I gestrichen und im Kopfe der Schnittafeln zwischen den Klassennummern 1 und 2 das Wort „und“ eingeschaltet.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit ostdeutschen Bahnhöfen), Heft 5. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1930 wird u. a. „Stettin-Pommerensdorf“ im Abschnitt C als Verbandsbahnhof aufgenommen und im Abschnitt D mit Frachtsätzen der Tarife 99, 112 und 113 von oder nach Svetec-Chotejovice nachgetragen.

Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930 trat zum Eisenbahn-Gütertarif, Teil I der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung.

c) Ausländische Tarife.

Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930, längstens bis zum 31. März 1930, soweit bei einzelnen Postnummern nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, gelangte ein neuer Anhang zu obigem Tarif zur Einführung.

Polnische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930 wurden zum Heft A des Stationsverzeichnisses und Kilometerzeigers der Nachtrag II, zum Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, zum Teil II Heft 1 samt Anhang und zum Teil II Heft 2 je ein Nachtrag III herausgegeben.

Auf Grund einer Verfügung der Polnischen Staatsbahnverwaltung werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930 die im Kilometerzeiger des Heftes B enthaltenen Entfernungen ohne weiteres im Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen angewandt. Hierdurch treten gegenüber dem Heft A teilweise erhebliche Entfernungskürzungen ein.

Polen-Levante. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1930 trat ein direkter Tarif Polen-Levante über Constantza in Kraft.

d) Verschiedenes.

Änderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsnamen wurden bzw. werden geändert:

von:	auf:	am:
Calcum	Kalkum	6. 2. 30
Silesia-weiche	Woischwitzweiche	15. 2. 30
Wilsnack	Bad Wilsnack	15. 5. 30

Eine Anzeige im „Ostsee-Handel“ bringt Gewinn

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Freistellung der Reparaturwerkstatt eines Automobilhandelsgeschäftes von der Beitragspflicht zur Handwerkskammer.

Der Regierungspräsident in Stettin hat durch Entscheidung vom 17. Januar 1930 der Beschwerde der Firma X (Handel mit Kraftfahrzeugen und Reparaturwerkstatt) wegen Heranziehung der Reparaturwerkstatt zu den Handwerkskammerbeiträgen stattgegeben und die Beschwerdeführerin von der Verpflichtung, Handwerkskammerbeiträge zu entrichten, freigestellt mit folgender Begründung:

Wie die Besichtigung der Betriebsräume der Beschwerdeführerin ergeben hat, handelt es sich um einen „gemischten“ Betrieb. Die Reparaturwerkstätte ist in erster Linie nur als ein Hilfsbetrieb für das Handelsunternehmen anzusehen. Hierfür sprechen folgende Gründe:

Der Unternehmer hat die Vertretung der . . . Automobilfabrik für Stettin übernommen. Sein Hauptgeschäft besteht im Verkauf der Kraftfahrzeuge. Die Kraftwagen werden von der Fabrik sämtlich völlig einheitlich geliefert. Verlangt nun ein Kunde seinen persönlichen Wünschen dienende Aenderungen, so werden diese in der dem Handelsbetrieb angegliederten Werkstatt ausgeführt. Als solche Aenderungen kommen beispielsweise in Frage: Anbringen anderer Scheinwerfer, Anlage anderer Richtungsanzeiger oder etwa Einbau einer anderen Gepäckbrücke, sowie Auftragen eines anderen Farbtones.

Außerdem ist der Unternehmer jedoch zu dem sogenannten Kundendienst (service) vertraglich verpflichtet. Dieser besteht darin, daß jeder verkaufte Kraftwagen einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden muß, und zwar erstmalig vor der Aushändigung des Wagens an den Kunden und dann jeweils, nachdem der Wagen 800, 2500 bzw. 5000 km zurückgelegt hat. Führt der Kunde den Wagen dem Unternehmer nicht zur Untersuchung vor, so verliert er seinen Anspruch auf jegliche Garantieleistung. In den weitaus meisten Fällen ist der Kunde naturgemäß bestrebt, seinen Garantieanspruch aufrechtzuerhalten. Dies umsomehr, als die Untersuchungen für den Kunden völlig kostenlos erfolgen müssen. Da im Laufe der letzten 15 Monate angeblich 73 Kraftwagen verkauft worden sind, so erscheint es durchaus glaubhaft, wenn der Unternehmer behauptet, daß seine Werkstatt zu $\frac{2}{3}$ mit der Ausführung dieser Untersuchungen beschäftigt ist.

Aus der Tatsache, daß diese Nachprüfungen unbezahlt vorgenommen werden müssen, geht hervor, daß sie nicht als selbständige gewerbliche Arbeiten gewertet werden dürfen, sondern daß sie als ein Ausfluß des Handelsgeschäftes angesehen werden müssen. Die dem Unternehmer durch sie entstehenden Kosten müssen aus dem Gewinn beim Verkauf der Wagen gedeckt werden.

Eine Heranziehung zur Zahlung von Handwerkskammerbeiträgen ist daher zweifellos insoweit unberechtigt, als die Werkstatt nach den vorstehenden Ausführungen lediglich als ein Hilfsbetrieb des Handelsgeschäftes anzusehen ist. Dagegen erscheint es fraglich, ob für den Umfang des Betriebes, soweit er sich auf andere Instandsetzungsarbeiten erstreckt, die Beitragspflicht nicht doch zu bejahen wäre.

Hierzu sei vorweg bemerkt, daß angeblich über 95 v. H. der in dem Betriebe instandzusetzenden Kraftfahrzeuge . . . wagen sind. Lediglich ein kleiner Rest von kaum 5 v. H. sind Kraftwagen anderer Herstellerfirmen. Es kommt noch hinzu, daß fast ausschließlich nur solche Besitzer, die ihren Kraftwagen bei X gekauft haben, ihn auch dort instandsetzen lassen. Auch hier ist also die Beeinflussung der gewerblichen Werkstatt durch das Handelsgeschäft deutlich erkennbar. Mit Rücksicht darauf, daß außerdem diese Instandsetzungsarbeiten höchstens $\frac{1}{3}$ der Werkstatttätigkeit beanspruchen, erscheint es unbedenklich, auch in diesem Falle die Beitragspflicht zu verneinen. Dies umsomehr, als zwar die Pflichtuntersuchungen (Kundendienst) mit ziemlicher Regelmäßigkeit erfolgen und die Unterhaltung der Werkstatt schon allein bedingen, wohingegen andere Instandsetzungsarbeiten nur ganz unbestimmt auszuführen sind und nur übernommen werden, sofern der Kundendienst es zuläßt.

Die einseitige Einstellung des Betriebes auf die Pflege von . . . wagen und die geringe Zahl von beschäftigten

Arbeitskräften — insgesamt 10 Personen — lassen es durchaus gerechtfertigt erscheinen, die Werkstatt in ihrer Gesamtheit als einen Hilfsbetrieb des Handelsgeschäftes aufzufassen. Hierbei ist zu bedenken, daß sich der Unternehmer noch mit der Vermietung von Kraftwagenunterständen befaßt und hierfür taglich eine wenn auch geringe Anzahl der Arbeiter zum Reinigen, Schmieren und Waschen der Wagen benötigt. Auch dieser Geschäftszweig dient in erster Linie den Kaufmännern neuer Kraftwagen und ist nicht als selbständiger Gewerbebetrieb anzusehen. Bei dem sich immer deutlicher bemerkbar machenden Mangel an geeigneten Unterstellräumen für Kraftwagen wird häufig der Abschluß des Kaufvertrages erst möglich, wenn ein Unterstand zur Verfügung gestellt werden kann.

