

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

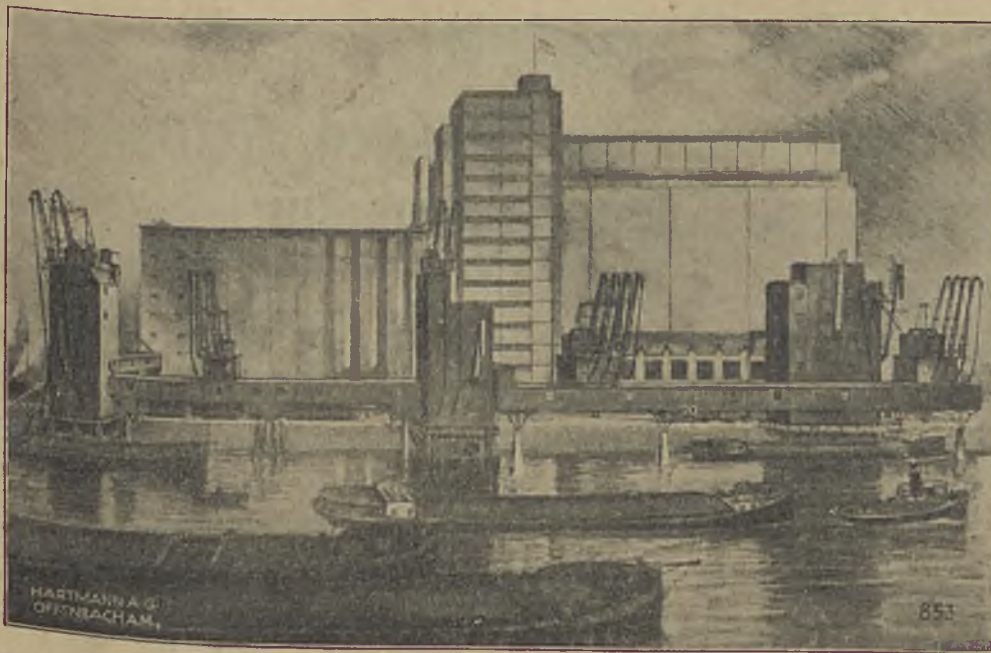
Gegründet 1857

**Transportversicherungen  
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

## Hartmann AG • Offenbach a.M.



Wir liefern z. Zt. die  
komplette maschinelle  
Einrichtung des

### Siloneubaues

(42 000 t Fassungsraum)  
und erweitern die von  
uns bereits gelieferten  
pneumatischen Löschanlagen  
auf insgesamt 2 ortsfeste  
und 3 fahrbare

### Saugheber

(Stundenleistung 650 t)

N. V. Graansilo-Maatschappij, Rotterdam

**Komplette Silo- und Speicher-Einrichtungen**  
**Pneumatische und mechanische Förder- und Umschlagsanlagen für alle Schüttgüter**



# STETTIN

## DAS TOR DER OSTSEE

**Der begünstigte Seehafen** für die Güterbewegung zwischen Mitteleuropa / Norwegen, Schweden, Dänemark, Finnland, Rußland, Baltischen Randstaaten und Überseegebieten sowie **im Verkehr zwischen Rotterdam, Antwerpen, übrigen Rheinhäfen u. dem Osten.**

Stück- und Massengutumschlag an 26 000 m Kai mit neuesten Verladeeinrichtungen:  
Wassertiefe 8,50 m.

### Freibezirk

**Modernste Lagerhäuser, Kühlanlagen, Getreide-elevatoren, Eigene Hafenbahn**

Größter osteuropäischer Binnenschiffahrtshafen  
**Der Seehafen von Berlin**

Vermietung und Verkauf von Industriehafengelände an tiefem Wasser zu niedrigen Preisen.

**Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.**



# Hautz & Schmidt

**Stettin und Hamburg**

Gegründet 1872

Spedition \* Lagerung \* Versicherung  
 Papier-Spezialverkehre  
 Kartoffelfabrikate, Holz, Erze, Kies, Zellulose usw.  
 Transporte von und nach dem Rhein  
 Eigene eiserne Leichterfahrzeuge

**Stettin:**

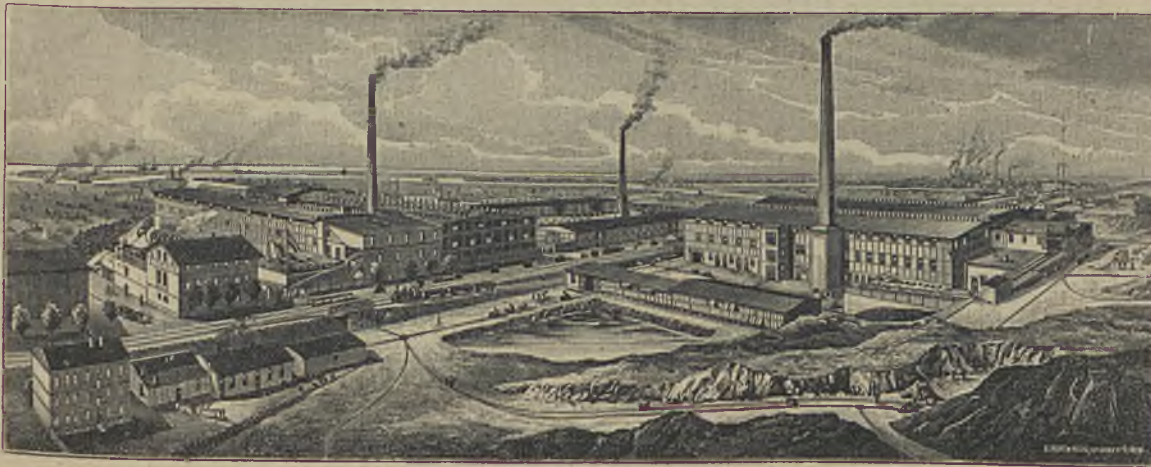
Telegramm-Adresse: Hautzius  
 Fernsprecher: Nr. 35011

**Hamburg:**

Telegr.-Adr.: Hautzspedition  
 Fernsprecher: Bismarck C 2, 7258

## Pommersche Ziegeleien.

**Gustav Lindke & Co., Dampfziegelwerke, Stolzenhagen-Kratzwick**



Mauersteine, Dachziegel, Hohlpannen, Fliesen, Falzsteine, Lochsteine, Radialsteine sowie Formsteine aller Art, Deckensteine, Drainrohre. Spezialität: Verblendziegel. Jahresproduktion: ca. 10 Millionen Ziegel

### Ziegel- und Drainröhrenwerke Klützw

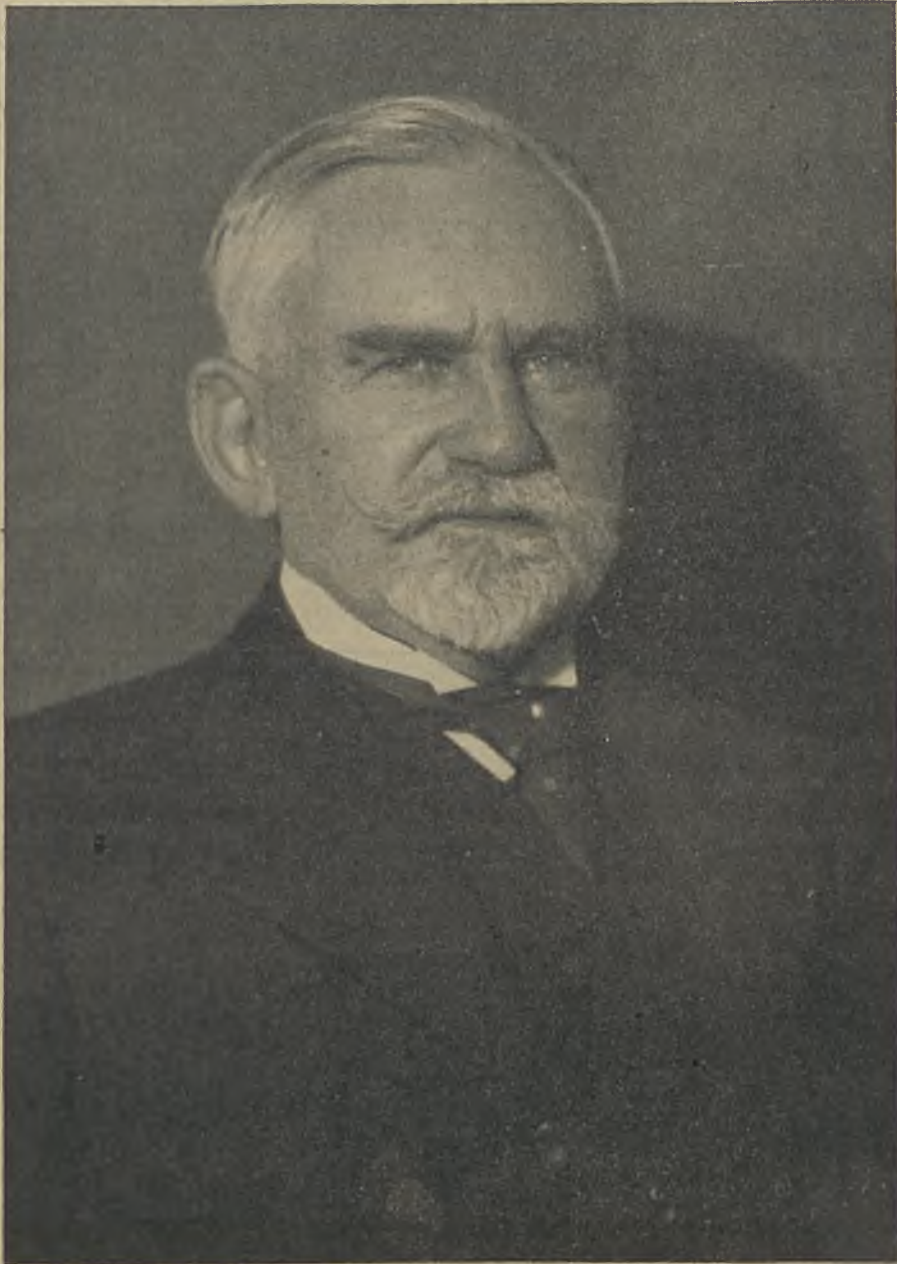
**Frhr. Heinrich v. Seckendorff**

Fernruf: Stargard i. Pom. Nr. 21 — Post- und Bahnstation Klützw  
 Telegramm-Adresse: Ziegelwerke Klützw

Fabrikation: Masch.-Mauersteine, por, Langlochsteine  
 Förstersche und Kleinsche Deckensteine

Spezialität: Drainröhren mit glatt geputzten  
 Stoßflächen von 4 bis 31 cm l. W.





*Franz Gribel*  
*Geheimer Kommerzienrat, D. h. c.*



# Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet  
und sein Hinterland

**AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU 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 (beurlaubt), 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. 11**

**Stettin, 1. Juni 1930**

**10. Jahrg.**

## Geheimrat Gribel zum 80. Geburtstag am 9. Juni 1930.

Am 9. Juni feiert der letzte Obervorsteher der letzten großen, preußischen kaufmännischen Korporation, der ehemaligen Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin,

**Geheimer Kommerzienrat D. h. c. Franz Gribel** seinen 80. Geburtstag. Wenigen ist es vergönnt, einen solchen Tag zu erleben, nur Auserwählten ist es beschieden, in voller geistiger und körperlicher Frische in schaffender Arbeit in das neunte Jahrzehnt des menschlichen Lebens einzutreten. Wenn es auch nicht die Art dieses allezeit vorwärts strebenden und vorwärts blickenden Mannes ist, bei Vergangenen zu verweilen, so ist es doch unsere Pflicht, an seinem 80. Geburtstag Rückschau zu halten auf die Arbeit und die allseitig anerkannten Erfolge eines Mannes, dem die preußische Reederei, der Seehafen Stettin und die Wirtschaft so viel zu verdanken haben.

Franz Gribel ist seit dem Jahre 1880 Teilhaber, seit 1883 alleiniger Inhaber der im Jahre 1773 gegründeten Firma Rud. Christ. Gribel. Im Jahre 1911 wurde sein Sohn, Konsul Eduard Gribel, als Mitinhaber in die Firma aufgenommen. Jeder Kaufmann wird ermessen können, was es heißt, ein Reedereigeschäft von der Bedeutung der Firma Rud. Christ. Gribel nicht nur auf alter Höhe zu halten, sondern 50 Jahre durch Zeiten beispiellosen wirtschaftlichen Aufstiegs unseres Vaterlandes, durch den schwersten Krieg aller Zeiten, den Zusammenbruch, die Zerstörung der Grundlagen der Wirtschaft durch Friedensdiktat, Inflation, Dawes-tribute in Stettin, dem Brückenkopf der ostdeutschen Grenzgebiete, weiter zu entwickeln, so daß es heute als Einzelfirma unter den preußischen und deutschen Schiffahrtsgesellschaften nahezu einzig dasteht. Die Firma Rud. Christ. Gribel verfügt heute über einen Park von 26 Fracht- und Passagierdampfern mit 25 856 Bruttoregistertonnen. Aber nicht nur im Reedereigeschäft hat Franz Gribel

sich erfolgreich betätigt, er gehört den Gründungen seiner Vorfahren, der Pommerschen Provinzial-Zuckersiederei Aktiengesellschaft, der „Union“, Aktiengesellschaft für See- und Flußversicherungen, noch jetzt als Vorsitzender des Aufsichtsrats an, er ist Mitbegründer der Stettiner Oderwerke, Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau in Stettin, und der Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Braeunlich G.m.b.H., und gehört als Vorsitzender des Aufsichtsrats der Stettiner Dampfer-Compagnie Aktiengesellschaft, als stellv. Vorsitzender den Stoewer-Werken Aktiengesellschaft, vormals Gebrüder Stoewer, als Mitglied des Aufsichtsrats der Schlesischen Dampfer-Compagnie, Berliner Lloyd Aktiengesellschaft, der Hedwigshütte-Aktiengesellschaft und anderen Gesellschaften an. Daneben hat Franz Gribel im allgemeinen Interesse eine umfassende segensreiche Tätigkeit entfaltet. Seit 1880 war er Mitglied der Korporation der Kaufmannschaft, seit 1885 Mitglied und später Vorsitzender der Fachkommission für Reederei und Seeschiffahrt. Im Jahre 1900 wurde er in das Vorsteherkollegium berufen, dessen stellvertretender Obervorsteher er vom Jahre 1906—1923 und dessen letzter Obervorsteher er bis zur Auflösung der Korporation am 1. 4. 1926 gewesen ist. Die zahllosen Einzelarbeiten zu würdigen, die Franz Gribel im Dienste der Stettiner Wirtschaft geleistet hat, ist im Rahmen dieser kurzen Abhandlung unmöglich. Tatsache ist, daß die glänzende Entwicklung, die Stettin als Seehafen bis zum Kriegsausbruch nahm, zum großen Teil sein Verdienst ist und daß die auf seine immer wiederholten Anregungen nach dem Kriege durchgeführte Vertiefung der Seewasserstraße Stettin—Swinemünde den langsamen, aber stetigen Wiederaufstieg Stettins als Seehafen im Wettbewerb mit übermächtigen, staatlich subventionierten, außerdeutschen Häfen ermöglicht hat. Die auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, der Binnenschiff-





**AUS IHREN AKTEN**  
 holen Sie nach Jahrzehnten noch abgelegte Briefe und Urkunden in neuartigem Zustande hervor, wenn zu deren Ausstattung die außerordentlich widerstandsfähige und gebrauchstüchtige, dabei unvergleichlich vornehme und außerdem preiswürdige Papiermarke gewählt wurde mit dem Wasserzeichen  
**FELDMÜHLE SPECIAL-BANK-POST.**  
 Verlangen Sie das Angebot Ihres Papiergroßhändlers.  
**FELDMÜHLE,**  
 Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, Stettin

## 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
- Pölit, Baustraße 7
- Polzin, Brunnenstraße 17
- Pyritz, Bahnerstraße 50
- Rügenwalde, Lange Straße 32
- Schivelbein, Steintorstraße 24
- Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3
- Stettin, Giebereistraße 23
- Stettin, Breite Straße 58
- Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
- Stralsund, Apollonienmarkt 7
- Swinemünde, Färberstraße 5
- Wolgast, Wilhelmstraße 4



fahrt, des Hafenausbaues, der Organisation der Hafengesellschaft vor und nach dem Kriege erzielten Erfolge sind zu einem erheblichen Teil sein Verdienst und noch heute stellt der unermüdliche, greise Wirtschaftsführer seine umfassenden Kenntnisse auf dem Gebiete der Finanzwissenschaft, insbesondere des Steuerwesens bei den Beratungen des Steuerausschusses der Industrie- und Handelskammer, dessen Vorsitz in seinen Händen liegt, zur Verfügung. — Außer dem vorerwähnten Amt hat der allverehrte ehemalige Obervorsteher der Korporation der Kaufmannschaft nach seiner Amtsniederlegung anlässlich der Umwandlung der Korporation in eine Industrie- und Handelskammer das Amt des Vorsitzenden der Zulassungsstelle für Wertpapiere an der Stettiner Börse sowie eines Mitgliedes der Fachkommission für Reederei und Seeschifffahrt beibehalten. Die alte Korporation der Kaufmannschaft versuchte ihrem langjährigen Führer für seine aufopfernde und erfolgreiche Tätigkeit einen Teil der Dankesschuld dadurch abzustatten, daß sie ihm alle Ehrenbezeugungen verlieh, über die sie verfügte. Franz Gribel ist Ehrenmitglied der Korporation der Kaufmannschaft und sein Bild schmückt seit Jahren den Sitzungssaal der Vorsteher, jetzt der Industrie- und Handelskammer. Seine Vaterstadt Stettin dankte ihm durch Verleihung des Ehrenbürgerrechts und allen sind die Worte des Ehrenbürgerbriefs aus dem Herzen gesprochen:

„Niemand hat er versagt, wenn es galt, für Stettins Schifffahrt, Handel und Industrie, für Frieden und

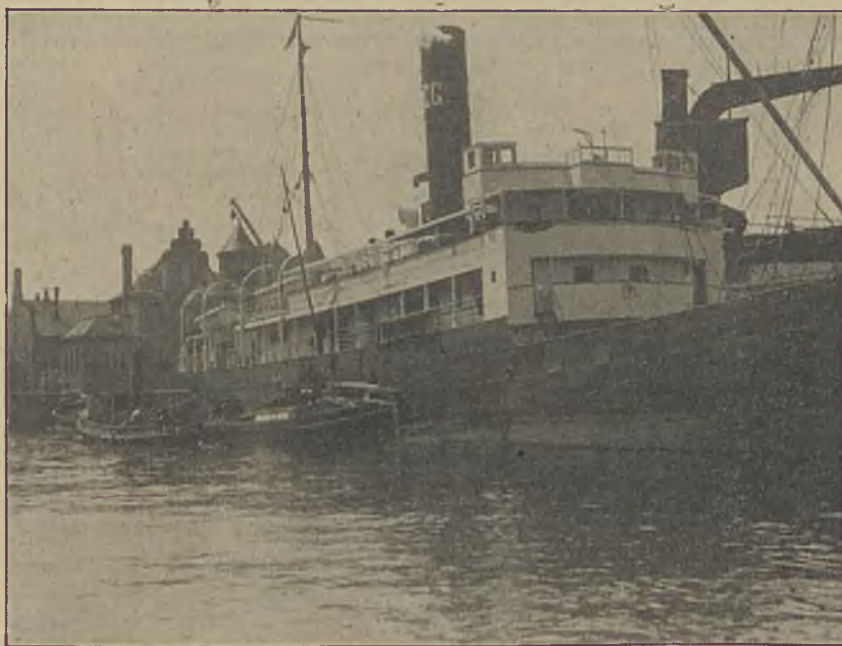
Freundschaft zwischen Stadt und Land öffentlich einzutreten; wenn es galt, Not zu lindern oder mit vereinten Kräften Nützliches und Schönes zu schaffen; wenn es galt, der Pflege heiligster Güter eine Stätte zu bereiten oder in schwerer Zeit Opfer für das Vaterland zu bringen.“

Rektor und Senat der preußischen Universität Greifswald ernannten ihn zum Ehrenmitgliede sowie zum Doktor der Theologie und der Heiligen Schrift ehrenhalber.

Not zu lindern, ist Franz Gribel allezeit ein Herzensbedürfnis gewesen und viele von Leid und Not Heimgesuchte erblicken in ihm ihren treuen, verständnisvollen, keinen Dank erwartenden Helfer. Seit Jahrzehnten liegt der Vorsitz des Zentral-Armenpflege-Vereins und des Vereins für Ferienkolonien und Speisung armer Schulkinder in seinen Händen.

Aber nicht nur die Berufsgenossen, nicht nur die Wissenschaft und die Behörden, sondern auch die Beamten, Angestellten und Arbeiter seines Unternehmens und der Organisationen, die mit ihm zusammenarbeiten durften, wie der Korporation der Kaufmannschaft, der Industrie- und Handelskammer, der Seeberufsgenossenschaft usw. bringen ihm uneingeschränkte Verehrung und Liebe entgegen.

Dem allverehrten Förderer des „Ostseehandel“ sagen auch wir in Dankbarkeit zum 80. Geburtstage unsere herzlichsten Glückwünsche.



Dampfer „Regina“ im Stettiner Freibeizirk löschend.

**üchtiges  
kaufmännisches  
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

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

Stettin, Bollwerk 1B, Fernruf 36685—86

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



*Der Ausgabe*  
 „Oder=Stettin=Amsterdam=Rotterdam=Antwerpen=Rhein“ zum Geleit.

Die Stadt Stettin und der Stettiner Wirtschaftsbezirk erhalten durch den Seehafen- und Binnenschiffsverkehr ihr charakteristisches Gepräge. Ohne See- und Flußschiffahrt wäre Stettin eine pommerische Provinzstadt ohne besondere Bedeutung. Die pflegliche Behandlung der Seehafenbelange Stettins liegt daher im Interesse der gesamten Wirtschaft nicht nur Stettins, sondern der ganzen Provinz Pommern. Heute wird die befruchtende Wirkung eines gelteigerten Seehafen- und Binnenschiffsverkehrs nicht nur von der gesamten Wirtschaft, sondern auch von weiten Kreisen der Bevölkerung voll erkannt. Es ist längst allgemeine Auffassung geworden, daß die Behauptung Stettins als Seehafenstadt gegen staatlich subventionierte ausländische Wettbewerbshäfen für Wirtschaft und Bevölkerung Ostdeutschlands von vitalster Bedeutung ist. Es ist deshalb zu begrüßen, daß der „Ostsee-Handel“ in der vorliegenden Ausgabe die engen Wirtschaftsverbindungen des Ostens mit dem Westen durch von deutschen und niederländischen, insbesondere aber Stettiner Verkehrsunternehmungen unterhaltene regelmäßige Schiffsfahrtslinien „Stettin-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen“ und umgekehrt, aber auch die enge Verbindung der Oder- und Rheinschiffahrt hervorzukehren bemüht ist. Diese Arbeit des „Ostsee-Handel“ ist um so wertvoller, als in weiten Kreisen der deutschen Bevölkerung die irrthümliche Meinung verbreitet ist, es fehle an einer billigen, regelmäßigen Wasserstraßen- und Schiffsfahrtsverbindung zwischen dem Osten und Westen unseres Vaterlandes.

EDUARD GRIBEL

*Kgl. Niederländischer Vizekonsul, Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer.*

# Germania-Versicherung



## Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Stiftkapitalien 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-, Feuer-,**

**Einbruchdiebstahl-,**

**Transport-, Reisegepäck-**

Versicherungen

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



## Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Rheinschiffverkehrs.