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Herrenkleiderfabrik Gebr. Stamborski	Stettin, Neue Königsstr. 1	5. 11. 30	Rechtsanwalt Dr. Kusserow, Stettin, Aschgebrstr. 5

Eröffnete Konkursverfahren.

Name der Firma:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Meyer & Caspari, Bank- und Getreidegeschäft	Stargard, Pom.	24. 1. 30	Rechnungsrat Herm. Voigt, Stargard, Pom.
Stettiner Radiowerkstätte Stephan Geldrich	Stettin, Moltkestraße 19	1. 11. 30	Bücherrevisor Hugo Romer, Stettin, Linsingenstr. 36
Zigarrenhändler Max Mohr	Treptow, Rega	4. 1. 30	Rechtsanwalt Schicke, Treptow, Rega
Kaufmann Hermann Schneider	Swinemünde, Gr. Kirchenstr. 44	5. 11. 30	Kaufmann Johannes Srocka, Swinemünde, Moltkestr. 12
Fräulein Else Genske	Misdroy	6. 11. 30	Bücherrevisor Fritz Eschlauer, Misdroy
Hansa-Molkerei Fritz Baum & Co., Kommanditgesellschaft	Stettin, Altdammerstr. 35a	6. 11. 30	Bücherrevisor Edmund Zander, Stettin, Gr. Domstr. 24

Eingestellte Konkursverfahren.

Kaufmann Gustav Scharf, Stettin, Schulstr. 3 (7. 1. 30).

Außenhandel.

Ausschuß zur Förderung des Außenhandels in Jugoslovien. Der Industrie- und Handelskammer ist von der Königl. Serbischen Gesandtschaft in Berlin mitgeteilt worden, daß beim Ministerium für Handel und Industrie in Belgard ein Ausschuß zur Förderung des Außenhandels aufgestellt wurde, der seine Tätigkeit bereits am 1. Januar d. Js. aufgenommen hat. Die Anschrift lautet wie folgt: Zavad za unapredjivanje spoljne trgovine pri Ministarstvu Trgovine i Industrije, Belgrad.

Ausschuß zur Förderung des Außenhandels beim Ministerium für Handel und Industrie, Belgrad.

Konsulats- und Mustervorschriften. Die Handelskammer Hamburg hat zu der von ihr herausgegebenen Zusammenstellung der Konsulats- und Mustervorschriften soeben einen dritten Nachtrag nach dem Stande vom 1. Februar 1930 erscheinen lassen. Der Preis der drei ersten Nachträge einschließlich des am 1. Mai 1930 erscheinenden vierten Nachtrages beträgt RM. 2,—. Bestellungen sind an die Handelskammer Hamburg, Hamburg 11, Börse, zu richten unter gleichzeitiger Einzahlung des Betrages auf das Postscheckkonto der Handelskammer, Hamburg Nr. 59 886. Bei dieser Gelegenheit sei nochmals darauf hingewiesen, daß die „Konsulats- und Mustervorschriften“ die Bestimmungen für den Warenversand nach allen Teilen der Welt enthalten. Der Preis des Buches, einschließlich Porto und Verpackung, beträgt RM. 4,—.

Innere Angelegenheiten.

Als Sachverständige sind in der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 14. Januar 1930 folgende Herren öffentlich angestellt und becidigt worden:

Otto Bretzke, Stettin, für Eier,	} für Samereien;
Georg Manasse, Stettin,	
Max Nagatz, Stettin,	
Hans Hochheim, Stettin,	

am 28. Januar 1930:

Kapitän Otto Wienke, Stettin, als Sachverständiger für Stauung und damit zusammenhängende Schiffsangelegenheiten sowie zur Feststellung des Zustandes und der Menge von Gütern.

Verschiedenes.

Adreßbücher. Der Reichsverband der Adreßbuchverleger teilt mit, daß versucht wird, unter Vorlegung eines Scheins mit folgendem Wortlaut „Adreßbuch 1930/32 nach eigenen Ermittlungen zusammengestellt und nach amtlichen Quellen bearbeitet vom Reichsverband der Adreßbuchverleger“ bei Firmen Geldbeträge einzuziehen. Der Schein trägt ein Zeichen, das dem Verbandssignet des Reichsverbandes der Adreßbuchverleger nachgeahmt ist. Als Adresse ist angegeben ein Georg Heß, Frankfurt a. Main, Taunusstraße 52, der in Frankfurt unter der angegebenen Adresse bei den angestellten Nachforschungen nicht zu ermitteln war. Die Industrie- und Handelskammer weist darauf hin, daß der Reichsverband der Adreßbuchverleger keine erwerbswirtschaftlichen Interessen hat und infolgedessen nicht als Verleger eines Adreßbuches fungiert, sowie daß er niemand ermächtigt hat, in seinem Namen ein Werk vorzubereiten oder dafür Beträge einzuziehen. Vor dem in Rede stehenden Schwindelunternehmen wird gewarnt.

„Handbuch für die Beschaffungsstellen der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen sowie der Waggonbau- und Lokomotiv-Industrie. Verlag „Das Eisenbahnwerk“, Berlin SW 61, Belle-Alliance-Str. 92.

Ueber dies Unternehmen liegt der Industrie- und Handelskammer eine Mitteilung vor. Interessenten werden gebeten, sich gegebenenfalls mit der Kammer in Verbindung zu setzen.

Messen und Ausstellungen.

Leipziger Frühjahrsmesse 1930. Vom Leipziger Meßamt wurde der Kammer ein Prospekt der Leipziger Frühjahrsmesse 1930, die am 2. März beginnt, übersandt. Interessenten kann der Prospekt zur Verfügung gestellt werden.

Buchbesprechungen.

Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder. Herausgegeben von Dr. Grobelen, Verlag C. Heinrich, Dresden-N. 6, Kleine Meißner Gasse 4, Preis Rm. 4.50.

Das jetzt zum 48. Jahrgang erscheinende Buch beweist, daß ständig an der Erweiterung des Inhalts gearbeitet wird. So ist das Verzeichnis der Havarie-Kommissare einer gründlichen Neubearbeitung unterzogen worden. Neu aufgenommen sind die Stautufen der Oder, Netze und des Klodnitzkanales mit übersichtlichem Plane. Ferner enthält der Kalender den Staatsvertrag zwischen Hamburg und Preußen über die Gründung einer Hafengemeinschaft. Auch die aufgestellten Richtlinien für den Neubau von Oberländer Kähnen dürften von Interesse sein. Der Kalender bringt ferner die neuesten Gesetze und Verordnungen der Tschechoslowakei, des Reiches und der einzelnen Länder, die für die einzelnen Flußgebiete in Frage kommen. Schließlich gibt der Kalender über Zusammensetzung der Wasserbaubehörden, Schiffahrtsgesellschaften usw. Auskunft. Der Bezug ist den Interessenten zu empfehlen.

Kalender für den Kolonialwaren- und Feinkosthändler 1930. Verlag von Jüstel & Götzel, Leipzig. Preis Rm. 3.50.

Das Taschenbuch ist den Bedürfnissen des Kolonialwaren- und Feinkosthandels angepaßt und als Nachschlage- und Orientierungsbuch deshalb wertvoll, weil es über die verschiedenartigsten, den Lebensmittelkaufmann aus der Praxis des geschäftlichen Lebens angehende Fragen guten Aufschluß gibt. Aus dem Inhalt seien folgende Kapitel hervorgehoben: Voll- und Minderkaufleute — Die Firma — Handelsregister — Handelsbücher — Inventur und Bilanz — Das Recht

des Kaufmanns — und weiterhin werden ausführlich behandelt: Bestimmungen über den Gewerbebetrieb und Bestimmungen über die offene Verkaufsstelle, ferner über Haftung des Chefs für Handlungen seiner Angestellten, über Weihnachts-Gratifikationen, über Verjährung, über polizeiliche Bestimmungen über den Verkehr mit Lebensmitteln, Bestimmungen über die äußere Kennzeichnung der Waren, die Begründung der Kennzeichenverordnung und ihre Anwendung.

Es schließt sich an ein umfangreicher Abschnitt: Praktische Winke und Erläuterungen wichtiger Nahrungs- und Genußmittel (zugleich eine praktische Warenkunde). Auf 18 Seiten sind eine ganze Anzahl von mustergültigen Vorlagen von Schildern und Schriften für Schaufensterkunst und Plakat-Reklamen gegeben. Der Bezug des Buches ist den Interessenten zu empfehlen.

Wege zum geschäftlichen Erfolg. Herausgegeben von Otto Satorius, I. Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Bielefeld.

Im Verlag J. D. Küster Nachf. in Bielefeld ist in diesen Tagen unter dem Titel „Wege zum geschäftlichen Erfolg“ ein Buch erschienen, das außer einer von Herrn Satorius verfaßten einleitenden Betrachtung eine Serie fesselnder und informationsreicher Beiträge aus der Feder bekannter Sachverständiger enthält. Die einzelnen Beiträge lauten wie folgt:

Ueber deutsche Werbung, ihre Entwicklung, ihre zwischenstaatliche Geltung Carl-Fr. Mertz.

Marktanalyse, neue Verkaufsmethodik Armin Kiehl.

Vertrieb und Werbung in der Industrie Dipl.-Ing. Dr. W. Benedict.

Verkaufskunst und Kundendienst H. W. Tümena.

Psychoanalyse und Psychotechnik Prof. Arthur Jung.

Das Inserat, seine wirtschaftliche Bedeutung und werbliche Gestaltung Paul Fr. Scharke.

Der Preis des Buches, dessen Bezug empfohlen werden kann, beträgt Rm. 3,80.

Angebote und Nachfragen.

- 9695 Limbach/Sa. sucht für den Vertrieb von Sport-Trikotagen, Turnbekleidung, Trainingsanzügen usw. Vertreter, der bei Manufakturwarengeschäften, Kaufhäusern usw. gut eingeführt ist.
- 9696 Heumar (Bez. Köln) sucht Vertreter für den Vertrieb von Kaffee-Verlesetischen, Kaffee-Sortiermaschinen und Perlkaffeebohnen-Auslese- und Sortiermaschinen.
- 9841 Aix-en-Provence sucht Vertreter für den Verkauf von Haselnüssen und Mandeln.
- 9890 Chemnitz Sa. sucht gut eingeführten Vertreter für den Verkauf von waschseidenen Damenstrümpfen.
- 9891 Scheren-Fabrik in Solingen sucht für den Verkauf von Stahlscheren aller Art in der Provinz Pommern Vertreter, der bei Warenhäusern und einschlägigen Engrosengeschäften gut eingeführt ist.
- 10009 Dortmund sucht für den Vertrieb patentierter Massenartikel der Beschläge-Industrie Vertreter, die bei Eisenwarenhandlungen gut eingeführt sind.
- 10134 Pilsau i. Thür. Glasfabrik sucht Vertreter für den Vertrieb von Gläsern für die Zuckerwarenbranche.
- 10042 Fiume sucht Geschäftsverbindung mit leistungsfähigen Firmen, die für Lieferung von Netzen für den Hochseefischfang in Frage kommen.
- 10148 Dresden sucht für hiesigen Kammerbezirk Vertreter für den Vertrieb von „Hiko“ Registrierkassen.
- 10239 Plauen i. Vogtl. sucht für den Verkauf von Wäschestückereien einen rührigen, gut eingeführten Vertreter.
- 10266 Berlin sucht geeigneten Vertreter für den Vertrieb von Reißverschlüssen.
- 10288 Patras (Griechenland) sucht Vertreter für getrocknete Früchte.
- 10290 Canea/Creta sucht für den Vertrieb von Sultaminen gut eingeführten Vertreter.
- 10330 Stuttgart sucht für den Verkauf von Steppdecken aller Art, Kissen und Kaffeewärmern gut eingeführten Vertreter.

- 10331 Mailand sucht Vertreter, die bei Hotels, Restaurants pp. gut eingeführt sind, zwecks Verkauf von Apparaten zum Herstellen von Limonaden pp.
- 10371 Prag sucht für den Vertrieb von amerik. techn. Artikeln und zwar: Kesselsteinmittel „Clean-Boiler“ und Riemenkonservierungsmittel „Rendable“ einen Vertreter für hiesigen Kammerbezirk. — Bevorzugt werden Herren aus der chemischen oder technischen

Branche, sowie Riemen-, Lack- und Farbwarenbranche, die regelmäßig Fabrikbetriebe besuchen.

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 Sonnabend nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Der Verkehr im Steffiner Hafen im Monat Januar.

Im Monat Januar 1930 betrug der seewärtige Schiffs- ein- und ausgang insgesamt 306 Schiffe mit 387 707 cbm NR. Hiervon führten 202 Schiffe die deutsche, 35 die dänische, 6 die estnische, 3 die finnische, 12 die holländische, 2 die lettische, 11 die norwegische, 2 die österreichische, 2 die russische, 26 die schwedische und je 1 Schiff die dänziger, englische, griechische, japanische und memeler Flagge.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche Häfen 74, Belgien 6, Danzig 9, Dänemark 96, England 11, Estland 4, Finnland 5, Holland 13, Lettland 13, Memel 3, Norwegen 7, Ostasien 2, Rußland 5, Schweden 55 Schiffe und je 1 Schiff aus Amerika, Polen und Spanien.

Der seewärtige Schiffsausgang betrug im Monat Januar 1930 293 Schiffe mit 386 314 cbm NR. von denen 184 Schiffe die deutsche, 35 die dänische, 2 die englische, 8 die estnische, 3 die finnische, 2 die griechische, 11 die holländische, 14 die norwegische, 2 die österreichische, 2 die russische, 28 die schwedische, je 1 Schiff die dänziger und memeler Flagge führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche Hafen 63, Belgien 6, Dänemark 92, Danzig 10, England 11, Estland 8, Finnland 13, Holland 27, Lettland 6, Norwegen 9, Polen 2, Rußland 2, Schweden 40 Schiffe und je 1 Schiff nach Frankreich, Italien, Memel und Portugal.