Von Dr. Alfred Gentsch, Duisburg.

Die beispiellose wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands seit dem letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts, die mit dem unglücklichen Ausgang des Weltkrieges jäh abbrach, ist nicht zum wenigsten durch seine von Natur aus günstige verkehrspolitische Lage im Herzen Europas, durch das Vorhandensein großer schiffbarer Ströme sowie durch den energisch betriebenen vorbildlichen Ausbau eines Straßen- und Eisenbahnnetzes außerordentlich begünstigt, ja man kann sagen, überhaupt erst ermöglicht worden. Hieran ist neben den Eisenbahnen die deutsche Binnenschifffahrt in hervorragender Weise beteiligt. Weche Bedeutung ihr beizumessen ist, erhellt daraus, daß im Jahre 1913 nach der amtlichen Statistik von dem Gesamtgüterverkehr Deutschlands (Reichsbahn und Wasserstraßenverkehr) in Höhe von 88,6 Milliarden tkm allein 21,5 Milliarden tkm, also fast ein Viertel, von ihr bewältigt worden sind. Hiervon entfielen allein 11,3 Milliarden tkm, also gerade die Hälfte, auf das deutsche Rheingebiet. Diese Stellung im deutschen Verkehr haben sich die Binnenschifffahrt und die Rheinschifffahrt erhalten. Von dem Gesamtgüterverkehr Deutschlands (Reichsbahn und Binnenwasserstraßen) in Höhe von 96,1 Milliarden tkm im Jahre 1928 entfielen 23 Milliarden auf die Binnenwasserstraßen, also wiederum nahezu ein Viertel, auf den Rhein 13,4 Milliarden tkm, das ist sogar mehr als die Hälfte davon. Solche gewaltigen Verkehrsleistungen vollbringt die Rheinschifffahrt nicht nur um der Binnenwirtschaft zu dienen, sondern um im besonderen der in ihrem Einflußgebiet liegenden Wirtschaft des Westens die frachtgünstige Zufuhrstraße für ihre aus dem Ausland bezogenen Rohstoffe und die bestmögliche Abfuhrstraße für ihre für die Ausfuhr nach dem Ausland bestimmten Güter zu sein. Die hohe Eignung des Rheinstroms zum Gütertransportweg, namentlich der Massengüter, gab den Anlaß dazu, daß sich an seinen Ufern und in seiner Einflußzone eine vielgestaltige Industrie ansiedeln und machtvoll entwickeln konnte. Wer hätte noch nicht von den Werken der Eisen- und Stahlindustrie im Duisburg-Hamborner Bezirk (Vereinigte Stahlwerke, Krupp, Gutehoffnungshütte), von den Metallhütten ebendasselbst (Berzelius, A.-G. für Zinkindustrie), vom Ruhrkohlenbergbau, von den Getreide-Großmühlen und Oelmühlen (Neuss) am Nieder- und Oberrhein gehört, wer wüßte nicht, daß der mächtigste Farbenkonzern, die I. G. Farbenindustrie, ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt am Rhein liegen hat (Badische Anilin- und Sodafabriken, Ludwigshafen; Farbenfabriken vorm. Fried. Bayer & Co., Leverkusen; Höchster Farbwerke, Höchst; Chem. Fabriken Weiler-ter-Meer, Uerdingen), daß hier eine chemische Großindustrie und Maschinenindustrie (Demag A.-G. Duisburg!) von Weltgeltung ansässig sind, eine holzverarbeitende Industrie (Nahrungsmittelindustrie (Margarine am Niederrhein), Tabakindustrie, Steinindustrie, die, um nur die wesentlichsten zu nennen, aufs engste mit der Weltwirtschaft verflochten sind)? Die Rheinschifffahrt erleichtert einerseits den Rohstoffbezug all dieser in ihrem Bereich liegenden Industrien we-

sentlich. Sie verbilligt namentlich den Bezug der benötigten Materialien aus dem Auslande. Sie hat dadurch in vielen Fällen diesen wirtschaftlich überhaupt erst ermöglicht. Andererseits gestattet die Rheinschifffahrt diesen Industrien, ihre Erzeugnisse zu möglichst günstigen Frachten abzusetzen und ins Ausland auszuführen. Dadurch ist vielfach die Schwerpunktverlegung und die direkte Wanderung dieser Industrien nach dem Rhein und Main, als dem wichtigsten der Großschifffahrt bis Aschaffenburg zugängigen Nebenfluß, erfolgt. Diese Entwicklung hat sich vor allem am Niederrhein von Köln abwärts namentlich an der Ruhr (Eisenhütten), am Oberrhein (Mannheim-Ludwigshafen), im Rhein-Main-Gau bis Aschaffenburg, aber auch am Mittelrhein besonders deutlich gezeigt. Für viele und besonders wichtige Industriebetriebe hat der Rheinstrom Entstehung und Entwicklung überhaupt erst ermöglicht. Als internationaler Strom, mit seinen Wellen die Ufer der Schweiz, Frankreichs, Deutschlands und Hollands bespülend, hat er von jeher im Leben der Völker eine große Rolle gespielt. Zu der deutschen, der holländischen und belgischen Flagge sind nach dem Kriege die französische und schweizerische Flagge hinzugetreten und zu beachtlicher Bedeutung gelangt. Hart wird die deutsche, unter wesentlich ungünstigeren sozialen und steuerlichen Verhältnissen arbeitende Flagge von den ausländischen bedrängt, und der Kampf, um den es geht, gilt der Erhaltung der deutschen Flagge auf dem Rhein überhaupt. Die Internationalität des Stromes ist durch den Versailler Vertrag festgelegt. Wenn nun auch die Mündung des Rheins nicht mehr in deutscher Hand liegt, so ist darauf hinzuweisen, daß Rotterdam und die anderen Seeumschlagsplätze doch nur Durchfuhrplätze sind und der produktive Umschlag sich in den deutschen Häfen vollzieht, und daß der Güterumschlag in Rotterdam zum erheblichen Teil in den Händen deutscher Unternehmungen liegt.

Ueber die deutsch-niederländische Grenze gingen im Rheinschiffverkehrsverkehr 1929 54 Millionen t, d. i. fast  $\frac{3}{4}$  des 73,4 Mill. t betragenden Gesamtverkehrs des Rheins überhaupt. Diese Riesensumme von 54 Mill. t ist also vom Ausland zu uns über den Rhein hereingekommen bzw. zum Ausland über ihn hinausgegangen. Sie kommt einem Neuntel des gesamten deutschen Reichsbahngüterverkehrs von 1929 in Höhe von rund 486 Millionen t gleich, ist um ein Achtel größer als der gesamte Versand und Empfang der Reichsbahn nach und von ausländischen Bahnen 1929 (29,1 + 19,3 = 48,4 Mill. t), macht fast 40 Prozent der 136 Mill. t betragenden gesamten Ein- und Ausfuhr Deutschlands aus und übertrifft die sich auf etwa 47 Mill. t stellende seewärtige Ein- und Ausfuhr Deutschlands um  $\frac{1}{6}$ . Schon diese Zahlen zeigen, welche hohe Bedeutung dem Rheinschiffverkehrsverkehr in den deutschen Außenhandelsbeziehungen zukommt, sie deuten an, welche außerordentliche Rolle er im besonderen im Verkehr der westdeutschen Wirtschaft mit dem Ausland spielen muß. In diesen Zahlen spiegeln sich die Versorgung einer hochentwickelten Industrie mit ausländischen überseeischen Roh-



stoffen und die Bedürfnisbefriedigung einer ausländischen Wirtschaft mit Erzeugnissen deutschen Gewerbefleißes in stärkstem Maße wieder. So stellt dieser Rheinverkehrsweg die Verbindung zwischen der inländischen und der ausländischen Wirtschaft her, eine Verbindung, von deren Leistungsfähigkeit die Existenz zahlreichster Betriebe in Industrie und Handel großen, mittleren und kleinen Umfanges abhängt. Mit dieser Verbindung wird die Rheinschiffahrt zugleich aber zu einem wichtigen Erfüllungsgelhilfen des deutschen Außenhandels und unserer Handelsbilanz.

Kohle und Eisen sind die hauptsächlichsten Güter, deren Versand, Erze, Getreide und Holz diejenigen, deren Zufuhr der Rheinschiffahrtsverkehr den im Einflußgebiet des Rheinstroms gelegenen Industrien des Westens in erster Linie vermittelt. Die Kohle des Ruhrgebiets nimmt über den Rhein ihren Weg talwärts nach Holland, Belgien und über beide nach überseeischen Ländern, bergwärts nach Frankreich und der Schweiz. Ueber 30 Länder empfangen durch Vermittlung des Rheinschiffsverkehrs die Kohle aus dem Ruhrgebiet und von den Rheinzechen. Wie E. Alexander Wehrmann in seiner kürzlich erschienenen Dissertation „Das Güterverkehrsgebiet der deutschen niederrheinischen Häfen“ (Druck von Gebr. Memminger, Würzburg, 1929) nachweist, beträgt 1926 der Prozentanteil der Niederrheinhäfen an der Kohleneinfuhr der Niederlande 74%, Rußlands 45%, Italiens 44%, Spaniens 42%. An der Gesamtkohleneinfuhr von Litauen, Estland, Belgien, Portugal, Madagaskar, Irland, Finnland und Frankreich ist der Rheinschiffahrtsverkehr mit 30—40% teilt, 20—30% ist sein Anteil an derjenigen von Schweden, Griechenland, den Vereinigten Staaten, Chile, Aegypten und Lettland, 10—20% an der von Argentinien, Dänemark, Norwegen, Uruguay und Jugoslawien. Mögen sich auch seitdem die Verhältnisse nach der einen oder anderen Seite verschoben haben, die vorstehende Uebersicht zeigt doch, welche außerordentliche Bedeutung der Rheinwasserstraße für den Versand der Ruhrkohle nach den ausländischen Empfangsländern zukommt. Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Rheinschiffahrtsverkehrs für unsere heimische Kohlenwirtschaft kann nicht besser illustriert werden.

Der eisenerzeugenden Industrie bringt der Rheinschiffahrtsverkehr die zur Eisen- und Stahlgewinnung erforderlichen ausländischen Erze und Schrott, deren Bedarf Deutschland bekanntlich nicht deckt. Die verschiedensten Erzeugnisse der Eisen-, Stahl- und Walzwerke, wie Stabeisen, Bandeisen, Schwellen, Schienen, Röhren, Bleche, Platten, Draht, Träger usw. werden durch Vermittlung des Rheinschiffsverkehrs auf den Weltmarkt gebracht. Schweden und Norwegen stehen in der Versorgung unserer Eisenhüttenindustrie mit Erzen an erster Stelle; es folgen Frankreich, Spanien, Nord-Afrika und andere Länder. Nach der obengenannten Kölner Dissertation beträgt 1926 der Prozentanteil der Niederrheinhäfen an der Eisenerz- und Manganerzausfuhr nachstehender Herkunftsländer:

Norwegen	68,4%	Spanien	38,3%
Schweden	54,4%	Neufundland	30,9%

Sinai (Aegypt.)	24,1%	Frankreich	13,4%
Tunis	19,4%	Griechenland	11,1%
Algier	17,8%	Brasilien	4,3%
Rußland	17,8%	Indien	4,3%
franz. Marokko	17,1%		

Schwefelkiese werden aus Spanien, Norwegen und Cypern über den Rhein für die chemische Industrie und Metallhüttenindustrie angebracht. Der Grenzverkehr an der holländischen Grenze in Eisen und Eisenwaren betrug talwärts 1928 3,2 Mill. t = 64% von der rund 5 Mill. t betragenden Eisenausfuhr Deutschlands. Welchen Anteil der Rheinschiffahrtsverkehr an der Eisenausfuhr der verschiedensten Länder der einzelnen Erdteile hat, zeigen auch hier wiederum die der obengenannten Dissertation von Wehrmann entnommenen Ziffern für das Jahr 1926. Nach über 50 Ländern ist hier ein Eisenversand über die Rheinwasserstraße von den Hütten des Ruhr-Niederrheingebietes nachgewiesen. An der Spitze stehen China mit 80,2% Anteil des Rheinschiffsverkehrs an der Gesamteinfuhr von Eisen, Finnland mit 71,6%, Holland mit 58,9%, Palästina mit 58,3% und Elsaß mit 52%. Es folgen Rußland, Dänemark, Columbien, Chile, Schweiz, Uruguay, Argentinien, Niederl. Indien, Litauen, Estland, Philippinen, Guatemala, Schweden und Süd-Afrika mit 30—40%, Türkei, Italien, Brasilien, Lettland, Indien, Japan, Vereinigte Staaten und Belgien mit 20—30%, Peru, Spanien, Aegypten, Norwegen, Mexiko, England, Portugal, Venezuela, Frankreich, Bolivien und Bulgarien mit 10—20%, Rumänien, Australien, Jugoslawien, Costarika, Ecuador, Cuba, Griechenland, franz. Afrika, Persien und Ceylon mit 5—10%. Nach Erdteilen geordnet entfielen für dieses Jahr von dem Talversand der Niederrheinhäfen an Eisen auf Europa 54,2%, Asien 20,5%, Amerika 19,7%, Afrika 5,2% und Australien 0,5%. Im übrigen gilt hier das Gleiche wie das für die Kohle Gesagte. Mögen sich bis heute auch die Zahlen hier und dort geändert haben, alles in allem jedoch ist der Rhein auch heute noch der gleiche Vermittler in den weltwirtschaftlichen Beziehungen unserer Eisenindustrie.

Eine besondere Bedeutung im Rheinschiffahrtsverkehr kommt der Getreidezufuhr für die Ernährung namentlich der im rheinisch-westfälischen Industriegebiet zusammengeballten Massen der Industriebevölkerung zu. Die Schiffahrt auf dem Rhein ist die Zubringerin des von Westdeutschland benötigten ausländischen Brotgetreides. Als Herkunftsländer kommen in erster Linie in Betracht: die Vereinigten Staaten, Kanada, Argentinien, Australien, Rußland, Rumänien u. a. Mehl und Mühlenerzeugnisse, Sämereien, Oele und Fette, Holz, Rohtabak, Kaffee und Kolonialwaren, Schrott, Düngemittel und Steine, Kies und Zement sind weitere Güter, die der Rheinstrom anbringt und fortträgt. Einer direkte Rheinseeschiffahrt schließlich dient der unmittelbaren Güterbeförderung zwischen Häfen des Niederrheins über Rotterdam ohne Umladung und englischen Häfen sowie russischen, schwedischen, dänischen und norwegischen Ostseehäfen. Chemikalien, Eisenwaren, Mineralwasser (England) spielen in diesem Verkehr eine große Rolle.



Es ist dies nur ein Ausschnitt all der Rohstoffe und Fertigerzeugnisse, deren Beförderung von und zum Seehafen der Rheinschiffahrt obliegt. Er zeigt aber, und darauf kommt es hier nur an, daß der Rheinstrom weit mehr als nur Bedeutung für den Binnenverkehr des westdeutschen, süd- und

südwestdeutschen Wirtschaftsgebiets hat, wie so oft irrtümlich geglaubt wird. Nicht nur binnenwirtschaftliche sondern weltwirtschaftliche Funktionen im höchsten Ausmaße erfüllt dieser Strom, der damit zum Weltstrom wird.

## Stettin-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen.

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

Der seewärtige Warenverkehr Stettins betrug im Jahre 1913 6,2 Millionen to zu 1000 kg und hat im Jahre 1929 4,9 Millionen to zu 1000 kg oder 80 % seines Vorkriegsstandes wieder erreicht. Stettin steht somit unter den deutschen Seehäfen hinter Hamburg und Bremen wieder an 3. Stelle, ist aber infolge der bekannten Gründe von Danzig weit überflügelt worden. Verglichen mit den großen Binnenumschlagplätzen des Rheingebiets ergibt sich, daß der gesamte seewärtige Warenverkehr Stettins im Jahre 1929 denjenigen Ludwigshafens im Jahre 1928 um 700 000 to übertrifft und hinter dem Mannheims um fast 1 Millionen to zurückblieb, während der Gesamtverkehr Duisburg-Ruhrorts über das fünffache des Stettiner Verkehrs ausmachte. Ein Vergleich des seewärtigen Warenverkehrs von Deutschlands und Preußens größtem Ostseehäfen mit dem Verkehr von Binnenhäfen des Rheinwasserstraßensystems erscheint zunächst willkürlich und zwecklos und doch bestehen hier unmittlere Zusammenhänge und Wechselwirkungen, deren Erhaltung und Ausbau für die deutsche Volkswirtschaft von erheblicher Bedeutung sind. Der wohlfeilen Versorgung des industriearmen Ostens mit den Halbfabrikaten und Fabrikaten der westdeutschen Industrien und der billigen Beförderung der im dicht bevölkerten Westen des Reiches dringend benötigten landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Ostens nach dem Westen ist unter dem Druck der auf der deutschen Wirtschaft lastenden ungeheuren Tribute eine ganz besondere Bedeutung beizumessen. Nur wenn es möglich wird, den dichtbevölkerten Westen Deutschlands für den Konsum der in den wirtschaftlich und politisch gefährdeten ostdeutschen Grenzgebieten erzeugten landwirtschaftlichen Produkte in stärkerem Maße als bisher aufnahmefähig und aufnahmewillig zu machen, ist das Problem der ostdeutschen Grenzmarken als Voraussetzung für die Gesundung und Erhaltung der deutschen Volkswirtschaft und des deutschen Reiches zu lösen. Dieses Ziel kann nicht dadurch angestrebt werden, daß mit rauher Hand in organisch gewordene, auf gesunder volkswirtschaftlicher Grundlage erwachsene Verkehrsbeziehungen eingegriffen wird, natürliche Standorte und Wettbewerbsverhältnisse gegen einander verschoben werden, zahlreiche produktive selbständige Unternehmungen ausgeschaltet und ausgemerzt werden, sondern man kann nur auf dem Boden des organisch Gewachsenen weiter arbeiten, um durch pflegliche Behandlung der Träger dieses Güteraustausches und Güterverkehrs seine rationellste Durchführung im Dienst der deutschen Wirtschaft zu erreichen.

Der natürliche, billige Transportweg, auf dem die landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Erzeug-

nisse zahlreicher landwirtschaftlichen Nebenbetriebe des Ostens in die Verbrauchsgebiete des Westens befördert werden, führt seit vielen Jahrzehnten über die Oder und Stettin. Neben den zahlreichen Linien, die von Stettin aus auf außerdeutsche Häfen, wie finnische, lettische, estnische, russische, schwedische, norwegische, dänische, englische Häfen der Mittelmeerländer, der Levante und des Schwarzen Meeres unterhalten werden, bestehen seit vielen Jahrzehnten nicht nur Schifffahrtslinien zwischen Stettin und Rotterdam, Stettin und Amsterdam oder Stettin und Antwerpen mit Umladung der für die Rheinhäfen bestimmten Waren in Rheinkähne oder in umgekehrter Richtung aus Rheinkähnen, sondern es wird von der Reederei Rud. Christ. Gribel gemeinsam mit der Kölner Reederei-Aktiengesellschaft in Köln sowie von der Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun, Bremen, (Stettiner Vertretung Gustav Metzler) zwischen Stettin und Rheinhäfen ein direkter Rhein-Seedienst mit Rheineseeschiffen unterhalten. Die Abfahrten erfolgen regelmäßig 2—3 mal wöchentlich in jeder Richtung. Die Linie Stettin/Rotterdam wird von der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (Stettiner Vertretung Johann Reimer) seit 30 Jahren unterhalten, deren Tochtergesellschaft die Nieuwe Rijnvaart Maatschappij, mit Eildampfern einen prompten Verkehr auf dem Rhein betreibt. Die Abfahrten finden am Ende jeder Woche von Stettin statt. In dem Stettin-Rotterdam-Antwerpener Verkehr werden von der Reederei Rud. Christ. Gribel Stettin, allein regelmäßig mindestens 6 Schiffe beschäftigt. Die Gütermengen, die zwischen Stettin und Rheinhäfen im direkten Verkehr bewegt werden, sind, wie die nachstehende Aufstellung erweist, von erheblichem Umfange.

Es kamen in Stettin an bzw. gingen von Stettin aus nach deutschen Rheinhäfen in to zu 1000 kg:

	Eingang	Ausgang	zusammen
1913	112 000	284 000	396 000
1925	418 500	174 200	692 700
1926	252 700	158 600	411 300
1927	547 500	97 900	645 400
1928	492 300	63 200	555 500
1929	509 700	101 500	611 200 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Der in der Statistik des Deutschen Reiches Band 367 über die Binnenschiffahrt im Jahre 1928 Seite 46 verzeichnete Seeverkehr des Rheins und des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Ausland und mit deutschen Bezirken im Jahre 1928 ausgewiesene Gesamtverkehr beläuft sich nur auf 459 168 t für den Rhein und 53 663 t für den Dortmund-Ems-Kanal. Daß diese Statistik nur einen Bruchteil des Rhein-Seeverkehrs erfaßt, beweist die Tatsache, daß 1928 vom Rhein über See nach Stettin allein 462 000 t Kohlen und von Stettin nach Rheinhäfen 19 500 t Mehl verfrachtet wurden, während die amtliche Statistik Steinkohlen überhaupt nicht und im Eingang nur 11 532 t Müllereierzeugnisse aufweist.



Die Hauptgüterarten dieses Verkehrs vor dem Kriege waren:

eingehend in to zu 1000 kg:

Eisen und Eisenwaren	87 300 t
Seifen aller Art	3 500 t
Wein	1 877 t
Papier und Pappen	1 400 t
Gewebe	1 300 t
Farben	1 160 t
Kalk, natürlicher	1 243 t

des weiteren Ton, gebrannter, Maschinen, Chemikalien, Kleie usw.,

ausgehend in to zu 1000 kg:

Zucker aller Art	109 400 t
Roggenmehl	43 600 t
Getreide	41 400 t
Kartoffelmehl usw.	30 500 t
Papier und Pappen	18 500 t
Eisenwaren	14 800 t
Sprit	9 800 t
Steine und Erden	8 900 t
Dextrin	8 900 t
Zink	4 000 t
Essigsäure Tonerde	2 000 t
Soyaöl	2 000 t
usw.	

In der Zusammensetzung dieses Verkehrs sind in der Nachkriegszeit einige wesentliche Änderungen eingetreten. So bestand der eingehende Verkehr 1929 insbesondere aus Steinkohlen, Koks, Eisen- und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Seifen aller Art, Papier und Pappen, Weizenmehl, Gewebe, Stärke, Maschinen, Leinöl, Wein usw., ausgehend aus Roggenmehl, Kartoffelmehl, Kartoffelfabrikaten, Getreide, Zink, Soyaöl, Zucker, Papier, Dextrin usw.

Nach der Binnenschiffahrtsstatistik für das Jahr 1928 betrug für die Verkehrsbezirke

25 a	Rheinhäfen Hamborn und Walsum,
25 b	das rechte Ufer des Rheins in der Rheinprovinz (mit Ausnahme von Köln-Deutz und Köln-Mühlheim und der Verkehrsbezirke 25 a und 28) sowie Düsseldorf-Heerdt am linken Ufer,
26	Köln (einschl. Köln-Deutz und Köln-Mühlheim),
26 b	das linke Rheinufer von unterhalb Coblenz bis zur Landesgrenze (mit Ausnahme von Köln-Düsseldorf-Heerdt und des Verkehrsbezirkes 26 c),
26 c	Rheinhäfen bei Rheinhausen und Homberg,
28	Duisburg-Ruhrort,
	der unmittelbare Rhein-Seeverkehr zwischen Stettin bzw. Pommern und den genannten Bezirken
	im Versand nur 46 565 to,
	im Empfang nur 31 388 to
	insgesamt 77 953 to.

Ein Bild von der tatsächlichen Bedeutung des sich zwischen Stettin über Amsterdam, Rotterdam bzw. Antwerpen und Rheinhäfen vollziehenden Verkehrs gewinnt man jedoch erst, wenn man die zwischen Stettin und Amsterdam bzw. Rotterdam bewegten Gütermengen mit berücksichtigt. Der Verkehr Stettin-Amsterdam bzw. Rotterdam betrug in to zu 1000 kg:

	eingehend	ausgehend	insgesamt
1913	33 694	203 333	237 027 t
1925	192 833	192 651	385 484 t
1926	14 486	136 152	151 138 t
1927	11 371	39 200	50 171 t
1928	21 808	83 337	105 145 t
1929	21 919	182 120	204 039 t

Schließlich erfolgt ein nicht unerheblicher Teil des Rheinverkehrs mit Umladung in Antwerpen. Zur Vervollständigung des Bildes der Verkehrsbeziehungen zwischen Rheinhäfen und Stettin sind daher die Anschreibungen über den Verkehr Stettin-Antwerpen und umgekehrt, der ebenfalls in regelmäßiger Linienfahrt von der Reederei Rud. Christ. Gribel seit dem Jahre 1870 bedient wird, mit heranzuziehen. Der Verkehr zwischen Stettin und Antwerpen betrug in to zu 1000 kg:

eingehend ausgehend insgesamt

	eingehend	ausgehend	insgesamt
1913	57 782	28 772	86 554 t
1925	70 916	31 736	102 682 t
1926	66 628	55 305	121 933 t
1927	123 489	24 409	148 398 t
1928	128 581	31 262	159 843 t
1929	133 881	80 289	214 165 t

Zählt man diese Verkehre zusammen, so ergibt sich eine Gütermenge von ein- und ausgehend über 1 Million to =  $\frac{1}{5}$  des gesamten seewärtigen Warenverkehrs Stettins, die zwischen Stettin-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen und deutschen Rheinhäfen jährlich bewegt wird. Selbst wenn man als Doppelzählung einen gewissen Abschlag, vielleicht 20 % berücksichtigt, verbleibt eine Gesamtmenge von ca. 850 000 to. Die Zusammensetzung des Verkehrs Stettin-Amsterdam, Stettin-Rotterdam und Stettin-Antwerpen gleicht derjenigen des Verkehrs Stettin-Rheinhäfen stark. In der seewärtigen Einfuhr aus den Niederlanden ergeben sich der Menge nach gegliedert folgende Güterarten: Eisen und Stahl, Kleie, Erden und Steine, Oelkuchen, Chemikalien und Drogen, Steinkohlenteerstoffe, Oelmüllereierzeugnisse, Fische, Oelfrüchte, Farben und Farbwaren usw., in der Ausfuhr nach den Niederlanden: Getreide und Hülsenfrüchte, Müllereierzeugnisse, Zucker, Kartoffelmehl, Stärke, Dextrin, Oelmüllereierzeugnisse, Papier- und Pappen, Chemikalien, Holz, Erden und Steine, Spate usw., während wichtigste Einfuhrgüter aus Belgien Eisen und Stahl, Thomasphosphatmehl, Kleie, Oelkuchen usw. und Ausfuhrgüter Getreide und Hülsenfrüchte, Erze, Schlacken und Aschen, Chemikalien, Holz, Müllereierzeugnisse, Flachs, Hanf, Heede, Erden und Steine usw. sind.

Dieser Verkehr beschränkt sich nicht auf die vorstehend erwähnten Verkehrsbezirke des Rheinstromgebiets, er reicht in seinen Ausstrahlungen erheblich weiter und verbindet den Osten über Oder-See und Rhein mit der Schweiz und südwesteuropäischen Ländern.

Aus diesen wenigen Angaben erhellt die Bedeutung und Mannigfaltigkeit dieses Verkehrs, und es erweist sich auch für den Laien, daß es sich hier nicht um durch künstliche Mittel und Maßnahmen großgezüchtete ungesunde Verkehrsbeziehungen handelt, sondern daß der Verkehr Stettin-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen dringende volkswirtschaftliche Bedürfnisse befriedigt und insbesondere für die ostdeutsche Wirtschaft lebenswichtig ist. Die Kosten der Beförderung auf dem kombinierten Fluß- oder Bahn-See-Rheinwege vom Osten nach Westen und umgekehrt betragen trotz Umladung in einem, oft sogar zwei Seehäfen einen Bruchteil der direkten Bahnfracht, und obgleich durch die Einführung der Staffeltarife das Spannungsverhältnis zwischen dem kombinierten Wege und dem direkten Bahnwege sehr erheblich zu



Gunsten des letzteren verschoben worden ist, zeigt dieser Verkehr, von einzelnen Güterarten, wie Getreide, Mühlenfabrikaten und Kartoffelstärkefabrikaten abgesehen, steigende Tendenz.

Der Mittelland-Kanal, für dessen Fertigstellung noch etwa 400 Millionen Reichsmark aufgewendet werden müssen und der zum Schaden der ostdeutschen Wirtschaft die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Ost und West, insbesondere zwischen Oberschlesien, Niederschlesien, dem Braunkohlengebiet und der Ruhr in außerordentlichen, kaum meßbarem Grade gegeneinander verschieben wird, bildet auch für diesen blühenden Stettin-Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinverkehr eine schwere Gefahr. Der Verkehr, der sich seit Jahrzehnten über die Oder, Stettin und die See nach dem Rhein und umgekehrt bewegt, wird nach Herstellung des Verbindungsstückes Hannover-Magdeburg, des Mittelland-Kanals, zu einem erheblichen Teil auf den direkten Binnenwasserweg abwandern. Wenn auch die Transportdauer des kombinierten oder Oder-Bahn-See-Rheinweges eine kürzere bleiben wird, als die auf der Binnenwasserstraße vom Rhein bis zur Oder, so handelt es sich wie vorstehend dargestellt, doch vorwiegend um den Verderb nicht ausgesetzte Massengüter, die eine Eilbeförderung nicht erfordern. Mit einer starken Dezimierung dieses alten blühenden Stettiner Verkehrs durch den Mittelland-Kanal muß daher leider gerechnet werden. Weder eine Frachtermäßigung von 4—5 RM. für Kohle noch eine solche von 12—20 RM. je 100 Eisen in Berlin kann durch Ermäßigung der kombinierten Fracht ausgeglichen werden. Mit dem Kohlen-, Getreide- und Eisenverkehr ist aber dem Stettiner Rheinverkehr das Rückgrat genommen und nicht nur die Rhein-Linien, sondern auch die Linien zwischen Stettin-Amsterdam, Stettin-Rotterdam und Stettin-Antwerpen sind in ihrem Bestand gefährdet.

Die Reichsregierung hat anerkannt, daß die durch den Mittelland-Kanal ausgelösten Wettbewerbsverschiebungen durch besondere Maßnahmen für die ostdeutsche Wirtschaft ausgeglichen werden müssen. So ist zuletzt anlässlich der großen Oderkundgebung am 3. März 1930 in Breslau von Seiten der Reichsregierung die Erfüllung der geforderten Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere hinsichtlich des Ausbaues der Oder zu einer für 1000 10-Schiffe befahrbaren Großschiffahrtsstraße vor Vollendung des Mittelland-Kanals, also vor 1937, zugesichert worden.<sup>2)</sup>

An Ausgleichsmaßnahmen für den Seehafen Stettin, dessen Verkehr durch die Grenzziehung im Osten, durch die zerstörende Kampftarifpolitik Polens — der deutscherseits nur unzureichende tarifliche Abwehrmaßnahmen entgegengestellt werden — ohnehin auf das schwerste geschädigt wird, ist bisher nicht gedacht worden, und doch handelt es sich für Stettin, abgesehen von den erwähnten schweren Verlusten, um  $\frac{1}{5}$  seines gesamten seewärtigen Verkehrs, um nahezu 1 Million t Güter. Preußen hat alle Ursache, seinem auch in der Vorkriegszeit keineswegs pfleglich behandelten

größten Seehafen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zu verschaffen, denn an dem Bestande des Brückenkopfes Stettin hängt die Erhaltung der wirtschaftlichen und politischen Oder-Abwehrfront und mit ihr die Erhaltung aller preußischen, östlich der Oder liegenden Provinzen. Leider läßt das bisher bekanntgewordene Ostprogramm, das in völliger Verkennung tatsächlicher Verhältnisse den Seehafen Stettin, der durch die Auswirkungen der Grenzziehung schwerer getroffen wird, als manche unmittelbaren Grenzbezirke selbst, in keine der beabsichtigten Hilfsmaßnahmen einbegreift, für die durch die Auswirkungen des Mittelland-Kanals zum Schutze Stettins zu treffenden Ausgleichsmaßnahmen nur wenig Hoffnung Raum.

Der Vertreter der Industrie- und Handelskammer Stettin hat im Rahmen der Oder-Kundgebung in Breslau folgendes gefordert:

„Dem untragbaren Wettbewerbsdruck vom Osten naht in Gestalt des Mittelland-Kanals eine neue Gefahr im Westen, die fast ungefähr 1 Million t, also fast  $\frac{1}{5}$  des gesamten Seehafenumschlags Stettins gefährdet. Für diese starke Gefährdung seiner Seehafeninteressen wird Stettin bei anderer Gelegenheit besonders wirksame Ausgleichsmaßnahmen, z. B. Aufhebung der Vertiefungsabgabe auf der Seewasserstraße Stettin-Swinemünde, beschleunigte Fertigstellung der Hafengebäuden in Stettin, zweckentsprechende eisenbahntarifliche Maßnahmen sowie Ermäßigung der Schleusengebühren für bestimmte Verkehre auf dem Großschiffahrtswege zwischen Stettin und Berlin fordern müssen, um nur einen unzureichenden Teil der Verluste, die dem Seehafen Stettin durch den Mittelland-Kanal erwachsen, auszugleichen.“

Diese Maßnahmen müssen ergänzt werden durch schleunigste Regulierung des Oderstromes auf der Strecke zwischen Fürstenberg und Hohen-saathen, schleunigsten Ausbau der oberen Oder bis Oderberg und Erhebung wirkungsvoller Sonderabgaben auf dem Mittelland-Kanal für den Verkehr östlich Sehnde für alle wichtigen Güterarten des Stettin-Rheinverkehrs.

Nur wenn diese Maßnahmen gleichzeitig zur Durchführung gelangen, besteht für den Seehafen Stettin die Möglichkeit, die schweren Schäden, die ihm der Mittelland-Kanal zufügen wird, nach und nach auszugleichen.

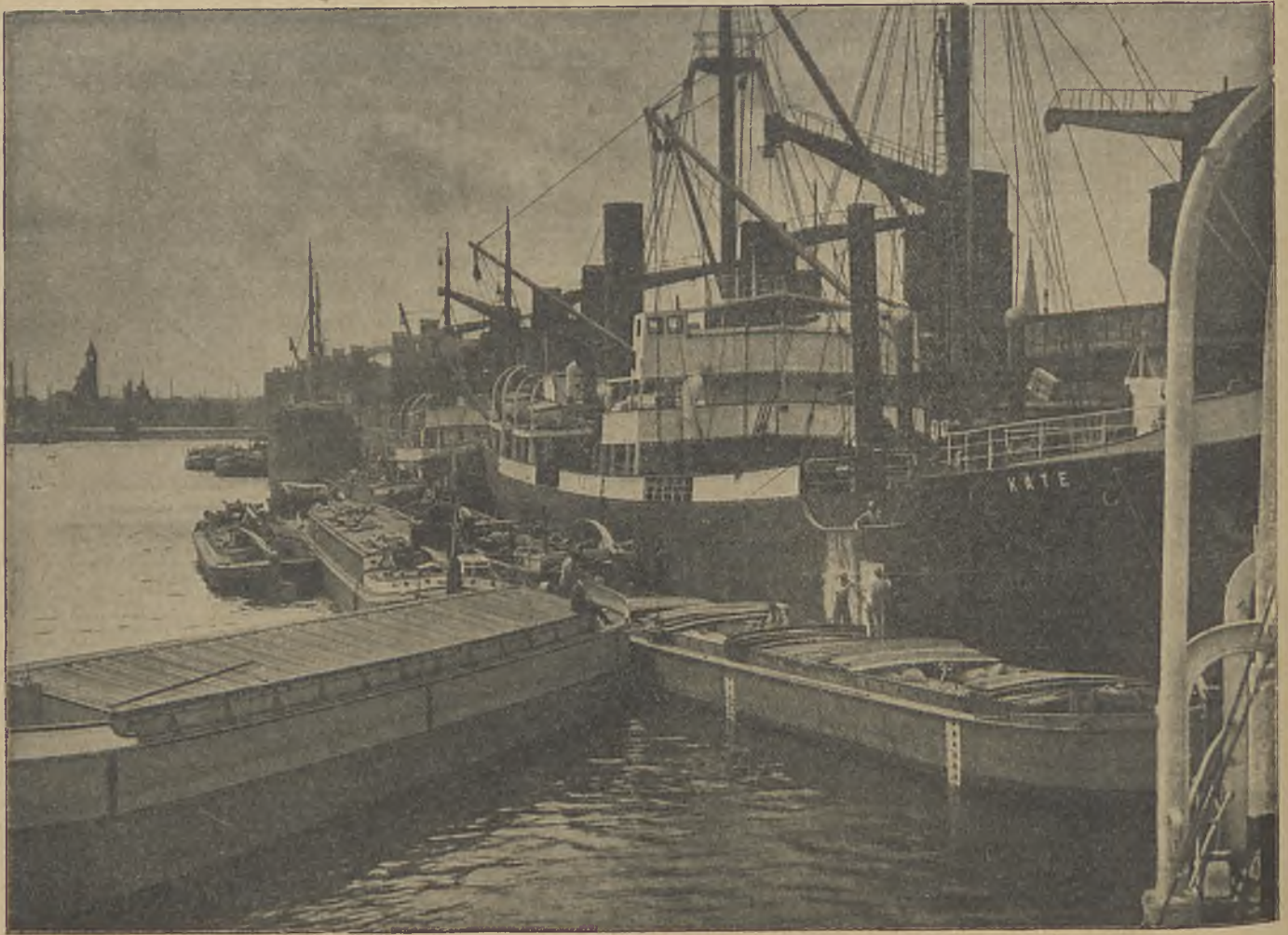
Es wäre sehr erwünscht und würde zur Beruhigung dienen, wenn die zuständigen Reichs- und preußischen Zentralbehörden ähnliche Erklärungen in Bezug auf die erwähnten, unerläßlichsten Ausgleichsmaßnahmen für den Seehafen Stettin abgeben würden, wie sie der Herr Reichsverkehrsminister Dr. Stegerwald nach einer Ausgabe der „Kölnischen Volkszeitung“ vom Juli 1929 abgegeben hat, indem er sagte:

„Alle Schifffahrtsbeteiligten sollten sich darüber klar sein, daß die Existenz des Mittelland-Kanals an diese Ausgleichsmaßnahmen<sup>3)</sup> gebunden ist und daß daran nicht gerüttelt werden darf.“

<sup>3)</sup> Gemeint waren hier nicht die vorstehend für Stettin erhobenen, sondern die bereits bekannten Ausgleichsmaßnahmen, insonderheit für die Oder.

<sup>2)</sup> Vergleiche Ostsee-Handel Nr. 6 vom 15. März 1930, Seite 23 ff.





Dampfer „Käte“ im Freibeizirk.

## Oder—Stettin—Rhein.

Von Ernst Kühnke, Stettin.

Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Rheinverkehrs ist in der ersten Abhandlung dieses Heftes überzeugend dargelegt worden. Ohne die Rheinwasserstraße hätte die Entwicklung der rheinisch-westfälischen Industrie einen anderen Lauf, ein erheblicher Teil des Weltverkehrs eine andere Richtung genommen. Das, was der Rhein für die westdeutsche Industrie bedeutet, kann und muß — im verkleinerten Maßstabe selbstverständlich — die Oder für die ostdeutsche Wirtschaft, oder besser osteuropäische Wirtschaft werden. Ein Vergleich von Oder und Rhein scheint vermessen, und doch haben beide Ströme viel Verwandtes. Die Hauptrichtung beider Ströme ist die gleiche. Ihre befahrbare Länge deckt sich fast vollkommen, Rhein 696 km, Oder 692 km. Beide Ströme sind internationalisiert. Beide Ströme verbinden bedeutende Industriegebiete unmittelbar, bei der Oder leider nur mittelbar, mit dem Meere, das den Verkehr beider Stromgebiete mit Umladungen in Stettin, Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen untereinander ermöglicht. Die Oder hat den großen Vorteil, daß ihre Mündungen und ihr Mündungshafen deutsch sind, während das bei den Rheinmündungen nicht

der Fall ist, ohne daß diese Tatsache allerdings auf den Rheinverkehr nachteilige Wirkungen ausgeübt hätte. Leider aber ist der Oderstrom der Weltwasserstraße, dem Rheinstrom, außerordentlich unterlegen. Da der Oderstrom einem Mittelgebirge entspringt und Zuschußwasser aus Gletschern des Hochgebirges im Sommer fehlen, ist der Wasserstand der Oder außerordentlich wechselnd und für die Schifffahrt ungleich ungünstiger als der des Rheins. Für die Oder ist daher der Ausbau zu einer vollschiffigen Wasserstraße für 1000 — to — Schiffe, die Niedrigwasserregulierung durch ausreichende Staubecken, die Frage, von deren Lösung ihre Zukunft als Großschiffahrtstraße Ostdeutschlands, aber auch die zweckmäßige Verwendung des kostbaren Gutes „Wasser“ für die ostdeutsche Industrie und die ostdeutsche Landeskultur abhängen.

Vergleicht man die deutschen Ströme nach ihrer Verkehrsbelastung, so ergibt sich folgende Reihenfolge:

	Befahrbare Länge	Millionen tkm
Rhein	696 km	13 587
Elbe	727 km	3 479
Oder	692 km	2 224



Ein Vergleich der auf den beiden Stromgebieten unterhaltenen Binnenflotten ergibt folgendes Bild:

	Schiffe mit eigener Tragfähigkeit		Leistungsfähigkeit	
	Triebkraft	in to	in to	in P. S.
Rheingebiet	678	81 910		240 372
Odergebiet	417	27 817		73 227
	Schiffe ohne eigene Triebkraft		Tragfähigkeit	
		in to		in to
Rheingebiet		2 864		2 204 836
Odergebiet		2 700		958 726

Eine nähere Untersuchung zeigt, daß weit über die Hälfte der Oderflotte mit eigener Triebkraft zwischen 51 und 200 PS. aufweist, während beim Rhein weniger als die Hälfte der Schiffe in diese Klasse fällt. Tiefgreifende Unterschiede erweisen sich bei einem Vergleich der Schiffsgrößen ohne eigene Triebkraft. 75% der gesamten Oderflotte ohne eigene Triebkraft entfallen auf Schiffsgrößen von 251—600 to. und nur 0,8 % auf Schiffe über 600 to. Nur ein Zehntel der Rheinflotte entfällt dagegen in die Klasse 251—600 to, während ein Viertel der Flotte in die Klasse 601—1000 to und je über ein Drittel der Flotte in die Größenklasse 1001—1400 to bzw. über 1400 to einzureihen sind. Der gesamte Binnenumschlagsverkehr Stettins belief sich im Jahre 1928 einschließlich der Durchfuhr auf 3 252 561 to, im Jahre 1929 auf 3 100 042 to, betrug also drei Fünftel des gesamten seewärtigen Umschlages Stettins. Unter den großen deutschen Binnenumschlagshäfen steht Stettin hinter Cosel-Oderhafen an 12. Stelle. Statistisch ist nicht exakt zu erfassen, in welchem Umfange Waren, die seewärts über Stettin nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und den Rheinhäfen ausgehen, oder die seewärts vom Rhein, Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen in Stettin eingehen, binnenwasserwärts in Stettin ankommen oder abgefahren werden. Kennt man indessen die Zusammensetzung des Oder-Stettin-Rhein-Verkehrs, so ist es nicht schwer, diese Waren zu ermitteln und schätzungsweise den Anteil der Oderschiffahrt an ihnen festzustellen. Seewärts gingen im Jahre 1929 an verarbeitetem Eisen, Maschinen und Maschinenteilen 265 500 to in Stettin ein. Davon entfielen auf Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen 134 000 to, binnenwasserwärts gelangten zum Abtransport von Stettin 111 600 to und zwar größtenteils nach den märkischen Wasserstraßen, also nach Groß-Berlin. Von den 1929 seewärts in Stettin eingegangenen 902 000 to Steinkohlen, kamen über 400 000 to aus den Rheinhäfen und gelangten 512 000 to binnenwasserwärts zum Abtransport, davon über 400 000 nach Berlin. Die seewärtige Getreideaufuhr Stettins betrug im Jahre 1929 554 000 to. Davon gingen binnenwasserwärts in Stettin ein 337 000 to und seewärts nach Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen aus 174 000 to. Roh- und Fertigzucker wurden seewärts im Jahre 1929 223 000 to ausgeführt. Davon gingen binnenwasserwärts in Stettin ein 187 000 to und nach Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen seewärts aus 65 000 to. Kartoffelstärkefabrikate gingen seewärts aus 28 800 to, binnenwasserwärts in Stettin ein 17 600 to und seewärts nach Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen-Rheinhäfen aus 1 130 to (1913: 40 000 to).