Umgeschlagen wurden insgesamt 248 000 to.

Hiervon entfallen auf:

a) im Eingang		b) im Ausgang	
	115 000 t		133 000 t
Erze	4 000 t	Getreide	41 000 t
Kohlen	33 000 t	Düngemittel	2 000 t
Phosphate	3 000 t	Briketts	2 000 t
Schrott	5 000 t	Papier	3 000 t
Sojabohnen	11 000 t	Zucker	18 000 t
Heringe	5 000 t		
Holz	1 000 t		
Eisen	2 000 t		

Frachtenmarkt.

Stettiner Seefrachtenmarkt. Stettin, 11. Februar 1930. Stolpmünde und Stettin—Manchester und oder Liverpool 1250/1400 tons Hafer 12/6 13 —; Stettin—Hull 12 1400 tons Hafer 8 —; Wismar—E.C.U.K. 600 tons Hafer 9 —; Stettin oder Stolpmünde Oslo Bergen range 1000 tons Schwergetreide Kr. 7—7.50; Stettin—Königsberg range Oslo—Bergen range 4000 tons Schwergetreide Kr. 7—7.25; Stettin—Königsberg range Nörresundby 520 tons Roggen Kr. 7. —; 260 tons Hafer Kr. 8. —; Stettin—Holbaek 500 tons Hafer Kr. 8. —; Königsberg—Kotka 300 1000 tons Hafer 11 —. Rügenwalde—Kotka 600 tons Hafer 11/—; Hamburg—Rotterdam 1000 tons Weizen Hfl. 3.25; Stralsund—Amsterdam 6 700 cbm Eichenrundholz Hfl. 8. — per cbm; Stettin—

Delfzijl 6 700 cbm Eichenrundholz Hfl. 8. — per cbm. — Motor-Segler: Stettin—Horsens 180 tons Briketts Kr. 5.50; Stettin—nördl. Aarhus 150/200 tons Briketts Kr. 5½; option Aalborg Kr. 6. —; Stettin—nördl. Aarhus 80/125 tons Roggen Kr. 6.75, nördl. Aalborg Kr. 7.75; Demmin—Landskrona 200 tons Hafer Kr. 7. —; Memel—Nykjöbing Fl. 150 tons Gerste Kr. 9. — 10. —; Stettin—Kjöge 150 tons Gerste Kr. 6¼; Stettin—Holbaek 125 tons Gerste Kr. 6¼; Stettin—Korsör oder Kopenhagen 1/200 tons Gerste Kr. 6¼; Krageroe—Stettin 200 tons Feldspat RM. 7½ 8. —; Kristiansand—Stettin 200 tons Feldspat RM. 7½ 8. —; Köping—Stettin 200 tons Feldspat RM. 7½; Gefle—Ferrol und Vigo 120 Std. D.B.B. 77. —.

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.

Italien: Lage der Eisenindustrie.

Spanien: Eigentumsvorbehalt.

Warnung vor ausländischen Firmen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Reichsnachrichtenstelle laufend Warnungen vor ausländischen Firmen eingehen, mit denen deutsche Firmen ungünstige Erfahrungen gemacht haben. Die eingegangenen Warnungen werden von der Reichsnachrichtenstelle in einer besonderen Kartei gesammelt, die von Interessenten in vorkommenden Fällen eingesehen werden kann.

Merkblätter für den Außenhandel und Firmenlisten. Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel sind nachstehend aufgeführte Merkblätter für den Außenhandel sowie Firmenlisten zugegangen. Die Merkblätter sowie Firmenlisten können auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle eingesehen, bzw. vom Handelsauskunftsdienst der Zentralstelle für Außenhandel, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, gegen Erstattung der Unkosten bezogen werden:

Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Bulgarien (Nr. 15. Preis RM. 0,75);

Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Italien (Nr. 38. Preis RM. 0,75);

Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit der Schweiz (Nr. 71. Preis RM. 0,75);

Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit Japan (Nr. 39. Preis RM. 0,75);

Deutsche Handelsfirmen im Amtsbezirk des Konsulats Chungking (Preis RM. 1,—);

Firmen in Paraguay (Preis RM. 3,—);

Firmen im Konsulats-Bezirk Dairen (Preis RM. 1,50);

Deutsche Firmen in Peking (Preis RM. 1,—);

Ein- und Ausfuhrfirmen, industrielle Unternehmungen, Aerzte, Apotheken, Hospitaler usw. in Abessinien (Preis RM. 1,50);

Außerdeutsche Ein- und Ausfuhrfirmen auf den Philippinen (Preis RM. 2,—).

Das Wirtschaftsjahr 1929 in der Schweiz. Der Reichsnachrichtenstelle ging eine Broschüre über das Wirtschaftsjahr 1929, verfaßt von der Schweizerischen Bankgesellschaft, zu. Interessenten können die Broschüre auf dem Büro der Reichsnachrichtenstelle einsehen.

Anbau und Handel von Tabak in Niederländisch-Indien. Hierüber liegt der Reichsnachrichtenstelle eine Aufzeichnung vor, die von Interessenten von der Stelle bezogen werden kann.

Aus der Wirtschaft.

Güterverwiegung im Umschlags- und Lagerbetrieb.

Für die Wahl zweckentsprechender Wagemittel sind zwei Gesichtspunkte von ausschlaggebender Bedeutung. Soll das ermittelte Gewicht irgendeiner Berechnung (Preisfestsetzung, Fracht- oder Zollberechnung) zugrunde gelegt werden, so kommen ausschließlich möglichst genaue Waagen, in der Regel mit Druckvorrichtung, in Betracht. Handelt es sich dagegen mehr um Kontrollwägungen rasch aufeinander folgender Güter, so sind die sogenannten Schnellwaagen (d. h. Waagen zur schnellsten Gewichtsermittlung) am Platze.

Für die erstere Gruppe hat sich die unter dem Namen „Dinse-Schaltwaage“ bekannte Wiegevorrichtung seit langem die Beliebtheit der Verbraucherkreise erworben. Das Gewicht wird hier durch spielend leichtes Bewegen einiger Handhebel — ähnlich wie bei manchen Registrierkassen — ermittelt. Das ausgewogene Gewicht ist so,ort (ohne Adaption) ablesbar. Diese Waagen können mit einem Druckwerk für Wiegekarten und — als einzige aller bisher bekannten Waagen — auch mit einer Druckvorrichtung für

schwierigsten Betriebsverhältnissen anpassen läßt, hat sie als Lagerhaus und Magazinwaage, Versandwaage für Fracht- und Postsendungen, Fuhrwerkswaage und Waggonwaage für Normal- und Schmalspurgleis größte Verbreitung gefunden, umso mehr, als sie infolge ihrer besonders gut durchgebildet, im In- und Auslande patentierten Bauart die Genauigkeit der sogenannten Präzisionswaagen besitzt.

Es sei noch auf die sehr gefällige Form des Wiegepostamentes hingewiesen, das alle beweglichen Teile zum Schutz gegen Beschädigungen des Apparates und Verletzungen des Wiegepersonals vollkommen umschließt und trotzdem — auch bei großen Waagen, die elektrischen Antrieb haben — einen sehr geringen Platz beansprucht.

Die vorbeschriebenen Waagen werden für alle Größen zwischen 10 kg und 120 000 kg gebaut.