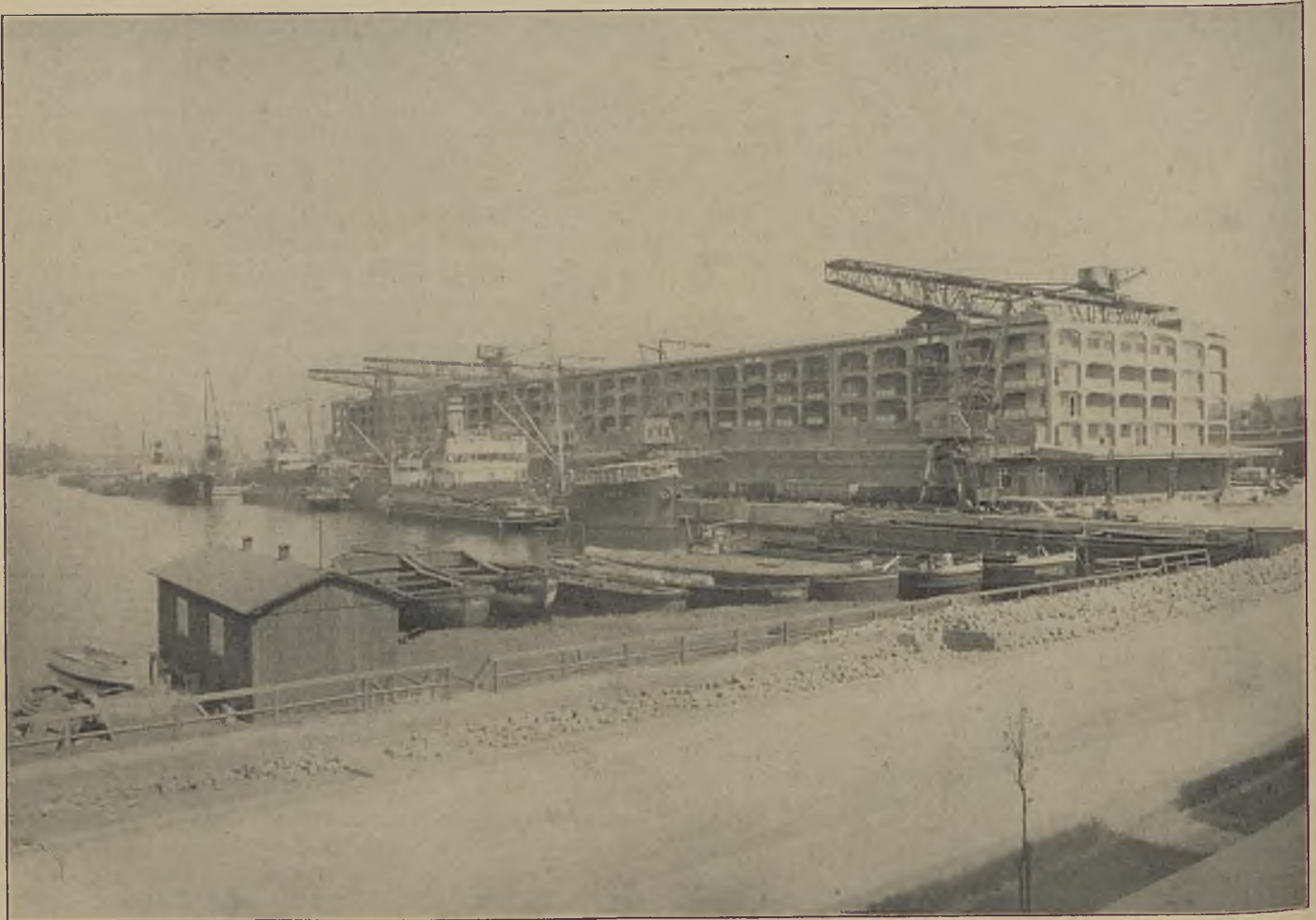
Diese wenigen Zahlen zeigen die enge Verflechtung des Oderverkehrs mit dem Rheinverkehr

und beweisen die Tatsache, daß sich vom Osten über die Oderwasserstraße und den Seehafen Stettin, abgesehen von den bahnwärts in Stettin für Rheinhäfen eingehenden Transporten, ein dichter Wechselverkehr vollzieht, der seit Jahrzehnten besteht und im Dienst der deutschen Wirtschaft mit geringen Mitteln weiter ausgestaltet werden kann. Es trifft also durchaus nicht zu, daß erst durch die Fertigstellung des Mittel-Kanals zwischen den westdeutschen Hauptwirtschaftsgebieten und den östlichen industriellen Verbrauchs- und landwirtschaftlichen Ueberschuß-Gebieten eine Wasserstraßenverbindung hergestellt wird. Diese Wasserstraßenverbindung besteht seit vielen Jahrzehnten, und es fragt sich, ob in Anbetracht der katastrophalen Finanzlage des Reiches (Defizit 800 Millionen) für die Fertigstellung des Mittellandkanals ca. 400 Millionen aufgewendet werden sollen, nur, um bereits bestehende Verbindungen umzufeiten, alte, seit vielen Jahrzehnten betriebene Linienverkehre auszuschalten, dem Hafen Stettin ein Fünftel seiner Gütermenge zu entziehen, Wettbewerberschiebungen von nicht zu überschärem Ausmaße herbeizuführen (Oberschlesien — Berlin, Ruhrgebiet — Berlin, Lausitz — Berlin), und die Reichsbahn, die unter den sorgenden und hütenden Händen des Reichsverkehrsministers eine Ausschaltung dieser alten kombinierten Verkehre durch direkte Ausnahmetarife von Osten nach dem Westen und umgekehrt bisher — vereinbarungsgemäß unterlassen hat, zu veranlassen, nunmehr den Wettbewerb gegen den Mittelland-Kanal in vollem Umfang aufzunehmen. Die Fertigstellung des Mittelland-Kanals wird trotz der schweren Bedenken des Ostens früher oder später einmal erfolgen. Sie wird erzwungen werden von den einflußreichen Industrien, die im Hinblick auf die Linienführung des Kanals ihren Standort in die mittlere Elbegegend verlegt haben. Das für den Kanal angeführte Argument, die wichtigen jetzt an den Grenzen des Reiches liegenden Industrien müßten aus diesen gefährdeten Gegenden fort und nach dem Zentrum verlegt werden, erscheint im Hinblick auf die modernsten Bombenflugzeuggeschwader von Deutschland sämtlichen Grenznachbarn und der Wehrlosigkeit Deutschlands allerdings recht wenig stichhaltig. (Vgl. Heck „Um den Mittelland-Kanal“, Berliner Börsen-Zeitung Nr. 146 v. 27. 3. 1930.) Deutschlands größter Ostseehafen Stettin kann jedoch verlangen, daß man endlich auch im Westen und den zuständigen Reichs- und Landeszentralstellen erkennt, daß es sich bei der Oderfrage um weit mehr als die Regulierung eines Stromes in Kompensation gegen Verkehrsverschiebungen, wie sie der Mittelland-Kanal zur Folge haben wird, daß es sich bei der Frage Stettin um weit mehr als um die Erhaltung des dritten deutschen Seehafens handelt. Der Ausbau der Oder zum Groß-Schiffahrtsweg des Ostens mit Anschlüssen an das deutsch-oberschlesische und das tschechisch-mährisch-östrauer Industriegebiet ist von nationalwirtschaftlicher Bedeutung. Die Ergreifung von Maßnahmen, Stettin vor wirtschaftlicher Dezimierung zu bewahren, ist nicht nur ein volkswirtschaftliches, sondern ein dringendes politisches Be-



dürfnis, von dessen Erfüllung die Geschicke des deutschen Ostens jenseits der Oder abhängig sind. Nachdem die Reichsbahn in dem tarifarischen Abwehrkampf gegen die eisenbahntarifarischen Angriffe Polens auf den Stettiner Transit bisher nur durchaus Unzureichendes veranlaßt hat, muß die Oder als Großschiffahrtsweg, ausgestattet mit leistungsfähigen Kanälen zu den Industrievieren und sinnvollen Zu- und Ablaufstarifen in den Tarifkampf als größtes deutsches Aktivum eingesetzt werden, um der ostdeutschen Wirtschaft zu erhalten, was ihr zukommt und um sie weiter zu entwickeln im Dienste der Gesamtheit. Die Oder ist nicht nur dazu da, um von Oberschlesien einen Wasserweg über Berlin nach Hamburg zu bilden. Der Nordsüdrichtung Cosel—Stettin kommt wirtschaftlich die gleiche, politisch eine weit höhere Bedeutung zu. Wer das nicht zu erkennen vermag, der soll sich jedes Urteils enthalten. Es ist also nicht nur der Ausbau der oberen Oder zwecks Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstraße nach Hamburg notwendig, ebenso dringlich ist die Regulierung der Strecke

Fürstenberg—Hohensaaten, die ebenfalls vor Vollendung des Mittelland-Kanals zusammen mit all den anderen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt sein muß. Daß die Beseitigung der Vertiefungsabgabe auf der Wasserstraße Stettin—See, die Beendigung der Hafenausbauten in Stettin, die Erhebung von Sonderabgaben auf dem Mittelland-Kanal östlich Sehnde für alle Güter, die nachweisbar seit Jahrzehnten den Weg Oder-Stettin-Rheinhäfen benutzen, für Stettin eine „Conditio sine qua non“ bildet, braucht kaum hervorgehoben zu werden. Der Mittelland-Kanal hat nicht den Zweck, vorhandene wirtschaftliche Bedürfnisse befriedigende Verkehre umzuleiten, nicht die Aufgabe, die Wettbewerbsverhältnisse durcheinander zu werfen, sondern er soll befruchtend wirken auf die gesamte Wirtschaft Deutschlands und Mitteleuropas. Die Durchführung der verlangten Ausgleichsmaßnahmen ist hierfür die Voraussetzung.



Der neue Schuppenspeicher im Freibezirk.

**Reklame ist feurer, aber noch  
feurer ist keine Reklame.**



## Das amerikanische Rußlandgeschäft.

Der Ausbau des russisch-amerikanischen Handels. — Zunahme des amerikanischen Anteils am Import der Sowjetunion. — Wachsende amerikanische technische Hilfeleistung für die Sowjetwirtschaft.

Obleich in der Frage der de jure-Anerkennung des Sowjetstaates durch die Vereinigten Staaten bisher keine Änderung eingetreten ist, weisen die russisch-amerikanischen Geschäftsbeziehungen eine fortschreitende Belebung auf, die sich gerade in der letzten Zeit besonders bemerkbar macht. Diese Belebung kommt nicht nur in dem zunehmenden Handelsverkehr zwischen der Sowjetunion und den Vereinigten Staaten zum Ausdruck, sondern vor allem auch in der ständig wachsenden Betätigung der amerikanischen Geschäftswelt auf dem Gebiete der technischen Hilfeleistung beim Ausbau der Sowjetwirtschaft.

Der russisch-amerikanische Handel hat in der letzten Zeit stark zugenommen. Nach Angaben der russischen Handelsgesellschaft in New York Amtorg Trading Corp. stellten sich die russischen Bestellungen in den Vereinigten Staaten im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 1928/29 auf nicht weniger als 109 Mill. Dollar gegenüber 91,2 Mill. im Jahre 1927/28 und 71,7 Mill. Dollar im Jahre 1926/27. Bemerkenswert ist dabei, daß russischerseits in Amerika in zunehmendem Maße Industriearüstungen in Auftrag gegeben werden.

Die großen Bestellungen in Amerika im Jahre 1928/29 wirken sich bereits im russischen Import aus. Während der gesamte Import Rußlands aus Amerika im Wirtschaftsjahr 1928/29 152,9 Mill. d. h. über ein Drittel der ganzen vorjährigen Einfuhr aus Amerika. Wichtig ist dabei, daß auch der Anteil der Vereinigten Staaten an der russischen Gesamteinfuhr erheblich gestiegen ist und zwar von 18,3 % im ganzen Jahre 1928/29 auf nahezu 22 % im ersten Quartal 1929/30. Die Vereinigten Staaten haben damit nahezu den Anteil Deutschlands erreicht, der im ersten Quartal 1929/30 22,3 % des Gesamtimports der Sowjetunion betrug.

Die russische Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten ist in der letzten Zeit ebenfalls gestiegen und zwar erreichte sie im ersten Quartal 1929/30 12,8 Mill. Rbl. gegenüber 8,8 Mill. im ersten Quartal 1928/29 und 38,5 Mill. im ganzen Jahr 1928/29.

Genauere Daten der russischen Zollstatistik über die russische Einfuhr aus Amerika im laufenden Wirtschaftsjahr liegen einstweilen nur für Oktober 1929 vor, in welchem sie insgesamt 17,03 Mill. Rbl. betrug gegenüber 10,88 Mill. Rbl. im Oktober 1928. Immerhin geben diese Daten über die Entwicklung des amerikanischen Rußlandgeschäftes interessanten Aufschluß. Im Vergleich zum Import der Sowjetunion aus Deutschland, der im Oktober 1929 insgesamt 17,53 Mill. Rbl. betrug gegenüber 17,64 Mill. im Oktober 1928, stellte sich der russische Import aus Amerika im Berichtsmontat wie folgt (in 1000 Rbl.):

	Vereinigte Staaten		Deutschland	
	Okt. 1929	Okt. 1928	Okt. 1929	Okt. 1928
Kupfer	3 196	702	688	311
Blei	132	34	86	180
Roheisen, Eisen- und Stahlerzeugnisse	659	353	765	2 641
Maschinen und Apparate	2 232	958	3 608	4 590
Landmaschinen	114	56	504	236
Maschinenteile	593	54	605	701

Traktoren	246	231	11	6
Traktorenteile	218	691	11	3
Automobile	298	165	30	47
Motorräder	135	69	1	2
Automobil- und Motorradteile	124	49	85	45
Optische, physikalische und chem. Geräte	536	92	1 057	997
Elektromaschinen und elektrotechn. Artik.	1 004	169	1 955	2 804
Robbaumwolle	5 800	6 474	—	—

Wie die Tabelle zeigt, ist der russische Import von Eisen- und Stahlerzeugnissen, Maschinen und Apparaten, Automobilen und Motorrädern, optischen, physikalischen und chemischen Apparaten und Geräten, sowie insbesondere von Elektromaschinen aus Amerika stark gestiegen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die starke Belebung des amerikanischen Exports von Automobilen und Elektromaschinen nach Rußland eine Auswirkung der russischen Verträge der General Electric Co. und der Ford Motor Co. ist. Die Verträge, die diese beiden Firmen mit der Sowjetregierung über technische Hilfeleistung abgeschlossen haben, sehen bekanntlich auch große amerikanische Lieferungen nach Rußland vor. Auf dem Gebiete der technischen Hilfeleistung für die Sowjetwirtschaft, insbesondere die Sowjetindustrie, entwickeln die Amerikaner vor allem seit dem Besuch der amerikanischen Wirtschaftsdelegation in Rußland (Spätsommer 1929) eine große Aktivität. Von den 1928/29 zwischen der Sowjetregierung und ausländischen Firmen abgeschlossenen 25 neuen Verträgen über technische Hilfeleistung entfällt die Hälfte (13) auf Abkommen mit amerikanischen Firmen, während Deutschland mit 10 Verträgen an zweiter Stelle kommt. In den ersten 5 Monaten 1929/30 ist die Zahl der mit amerikanischen Firmen abgeschlossenen Verträge weiterhin bedeutend gestiegen, so daß Amerika gegenwärtig mit 46 Verträgen an erster Stelle steht. Zu erwähnen ist, daß sich die Verträge der amerikanischen Firmen über technische Hilfeleistung auf alle wichtigen Zweige der Sowjetindustrie, auf den Kraftwerkbau, den Wohnungs- und Straßenbau, die Organisation der Sowjetlandgüter usw. erstrecken. Abgesehen von Verträgen mit amerikanischen Firmen sind russischerseits zahlreiche amerikanische Fachleute nach Rußland berufen worden, während andererseits von russischen Wirtschaftsführern und Ingenieuren zahlreiche Studienreisen nach Amerika unternommen werden. Die Durchführung fast aller wichtigen russischen Industriebauten, wie des Kraftwerkes „Dnjeprostroj“, der Traktorenfabrik in Stalingrad, der Traktorenabteilung der Werke „Krasny-Putilowez“, der Automobilfabrik in Nishni-Nowgorod, des neuen Kramatorski-Werks, des Telbesski-Eisenwerks usw. erfolgt unter Leitung bzw. Mitwirkung amerikanischer Fachleute. In letzter Zeit ist ein neuer wichtiger Vertrag über technische Hilfeleistung abgeschlossen worden. Es handelt sich um den Vertrag der amerikanischen Firma Arthur Mac Kee & Co., Cleveland, mit der Bundesvereinigung „Nowostalij“ über technische Hilfeleistung beim Bau des riesigen Eisen- und Stahlwerks „Magnitostroj“ im Uralgebiet, worüber auch mit deutschen Firmen verhandelt wurde.

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



## Lettlands Export von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Jahre 1929.

Der Export von landwirtschaftlichen Erzeugnissen bildet einen wesentlichen Bestandteil der Aktivseite der lettländischen Handelsbilanz. Sein Prozentsatz betrug im Durchschnitt der Jahre 1921 bis 1925 47,75 Proz., in 1927: 41,79 Proz., 1928: 39,12 Proz. und in den ersten 10 Monaten 1929: 31,59 Proz. Wie ersichtlich, hat sich der prozentuale Anteil des Exportes von landwirtschaftlichen Erzeugnissen am Gesamtexport in den letzten Jahren vermindert, was zu einem Teil auf die in der Landwirtschaft herrschenden ungünstigen Verhältnisse (wie das auch in anderen Staaten der Fall ist), zum anderen auf die Steigerung der Ausfuhr industrieller Fabrikate, die sich infolge der Schutzzölle und einiger anderer Faktoren günstiger entwickeln konnte, zurückzuführen ist. Trotzdem hat der Export von landwirtschaftlichen Erzeugnissen recht bedeutende Fortschritte zu verzeichnen, erreicht doch dessen Wert nahezu den Wert der exportierten Holzmaterialien bzw. Fertigfabrikate. Das bezieht sich vor allem auf die Produktion von Exportbutter, deren Steigerung sich am deutlichsten aus der Zahl der zur Exportkontrolle angemeldeten Butterfäbchen ersehen läßt. Es wurden in der staatlichen Butterkontrolle angemeldet:

1923	56 295	Fäbchen
1924	72 025	"
1925	137 931	"
1926	202 525	"
1927	216 078	"
1928	258 352,5	"
1929	307 841,5	"

Im Jahre 1929 hat die Produktion von Exportbutter bereits 15 Millionen Kilogramm überstiegen gegen 13 Millionen Kilogramm im Jahre 1928. Dementsprechend steigerte sich auch der Wert der exportierten Butter von 52 Millionen Ls. im Jahre 1928 auf mehr als 60 Millionen Ls. im Jahre 1929. Diese überaus intensive Entwicklung des Butterexportes tritt noch eklatanter in die Erscheinung, wenn man berücksichtigt, daß die Ausfuhrfähigkeit in den ersten 6 Monaten 1929 durch die Auswirkungen der Mißernte und ungünstigen Witterungsverhältnisse des Jahres 1928 sehr wesentlich behindert worden war. Eine Besserung der Lage trat erst in der zweiten Jahreshälfte 1929 ein, und hier sehen wir, daß der Butterexport gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres um volle 38 Proz. zugenommen hat, obgleich die Steigerung des Butterexportes im ganzen Jahr 1929 gegenüber 1928 nur 15 Proz. betrug. Unter solchen Umständen ist anzunehmen, daß der bisherige Butterexport Lettlands, vorausgesetzt, daß nicht außergewöhnliche Umstände eintreten, 18—20 Millionen Kilogramm erreichen wird. In Tonnen ausgedrückt, zeigt die Entwicklung des Butterexportes folgendes Bild:

1922	839	Tonnen
1923	2 899	"
1924	3 678	"
1925	7 124	"
1926	10 135	"
1927	10 771	"
1928	13 082	"
1929	15 066	"

Insgesamt gelangten in den obenerwähnten 9 Jahren 63,6 Millionen Kilo Butter bzw. 1 247 000

Fäbchen im Werte von 260 Millionen Ls. zur Ausfuhr.

Im Gegensatz zur unaufhaltsam ansteigenden Entwicklung des Butterexportes zeigt der Export von Fleisch und Fleischprodukten in den beiden letzten Jahren eine rückläufige Tendenz. Es wurden ausgeführt:

Im Durchschnitt der Jahre 1921—25	867	Tonnen
Im Jahre 1926	3 587	"
" " 1927	4 076	"
" " 1928	1 856	"
" " 1929	922	"

Die Hauptgründe des Rückganges der Fleischausfuhr liegen in der schlechten Preiskonjunktur am englischen Baconmarkt zu Ende des Jahres 1927 und der Einschränkung der Produktion auch infolge der durch das Mißerntejahr 1928 hervorgerufenen schweren Lage der Landwirtschaft. Infolgedessen verminderte sich auch der Ausfuhrwert von Bacon gegenüber dem Vorjahre um 946 000 Ls. oder 39,9%.

Dieselben Schwierigkeiten haben auch dazu geführt, daß der Export von Eiern im vergangenen Jahr völlig aufgehört hat, obwohl derselbe auch in den Vorjahren eine relativ untergeordnete Rolle spielte. Ueberhaupt ist der Eierexport in den letzten Jahren fast ständig zurückgegangen, wie aus folgender Tabelle über den Exportwert hervorgeht:

Im Durchschnitt der Jahre 1921—25	122 000	Ls
Im Jahre 1926	31 000	"
" " 1927	33 000	"
" " 1928	10 000	"
" " 1929	—	"

Diese Erscheinung ist umso betrüblicher, als Lettland in jedem Jahre immer größere Mengen aus dem Auslande einführt und die Einfuhr steigende Ziffern aufweist. So gelangten in den ersten 10 Monaten 1929 Eier für 1 237 000 Ls. zur Einfuhr gegen 954 000 Ls. im entsprechenden Zeitraum 1928.

Neben dem Export von Viehprodukten spielt der Export von Erzeugnissen der Feld- und Gartenwirtschaft eine nicht minder wichtige Rolle. Vor allem bildet die Flachsausfuhr einen wesentlichen Bestandteil des lettländischen Außenhandels. Leider hat die fortschreitende Senkung der Flachspreise auf dem Weltmarkt auch die Einnahmen Lettlands aus der Flachsausfuhr in einschneidender Weise beeinflußt, wie aus nachstehender Vergleichstabelle zu ersehen ist:

Flachsausfuhr	Tonnen 1000 Ls	
1921/25 (Durchschn.)	16 995	31 876
1927	15 406	26 773
1928	11 992	25 409
1929	11 120	14 492

Somit ist im verflossenen Jahr der beim Export von Flachs erzielte Gegenwert nahezu auf die Hälfte des Vorjahres zurückgegangen, während die Ausfuhrmenge eine ungleich geringere Veränderung aufweist. Diese Erscheinung wird vollends klar, wenn man berücksichtigt, daß die Notierungen für Risten von 98 Pf. Sterling im Januar 1929 in absteigender Folge auf 64 Pf. Sterling im Dezember des Berichtsjahres zurückgegangen sind. Deshalb

\*) cif. Dundee im Monatsdurchschnitt.



bildete die Frage der Stabilisierung der Flachsankaufpreise eins der wichtigsten Probleme der Wirtschaftspolitik der letzten Zeit, hing doch von ihrer Lösung die weitere Gestaltung des Flachsbaues in Lettland in hohem Maße ab. Man hat denn auch, in den Interessen der Landwirtschaft Rechnung tragend, einen, wenn auch zunächst nur provisorischen Ausgang dahin gefunden, als die Saeima durch Annahme eines Gesetzes über die Aufrechterhaltung der bisherigen Flachsankaufpreise, einem Rückgang der Flachsbaupflanzfläche in diesem Frühjahr vorgebeugt hat. Diese Maßnahme erscheint nicht nur vom rein wirtschaftlichen, sondern auch moralischen Standpunkt gerechtfertigt, erreichte doch der Nettogewinn des Staates aus dem Flachsmonopol während der ganzen Zeit seines Bestehens über 55 Millionen Lat.

Einen recht schwankenden Verlauf zeigte im verflossenen Jahr die Ausfuhr von Saaten. Während die Leinsaatausfuhr dank der vorzüglichen Leinsaaternte, die die Ernteergebnisse der beiden letztvorhergegangenen Jahre bei weitem übertraf, eine starke Steigerung verzeichnen konnte, blieb die Ausfuhr von Klee- und Wickensaat hinter den Vorjahren mehr oder weniger zurück.

Es gelangten zur Ausfuhr:

#### Leinsa aat.

1921—1925	14 142 Tonnen
1926	17 069 "
1927	14 644 "
1928	9 635 "
1929	15 188 "

Somit ist der Export von Leinsaaten im verflossenen Jahr gegenüber 1928 um 58% gestiegen. Der Wert desselben erreichte 8,0 Millionen Ls. gegen 5,6 Millionen Ls. in 1928 und 6,4 Mill. Ls. in 1927.

#### Kleesa aat.

1921—1925	283 Tonnen
1926	1 283 "
1927	768 "
1928	761 "
1929	593 "

Der Exportwert betrug 1927: 2,1 Millionen Ls., 1928: 1,9 Millionen Ls. und 1929: 0,9 Mill. Ls. Der Rückgang der Kleesaatausfuhr beruht im wesentlichen auf der prinzipiell deklarierten Abkehr Sowjetrußlands vom Kleesaatimport aus dem Auslande.

#### Wickensa aat.

1921—1925	1 593 Tonnen
1926	3 467 "
1927	1 414 "
1928	978 "
1929	946 "

Der Exportwert betrug 1927: 683 000 Ls., 1928: 458 000 Ls. und 1929: 393 000 Ls.

Einen ungünstigen Verlauf hat im vergangenen Jahr auch der Export von Kartoffeln genommen, was in schroffem Gegensatz zu der glänzenden vorjährigen Kartoffelernte steht. Der Grund lag jedoch in der günstigen Konjunktur auf dem Inlandmarkte, der fast die ganze Ernte aufnahm, so daß für den Export kein Interesse bestand. Folgende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung des Kartoffelexportes vom Jahre 1924 an:

1924	130 Tonnen
1925	641 "
1926	112 "
1927	2 843 "
1928	1 509 "
1929	19 "

Der Exportwert stellte sich im Jahre 1927 auf 311 000 Ls. und in 1928 auf 210 000 Ls., dagegen im vergangenen Jahr nur auf 1000 Ls.

Der Export von Obst und Beeren hat ebenfalls im Jahre 1929 einen Rückgang erfahren, woran der ungewöhnlich strenge Winter 1928, dem ein großer Teil der Obstbäume zum Opfer fiel, die Hauptschuld trägt.

Die Ausfuhr von Obst und Beeren betrug:

1926	317,8 Tonnen
1927	1 715 "
1928	995 "
1929	375 "

Der Exportwert bezifferte sich 1927 auf 414 000 Ls., 1928 auf 419 000 Ls. und 1929 auf 137 000 Ls.

## Frachtenmarkt.

Stettin, den 27. Mai 1930. Stettin—London 2500 tons Zucker 8/3 per ton. Abladung 5. Juni oder später; Stettin—Nörresundby 500/550 tons losen Hafer Kr. 7.50—8.— ppt.; Stettin—Liverpool 600/650 tons Hafer 15/6 vers. 16/6 ppt. kombinierbar; Rostock—Liverpool 360 tons Zucker 15/— ppt. kombinierbar; Stettin—Memel ca. 550 tons Cement in Fässern 23 Dollarcent per Faß; Stolpmünde—Gent 330 Faden Grubenholz 33/— per Faden, Laden 4/6 per Faden, Löschen maximum 5/6 per Faden ab 10. Juni; Stolpmünde und Kolberg—Grimsby ca. 550/600 Faden Grubenholz 34/— ab 15. Juni; Stolpmünde und Kolberg—Gent oder Calais oder Dunkirk 500/600 Faden Grubenholz 34/— ab 20. Juni; Stolpmünde—London 700/900 tons Hafer 8/— vers. 8/6 ca. 30. Mai; Stettin—London 3000/4000 tons Zucker 7/— — 7/6 Juni-abladung; Königsberg—Brake 3000/4000 tons Roggen RM 6.— per ton prompt; Stettin und Hamburg—Nordspanien 1500-2500 tons Schrott 11/9 — 12/3 ppt. Motorschiff-Segler-Ladungen: Stettin—Vasteras ca. 240/250 tons

Schrott Kr. 8.— ppt.; Stettin—Helsingfors ca. 400 tons Sand Fmk. 60.—; Stettin—Helsingfors ca. 200 tons Gasreinigungsmasse Fmk. 60.—; Stettin—Helsingfors 150/350 tons Chamottesteine Fmk. 5.— frei ein; Stettin—Rostock 150/300 tons Chamottesteine Fmk. 75.— frei ein; Stettin—Rostock 150/300 tons Chamottesteine RM. 5.— frei ein; Stettin—Sölvesborg jede Größe für Schiefertone Kr. 4,50 ppt.; Stettin—nördl. Aarhus-Aalborg 100/125 tons Briketts Kr. 5.25 mehrere Schiffe; Stettin—nördl. Aarhus-Aalborg 100/125 tons Roggen option Hafer mehrere Schiffe 1/6; Kolberg—nördl. Aarhus-Aalborg 100/125 tons Roggen option nicht vor 1/6; Kolberg—nördl. Aarhus-Aalborg 125 tons Gerste 6.— 7.—; Stettin—nördl. Aarhus 70/80 tons Gerste Kr. 6.— spotprompt; Stettin—Königsberg 150/160 tons Edelmarmor RM. 5.25 per 1/3. Juni; Srand-sund—Stettin 101 Std. Bretter RM. 33.—/34.— per 15. Juni; Sjökö—Stettin 130 Std. Bretter RM. 33.—/34.— per 1/8. Juli; Sjökö—Stettin 150 Std. Bretter RM. 33.—/34.— per 1/9. August; Syborg—Midlesbro 500 tons Ferrosilicium 14 — 15/— ppt.





## **Billigster Getreideumschlag**

aus Kähnen und Eisenbahnwagen  
in Seeschiffe und umgekehrt durch

**schwimmende Elevatoren**  
mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to stündlich

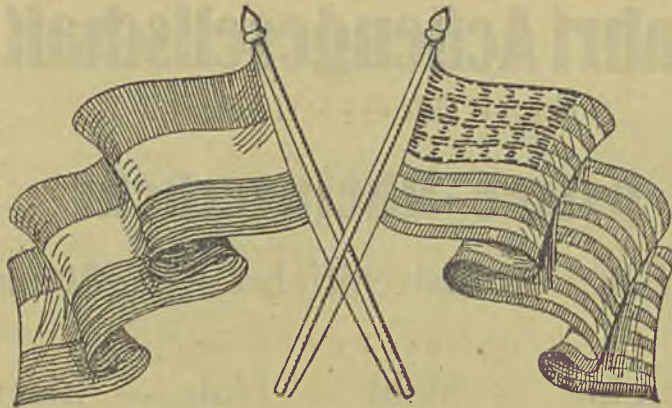
**Die Elevatorenverwaltung**  
**der Industrie- und Handelskammer zu Stettin**

Fernsprecher 35341 und 30090.





Drahtanschrift:  
WAMBERSIE ROTTERDAM  
AMSTERDAM



Gründer  
des Hauses WAMBERSIE  
ROTTERDAM 1820

# WAMBERSIE & ZOON

ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffsmakler

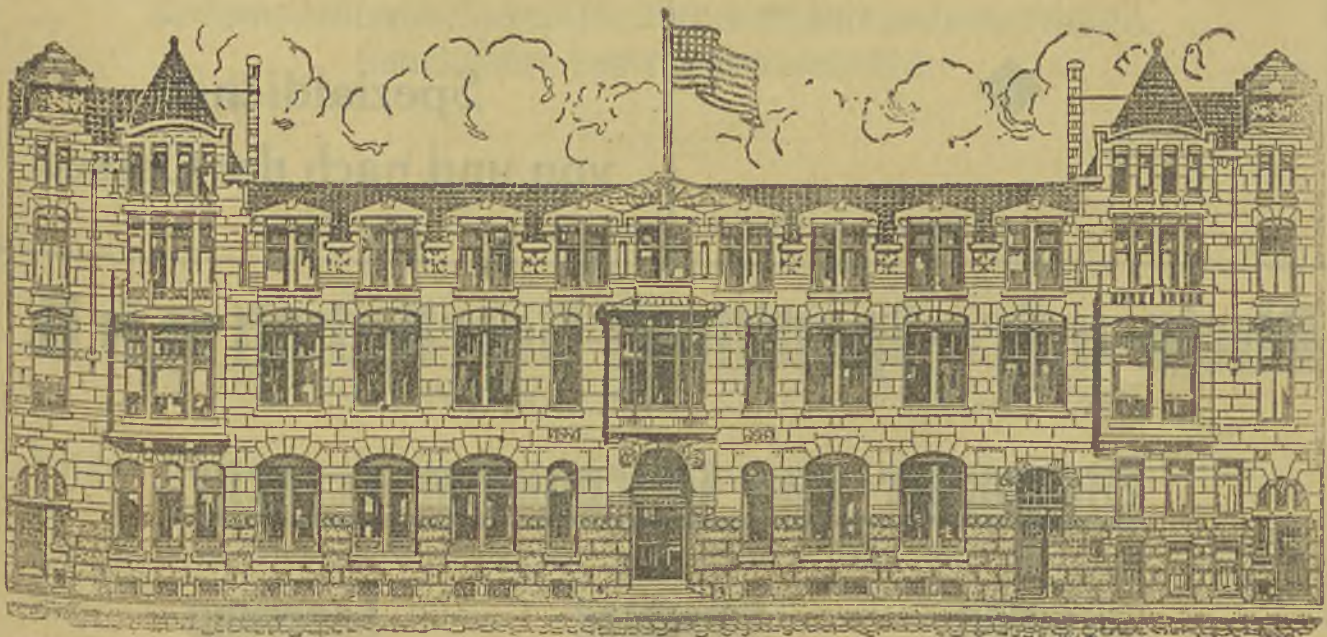
Agenten: GRIBEL-LINIE und NEPTUN-LINIE

STETTIN-ROTTERDAM vice versa

Spediteure

Seereederei-Direktion — Havariekommissare — Erzändler

Quai- und Schuppenanlagen



Hauptkontor der Fa. WAMBERSIE & ZOON - Calandstraat - ROTTERDAM



# Rheinschiffahrt Actiengesellschaft vorm. Fendel

DUISBURG - RUHRORT

## Ostsee - Rheinverkehr

Rheinschiffahrt — Kanalschiffahrt — Eilgüterschiffahrt

insbesondere in:

Getreide — Mehl — Holz — Eisen

**N. V. Standaard  
Transport-Maatschappij**  
Rotterdam



Umschlag und Anschluß  
für den Ostseeverkehr  
von und nach allen Rheinhäfen



**N. V. Rijn-en-Zee-  
Transport-Maatschappij**  
Rotterdam

Spedition

Lagerung

Umschlag

**Spezialdienst**  
von und nach der Ostsee

# Rhein-u. See-Speditions-Gesellschaft m. b. H.

KÖLN — MAINZ — FRANKFURT a. M.

## Eildampfer- und Schleppkahn-Verkehr

von und nach allen Ostseehäfen und allen Rheinstationen

**Spedition**

**Umschlag**

**Lagerung**

**Spezialität: Lebensmittel — Mehl — Getreide**





# Rhenus-Transportgesellschaft

m. b. H.

## **Berlin-Hamburg**

Duisburg-Ruhrort, Düsseldorf, Elberfeld, Köln, Mainz, Frankfurt,  
Aschaffenburg, Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Straßburg, Basel

Vertretung des größten Deutschen Rheinschiffahrts-Konzerns:

**Rheinschiffahrt Actiengesellschaft vorm. Fendel**  
**Badische Actiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport**  
**Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft**

**Eigener Schiffspark 330 000 Tonnen**

**43 Schleppdampfer . . . 36 000 PS.**

**44 Eilgüterdampfer 15 000 PS. — 28 000 Tonnen**

**Lagermöglichkeit für ca. 700 000 To. in eigenen Lagerräumen**

mit Niederlassungen an allen Rheinplätzen von Antwerpen und Rotterdam bis  
Basel. Ausgedehnte Umschlags- und Lageranlagen, Werfthallen und Getreide-  
speicher an allen Plätzen für Massengut und Stückgut.



# Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen

## unterhält regelmäßige Verbindungen

ab **Bremen** nach:

<b>Kopenhagen</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Königsberg</b> . . . . . jeden Sonnabend
<b>Dänischen Provinzhäfen</b> . . . nach Bedarf	<b>Memel</b> . . . . . nach Bedarf
<b>Norrköping</b> . . . . . 14-tägig Freitags	<b>Riga</b> . . . . . jeden Donnerstag
<b>Stockholm</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Amsterdam</b> . . . . . Dienstags und Sonnabends
<b>Gefle</b> . . . . . 14-tägig Freitags	<b>Rotterdam</b> . . . . . jeden Dienstag
<b>Malmö</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Antwerpen</b> . . . . . jeden Sonnabend
<b>Gothenburg</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Portugal (Gemeinschaftsdienst)</b> . . . 10-tägig
<b>weiteren schwedischen Küstenhäfen</b> . . . . . nach Bedarf	<b>Nordspanien</b> . . . . . jeden Sonnabend
<b>Stavanger, Haugesund, Bergen, Christiansund, Aalesund, Drontheim</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Südspanien</b> . . . . . 14-tägig
<b>weiteren westnorig. Plätzen</b> nach Bedarf	<b>Barcelona, Tarragona, Valencia</b> . . . . . jeden Dienstag
<b>Danzig</b> . . . . . jeden Donnerstag	<b>Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia</b> . . . 14-tägig (Freitags)
	<b>Marseille</b> . . . . . monatlich

ab **Hamburg** nach:

**Riga (Gemeinschaftsdienst)** . . . . . zweimal wöchentlich (Donnerstags und Sonnabends)

ab **Emden** nach:

**Steffin, Danzig und Königsberg** . . . . . nach Bedarf

ab **Antwerpen** nach:

<b>Westnorigen (Gemeinschaftsdienst)</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Südspanien</b> . . . . . 14-tägig
<b>Portugal (rückkehrend über Rotterdam)</b> . . . . . jeden Donnerstag	<b>Barcelona, Tarragona, Valencia</b> . . . . . jeden Sonnabend
<b>Nordspanien</b> . . . . . jeden Freitag	<b>Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia</b> . . . 14-tägig (Mittw.)
	<b>Marseille</b> . . . . . monatlich

ab **Köln und Unterrheinplätzen** nach:

<b>Bremen</b> . . . . . wöchentlich	<b>Danzig</b> . . . . . 10-tägig
<b>Hamburg-Altona</b> . . . . . wöchentlich	<b>Königsberg</b> . . . . . zweimal wöchentlich
<b>Kiel, Lübeck</b> . . . . . 14-tägig	<b>Memel</b> . . . . . nach Bedarf
<b>Kopenhagen, Steffin</b> . . . . . zweimal wöchentlich	<b>Riga</b> . . . . . nach Bedarf

ab **Rotterdam** nach:

<b>Kiel</b> . . . . . wöchentlich	<b>Danzig</b> . . . . . Dienstags und Sonnabends
<b>Lübeck</b> . . . . . 14-tägig	<b>Königsberg</b> . . . . . wöchentlich
<b>Kopenhagen</b> . . . . . Dienstags und Sonnabends	<b>Memel</b> . . . . . nach Bedarf
<b>Steffin</b> . . . . . wöchentlich	

**Direkte Durchfracht-Konnossemente** von den nordischen und baltischen Häfen **über Bremen** nach fast allen Häfen der Welt; ebenfalls von den spanischen und portugiesischen Häfen **über Antwerpen, Rotterdam und Bremen** und von Riga **über Hamburg und Bremen**.

Nähere Auskünfte erteilen:

**Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen**  
und **Gustav Metzler, Steffin.**



# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Sinkende Konjunktur.** Die bisher durch außerordentliche Widerstandsfähigkeit und glänzende Produktionsziffern der Industrie gekennzeichnete Wirtschaftslage Schwedens scheint sich nun auch der allgemein herrschenden Depression nicht entziehen zu können. Besonders sind allerdings zunächst nur die Landwirtschaft und Schifffahrt in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Diskontverbilligung hat wenig Einfluß ausüben können. Das Kursniveau an der Stockholmer Effektenbörse erfuhr zwar während der ersten Monate dieses Jahres einen merklichen Aufschwung, von dem in erster Linie im Zusammenhang mit der New Yorker Hausse die im Ausland notierten schwedischen Werte betroffen worden waren. Mitte April setzte der Rückfall ein und der Kurswert der in Stockholm notierten Effekten erfuhr innerhalb von zwei Wochen eine Minderung um über 100 Mill. Kr.

Die Industrie war im allgemeinen gut beschäftigt, aber im Vergleich mit den letzten Monaten des vorigen Jahres lassen sich gewisse Anzeichen einer Lageverschlechterung nicht verkennen.

In der Holzindustrie hat sich der Umsatz auf ungefähr normaler Höhe gehalten, aber die schon vorher unbefriedigenden Preise lassen keine eigentliche Erholung zu. Auch die Papierindustrie kann ein gutes Verkaufsergebnis aufweisen, nur sind die Preise — vor allem bei chemischer Masse — außergewöhnlich niedrig. Die Papierpreise zeigen ebenfalls fallende Tendenz.

Die Maschinen- und Werftindustrie nehmen eine begünstigte Stellung ein und erfreuen sich eines sehr guten Beschäftigungsgrades.

Die Eisenindustrie hat während der ersten drei Monate dieses Jahres eine Entwicklung erfahren, wie sie bereits im letzten Vierteljahr 1929 zu beobachten war. Unter dem Druck der Depression auf dem Weltmarkt hat der schwedische Eisenexport mit immer größeren Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, während die ausländische Konkurrenz zugenommen hat.

Die exportierte Eisenmenge hat im Vergleich zur selben Zeit des Vorjahres einen Rückgang von 51500 auf 47100 to zu verzeichnen, während bei der Eiseneinfuhr eine Zunahme von 47300 auf 105900 to festgestellt wurde. Allerdings war die Eiseneinfuhr während der ersten Monate vorigen Jahres durch die Eisblockade gehemmt. Verglichen mit dem ersten Vierteljahr 1928 ergibt sich aber immerhin doch noch eine Zunahme von 88100 auf 105900 Tonnen oder um rund 20 Prozent. Zur richtigen Beurteilung dieser Steigerung gehört der Hinweis darauf, daß sie zum großen Teil von dem größeren Bedarf der Werften hervorgerufen worden ist. Die Produktionsziffern der Eisenindustrie unterscheiden sich nur unwesentlich von denen des ersten Vierteljahrs 1929. Bei Roheisen, geschmiedetem Eisen und Stahl ist ein Rückgang zu erkennen, während die Erzeugung von Zwischenprodukten zugenommen hat.

Der Frachtenmarkt hat sich weiter verschlechtert, und die Frachtsätze halten sich durchschnittlich auf dem Vorkriegsniveau.

**Geschäftsabschluß des schwedischen Streichholztrustes.** Wie aus dem jetzt veröffentlichten Geschäftsbericht der Svenska Tändsticksaktiebolag erhellt, wird die Gesellschaft für 1930 eine Dividende von 15 Prozent ausschütten, wovon bereits 5 Prozent vorweg ausgezahlt worden sind. In dem Bericht wird darauf hingewiesen, daß die Gesellschaft im verflossenen Jahre ihre Ausfuhr an schwedischen Streichhölzern weiter zu steigern vermocht hat, und daß die erzielten Preise größer waren als im Jahre zuvor. Die Fabrikation in den fremden Ländern und die sonstige Tätigkeit der Gesellschaft haben eine befriedigende Entwicklung erfahren. — Auf einigen Exportmärkten hat sich doch eine ziemlich starke Konkurrenz seitens der russischen Streichhölzer bemerkbar gemacht. Der sinkende Tschervonetzkurs und das starke Bedürfnis nach ausländischer Valuta hat die Russen gezwungen, Dumpingpolitik zu treiben. Man hat gegen die Russen verschiedene Prozesse wegen ihrer unlauteren Mittel im Konkurrenzkampf anstrengen müssen. Zu welchen Mitteln die Russen gegriffen haben, um die Schweden zu schädigen, geht schon daraus hervor, daß sie die Ausfuhr von Espenholz gesperrt haben. In vielen Ländern hat die russische Dumpingkonkurrenz zur Erhöhung der Einfuhrzölle geführt, z. B. in Deutschland,

Amerika, Australien und Belgien. Das wichtigste Land, das in dieser Richtung noch nichts unternommen hat, ist England. — Die Erhöhung der Zollsätze in den verschiedenen Ländern wird allerdings nicht nur dem russischen Dumping Widerstand leisten, sondern auch die Ausfuhr der schwedischen Gesellschaft hindern, und man wird hier mit einem gewissen Rückgang rechnen müssen. Der Verdienst dürfte dagegen kaum beeinflußt werden. The International Match Corporation hat daher bereits Vorbereitungen zur Aufnahme der Streichholzfabrikation in den Vereinigten Staaten getroffen. Es ist auch nur eine Frage der Zeit, wann die Ausfuhr nach Australien aufhören wird, und die Leitung des Unternehmens hat daher auch schon die Möglichkeit einer eigenen Produktion dort ins Auge gefaßt.

**Zündholzmonopol in Bolivia.** Die Regierung von Bolivia hat mit der belgischen Gesellschaft Union Alumettiére die der belgischen Interessengruppe der Schwedischen Zündholzgesellschaft angehört, einen Vertrag unterzeichnet, der das Import- und Verkaufsmonopol von Zündhölzern in Bolivia der Union Alumettiére für 20 Jahre übergibt. Die Union zahlt jährlich der Regierung 750 000 Bolivianos oder ungefähr 275 000 amerikanische Dollar und übernimmt eine Anleihe Bolvias zum Nennwerte von 2 Mill. Dollar zum Kurse von 90,1 v. H. Die Anleihe ist 7prozentig und soll in 20 Jahren amortisiert werden.

**Betriebseinstellung der trustfreien schwedischen Streichholzfabrik Jordbro.** Die Leitung von Jordbro Tändsticksfabrik in Jönköping, die der Tändsticksaktiebolag Skandinavien gehört und ihren Hauptsitz in Stockholm hat, veröffentlicht folgende Erklärung:

„Wie aus Zeitungsmeldungen bekannt ist, hat unser bester Kunde, Australien, auf Streichhölzer ausländischer Herkunft ein Einfuhrverbot erlassen, und unsere bedeutendsten Konkurrenten sind bereits im Begriff, dort eigene Fabriken zu errichten. Auf eine weitere Ausfuhr nach diesem Absatzmarkt ist demnach nicht mehr zu rechnen. Die Eroberung neuer Märkte hat sich als unmöglich erwiesen, da die meisten Länder, die dafür in Frage kommen würden, mit hohen Zollschutzmauern umgeben sind. Durch diese Umstände sind wir gezwungen, Anfang Juni den Betrieb bei Jordbro bis auf weiteres einzustellen und das Personal zu entlassen.“ Die Fabrik beschäftigt zufolge „Smalands Folkeblad“ 100 Angestellte, Arbeiter, Kontorpersonal, Monteure und Leiter.

**Die Zellstoff-Industrie meldet vermehrte Gewinne.** Die Kramfors-Gesellschaft, die zum Zellstoff-Konzern Kreuzer & Tolls gehört, meldet für 1929 einen Nettogewinn von 1,65 Mill. Kr. oder mehr als 20 v. H. im Vorjahre. Die Dividende bleibt unverändert 6 v. H. Die Bilanz der Aktiva und Passiva beträgt 64,77 Mill. Kr.

Die Bergvik-Ala-Gesellschaft, die ebenfalls zum Zellstoff-Konzern Kreuzer & Tolls gehört, meldet für 1929 einen Nettogewinn von 5,58 Mill. Kr. oder das Doppelte des vorjährigen Gewinnes. Die Dividende wird von 15 auf 16 Kronen je Aktie erhöht. Die Bilanz der Aktiva und Passiva beträgt 55,12 Mill. Kr., einschließlich einer Zellstoffmühle mit einer Jahresproduktion von 45 000 to.

Die Billeruds-Gesellschaft meldet einen Nettogewinn von 6,21 Mill. Kr. gegen 3,07 Mill. Kr. im Vorjahre. Die Dividende wird von 8½ v. H. auf 10 v. H. erhöht. Die Gesellschaft besitzt u. a. große Wasserkraftanlagen.