Für die zweite Gruppe, wo also im Interesse einer sehr schnellen Verwiegung auf einen Abdruck verzichtet werden kann, sind die unter dem Namen „Schaltzeigerwaagen“ bekannten Schnellwaagen am Platze. Durch die



die verschiedensten Formulare, wie Lieferscheine, Versand und Kollisten, Frachtbriefe, Ballenanhänger und Karteikarten ausgestattet werden. Neben der Gewichtszahl können auch andere Vermerke, z. B. Ballen- oder Waggonnummer, fortlaufende Wiegenummer, Inhalt der Sendungen, Datum und Tageszeit, mit der gleichen Hebelbewegung abgedruckt werden. Alle Zahlen und Buchstaben erscheinen farbig und sind gut leserlich. — Die Gewichte und auch die zusätzlichen Vermerke können auf fortlaufenden Papierbandstreifen festgehalten werden — die der Kontrolle wegen unter Verschluss sind.

Von Formularen und Registrierstreifen lassen sich auch mehrere farbige Durchdrucke machen, so daß die Wiegeergebnisse unmittelbar nach der Wägung in verschiedenen Abteilungen gleichzeitig verarbeitet werden können.

Eine besondere Sicherheits-Vorrichtung verhindert absichtliches oder fahrlässiges Falschwiegen bzw. -drucken.

Da sich, wie man sieht, die Dinse-Schaltwaage infolge der unbegrenzten Druck- und Registriermöglichkeit auch den

hier erfolgte Kuppelung einer Schaltwaage mit einer Neigungswaage wurde eine bei Schnellwaagen sonst nicht erreichbare Genauigkeit erzielt, ohne daß die Schnelligkeit im Wiegegeschäft darunter irgendwie leidet. Die Zeigerskalen können beleuchtet werden, um auch bei ungenügendem Licht eine einwandfreie Gewichtsablesung zu gewährleisten. Die Beleuchtung der aus Mattglas hergestellten Zeigerskalen geschieht von innen, wodurch Lichtreflexe vermieden sind.

Diese Waagen werden für 100 bis 5000 kg Wiegefähigkeit geliefert.

Es wird hier noch eine dritte Waagenart erwähnt, die ebenfalls für Hafen- und Lagerhausbetriebe in Betracht kommt, und zwar Kranwaagen in Laufgewichts- wie auch in Zeigerbauart. Diese Waagen sind zum direkten Einhängen in die Ladekrane bestimmt.

Herstellerin dieser, wie auch aller anderen Arten von Waagen ist die **Dinse-Maschinenbau-Aktiengesellschaft**, eine **Spezialfabrik für Wägemaschinen in Berlin-Reinickendorf-Ost**.

Zur Papierversorgung Berlins.

Bei einer Schilderung der Beziehungen zwischen der großen preußischen Hafenstadt Stettin und der Reichshauptstadt kann der Berichterstatter nicht an dem bedeutendsten industriellen Unternehmen Stettins, der Feldmühle, Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft vorbeigehen. Mit der Massen-Erzeugung speziell ihrer bei Stettin gelegenen Großbetriebe, der Werke Odermünde und Hohenkrug, ist dieses Unternehmen gerade für den Berliner Markt von besonderer Bedeutung.

Daß der Bedarf einer solchen Millionenstadt an Zeitungsdruk- und Einschlagpapieren, an besseren Schreib- und Druckpapieren nicht gering ist, wird sich wohl jeder denken können, wie groß er aber in Wirklichkeit ist, kann nur der ermesen, der einmal Gelegenheit hatte, einer Verladung der für die Reichshauptstadt bestimmten Rollen und Ballen am Fabrikbollwerk der Feldmühle beizuwohnen.

Und man erfährt dabei, daß bei diesem Unternehmen tagtäglich 750 000 Kilogramm Papier herge-

stellt werden, daß 21 Papiermaschinen zu diesem Zwecke Tag und Nacht ununterbrochen in Betrieb sind und daß sich unter den elf schnellaufenden Druckpapiermaschinen, auf denen das Papier für zahlreiche Zeitungen des In- und Auslands hergestellt wird, solche bis zur Breite von sechs Metern befinden.

Der Berliner, der gewohnt ist „seine Zeitung“ jeden Morgen auf dem Frühstückstisch vorzufinden, macht sich wohl nur selten Gedanken darüber, wieviel technische Vollkommenheit, wieviel deutsche Geistesarbeit und wieviel emsiger Arbeitsfleiß dazu gehört, damit das tägliche Erscheinen der Zeitung in Massenaufgaben von Hunderttausenden durchgeführt werden kann.

Welche Ummengen von Zeitungen werden nicht in Berlin Tag für Tag dem Publikum vorgesetzt, Zeitungen aller Richtungen von links nach rechts!

Aber nicht nur in Zeitungsdruckpapier nimmt das Stettiner Unternehmen eine führende Stellung ein. Die Feldmühle produziert auch Einschlagpapiere aller Art sowie

Kartons und besitzt vor allem auch eine der modernsten Fabrikanlagen zur Herstellung besserer Schreib- und Druckpapiere, unter denen sich das bekannte „Feldmühle Special-Bank-Post 1528“ mit dem gleichnamigen Wasserzeichen eines besonderen Rufes erfreut. Hergestellt wird das Papier auf einer 365 cm breiten Maschine, der größten Schreibpapiermaschine der Welt in dem gleichfalls bei Stettin gelegenen Werk Hohenkrug.

Vierzigtausend Kilogramm ist die Tagesleistung dieser einen Maschine! Zahllose Berliner Firmen und Privatleute bevorzugen bereits gerade dieses Papier für Schreib- und Druckzwecke wegen seiner vorzüglichen Eigenschaften und es sieht so aus, als ob wir hier — nach amerikanischem Muster — das Standard-Papier der Zukunft vor uns hätten.

Ein Stettiner Unternehmen Papierversorger der Berliner Presse, der Berliner Geschäftswelt, der Berliner Bevölkerung — ein starkes Band der guten Geschäftsbeziehungen zwischen der Reichshauptstadt und ihrem Ostseehafen.

Rud. Christ. Gribel, Steffin.

Die Reederei Rud. Christ. Gribel, Steffin, wurde im Jahre 1773 als Segelschiffsreederei gegründet. Im Jahre 1850 wurden die ersten Dampfer eingestellt. Ihren Hauptaugenmerk richtete die Reederei seit dieser Zeit auf die Einrichtung und den Ausbau von regelmäßigen Frachtdampferlinien von Steffin nach allen wichtigen Hafenplätzen der Ost- und Nordsee. Die Zahl der Dampfer erhöhte sich ständig und die Verluste, welche die Reederei durch den Weltkrieg erlitten hatte, wurden durch Neubauten etc. nicht nur ausgeglichen, sondern noch überholt. Während die Reederei am 1. August 1914 über 23 Dampfer mit 18 109 Brutto-Register-Tons verfügte, setzt sich die Zahl der Dampfer am 1. Januar 1930 aus 26 Dampfern mit 26 000 Brutto-Register-Tons zusammen. Mit modern eingerichteten Schiffen werden Frachtdampferlinien von Steffin nach Danzig, Elbing, Königsberg, Libau, Riga, Reval, Helsingfors, Kotka, Wiborg, Abo, Mäntyluoto, Wasa, Stockholm, Norrköping, Kiel, Flensburg, Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, sowie nach den Rheinhäfen bis Köln unterhalten.