**Die Reederei Transatlantic hat im vergangenen Jahre 4⅔ Million Kr. Reingewinn aus dem Schifffahrtsbetrieb erzielt.** Wie „Handelstidningen“ meldet, hat die Rederiaktiebolaget Transatlantic im Jahre 1929 aus ihrem Schifffahrtsbetrieb einen Reingewinn von 4,63 Mill. Kr. erzielt. Da die übrigen Einnahmen 139 000 Kr. betragen, ergibt sich ein Reingewinn von rund 4,77 Mill. Kr. Zinsen und Kursdifferenzen beanspruchten 1,9 und Klassifizierungen, Reparaturen sowie Unterhaltungskosten verursachten einen Ausgabenbetrag von 1,08 Mill. Kr., während die übrigen Unkosten sich auf 0,45 Mill. Kr. stellten, so daß ein absoluter Reingewinn von 1,33 Mill. Kr. verbleibt. Nach dem Vorschlag der Verwaltung sollen 1,3 Mill. Kr. für Abschreibungen Verwendung finden, während der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

**Elektrifizierung der Eisenbahn Stockholm—Malmö.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, haben beide Kammern des



schwedischen Reichstages jetzt den von der Regierung und der Eisenbahnverwaltung eingereichten Vorschlag betreffs Elektrifizierung der ganzen Bahnstrecke Stockholm—Norrköping—Malmö angenommen.

**Weitere Steigerung des Reisendenverkehrs auf der Saßnitz-Trelleborg-Linie.** Wie aus Trelleborg gemeldet wird, haben die Saßnitz-Trelleborg-Fähren im verflossenen April in der Richtung nach Deutschland 5794 und in umgekehrter Richtung 5621 Reisende befördert. Die entsprechenden Zahlen vom April vorigen Jahres lauteten 5342 bzw. 5230.

**Die Eröffnung der Stockholmer Ausstellung für Kunstgewerbe und Heimindustrie** fand am 16. Mai d. J. durch den König von Schweden statt.

**Eröffnung der 13. Reichsmesse in Gotenburg.** Am 10. Mai ist die 13. schwedische Reichsmesse in Gotenburg durch den Vorsitzenden, Konsul Ivar Fallenius feierlich eröffnet worden. Die Zahl der Aussteller beträgt diesmal rund 500. —

## Norwegen.

**Außenhandel.** Im ersten Quartal stellte sich Norwegens Import auf 250,1 Mill. Kr. gegen 235,3 Mill. Kr. in der entsprechenden Zeit des Vorjahres, der Export auf 185,7 gegen 176,7 Mill. Kr. Es ist somit ein starkes Anwachsen des Importüberschusses zu verzeichnen.

**Jahresbericht der Norges Bank.** Der Jahresbericht von Norges Bank für das Jahr 1929 ist nunmehr im Druck erschienen. Außer einem Ueberblick über die Wirtschaftslage Norwegens im Jahre 1929 ist ein kurz zusammengefaßter Bericht über die internationale Lage im Jahre 1929 dem eigentlichen Geschäftsbericht vorangeschickt.

**Neue Schifffahrtsgesellschaft in Oslo.** Unter dem Namen Cleantank wurde in Oslo eine neue Schifffahrtsgesellschaft mit einem Aktienkapital von 650 000 Kr. gegründet. Die Gesellschaft bestellte bei W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle, ein Motortankschiff mit Sulzermotor und Lieferung per 15. Oktober.

**Die Osloer Reederei Leif Hoegh** läßt, wie „N. H. & S. T.“ meldet, bei Swan, Hunter & Wigham Richardson, Ltd. drei Schwesterschiffe von je 13 790 Tonnen Ladefähigkeit bauen. Die Maschinerie besteht aus je zwei einfach wirkenden Zweitakt-Sulzermotoren von zusammen 3600 PS. Das erste Schiff ist bereits fertiggestellt und hat auf der kürzlich abgehaltenen Probefahrt eine Geschwindigkeit von 12,5 Knoten im beladenen Zustande entwickelt. Es hat den Namen „South Africa“ erhalten und ist gegenwärtig — abgesehen von den großen Walkochereien das größte Tankmotorschiff Norwegens.

**Die Bergenske und Nordenfjeldske schließen Frachtkontrakt mit Sulitelma.** Wie aus Oslo gemeldet wird, haben die Nordenfjeldske und die Bergenske Dampskibsselskap mit der Sulitelmagesellschaft Frachtverträge abgeschlossen betreffs größerer Kiestransporte nach Hamburg. Die auf mehrere Jahre geltenden Verträge treten am 1. August d. Js. in Kraft, nämlich an dem Tage, an dem das Abkommen mit der Nordlandske Dampskibsselskap abläuft.

**Der Wert des Walfangs auf 160 Mill. Kr. geschätzt.** Zu folge „N. H. & S. T.“ darf das Ergebnis des Walfangs in dieser Saison nach den bisher vorliegenden Berichten norwegischer Walfanggesellschaften auf 1,5 Mill. Faß und für die ausländischen Gesellschaften auf 655 000 Faß geschätzt werden. Der Gesamtfang aller Gesellschaften wird auf 2,25 bis 2,5 Mill. Faß berechnet und der Wert dürfte ca. 160 Mill. Kr. betragen.

**Aussichten des Walfanges.** Nach Rückkehr aus dem Fanggebiet im Südlichen Eismeer äußerte sich in einem Presseinterview der norwegische Walfischinspekteur Major G. Isachsen über die Aussichten des Walfanges. Keiner könne bisher, so sagte er, mit Sicherheit behaupten, daß der Walfischbestand tatsächlich zurückginge. Wenn man allerdings berücksichtige, daß jährlich 20 000 bis 30 000 Tiere gefangen würden, liege die Annahme nahe, daß zumindest in den Hauptfanggebieten ein Rückgang des Bestandes eintreten müsse. Für eine Zunahme des Bestandes spräche auch nicht der Umstand, daß in der letzten Saison mehr gefangen sei als je zuvor, denn dieses Mal hätten sich nicht nur mehr Schiffe am Fang beteiligt, sondern diese wären auch besser ausgerüstet gewesen als früher.

**Silberfuchszucht.** Von dem norwegischen Staatskonsulenten J. Nordang erschien soeben im Verlag von J. W. Capelen, Oslo, ein beachtliches Buch über Silberfuchszucht unter dem Titel „Sølvrevavlog litt om ander pelsdyr“. Nordang, der als Sachverständiger auf dem

Gebiete gilt, ist der Meinung, daß die hauptsächlich aus Kanada importierten Silberfuchse mit großer Sorgfalt ausgewählt seien und somit einen guten Zuchtbestand darstellten. Praktisch käme jetzt ein Import nicht mehr in Frage, da die Preise für gute Zuchttiere in Norwegen nicht höher lägen, als in Kanada. Den Wert der in Norwegen vorhandenen 33 000 bis 34 000 Silberfuchse schätzt er auf ungefähr 30 Mill. Kr.

**Industrieproduktions-Statistik.** Die amtliche Statistik der norwegischen Industrieproduktion für 1928 liegt jetzt vor. Sie umfaßt 2924 Betriebe. Die Gesamtzahl der Arbeitsstunden stieg gegen 1927 von 205,4 Mill. auf 227,9 Mill. oder 10,9%. Die Zunahme erstreckt sich auf fast alle Industriezweige. Der Gesamtproduktionswert stieg von 1427,2 Mill. Kronen im Jahre 1927 auf 1522,6 Mill. Kr. im Jahre 1928 oder um 5%, obgleich die Preisbewegung rückläufig war. Die Eisen- und Metallindustrie weist die größte Produktionswertsteigerung auf, und zwar von 157 auf 201 Mill. Kr. Der Produktionswert der Holzindustrie stieg von 99 auf 114 Mill. Kr., während derjenige der Holzmasseindustrie von 258 auf 256 Mill. zurückging.

**Lebenshaltungsindex gesunken.** Der Lebenshaltungsindex per 15. April dieses Jahres ist gegenüber dem Vormonat um 1 Punkt, d. h. von 176 auf 175, gefallen. Die Preissenkung betrifft insbesondere Kaffee, Mehl, Graupen, Kartoffeln, Fleisch und einige Fischarten.

## Dänemark.

**Schifffahrt.** In den Hafen Kopenhagen liefen im April aus folgenden Ländern Schiffe ein:

aus	Dänemark	1001 Schiffe mit 300 457 Nrgt.
-	Schweden	337 " " 61 390 "
-	Norwegen	21 " " 23 148 "
-	Deutschland	136 " " 45 406 "
-	England	17 " " 15 682 "
-	Finnland	12 " " 10 699 "
-	Rußland	2 " " 2 559 "
-	Holland	35 " " 11 033 "
-	Frankreich	2 " " 1 626 "
-	Lettland	7 " " 5 377 "
-	Island	4 " " 3 370 "
-	Amerika	5 " " 15 481 "
-	Japan	1 " " 4 343 "
-	Griechenland	1 " " 1 213 "
-	Italien	1 " " 2 316 "
-	Polen	1 " " 1 121 "

zusammen 1583 Schiffe mit 505 771 Nrgt.

**Verlängerung des einstweiligen Handelsabkommens zwischen Dänemark und Rumänien.** Durch Notenwechsel vom 22. und 25. April 1930 haben die Dänische und Rumänische Regierung verabredet, daß das rumänischerseits zum 1. Mai 1930 gekündigte einstweilige Handelsabkommen vom 19. April/8. Mai 1923 bis zum 1. Juli 1930 weiter gelten soll.

**Zoll- und Steuererhebung.** Vom dänischen Justizministerium sind am 25. April 1930 mit Wirkung vom 15. Mai 1930 nähere Bestimmungen sowohl über das Verfahren bei der Erhebung der im Deutschen Handels-Archiv 1930 S. 1321 mitgeteilten Einfuhrzölle und Steuern für Bier, Wein, Branntwein, Spiritus und geistige Getränke, weingeistfreie Fruchtweine, Tabak und Tabakwaren sowie Zucker- und Schokoladewaren als auch über die Ueberwachung der Unternehmungen, die auf den Färöer derartige abgabepflichtige Waren herstellen, erlassen worden. Die Handhabung dieser Bestimmungen, welche die im europäischen Zollverkehr allgemein gebräuchlichen sind, wurde der Polizeibehörde übertragen. Das Nähere hierüber wird demnächst im Deutschen Handels-Archiv mitgeteilt werden.

**Der Großhandelsindex im April von 136 auf 135 gefallen.** Der amtlich errechnete dänische Großhandelsindex beträgt für den vergangenen April 136 gegen 135 im März und 150 im April 1929. Die Preisverschiebung ist vor allen Dingen sehr ungünstig für die Handelsbilanz, weil die Exportwaren von 137 auf 128 gefallen sind, während die Importwaren sogar eine Steigerung von 132 auf 133 erfahren haben.

**Weiteres Sinken des Kleinhandels-Preisindex.** Die vom Statistischen Amt in Kopenhagen für Mai errechnete Indexziffer der in Dänemark geltenden Kleinhandelspreise beträgt 167 gegen 170 im Monat zuvor.



Die Jubiläums-Jahressitzung von „The Baltic and International Maritime Conference“ fand Ende Mai in Kopenhagen statt. In den letzten beiden Maitagen haben sich die Reeder aller Nationen auf der Jahres-Generalversammlung des internationalen Reederverbandes „The Baltic and International Maritime Conference“ in Kopenhagen getroffen. Die Sitzungen wurden in den Räumen des Reichstages auf Christiansborg am 30. Mai eröffnet, und dann am folgenden Tage fortgesetzt. Von den 23 Punkten der Tagesordnung seien erwähnt: Das Verhältnis zwischen Reeder und Makler, das Hafendarbeiterverhältnis in England, die finnischen Schifffahrtsverhältnisse und die Hafenverhältnisse in Dänemark.

Die Schiffsauflagen gehen zurück. Wie „Berl. Tid.“ erfährt, waren am 6. Mai an dänischer Tonnage 33 Schiffe von zusammen 36 501 Bruttotonnen bzw. 145 995 Tonnen Ladefähigkeit aufgelegt gegen 36 Schiffe von 89 903 Bruttotonnen oder 151 738 Tonnen Ladefähigkeit in der Woche zuvor.

Am 8. Mai waren an norwegischer Tonnage 100 Schiffe von zusammen 368 000 Tonnen Ladefähigkeit aus dem Verkehr gezogen.

## Lettland.

Vereinbarung zwischen Lettland und Estland über Vereinheitlichung der Hafengebühren. Die Konferenz zur Vereinheitlichung der Hafengebühren hat ihre Arbeiten beendet. Es ist gelungen, diejenigen Meinungsverschiedenheiten, die hinsichtlich des Hafensteuerabkommens bestanden, grundsätzlich zu beseitigen und eine Revision des Abkommens zu erzielen, die eine Vereinfachung der Nomenklatur der Hafengebühren und deren Vereinheitlichung zwischen Lettland und Estland vorsieht. Änderungen gegenüber den bisherigen Sätzen traten bei der Ladesteuer ein, wobei eine neue Warengruppe mit einer Steuer von 0,16 Santim für 100 kg aufgestellt wurde. Hinsichtlich der Schiffsvollmachten betrug die Steuer bisher 45 Santim je Netto-Registertonne, doch einigte man sich auf 44 Santim für Dampfer und 38 Santim für Segelschiffe. Vereinbart wurde ferner, daß Schiffe, die mit Ballast einlaufen, eine Steuer von 60% zu entrichten haben; falls jedoch das Schiff mit einer Teilladung einlaufen sollte, die 20% vom Rauminhalt des Schiffes nicht übersteigt, ist die Steuer im Umfange von 70% zu entrichten. Für Ozeandampfer wurde die Steuer herabgesetzt und für Tourendampfer ist ein Höchstsatz der Fahrtenzahl festgesetzt, nach deren Erreichung die Tourendampfer keine Steuer mehr zu zahlen brauchen. Das Abkommen sieht auch vor, daß Touristschiffe, mit Genehmigung der zuständigen Regierungen, von der Zahlung von Hafengebühren befreit werden können.

Verbot der Einfuhr von Haustieren, Geflügel usw. und Viehfutter aus Dänemark und Preußen. Angesichts der Verbreitung der Maul- und Klauenseuche (Aphtaepizooticae) in Dänemark und Preußen hat die Regierung unter dem 25. April 1930 einstweilen die Einfuhr von Haustieren und Geflügel, sowie von unverarbeiteten Erzeugnissen dieser Tiere (Rohstoffe) und von Viehfutter jeglicher Art aus den genannten Ländern verboten.

Gleichzeitig gilt die Verordnung über das Verbot der Einfuhr von Pferden, Groß- und Kleinvieh und Viehfutter aus Dänemark als aufgehoben.

Verzollung von Gruben- und Papierholz. Die Tarifkommission des Zolldepartements in Lettland hat sich, nach dem „Holzkäufer“, kürzlich mit der strittigen Frage der Verzollung von Grubenholz, unter das Papierholz gemischt ist, befaßt. Grubenholz ist nämlich ausfuhrfrei, während Papierholz einem Ausfuhrzoll unterliegt. Es wurde aber in letzter Zeit öfters bemerkt, daß größere Sendungen Grubenholz exportiert wurden, denen ansehnliche Quantitäten Papierholz beigemischt waren, ohne daß der Prozentsatz an Papierholz angegeben war. Die Tarifkommission hat beschlossen, Grubenholz, dem 2. Prozent Papierholz beigemischt ist, zollfrei zu belassen, bei 5 Prozent Papierholz Zoll und Strafe für die 2 Prozent übersteigende Menge zu erheben und bei einer Beimischung von mehr als 5 Prozent das gesamte Quantum als Papierholz zu verzollen.

Mitauer Zuckerfabrik. Bekanntlich ist die Mitauer Zuckerfabrik vor längerer Zeit in Zahlungsschwierigkeiten geraten. Versuche, ausländische Kapitalisten für die Übernahme der Fabrik zu interessieren, sind erfolglos geblieben. Daher sucht das lettländische Finanzministerium nach einer Möglichkeit, das Unternehmen in irgendeiner Form selbst zu übernehmen. Dem Landtag soll ein Projekt unterbreitet werden, auf Grund dessen die Fabrik als Aktiengesellschaft

weiterarbeiten soll. Die Aktien würden einstweilen vom Finanzministerium übernommen werden.

## Jahresabschlüsse lettländischer Aktiengesellschaften.

Abschluß der Waggonfabrik „Phoenix“. Wie aus dem Geschäftsbericht, der auf der dieser Tage abgehaltenen Generalversammlung der Rigaer Waggonfabrik „Phoenix“ erstattet wurde, hervorgeht, hat die Gesellschaft das abgelaufene Geschäftsjahr 1929 mit einem Reingewinn von 750 000 Lat abgeschlossen, bei einem Grundkapital von 2,6 Mill. Lat. Zur Ausschüttung gelangt eine Dividende in Höhe von 8%. Auf der Fabrik sind zurzeit etwa 700 Arbeiter beschäftigt.

Abschluß der Lettischen Aktienbank. Auf der dieser Tage abgehaltenen Generalversammlung der Lettischen Aktienbank wurde die Ausschüttung einer Dividende von 5% beschlossen. Das Aktienkapital der Bank ist zu Beginn des Geschäftsjahres 1929 von 600 000 auf 2 Mill. Lat erhöht worden. Dieser Zufluß neuer Betriebsmittel, sowie ausländische Kredite haben es der Bank ermöglicht, ihre Tätigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr bedeutend zu erweitern. Der Umsatz ist von 48,5 Mill. Lat im Jahre 1928 auf 588,98 Mill. im Jahre 1929 gestiegen.

Abschluß der Rigaer Handelsbank. Aus dem Geschäftsbericht, der auf der dieser Tage abgehaltenen Generalversammlung der Rigaer Handelsbank erstattet wurde, ging hervor, daß die Umsätze der Bank sich im abgelaufenen Geschäftsjahr 1929 auf 178,6 Mill. Lat beliefen. Die Bilanzsumme ist von 4,07 Mill. Lat am 1. 1. 29 auf 5,19 Mill. am 1. 1. 30 gestiegen. Die Depositen und laufenden Rechnungen sind im Berichtsjahr von 895 792 Lat auf 1 224 314 Lat gewachsen. Gleichzeitig stieg der Rediskontkredit bei der Bank von Lettland von 125 000 Lat auf 200 000 Lat. Das Waren-lombardgeschäft und das Diskontgeschäft der Bank haben an Umfang bedeutend zugenommen. Die Umsätze in diesen beiden Geschäftszweigen sind von 625 730 Lat auf 1 168 191 Lat gestiegen. Der Bruttogewinn betrug 342 435 Lat, nach Abzug der Unkosten und gezahlten Zinsen verbleiben 126 527 Lat. Auf Antrag der Verwaltung wird von der Ausschüttung einer Dividende abgesehen und der Gewinn zur Abschreibung zweifelhafter Forderungen verwendet.

Die Rigaer Kommerzbank hat im vergangenen Jahr einen Reingewinn von 259 158 Ls. erzielt bei einem Aktienkapital von 4 Millionen Ls.

Die Baltische Zellulosefabrik Akt.-Ges. in Schlock bei Riga, die kürzlich durch Feuerschaden gelitten hatte, ist an die Erneuerung ihres Kesselhauses getreten. Die Fabrik hat im Auslande 3 neue Kessel bestellt, nach deren Eintreffen die Produktion eine Erweiterung erfahren wird. Zurzeit werden 700 Arbeiter beschäftigt.

Auf der am 6. Mai stattgefundenen Generalversammlung wurde festgestellt, daß die Gesellschaft im verflossenen Jahr einen Gewinn von 529 000 Ls. erzielt hat. Nach Abschreibung von 493 000 Ls. für die Amortisation, wurde beschlossen, den Rest des Reingewinns von 36 000 Ls. nebst den Gewinnvorträgen aus 1928 und den früheren Jahren zum Reservekapital zu schlagen. Die Generalversammlung sprach sich auch für die Erhöhung des Aktienkapitals aus und beauftragte den Vorstand, sich diesbezüglich mit ausländischen Kapitalistengruppen in Verbindung zu setzen.

Die Zementfabrik Akt.-Gesellschaft C. Ch. Schmidt, Lettlands größte Zementfabrik, hat bei einem Grundkapital von 1,6 Mill. Ls. im verflossenen Jahr einen Reingewinn von ca. 30 000 Ls. erzielt. Zur Ausschüttung gelangen jedoch nur 2% Dividende, da die Firma größere Summen in Neubauten investiert hat. Das Werk beschäftigt zurzeit über 400 Arbeiter.

Die Russisch-Baltische Schifffahrts-Aktiengesellschaft, die über ein Aktienkapital von 2 240 000 Ls. verfügt, weist für das vergangene Jahr einen Reingewinn von 200 299 Ls. aus, von welcher Summe 134 400 Ls. zur Ausschüttung einer 6-prozentigen Dividende Verwendung finden.

Zunahme der Wechselproteste in Lettland. Im März sind in Lettland Wechsel im Gesamtbetrage von 4,7 Mill. Lat zu Protest gelangt gegenüber 3,96 Mill. im Februar d. J. und 2,9 Mill. Lat im März 1929. Im 1. Quartal 1930 erreichte die Summe der Wechselproteste 13,1 Mill. Lat gegenüber 9,3 Mill. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Die starke Zunahme der Wechselproteste im März hängt mit dem Konkurs zweier Großunternehmen zusammen, deren bedeutendes Wechselportefeuille fast in vollem Umfange zum Protest gelangte.



## Estland.

**Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse.** Laut Angabe des Konjunkturbüros waren die Ausfuhrzahlen für die wichtigsten landwirtschaftlichen Erzeugnisse in den ersten 4 Monaten folgende:

	1930	1929
Butter (qu.)	25 392	19 337
Eier 1000 (St.)	1 062	93
Bacon (qu.)	2 127	4 496
Flachs (qu.)	33 674	34 214
Kartoffeln (qu.)	47 284	4 176

Die Butter-Ausfuhr ist um 31% gestiegen. Nach England gingen 12 939 qu. und nach Deutschland 11 446 qu. Auch in der ersten Maihälfte überwog die Ausfuhr nach England. Die Eier gingen vorwiegend nach Deutschland, doch hat im Mai der Export nach England begonnen. Einen bedeutenden Rückgang zeigt dem Vorjahr gegenüber die Ausfuhr von Bacon. Der Preis hat sich bis zum April gehalten, um dann erheblich zu sinken. Für Flachs war England nach wie vor der Hauptabnehmer, doch gehen neuerdings bedeutende Quantitäten auch nach Finnland. Die Ausfuhr von Kartoffeln ist naturgemäß dem Vorjahr gegenüber bedeutend gestiegen.

**Die Holzausfuhr** erfuhr im Jahre 1929 einen bedeutenden Rückgang. Es wurden 261 093 Tonnen im Werte von 19 933 000 Kronen exportiert gegen 314 641 Tonnen im Werte von 27 784 000 Kr. im Jahre 1928.

**Zollfreiheit für die Einfuhr von gebranntem Gips aus Deutschland.** Gemäß § 65 Punkt 4 des estnischen Grundzolltarifs wurden bisher Alabastergips und Leichtspat bei der Einfuhr aus Deutschland als „gebrannter Gips“ mit 0,006 Goldfr. je kg Rein verzollt. In der Anmerkung 1 zu genanntem Punkt ist jedoch ausdrücklich vorgesehen, daß diese Waren auf Grund der Gegenseitigkeit zollfrei eingeführt werden können, wenn sie aus einem Lande stammen, wo deren Einfuhr zollfrei ist.

Da Deutschland für Alabastergips und Leichtspat keinen Einfuhrzoll erhebt, ist laut einem Beschluß des Zollkomitees in Reval vom 17. April 1930 in Zukunft auch die Einfuhr von gebranntem Gips aus Deutschland nach Estland zollfrei.