Für die Beförderung der Eisentransporte aus dem Ruhrgebiet via Rotterdam und aus Lothringen und Luxem-

burg, welche via Antwerpen und Gent verladen werden, sind Spezialschiffe für langes Eisen, die Längen bis 20 m bequem laden können, eingestellt worden. Die für Binnenplätze bestimmten Transporte können in Steffin unmittelbar in Kahne umgeschlagen und auf dem Wasserwege nach Schlesien und nach Berlin durch den Großschiffahrtsweg weiterverladen werden.

Um den Butterexport aus Lettland nach Deutschland zu fördern und den Exporteuren sachgemäße Verladeeinrichtungen zu bieten, sind die auf der Linie Steffin—Riga—Stettin verkehrenden Dampfer mit modernen Kühlräumen versehen, in denen die nach Steffin zur Verladung gelangenden Buttertransporte in einer Temperatur von $\pm 4^{\circ}$ C. gehalten werden, was besonders in den heißen Sommermonaten von hohem Wert ist. In vorbildlicher Weise erfolgt in Steffin die Entlöschung der Butterfässer und Verladung in Eisenbahnwaggons, die sofort mit Eilzügen nach Berlin und Mitteleuropa abrollen.

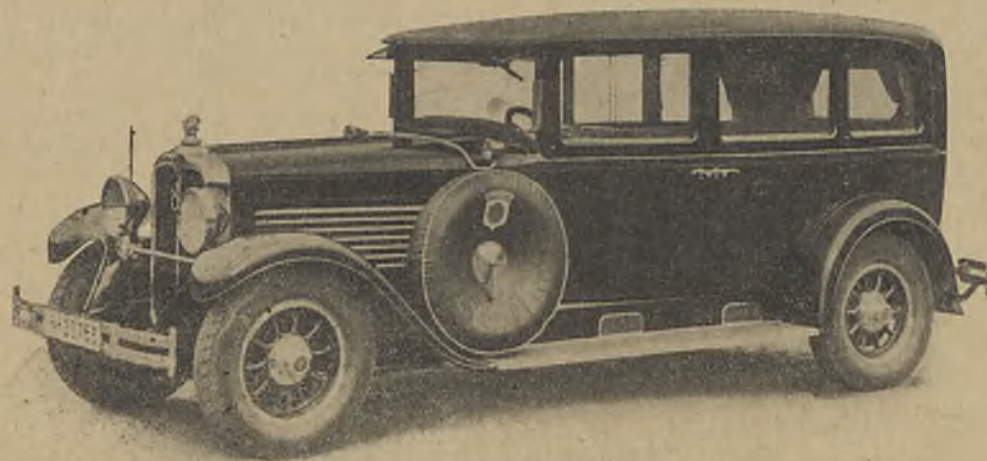
Ferner ist die Reederei in der Lage, neben dem auf den Tourlinien beschäftigten Schiffsraum auch Dampfer für Massentransporte in der europäischen Fahrt stellen zu können.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Stoewer-Werke, Steffin.

In unmittelbarer Nähe der Stadt befindet sich eines der bedeutendsten Werke der Automobil-Industrie, die seit mehr als dreißig Jahren Weltruf genießenden

Stoewer-Werke Aktiengesellschaft
vormals Gebrüder Stoewer, Steffin. Dieses, mit der modernsten Technik eingerichtete Werk ist verkehrstechnisch

Personenwagen, der in vielen in- und ausländischen Schönheitskonkurrenzen unter zahlreichen konkurrierenden Wagen aller Länder immer triumphieren konnte und bei Tausenden von Zuschauern Beifallsfreude hervorrief. Die Stoewer-Werke haben Deutschlands ersten luxuriösen Achtzylinder-Wagen herausgebracht.



und wirtschaftlich für ganz Deutschland von erheblicher Bedeutung.

In der Gründlichkeit der Konstruktionen, der Güte des Materials und der Ausführung, stehen die Stoewer-Fabrikate wie vor dem Kriege noch heute in vorderster Reihe und repräsentieren allererste deutsche Werkmannsarbeit. Der beste Beweis dafür ist der schnell bekannt gewordene Achtzylinder-

Eine neue Kultur hat mit dem „Stoewer 8“ im deutschen Automobilbau ihren Einzug gehalten, — denn alles was Ingenieuren und künstlerischen Verfeinerungen zu Gebote stand, wurde im „Stoewer 8“ vereinigt.

Diese Wagen stellen die modernsten und vollendetsten Konstruktionen dar und sind auf dem Weltmarkt eine Klasse für sich.

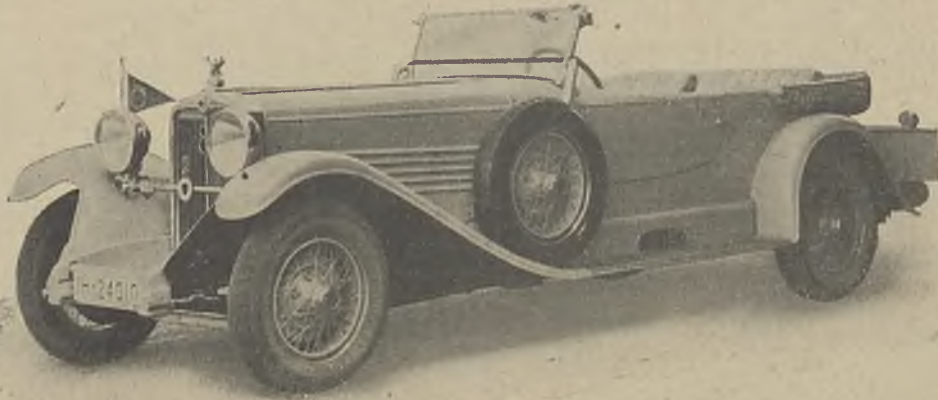
Hinter dem Namen Stoewer steht der mathematisch sichere Geist, das gutgebaute Rechenexempel das keinen Trugschluß zuläßt.

In Zeiten des schärfsten internationalen Konkurrenzkampfes —, in Zeiten der wirtschaftlichen Umsturzflucht

stehen die Stoewer-Werke da, und arbeiten mit heroischer Ausdauer unter dem Motto des Gründers, Bernhard Stoewer sen.:

„Rüstig vorwärts mit vereinten Kräften zum Wohl und Sieg der deutschen Industrie.“

Ein Sport-Cabriolet von Klasse.



Die Stoewer-Werke warten soeben mit einer ganz besonders interessanten Neuheit auf: einem 15/80 PS Achtzylinder-Sport-Cabriolet, das nicht nur eine Spitzenleistung des Stettiner Werkes, sondern des internationalen Automobilbaues schlechthin darstellt.