**Schutzmaßnahmen für die Landwirtschaft.** Neben den Gesetzen über die Erhöhung beziehungsweise Neueinführung von Schutzzöllen auf landwirtschaftliche Produkte sind vom Parlament noch verschiedene andere Gesetze zum Schutze der Landwirtschaft angenommen worden. Die wichtigsten unter ihnen sind die Novelle zum Gesetz über die Vereinigung der landwirtschaftlichen Darlehen, deren wesentlichste Bestimmung darin besteht, daß in Zukunft solche Darlehen auch in Agrarentschädigungspfandbriefen getilgt werden können und das Gesetz über die Schaffung eines Fonds zur Stützung der Baconpreise, durch welche den Landwirten stabile Preise für Bacon garantiert werden sollen.

**Eesti Bank.** Gemäß dem Vorschlag der Direktion der Eesti Bank soll für das abgelaufene Geschäftsjahr 1929 eine Dividende von 8% (400 000 Kr.) zur Verteilung gelangen.

**Kreditbank.** Die größte national-estnische Aktienbank Estlands, die Kreditbank, hat nach Abschreibung von Verlusten in Höhe von 146 000 Kr. das Jahr 1929 mit einem Reingewinn von 213 000 Kr. abgeschlossen, aus dem eine Dividende von 8% auf das Aktienkapital (1 400 000 Kr.) zur Ausschüttung gelangt. Die Bank verfügt über 12,8 Mill. inländische Einlagen und hat ausstehende Forderungen in Höhe von 16,2 Mill. Kr.

**Olheizung für Lokomotiven.** Die Eisenbahnverwaltung hat bei der Regierung um die Genehmigung nachgesucht, mit der Estländischen Steinöl A.-G. einen Vertrag über die Belieferung der Eisenbahn mit Rohöl abzuschließen. Im Jahre 1931 sollen 10 000 to und im Jahre 1932 15 000 to zum Preise von Kr. 50 pro to geliefert werden. Alle Lokomotiven, welche gegenwärtig mit Brennschiefer geheizt werden, sollen auf Feuerung mit Brennschieferöl umgestellt werden.

**Neue Schiffahrtsgesellschaft in Estland.** Wie verlautet, beabsichtigt die United Baltic Corp. Ltd., London, ihre Revaler Agentur in eine estländische Aktiengesellschaft umzuwandeln, offenbar mit der Absicht, ihre Dampfer unter estnischer Flagge fahren zu lassen. Bekanntlich unterhält die englische Reederei eine regelmäßige wöchentliche Schiffsverbindung zwischen Reval und London mit drei Dampfern,

die mit Kühlräumen für die Beförderung von Butter und anderen leichtverderblichen Waren eingerichtet sind.

## Litauen.

**Die Eröffnung des kleinen Grenzverkehrs zwischen Polen und Litauen,** ist in Erfüllung der Königsberger Beschlüsse am 1. Mai ds. Js. erfolgt.

**Die Holzausfuhr über Memel** zeigte im Jahre 1929 folgendes Bild: Schnittware 35 095 Tonnen (1928: 32 293 Tonnen), Espenrollen 20 276 Tonnen (18 344 Tonnen), Sperrholz 6518 Tonnen (5934 Tonnen), Zelluloseholz 96 658 Tonnen (68 143 Tonnen).

**Rückgang der Rinderausfuhr.** Lebend wurden im Februar 2357 Schweine und 168 Rinder ausgeführt. Die Schweineausfuhr bewegt sich mit etwa 600 Stück pro Woche in normalen Grenzen, dagegen ist die Ausfuhr von Rindern infolge der deutschen Zollerhöhungen erheblich zurückgegangen.

**Erwerb von Kühldampfern.** Die litauische Regierung beabsichtigt, zwei Kühldampfer für den litauischen Fleischexport nach England zu erwerben. Der Kauf soll aus Mitteln der Schwedenanleihe bestritten werden.

**Russischer Transit über Memel?** Der litauische Gesandte Petrowski und der Leiter der Kownoer Sowjethandelsvertretung Angarski hielten sich dieser Tage in Memel auf, um die Möglichkeiten des russischen Transits über Memel zu prüfen. Ferner nahmen die russischen Vertreter mit einigen Memeler Firmen Fühlung, der vermutlich Bestellungen folgen werden.

**Erleichterungen für den Besuch der im Juni in Kowno stattfindenden Ausstellung.** Die Regierung hat für den Besuch der in der Zeit vom 18. bis 22. Juni 1930 in Kaunas (Kowno) stattfindenden landwirtschaftlichen und industriellen Jubiläumsausstellung folgende Erleichterungen gewährt:

1. Verkehrserleichterungen: Einzeln oder in Gruppen mit der Eisenbahn zum Besuch der Landwirtschafts- und Industrieausstellung reisende Personen, die eine Rückfahrkarte nach Kaunas (Kowno) lösen, erhalten eine Ermäßigung von 50% für die Fahrkarte III. Klasse. Eine solche Karte gilt 10 Tage einschließlich des Verkaufstages. (Möglicherweise wird der Preis der Fahrkarten noch weiter ermäßigt.) Ausstellungsgegenstände werden auf Grund eines Ausweises des Ausstellungskomitees für den Preis von 50% des allgemeinen Tarifs befördert, und zwar können sie zu diesem ermäßigten Tarif 14 Tage vor und 14 Tage nach der Ausstellung befördert werden. Die Aussteller können diese Ausweise vom Ausstellungskomitee erhalten.

2. Zollerleichterungen: Ausstellungsgegenstände aus dem Auslande können nach Litauen eingeführt werden, nachdem für den Zeitraum von 2 Monaten eine Barbürgschaft in Höhe des in Frage kommenden Zolles beim Zollamt hinterlegt ist. Werden die Gegenstände innerhalb von 2 Monaten wieder ausgeführt, so erfolgt die Rückerstattung der Bürgschaft.

3. Sichtvermerkserleichterungen: Vom 5. Juni bis zum 1. Juli 1930 erhalten ausländische Ausstellungsbesucher gebührenfreie Sichtvermerke.

**Kunstdünger.** Die belgische Firma Louis Sanders beabsichtigt in Litauen eine Fabrik zur Herstellung von Kunstdünger und künstlichen Futtermitteln zu errichten. In den Fabrikbau sollen 3 Mill. Lit investiert werden.

**Bestellungen in Polen?** Polnischen Pressemeldungen zufolge hat eine in Sosnowiec eingetroffene Delegation litauischer Firmen den polnischen Werken im Dombrowa-Gebiet größere Aufträge erteilt, und zwar auf 30 000 to Kohle und mehrere Tausend to Eisenerzeugnisse, die über Ostpreußen nach Litauen befördert werden sollen.

**Schwedentrust.** In Durchführung des Abkommens mit der litauischen Regierung übernimmt der Schwedentrust am 15. d. M. die Zündholzfabriken in Litauen. Auch mit dem Bau der im Vertrage vorgesehenen Papierfabrik in Wilki wird der Schwedentrust demnächst beginnen.

**Die Vergebung der Bauarbeiten im Memeler Hafen.** Nach Mitteilungen des litauischen Verkehrsministeriums ist bei dem Wettbewerb um die Vergebung der Bauarbeiten im Memeler Hafen die deutsche Firma Wayss & Freytag als Sieger hervorgegangen, die für die Ausführung der Arbeiten die billigste Offerte (5,2 Mill. Lit) eingereicht hatte. Mit dieser Firma soll nunmehr ein Abkommen getroffen werden.



## Freie Stadt Danzig.

**Schiffahrt.** Im April liefen in den Hafen von Danzig ein 473 Schiffe mit 314 785 Nrgt. (davon 154 Schiffe mit Ladung) und gingen aus 470 Schiffe mit 311 815 Nrgt. (davon mit Ladung 426 Schiffe). —

**Zündholzmonopol.** Der Danziger Volkstag hat das Zündholzmonopolgesetz angenommen, damit tritt der Vertrag mit dem Schwedischen Zündholztrust, dem das Monopol auf 35 Jahre übertragen wird, in Kraft. — Zur Ausübung des Monopols wird eine Aktiengesellschaft gegründet, die „Danziger Zündwaren Monopol-A.-G.“, die über ein Kapital von vorläufig 100 000 Gulden verfügen soll.

**Warschauer Bestellungen bei der Danziger Werft.** Für das städtische Kraftwerk in Warschau sind bei der Danziger Werft zwei Dampfkessel für insgesamt 1 170 200 Zl. bestellt worden. Von der Danziger Werft war die preismäßig günstigste Offerte eingereicht worden.

**Kein neuer russischer Auftrag an die Schichauwerft.** Die Pressemeldung, daß der Schichauwerft ein neuer russischer Auftrag auf vier Fischdampfer zugegangen sei, erweist sich als falsch. —

**Polens Kampf gegen die Schmalzeinfuhr über Danzig.** In Gdingen ist nach polnischen Pressemeldungen eine Ladung amerikanischen Schmalzes über Hamburg eingetroffen. Es sei das der erste Schiffstransport, der über Gdingen statt über Danzig nach Polen gelangt. Daß auf polnischer Seite amtlich (beispielsweise durch das Generalkonsulat in Chicago) unterstützte Bestrebungen im Gange sind, um den Schmalzimport nach Gdingen umzulenken, wurde erst unlängst im Zusammenhange mit den rigiden Maßnahmen öffentlich bekannt, die unter Berufung auf veterinärpolizeiliche Erwägungen gegen die über Danzig kommenden Schmalzimporte ergriffen wurden. Es wurde bekanntlich im März d. J. eine alte, bis dahin nicht angewendete Verordnung ausgegraben, die die Einfuhr tierischer Erzeugnisse von einer Genehmigung durch das Landwirtschaftsministerium in Warschau abhängig macht. Die Verordnung wurde nun dazu benutzt, um das aus dem Auslande eingeführte Schmalz in großen Mengen zu beschlagnahmen. So wurden allein vom 20. bis zum 30. April rund 42 300 kg Schmalz und andere tierische Fette mit Beschlag belegt. Erst einer eigens nach Warschau einberufenen Versammlung polnischer Schmalzhändler ist es gelungen, eine teilweise Rückgängigmachung der scharfen behördlichen Maßnahmen zu erwirken.

## Polen.

**Holzexport im ersten Vierteljahr.** Der polnische Holzexport im ersten Quartal 1930 ist etwas größer als in der Vergleichszeit 1929 gewesen, hat aber den Stand vom ersten Quartal 1928 bei weitem nicht erreichen können. Zur Ergänzung der folgenden Tabelle sei bemerkt, daß die polnische Holzausfuhr im letzten Zeitraum einem Quantum von 1 295 482 to und einem Wert von 146 940 000 Zloty entsprach.

	1. Quartal 1930		1. Quartal 1929	
	in to	in 1000 Zl.	in to	in 1000 Zl.
<b>Rohholz</b>	408 178	28 624	460 203	33 094
darunter:				
Papierholz	193 152	12 467	227 921	14 771
Grubenholz	74 060	3 885	95 237	5 042
Klötze, Blöcke, Langh.	94 086	10 504	103 249	11 770
<b>Halbbearbeitet. Holz</b>	268 481	45 610	184 845	35 458
darunter:				
Balk, Brett, Latten	190 568	34 362	137 036	28 070
Telegraphenstangen	16 970	1 626	14 749	1 290
Eisenbahnschwellen	53 253	7 709	27 950	4 500
<b>Holzwaren</b>	18 367	12 876	15 048	11 986
darunter:				
Böttcherwaren	6 994	2 130	5 039	1 476
Möbel aller Art	1 403	3 366	2 047	4 419
Fourniere u. Sperrplatt.	9 066	6 903	7 302	5 732
<b>Korb- u. Bürstenwaren</b>	489	537	373	436
<b>Insgesamt</b>	<b>695 515</b>	<b>87 647</b>	<b>660 469</b>	<b>80 974</b>

Besonders bemerkenswert ist, daß der Export von Rohholz, also unbearbeiteter Ware, zurückging, während die Ausfuhr bearbeiteten Holzes (darunter von Schnittmaterial) eine Steigerung erfahren hat.

**Kohlenexport im April.** Der polnische Kohlenexport im April hat im Vergleich zum Vormonat einen kleinen Anstieg um 40 000 auf 875 000 to erfahren (gegenüber 1 205 000 to im April 1929). Auf Grund einiger Abschlüsse für die schwe-

dischen und finnländischen Eisenbahnen ist die Ausfuhr nach den nordischen und baltischen Ländern um 62 000 auf 479 000 to gestiegen (517 000 to im April v. J.). Die ungünstige Exporttendenz nach den Sukzessionsstaaten, den sog. rentablen Märkten, hält weiter an. Die Ausfuhr dahin ist im März d. J. auf 206 000 to, im April auf 200 000 to (368 000 to im April v. J.) gefallen. Ueber den Hafen Danzig wurden 380 000 (461 000) to umgeschlagen, über Gdingen 213 000 (218 000) to.

**Lebhafter Verkehr im Gdinger Hafen im April.** Im April war der Schiffsverkehr und Güterumschlag im Hafen von Gdingen besonders lebhaft. Eingelaufen waren 140 Schiffe, davon 16 voll, 11 teilweise befrachtet; ausgelaufen waren 139 Schiffe, davon 100 mit Vollfracht. Eingeführt wurden 27 242 to Waren (darunter rund 15 300 to Reis, 10 600 to Schrott, 600 to Stückgut, 300 to Eisen usw.). Die Ausfuhr bezifferte sich auf 208 337 to; an erster Stelle stand Exportkohle mit 192 700 to, es folgten Bunkerkohle mit 9 200 to, Zucker mit 3 700 to usw. An Passagieren waren über Gdingen 207 Personen ein-, 388 ausgereist.

**Amerika gegen Emigrantenbeförderung unter polnischer Flagge.** Die Inbetriebnahme der von der staatlichen polnischen Schifffahrtlinie „Zegluga Polska“ eingerichteten Atlantic-Linie, für die bekanntlich in Dänemark drei Ozeandampfer erworben wurden, hat sich infolge von Schwierigkeiten verzögert, die sich von amerikanischer Seite zur Beförderung von Auswanderern unter polnischer Flagge entgegenstellen. Wie verlautet, hat die Regierung der Vereinigten Staaten es abgelehnt, der neuen polnischen Schifffahrtlinie die gleichen Erleichterungen zuteil werden zu lassen, wie sie die anderen, seit langem arbeitenden Auslandslinien genießen. Die Angelegenheit soll auf diplomatischem Wege bereinigt werden.

**Teilweise Inbetriebnahme der Kohlenmagistrale Ostoberschlesien-Gdingen.** Die im Bau befindliche Kohlenmagistrale Ostoberschlesien-Gdingen soll am 15. November d. J. teilweise in Betrieb genommen werden, und zwar wird die Süd-strecke Herby Nowe-Zdunska Wola sowie die Nordstrecke Bromberg-Gdingen dem Verkehr übergeben werden. Die polnische Presse bemerkt hierzu, daß eine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung die neue Eisenbahnlinie als Verbindung zwischen dem ostoberschlesischen Industriegebiet und der Ostseeküste nur mit Fertigstellung der Mittelstrecke der Magistrale zwischen Zdunska Wola und Hohensalza (Inowroclaw) erlangen kann. Auf dieser Strecke seien indessen die Erdarbeiten bis jetzt nur zu 45% ausgeführt worden und es sei noch durchaus ungewiß, ob die Mittelstrecke selbst im nächsten Jahre in Betrieb genommen werden kann.

**Zollvergünstigungen.** Auf Grund einer im „Dziennik Ustaw“ Nr. 35/1930 veröffentlichten Verordnung können die für wissenschaftliche oder technische Zwecke bestimmten Erzeugnisse aus Gold und Platin (Pos. 148, Punkt 2a des Zolltarifs) zollfrei eingeführt werden. Kaliumpermanganat zur Herstellung von Zink auf elektrolytischem Wege (Pos. 112, Punkt 25b) kann zu einem Vergünstigungszoll von 20%, Benzoldehyd zur Herstellung von synthetischen Farbstoffen zu einem solchen von 15% des Normalzolles eingeführt werden. Bei allen erwähnten Artikeln ist für die zollbegünstigte Einfuhr eine Genehmigung des Finanzministeriums erforderlich. Dasselbe gilt für die Einfuhr von Hechten (Pos. 37, Punkt 1b II), für die der Vergünstigungssatz nach der gleichfalls in Nr. 35 des „Dziennik Ustaw“ erschienenen Verordnung 30% des Normal-satzes beträgt.

**Exportprämien für Mehl.** Nachdem die für die Zeit vom 15. November v. J. bis Ende April für ein Kontingent von ca. 11 000 to Mehl zuerkannten Exportprämien (9 Zl. per dz) von den polnischen Exporteuren voll ausgenutzt worden sind, bemüht sich der Verband des polnischen Mühlengewerbes um ein weiteres Prämienkontingent im Umfange von insgesamt 10 000 to für die Monate Mai, Juni und Juli. Prämien für 2000 to sind von der Regierung soeben bewilligt worden und es wird damit gerechnet, daß dem Antrag auch für die restlichen 8 000 to demnächst stattgegeben wird. Polnisches Mehl wird vorwiegend aus der Wojewodschaft Posen, zum Teil auch aus Pommerellen und Galizien exportiert.

**Große Fusion in der Papierindustrie.** Zwischen den Papierfabriken Steinlagen, Wehr & Co. und Pabjanicka Fabryka Papieru Rob. Saenger ist auf den dieser Tage abgehaltenen Generalversammlungen eine Fusion beschlossen worden, wobei die letztgenannte Firma, als die übernehmende Gesellschaft auftritt und ihr Kapital von 26,4 Mill. auf 40 Mill. Zl. erhöht. Das fusionierte Unternehmen verfügt über drei Pa-



pierfabriken (in Myszkowo, Pabjanice und Wloclawek) und eine Zellulosefabrik in Wloclawek. Die vereinigten Werke repräsentieren 50% der gesamt-polnischen Produktion in allen Arten Papier, darunter fast die gesamte Produktion von Zeitungspapier, sowie 85% der Produktion von Sulfitzellulose. Die monatliche Produktion des Unternehmens wird mit 4500 to Papier und 3500 to Zellulose angegeben. — Für 1929 wird die Steinhagen, Wehr & Co. 14%, die Papjanicka Fabryka Rob. Saenger  $5\frac{1}{2}\%$  Dividende ausschütten.

**Wechselproteste.** Die soeben veröffentlichten Daten der amtlichen Warschauer Statistik weisen für März 529 128 protestierte Wechsel im Werte von 131,3 Mill. Zl. nach. Ein ähnlich hoher Stand war nur einmal im Dezember 1929 mit 528 430 und 130,7 Mill. Zl. erreicht worden. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß aus dem Wechselportefeuille der Bank Polski, dessen Auswahl besondere Sorgfalt zugewandt wird, im März 6,09% zu Protest gingen, während es im Krisenmonat Dezember „nur“ 4,95% gewesen sind. Der Prozentsatz der von Privatbanken diskontierten und nicht eingelösten Wechsel ist noch weit höher. So sind aus dem Portefeuille der Privatbanken in Westgalizien im März 13% gegenüber 10% im Februar zu Protest gegangen.

**Deutsche Vertreter bereisen Polen.** Dem polnischen Markt wird allenthalben bereits sehr reges Interesse entgegengebracht. Die Bereisung Polens durch deutsche Firmen hat bisher in einem Umfange stattgefunden, daß man in Polen geradezu von einer Invasion deutscher Kaufleute spricht und auch in Hotels, die zu 75 Proz. oft von Deutschen besetzt sind, überall kleine Gruppen deutscher Kaufleute in Verhandlungen mit Polen finden kann. Sehr viele Firmen haben bereits Vertragsabschlüsse getätigt, die sofort nach dem Inkrafttreten des Handelsvertrages Gültigkeit erlangen werden. Es kann den am Export nach Polen interessierten Firmen nur empfohlen werden, schon jetzt den Markt zu bereisen, um nach Abschluß des Vertrages sofort mit der Aufnahme der Lieferungen zu beginnen.

**Die II. Nordmesse in Wilna** findet vom 14.—28. September d. J. statt. Gleichzeitig wird in Wilna in der Stefani-Batory-Universität eine Kunst- und Gewerbeausstellung für Polen sowie die baltischen und skandinavischen Staaten veranstaltet.

## Rußland.

**Starke Zunahme des Naphthaexports im 1. Halbjahr 1929/30.** Trotz der ungünstigen Konjunktur auf dem Weltmarkt weist der russische Naphthaexport im ersten Halbjahr 1929/30 eine weitere starke Steigerung auf. Es wurden im ganzen 2 125 000 to Naphthaprodukte exportiert gegenüber 1 537 000 to im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Es ergibt sich somit eine Steigerung um 588 000 to oder 38%. Die Ausfuhr von Masut, Gasöl, Motorbrennstoff und Rohöl betrug im ersten Halbjahr 1929/30 1 028 000 to oder 48,5% des gesamten Naphthaexports; gegenüber dem Vorjahre ergibt sich bei dem Export dieser Naphthaprodukte eine Zunahme um 413 000 to oder 67%. Die Ausfuhr von Benzin und Ligroin betrug 547 000 to oder 26% des gesamten Naphthaexports, wobei die Benzinausfuhr im Vergleich zum Vorjahre eine Steigerung um 120 000 to oder 28% aufwies. Der Export von Oelen stellte sich auf 112 000 to, hat gegenüber dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres mithin um 4 000 to zugenommen. Die Petroleumausfuhr betrug 432 000 to (20% der gesamten Naphthaausfuhr), was gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 51 000 to oder 13% ergibt.

**Die Emission der neuen großen Sowjetanleihe.** Nach Mitteilungen des Finanzkommissars der Sowjetunion Brjuchanow soll die neue große Sowjetanleihe „Fünfjahresplan in vier Jahren“, gegen die bekanntlich die drei Industrialisierungsanleihen umgetauscht werden, im Juli emittiert werden. Der Umtausch der genannten Massenanleihen in Obligationen der neuen Sowjetanleihe wird gleichzeitig mit ihrer Placierung beginnen. Um einen reibungslosen Gang des Umtauschs sicherzustellen, hat das Finanzkommissariat der Sowjetunion beschlossen, die in die Zeit der Placierung und des Umtauschs fallenden Ziehungen der ersten und zweiten Industrialisierungsanleihe und der Anleihe zur Festigung der bäuerlichen Wirtschaften auf einen früheren Zeitpunkt zu verlegen.

**Der Kredit der Sowjets in Amerika sinkt.** Seit Mitte April macht sich dem B.T. zufolge in New-York eine starke Diskontsteigerung für Sowjetwechsel bemerk-

bar. Der Diskontsatz stieg von 22—28 auf 30—40%. Große Industrieunternehmen nehmen jetzt nur noch Bestellungen auf Kredit unter Bankgarantie an, einige verlangen sogar bei der Bestellung eine Barzahlung von 75%. Da die Sowjetregierung es unterläßt, ihre Wechsel aufzukaufen, um den Kredit zu heben, wird auf weitgehende Illiquidität geschlossen, und ist die Zurückhaltung verschiedener Interessengruppen verständlich.

Der Wert der auf dem New-Yorker Markt liegenden Wechsel wird auf rund 20 Mill. Dollar angegeben.

**Bau eines großen Sägewerks und einer Papierfabrik.** Der Holztrust Nordwestrußlands „Sewsapljies“ hat mit dem Bau eines neuen Sägewerks und einer Papierfabrik am Onega-See begonnen. Das Sägewerk soll jährlich 27 000 Stds. Sägeholz, die Fabrik 50 000 to Papier liefern. Die Baukosten sind auf 75 Mill. Rbl. veranschlagt.