Dem sportlichen Charakter Rechnung tragend, ist der Kühler hinter die Vorderachse zurückgesetzt, wodurch das besonders rassige Ansehen noch erheblich gesteigert wird. Trotz der schnittigen Linie der Karosserie ist genügend Raum für vier Personen vorhanden und selbst die Hintersitze

dürfen als bequeme Sitze bezeichnet werden. Besondere Beachtung verdient auch der Umstand, daß es ohne Störung der Linie gelungen ist, einen sehr umfangreichen Koffer hinter der Karosserie unterzubringen, wodurch auch in dieser Beziehung einem Bedürfnis Rechnung getragen ist, das sonst bei ausgesprochenen Sport-Karosserien kaum in gleichem Maße erfüllt wird.

Der berühmten Type „Gigant 80“ angehörend, weist das Sport-Cabriolet als besondere Merkmale auf: doppelgekröpfter Niederrahmen, günstigste Schwerpunkt-lage, Schnellgang-Getriebe und Hohlradnabenräder.

Es ist allgemein wenig bekannt, daß vor hundert Jahren (1829) die Nähmaschine erfunden wurde und daß schon vor 72 Jahren der Gründer der heutigen Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoewer A.-G., Herr Bernhard Stoewer, damit begann, Nähmaschinen fabrikmäßig herzustellen. Heute werden von der Bernh. Stoewer A.-G. als der zweitältesten Nähmaschinenfabrik des Kontinents die modernsten und formvollendetsten Nähmaschinen nach allen Teilen der Welt exportiert, und an jedem größeren Handelsplatz, sowohl im europäischen Auslande als auch in Ueberssee, Vertretungen unterhalten.

Erst im Jahre 1893 wurde mit dem Bau der ersten Stoewer-Fahrräder begonnen, der schon nach kurzer Zeit einen so gewaltigen Aufschwung nahm, daß eine Vergrößerung der Fabrikgebäude notwendig wurde. Heute genießen die „Stoewer's Greif“-Fahrräder als deutsches Qualitätserzeugnis Weltruf.

Als dann im Jahre 1902 auch die Fabrikation von Schreibmaschinen aufgenommen wurde, waren umfassende Neubauten notwendig, um die Fabrikation rentabel zu gestalten, denn es war vorauszusehen, daß dieser Artikel ein

enormes Geschäft werden würde. Schon in kurzer Zeit sind Stoewer-Schreibmaschinen zu einer internationalen Klasse herangewachsen. Nur durch die Verwendung besten Rohmaterials und durch solide, gründliche deutsche Arbeit war es möglich, die Stoewer-Schreibmaschinen zu ihrer heutigen Stellung auf dem Weltmarkte zu bringen und selbst der stärksten amerikanischen Konkurrenz wirksam entgegenzutreten. Auf vielen internationalen Ausstellungen und bei Wettstreiten erhielt die „Stoewer-Record“ als die moderne Schnellschreibmaschine mehrere erste Preise und goldene Medaillen.

Das jüngste Erzeugnis ist die Stoewer-Klein-Schreibmaschine, die mit den Vorzügen ihrer großen Schwester ausgestattet ist und speziell für Reise und Privatgebrauch konstruiert wurde. Sie wird mit einem handlichen Koffer geliefert, sodaß sie bequem überallhin mitgenommen werden kann.

Der gute Ruf, den die Stoewer-Fabrikate im In- und Auslande genießen, bietet jedem Käufer Gewähr dafür, daß er beim Erwerb von Stoewer-Schreib- oder Nähmaschinen, sowie Fahrrädern nur erstklassige Qualitätsware erhält.

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin
zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen e. V.

Der Verein erteilt seinen Mitgliedern kostenlos Auskünfte über wirtschaftliche Fragen Finnlands und auch Lettlands und Estlands.

Im Umschlags- u. Lagerbetrieb
genau
schnell
richtig  **wiegen und**
drucken mit
Dinse-Waagen



Waagen aller Art



**Dinse-Maschinenbau-
Aktiengesellschaft**
Berlin - Reinickendorf - Ost

**DRUCKE
NUR BEI**



**FISCHER
&
SCHMIDT**

BUCHDRUCKEREI

STETTIN

GR. WOLLWEBERSTR. Nr. 13
FERNSPRECHER Nr. 21666

Der „Ostsee-Handel“

liegt im Ausland in folgenden Hotels aus:

Schweden

Stockholm: Hotel Astoria
Hotel Continental
Hotel Kronprinzen
Hotel Regina
Hotel Terminus
Malmö: Grand Hotel Savoy
Hotel Kramer
Göteborg: Hotel Hoglund
Palace Hotel

Lettland

Libau: Hotel St. Petersburg
Hotel de Rome
Riga: Hotel Bellevue
Hotel de Rome
Hotel St. Petersburg

Litauen

Kowno: Hotel Metropol
Hotel Kontinent
Memel: Victoria Hotel
Baltischer Hof
Preußischer Hof

Dänemark

Kopenhagen: Hotel Terminus
Hotel Cosmopolite
Hotel Kong Friedrich
Hotel Dagmar
Webers Hotel

Norwegen

Oslo: Hotel Phönix
Grand Hotel A. S.
Bergen: Hotel Norge
Hotel Rosenkrantz
Raadhushotelet

Estland

Reval: Hotel Rome
Hotel du Nord
Hotel Goldener Löwe
Hotel Petersburg

Finnland

Helsingfors: Hotel Societätshus
Hotel Kaemp
Wiborg: Hotel Andrea

Diese überragende Verbreitung sichert den großen Erfolg der Anzeigen.

Anzeigenannahme: Stettin, Börse, Schuhstraße 16/17 — Fernsprecher: Sammelnummer 353 41.

Neuzeitliche Energiequellen in der Schifffahrt.

Von den Wirtschaftszweigen, die besonders von den Folgen des Krieges betroffen worden sind, stehen die deutsche Schifffahrt und die Seefischerei mit an oberster Stelle, und zwar die Fluß- und Kanalschifffahrt ebenso sehr wie die Uebersee-, und die Küstenschifffahrt und die Hochseefischerei, ebenso sehr wie die Küstenfischerei. — Damit diese miteinander verwandten Wirtschaftsgebiete die Krisenzeiten überstehen konnten und können, hat sich eine grundlegende Rationalisierung im Betriebe als notwendig erwiesen, die vor-

fischerei und der Fluß-, Kanal- und Küstenschifffahrt überhaupt. Viele Fluß- und Kanalkähne, die früher geschleppt wurden, fahren heute mit dem billigeren eigenen Rohölmotor. Die malerischen „Ewer“ der Küstenschifffahrt und die Fischerfahrzeuge an den Meeresküsten, die früher meistens durch ihre Segel in hohem Maße vom Wind und Wetter abhängig waren, haben ebenfalls heute ihren kleinen Rohölmotor; auch sie können heute rationell und schneller arbeiten und durch den Motor Zeit und Geld sparen. Gerade der grundlegende Umschwung in dieser Kleinschifffahrt ist besonders augenfällig und veranschaulicht am allerbesten die vollzogene Motorisierung dieser Wirtschaftsgebiete.

Diese ganze Entwicklung erforderte die Erfüllung einer wesentlichen Vorbedingung, nämlich die Klärung der Betriebsstofffrage. Es ist die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, die dieses Problem durch ihre Einrichtungen gelöst hat und dadurch die Entwicklung überhaupt erst möglich machte: durch den Bau der Bunkerstationen und der Bunkertanklager und die Schaffung einer vorbildlichen riesigen und zuverlässig arbeitenden Versorgungsorganisation. Wie die Daplin-Pumpen sich überall an den Landstraßen für den „trockenen“ Motorverkehr befinden, so zieht sich eine Kette von D.A.P.G.-Bunkertankern an der deutschen Küste, an den deutschen Flüssen und den Kanälen entlang. Die Riesenanlage auf der „Columbus-Kaje“ in Bremerhaven mit ihren Heizöl-, Diesel- und Gasöltanks, das große Bunkertanklager in Nordenham ermöglichen die Versorgung z. B. der Weser Großschifffahrt. In Hamburg besteht die große Anlage im Petroleumhafen, und auch für die Ostsee sind Bunkergelegenheiten für Seeschiffe vorhanden.

Die größte Anlage an der Ostsee befindet sich in Stettin. Die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft unterhält in Stettin seit Jahrzehnten eine große Verladestelle für alle Sorten Mineralöl, welche in großen und kleinen oberirdischen Tanks gelagert werden. Durch die vorbildliche Einrichtung des Lagers kann die Belieferung der Schiffe mit Betriebsstoff in kürzester Zeit und auf bequemstem Wege erfolgen. Die Anlage liegt an der Parnitz, und das beigefügte Bild zeigt die großen Tanks, welche sich auf der Anlage befinden.



wiegend in den neuzeitlichen Antriebsmitteln der Schiffe ihren Ausdruck findet. In den durch diese Betriebsrationalisierung gemachten Ersparnissen in Form von Zeit, Kapitalien und Menschenarbeit liegt ein erheblicher Gewinn für die deutsche Volkswirtschaft.

Der Siegeslauf des Rohölmotors (Glühkopfmotor) ist bezeichnend für die neuzeitliche Entwicklung der Küsten-

Seedienst Ostpreußen.

(Swinemünde—Zoppot—Pillau—Memel.)

Auch der Seedienst Ostpreußen blickt im Jahre 1930 auf ein zehnjähriges Bestehen zurück. Entstanden unter dem Druck der harten Friedensbedingungen, die die Ostgrenzen Deutschlands in einer den lebenswichtigen Verkehrsbedürfnissen ins Gesicht schlagender Weise gestaltet hatten, die bei schikanöser Handhabung verkehrshemmender Zoll- und Paßvorschriften unerträglich geworden waren, verdankt er sein Dasein einer Anregung des Konsuls Oswald Haslinger in Königsberg, dessen Name mit der Geschichte des Seedienst Ostpreußens unauslöschlich verbunden ist. Das Ziel über das freie Meer eine von jeder Hemmung und Erschwernis des Verkehrs zu Lande unabhängige Verbindung des vom übrigen Reichsgebiet durch das polnisch gewordene Westpreußen getrennte Ostpreußen zu schaffen, mußte mit den besten, zu damaliger Zeit der deutschen Schifffahrt belassenen Schiffen begonnen werden. Hapag und Braeunlich-Stettin eröffneten am 30. Januar 1920 eine regelmäßige Verbindung Swinemünde—Pillau, der Norddeutsche Lloyd, Bremen, bald darauf eine Verbindung mit Swinemünde—Stolpmünde—Danzig. Nach manchen Wandlungen des Fahrplanes und manchem Wechsel der gestellten Schiffe zeigte sich, daß der von vornherein nie als Konkurrenz der Deutschen Reichsbahn gedachte, vielmehr auf engstes Zusammenarbeiten mit ihr angewiesene, von vornherein auch niemals als rentables Unternehmen angesehene Seedienst eine nicht nur politisch notwendige, sondern unentbehrlich gewordene Verkehrsverbindung zwischen dem Reich und Ostpreußen auf die Dauer mit Reedereischiffen nicht ausreichend versehen werden kann, weil diese in der Hauptverkehrszeit ihren eigentlichen Aufgaben nicht entzogen werden können. Die Regierung des Deutschen Reiches und Preußen ließen daher 1926 zwei auf den Stettiner Oderwerken und dem Stettiner Vulkan für den Dienst besonders erbaute schnellaufende mit allen der Sicherheit und Bequemlichkeit der Reisenden dienenden neuzeitlichen Einrichtungen versehene Motorschiffe durch die Stettiner Dampfschiffsgesellschaft Braeunlich und den Norddeutschen Lloyd in Betrieb setzen. Mit diesen wurde im Sommerhalbjahr 1926 eine zweimal wöchentliche Verbindung in der Richtung zwischen

Swinemünde und Pillau unter Anlaufen von Zoppot hergestellt. Nach versuchsweiser Verstärkung des Verkehrs während der Hauptreisezeit in den Jahren 1927 und 1928 durch Einrichtung viermaliger Verbindung wöchentlich in jeder Richtung und wöchentlich einmaliges Anlaufen von Memel (Klaipeda) ist auch in dem Jahre 1929 hieran mit Erfolg festgehalten worden. Ebenso wird im Jahre 1930 ein durchgängiger Dienst zweimal wöchentlich in jeder Richtung zwischen Swinemünde—Zoppot—Pillau vom 9. April bis 14. Oktober geplant. Der nach vorübergehend täglicher Verbindung in jeder Richtung in der Pflingstzeit vom 4. bis 8. Juni von da an bis 18. September viermal wöchentlich mit Anlaufen von Memel einmal in der Woche betrieben werden soll. An dem im Verkehr bewährten Tagen und Stunden des bisherigen Fahrplanes wird festgehalten werden. Geplant ist in Verbindung mit einer Planfahrt nach Memel eine Sonderfahrt nach Libau, die den von dort kommenden Besuchern der Königsberger Messe eine angenehme Möglichkeit der Zureise bieten wird.

Ein Bild von der Entwicklung des nur dem Personen-, Gepäck- und in unerheblichem Umfange auch dem Expressgutverkehr dienenden Seedienstes Ostpreußen geben nachstehende Zahlen der in den einzelnen Jahren beförderten Reisenden:

1920	183 021	1925	27 940
1921	38 368	1926	15 186
1922	15 415	1927	40 678
1923	68 705	1928	59 233
1924	35 477	1929	63 677

Die Beförderung der Teilnehmer an der Volksabstimmung im Jahre 1920 nach Ostpreußen stellte ganz besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Seedienstes, in dessen Betriebe im Juli 1920 einschl. der regelmäßig dazu verwendeten Schiffe im ganzen 28 Fahrzeuge erforderlich waren. Mit ihnen sind damals binnen 3 Wochen im ganzen 157 273 Köpfe befördert worden.

Auch dieser Leistung sei an dieser Stelle mit Dank an die deutschen Reedereien gedacht, die ihre Schiffe dazu hergegeben haben.

Stettin

Das Tor der Ostsee

Der Seehafen für Berlin
Ost- und Mitteldeutschland

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

Größter osteuropäischer Binnenschiffahrts-
hafen. Die Oder, etwa 700 km von Stettin
aus schiffbar, ist durch Kanalsysteme mit
Elbe und Weichsel verbunden. Direkte
Kanalverbindung mit Berlin (Hohen-
zollernkanal).

180 ha Industriebahngelände, Vermietung
und Verkauf von Grundstücken an see-
schifftiefem Wasser zu billigen Preisen
und günstigen Bedingungen.

**Eigene Hafenbahn, Kühlanlagen usw.
Freibezirk**

Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.