**Amerikanische Mitarbeit beim Bau einer Zellstoff- und Papierfabrik.** In Leningrad traf dieser Tage aus New York der amerikanische Ingenieur Hardy S. Fergusson, ein Fachmann auf dem Gebiet des Baues von Zellstoff- und Papierfabriken, ein. Ing. Fergusson ist von dem staatlichen Baukontor für Papierfabriken „Bumstroj“ mit der Begutachtung des Projekts des im Bau befindlichen großen Zellstoff- und Papierwerks an der Kama (im Bezirk Perm) beauftragt worden. — Ing. Fergusson, der Leiter eines Projektierungs- und Baubüros in New York ist, hielt sich bereits im vorigen Jahre in Sowjetrußland auf und zwar zur Begutachtung des Projekts der großen Zellstofffabrik in Archangelsk.

**Getreidesilo.** Im Bezirk Feodosia (Krim) ist mit dem Bau einer großen Getreidereinigungsanlage begonnen worden. Die Durchlaßfähigkeit der Anlage beträgt 15 000 Ztr.

**Kunstseidefabrik.** In der nächsten Woche findet in Leningrad die Inbetriebnahme der neuen Kunstseidefabrik statt. Die zum 1. Oktober d. Js. 100 000 kg Kunstseide herstellen.

**Lena-Goldfields.** Das Schiedsgericht, das am 9. Mai unter Vorsitz von Prof. Stutzer von der Freiburger Bergakademie im Streitfall Lena-Goldfields — Sowjetregierung zusammengetreten war, beschloß, die nächste Sitzung des Schiedsgerichts auf den 28. Juni d. Js. anzuberaumen. Die beiden Parteien wurden aufgefordert, ihren Standpunkt schriftlich dazulegen. — Die russische Auffassung, daß die Lena-Goldfields Co. Ltd. durch Einstellung ihrer Arbeit im Konzessionsgebiet den Konzessionsvertrag aufgelöst habe und das Schiedsgericht daher nicht mehr als bestehend anzusehen sei, wurde vom Schiedsgericht abgelehnt.

**Die deutschen Forderungen an die Lena Goldfields.** Neue Verhandlungen in Moskau. Bekanntlich weilt vor einiger Zeit eine deutsche Kommission, der auch ein Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums angehörte, in Moskau, wo sie über die Sicherung der deutschen Forderungen verhandelte. Die Teilnahme eines Vertreters des Reichswirtschaftsministeriums war darauf zurückzuführen, daß die deutschen Lieferungen an die Lena Goldfields im Rahmen des Exportkreditversicherungsplanes C. erfolgten. Gegenwärtig befindet sich wiederum eine Kommission der betreffenden deutschen Firmen und Banken in Moskau, um die früheren Verhandlungen fortzusetzen.

**Verschärfung der Lebensmittellage in Südrußland.** —

**Kamelfleisch auf Karten.** Die Lebensmittellage in Südrußland hat sich weiter verschlechtert. In Charkow gibt es von Gemüse nur Radieschen, das Bund zu 10 Stück 40 Kop. Im Zusammenhang mit der großen Lebensmittelknappheit ist eine weitere Zunahme der Teuerung zu verzeichnen. Ein Ei kostet auf dem Markt 20 Kop., 1 Pfd. Schweinefleisch 1 Rbl. 80 Kop., 1 Pfd. Schmalz 3 Rbl. 50 Kop. Tee, Zucker, Reis u. a. sind auch auf Karten nur selten aufzutreiben. Die Inhaber der Bezugsbücher müssen neuerdings 2% ihres Monatseinkommens als Beitrag in die Zentralgenossenschaft einzahlen. In den Charkower Konsumläden sieht man statt der fehlenden Lebensmittel zumeist Batterien von Selterwasserflaschen, ungenießbares Konfekt und teuren Wein. In der Krim ist der Lebensmittelmangel besonders groß: die Dörfer sind dort völlig leergefegt. In Sewastopol wird auf die Bezugsbücher Pferdefleisch und Kamelfleisch verkauft. In den allerletzten Tagen gab es in Charkow wieder Äpfel, aber nur auf Kinderkarten und zu 1—1,20 Rbl. das Pfd.



# Finland



## Stadtrat a. D. Carl Simon.

Am 19. Mai d. Js. ist das Mitglied des Vorstandes des Deutsch-Finländischen Vereins zu Stettin, Stadtrat a. D. Carl Simon sanft entschlafen.

Seit Gründung des Vereins gehörte der nun Verewigte als Schatzmeister dem Vorstände des Vereins an und waltete mit nie erlahmender Gründlichkeit seines Amtes. Sein allzeit liebenswürdiges Wesen machte ihn seinen Mitarbeitern besonders wert.

Sein Andenken lebt in unseren Herzen fort.

**Außenhandel.** Im April betrug der Wert der Einfuhr 442,6 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 323,5 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 119,1 Mill. Fmk. Für die 4 ersten Monate ergibt sich bei einem Einfuhrwert von 1395,7 Mill., einem Ausfuhrwert von 1167,3 Mill. ein Einfuhrüberschuß von 228,4 Mill. Fmk., gegenüber 843 Mill. Fmk. in den ersten 4 Monaten 1929.

Der Wert der Einfuhr ist 1930 bedeutend zurückgegangen (um 503 Mill. Fmk.), der Ausfuhrwert dagegen beträchtlich gestiegen (um 113 Mill. Fmk.).

**Aenderung der Zollordnung.** Durch Gesetz vom 25. April 1930 ist mit Wirkung vom 1. Mai 1930 der § 178 der Zollordnung vom 30. Dezember 1887 in seiner Fassung vom 29. April 1926 (Deutsches Handels-Archiv 1928 S. 2965), der über das Anhalten und Untersuchen von Schiffen und Zwangsmaßnahmen dabei handelt, durch schärfere Vorschriften erweitert worden. Das nähere hierüber wird dem nächst im Deutschen Handels-Archiv mitgeteilt werden.

**Benennung der bei der Hafervermahlung entstehenden Abfallprodukte beim Vertrieb und bei der Ausfuhr.** Durch Entschliebung des finnischen Landwirtschaftsministeriums vom 16. April 1930 wird bestimmt, daß auf Grund des Gesetzes vom 23. Mai 1929 und der Durchführungsbestimmungen dazu vom 21. Dezember 1929, betreffend Herstellung und Einfuhr von Futter- und Düngemitteln sowie Handel damit, Futtermittel, die durch Vermahlung von Hafer mit Hülsen oder als Nebenerzeugnisse der Hafergrützenindustrie usw. gewonnen sind, beim Feilhalten und Verkauf folgendermaßen benannt werden müssen:

als Haferfuttermehl, bei einem Rohfasergehalt, berechnet von der Trockensubstanz, von höchstens 17 %;  
als Haferkleie, bei einem Rohfasergehalt, berechnet von der Trockensubstanz, von mehr als 17 %, aber weniger als 28 %;  
als Haferhülsen, bei einem Rohfasergehalt, berechnet von der Trockensubstanz, von mehr als 28 %, vorausgesetzt, daß derartige Futtermittel den in eingangs genannten Gesetzesbestimmungen enthaltenen Bedingungen über den Gehalt an Rohfett, Rohprotein und Asche sowie den Qualitätsforderungen mit entsprechen.

**Finlands Holzverkäufe.** Die finnländischen Holzverkäufe betragen bis zum 1. Mai d. Js. 509 000 Stds., d. s. 160 000 Stds. weniger als im Vorjahre. Auf die einzelnen Länder verteilen sich die Verkäufe wie folgt (in Stds.): England — 180 000, Holland — 81 000, Deutschland — 56 000, Frankreich — 50 000, Belgien — 40 000, Dänemark — 35 000, Spanien — 18 000, übrige europäische Länder — 10 000, Ueberseeländer — 30 000. Nur Deutschland und Dänemark haben mehr als im Vorjahre gekauft, während im übrigen ein Rückgang zu verzeichnen ist.

Die finnischen Staatseisenbahnen haben die Frachtsätze für Grubenholz für die Zeit vom 15. Mai bis 1. November 1930 um 20 % ermäßigt. Die Ermäßigung gilt nur beim Versand von Partien von mindestens 9000 kg.

**Rückgang der finnischen Getreideeinfuhr.** Infolge der Zollerhöhungen ist die finnische Roggeneinfuhr in diesem Jahre stark zurückgegangen. In den ersten 4 Monaten 1930 wurden nur 11 228 to importiert, gegenüber

38 526 to im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres. Auch die Einfuhr von Weizenmehl ist stark zurückgegangen, und zwar von 33 735 to in den ersten 4 Monaten 1929 auf nur 18 311 to im laufenden Jahre. Im April war indessen eine Zunahme der Nachfrage zu verzeichnen.

**Neue Papiermaschine für das „Mänttä-Werk.“** Ende April vorigen Jahres hatte die Firma G. A. Serlachius, Aktiebolag eine neue Papiermaschine für das „Mänttä-Werk in Auftrag gegeben. Die neue Maschine, die eine Arbeitsleistung von 120“ erzielt und für eine Normalfabrikation von ungefähr 30 Tonnen fettsicheres Papier pro Tag konstruiert ist, ist nun im Mänttä-Werk in Betrieb genommen worden.

**Auftrag für zwei riesige Turbinen.** Die kürzlich gegründete Gesellschaft Oy. Abborfors Ab. in Südfinnland hat einen Auftrag für den Bau zweier Caplan Turbinen, jede mit einer Leistungsfähigkeit von 15 000 bis 18 000 Turbinen-P.S., an die Tamerfors Linne- och Jern Manufakturaktiebolag vergeben. Die Wasserturbinen, die die größten in Finnland sein werden, müssen schon in diesem Jahr geliefert werden.

**Eisenbahnverkehr.** Der Verkehr auf finnländischen Eisenbahnen, der noch vor einem Jahr äußerst lebhaft war, ist zurückgegangen. Im Jahre 1929 belief sich die Gesamtmenge der beförderten Güter auf 10 697 200 t, im Vergleich zu 11 478 800 t im Jahre 1928. Die statistischen Zahlen für den Passagierverkehr weisen 22 816 500 bzw. 23 152 800 Personen auf.

**Luftpostverkehr mit dem Auslande.** Die Regierung hat die Einrichtung eines Luftpostverkehrs durch die Postbehörden in Uebereinstimmung mit den Postbehörden in Schweden, Norwegen und Dänemark vom 15. Mai bis 19. Juli gebilligt, und zwar handelt es sich um die Strecken Helsinki (Helsingfors) und Turku (Abo)—Stockholm—Malmö—Kopenhagen—Hannover, Hannover—Berlin, Hannover—London und Hannover—Paris etc. und um die Strecke Helsinki (Helsingfors)—Reval mit einem nächtlichen Flug in einer Richtung an Wochentagen. Briefe und Postkarten sollen von Finnland nach anderen europäischen Ländern auf diesen Strecken ohne Extrakosten für Luftpost befördert werden.

**Die Finnische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die finnische Bore-Gesellschaft und die schwedische Svea-Gesellschaft,** die bekanntlich den täglichen Dampferverkehr zwischen Finnland und Schweden auf der Linie Abo—Stockholm aufrecht erhalten, haben nunmehr Entwürfe für die anzuschaffenden drei modernen Schiffe ausgearbeitet und Offerten von verschiedenen in- und ausländischen Werften eingefordert.

**Verwendung weiblicher Kräfte bei Lade- und Löscharbeiten.** In der Finlands-Författningssamling 105/1930 ist das Gesetz betreffend das Verbot gegen die Verwendung von jungen weiblichen Arbeitern bei gewissen Lade- und Löscharbeiten veröffentlicht. In Uebereinstimmung mit dem Beschluß des Reichstages wird bestimmt: § 1: Eine Frau unter 21 Jahren darf nicht bei Lade- und Löscharbeiten auf Schiffen, die den Verkehr zwischen finnischen und ausländischen Häfen vermitteln, sowie nicht bei Lade- und Löscharbeiten auf anderen Schiffen in den Häfen oder in den Teilen von Häfen, die vom Sozialministerium bestimmt werden, verwendet werden. Das im ersten Absatz Gesagte gilt nicht für Schiffe, auf welchen nur die Mitglieder der Familie des Schiffsführers beschäftigt sind. — § 2: Ein Arbeitgeber, welcher bei den in § 1 genannten Arbeiten eine Frau verwendet, ist auf Verlangen verpflichtet, der zuständigen Gewerbeinspektionsbehörde einen amtlichen Ausweis über das Alter der Frau vorzulegen.

**Fernsprechverkehr Lettland—Dänemark über Estland, Finnland und Schweden.** Durch Verordnung vom 28. März 1930 ist das Uebereinkommen betreffend den Fernsprechverkehr zwischen Lettland und Dänemark über Estland, Finnland und Schweden, das in Kopenhagen am 7. in Stockholm am 17. Januar 1930 sowie in Helsingfors am 10., in Reval am 15. und in Riga am 25. Februar 1930 unterzeichnet worden ist, den Vereinbarungen gemäß in Kraft gesetzt. (Finlands Författningssamling 101/1930.)

**Fernsprecher zwischen Finnland—Australien.** Demnächst wird die Fernsprechverbindung zwischen Finnland und Australien eröffnet werden. Die finnische Postverwaltung wurde ferner ermächtigt, Verhandlungen über die



Einrichtung eines Fernsprechverkehrs mit Argentinien einzuleiten.

**Protestierte Wechsel.** Im April wurden nach der „Mercator“-Statistik 1722 Wechsel auf eine Gesamtsumme von 11,2 Mill. Fmk. protestiert (gegen 2033 Wechsel mit 13,5 Mill. Fmk. im März).

In den ersten vier Monaten 1930 gingen 7448 Wechsel mit 50 Mill. Fmk. zum Protest gegen 4216 Wechsel mit 25,4 Mill. Fmk. in dem gleichen Zeitraum 1929.

**Deutsch-Finnischer Wirtschaftsband in Helsingfors.** Der Deutsch-Finnländische Verein zu Stettin (Börse) erteilt seinen Mitgliedern gerne Auskunft über den oben genannten Wirtschaftsband.

**Finnlandreisen.** Die Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. übergibt uns eine Werbeschrift (Prospekt) für ihren Dampfer-Verkehr zwischen Stettin-Reval-Süd-finnland und zurück. Die Linienfahrt zwischen Stettin und Reval wird schon seit einer Reihe von Jahren mit den D. „Wartburg“ und „Straßburg“ unterhalten, seit dem vorigen Jahre ist noch als drittes Schiff D. „Brandenburg“ in Dienst gestellt. Sämtliche Schiffe besitzen Kühl-Einrichtung. Seit 1929 werden die südfinnischen Häfen Wiborg und Kotka regelmäßig wöchentlich bedient. Sonnabends geht ein Schiff über Reval nach Wiborg und Dienstags ein Schiff über Reval nach Kotka. Die Verloader bedienen sich gern dieser willkommenen Verbindung.

Aber auch für Geschäfts- und Vergnügungsreisende bietet diese Linie eine billige und schnelle Gelegenheit, Reval, die alte Hansestadt, sehen und kennen zu lernen und von Wiborg aus den schönsten Teil Finnlands, wie Imatra, Saima-Seengebiet, Ladogasee usw. zu besuchen. Zu Pfingsten ist eine billige Rundreise zu volkstümlichen Preisen vorgesehen. Dauer vom 7. bis 16. Juni mit Aufenthalt und Verpflegung an Bord auch in den Hafens-tädten, Besichtigung von Reval, Ausflüge in Wiborg. Preis für die Touristenklasse Rm. 18,5.—.

Auskünfte und Werbehefte im Reisebüro der Stettiner Dampfer-Compagnie, Paradeplatz 27 b und Bollwerk 21.

**Vom Finnland Reisebüro,** Berlin W 50, Passauer Str. 39. Erholungsreisen nach Finnland, Lappland und Island. Das Finnland Reisebüro, die offizielle Vertretung des „Turistenverein Finnland“ wird im

Sommer außer den seit Jahren bewährten Studien- und Erholungsreisen nach Finnland und Finnisch-Lappland sog. „Volkstümliche Reisen“ für kleine Gruppen (10 bis 26 Personen) veranstalten, die zu besonders niedrigen Preisen mit allen Bequemlichkeiten durchgeführt werden und ausgezeichnete Gelegenheit zur Erholung und Entspannung in der unberührten nordischen Natur mit ihren hellen Nächten, den brausenden Stromschnellen und den unzähligen sonnigen Inseln und Seen geben. Die erste Reise, eine 9tägige Pflingstfahrt, beginnt am 7. Juni und kostet ab Stettin einschl. allem (Landausflüge in Reval, Wiborg und zu den Imatra-Stromschnellen) nur R.M. 185,— und 250,—. Für Anfang August ist ferner eine Studienreise über Kopenhagen nach Island geplant, bei der auch der interessante nördliche Teil der Insel (Akureyri mit Umgebung) besucht wird. Die wissenschaftliche Führung dieser Reise hat der bekannte Islandforscher, Dozent Erkes von der Universität Köln übernommen. Die ausführlichen Prospekte über die einzelnen Reisen sind kostenlos durch das Finnland Reisebüro, Berlin W 50, Passauer Str. 39, erhältlich.

### Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	21. Mai	22. Mai	23. Mai	24. Mai
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,05	193,05	193,10	193,05
Stockholm	1065,25	1065,50	1066,00	1065,75
Berlin	948,00	948,00	948,25	948,00
Paris	155,75	155,75	156,00	156,00
Brüssel	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam	1597,50	1597,50	1597,75	1597,50
Basel	768,50	768,75	769,00	768,75
Oslo	1063,00	1063,25	1063,50	1063,25
Kopenhagen	1063,00	1063,25	1063,50	1063,25
Prag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1062,00	1062,00	1062,00	1062,00
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	486,00	484,00	484,00	486,00
Warschau	447,—	447,—	447,—	447,—

## Kurse.

### Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	22. Mai		23. Mai		24. Mai	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork	—	3,75	3,76	3,75	3,76	3,7505
London	—	18,23	18,28	18,23	18,28	18,28
Berlin	—	89,50	90,10	89,50	90,10	89,50
Helsingfors	—	9,14	9,49	9,44	9,44	9,49
Stockholm	—	100,60	101,20	100,60	101,20	100,65
Kopenhagen	—	100,35	100,95	100,35	100,95	100,35
Oslo	—	100,35	100,95	100,35	100,95	100,35
Paris	—	14,70	14,95	14,70	14,95	14,70
Amsterdam	—	150,80	151,60	150,80	151,60	150,80
Riga	—	72,25	72,75	72,25	72,75	72,25
Zürich	—	72,55	73,15	72,60	73,20	72,60
Brüssel	—	52,85	52,85	52,35	52,85	52,35
Mailand	—	19,65	20,05	19,65	20,05	19,65
Prag	—	11,10	11,30	11,10	11,30	11,10
Wien	—	52,80	53,40	52,80	53,40	52,80
Budapest	—	65,60	66,30	65,60	66,30	65,60
Warschau	—	41,80	43,—	41,80	43,—	41,80
Kowno	—	37,—	37,60	37,—	37,60	37,—
Moskau (Scheck)	—	194,—	195,50	193,25	194,75	193,25
Danzig	—	72,90	73,50	72,90	73,50	72,90

### Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	22. Mai		23. Mai		24. Mai	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5,174	5,184	5,174	5,184	5,174	5,184
1 Pfund Sterling	25,17	25,22	25,175	25,225	25,175	25,225
100 franz. Francs	20,25	20,40	20,20	20,41	20,26	20,41
100 belg. Belga	72,10	72,65	72,10	72,65	72,10	72,65
100 schweizer Francs	99,90	100,65	99,95	100,70	99,95	100,70
100 italienische Lire	27,08	27,29	27,08	27,29	27,07	27,28
100 schwed. Kronen	138,65	139,35	138,70	139,40	138,75	139,45
100 norweg. Kronen	138,35	139,05	138,40	139,10	138,40	139,10
100 dänische Kronen	138,35	139,05	138,40	139,10	138,40	139,10
100 österr. Schilling	72,65	73,35	72,65	73,35	72,65	73,35
100 tschecho-slowac. Kr.	15,31	15,46	15,31	15,46	15,31	15,46
100 holländ. Gulden	207,90	208,95	207,95	209,—	207,95	209,—
100 deutsche Mark	123,35	124,—	123,40	124,05	123,40	124,05
100 finnland. Mark	12,96	13,08	12,96	13,08	12,96	13,08
100 estländ. Kronen	137,65	138,35	137,65	138,35	137,65	138,35
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	—	—	—	—	—	—

# Stolpmünde

## Das Bad Ostpommerns

Freibad, Seebadeanstalten, Warmbad mit Moor-, Schaum- und sonstigen medizinischen Bädern, **keine Mückenplage**, herrlicher steinfreier Strand. Zur **Nachsaison** bestens empfohlen, weil geschützte Parkanl. Maß. Preise. Offene See, Wald. **Kurzeit:** 1. Juni—15. September. Prospekte durch die Badeverwaltung kostenlos. Bequeme Bahnverbindung nach Osten, Süden, Westen.



# Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

## a) Deutsche Tarife.

**Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A und Anhang.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 treten zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A Nachtrag V und zum Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A Nachtrag IV in Kraft.

**Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 tritt zu obigem Tarif Nachtrag II in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Inhaltsverzeichnisses, der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen — Polen und umgekehrt).** Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1930 wurde im Abschnitt D „Warenverzeichnis“ in Abteilung 16 (Hanf und Flachs, gekämmt) das Wort „gekämmt“ durch „gehechelt“ ersetzt und in Abteilung 64 hinter „Asbestfasern“ gesetzt: „gewolst oder gekrenzelt (kardiert)“.

**Nottarif.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird der Nottarif unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausgabe vom 1. Oktober 1928 neu herausgegeben.

In der Neuausgabe sind die durch die zum gleichen Zeitpunkte in Kraft tretende Neuordnung der Stückguttarife bedingten Aenderungen durchgeführt. Die Einrichtung des Nottarifs ist die gleiche wie im Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ia (Frachtsatzzeiger). Auch im Nottarif ist ein besonderer Abschnitt für Stückgut mit ausgerechneten Frachten für Sendungen bis 1000 kg und mit Frachtsätzen für Sendungen über 1000 kg gebildet. Daran schließen sich die Frachtsätze für Wagenladungen in der bisherigen Form und Höhe an.

**Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ia (Frachtsatzzeiger).** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird der Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ia (Frachtsatzzeiger) unter gleichzeitiger Aufhebung des Heftes C Ia vom 1. Oktober 1928 neu herausgegeben. In der Neuausgabe sind die durch die zum gleichen Zeitpunkte in Kraft tretende Neuordnung der Stückguttarife bedingten Aenderungen durchgeführt.

**Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ib (Zuschlagsfrachten).** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife ein Berichtigungsblatt herausgegeben, das Aenderungen und Ergänzungen der meisten Zählerblätter enthält.

**Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ic (Oertliche Gebühren).** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird zum Reichsbahn-Gütertarif Heft C Ic ein Nachtrag 2 herausgegeben. Der Nachtrag enthält die durch die zum gleichen Zeitpunkte in Kraft tretende Neuordnung der Stückguttarife bedingten Aenderungen und Ergänzungen.

**Reichsbahn-Gütertarif Heft C IIa (Allgemeine Bestimmungen für Ausnahmetarife).** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 tritt zum Reichsbahn-Gütertarif Heft C IIa der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen sämtlicher Abschnitte. In der Tafel I zur Ermittlung der Nebenklassensätze bei den Ausnahmetarifen wird die Reihe „O“ für die Nebenklasse A 5 neu eingerichtet.

**Reichsbahn-Gütertarif Heft C IIb (Ausnahmetarife).** Der Ausnahmetarif 8a (marinierte Seefische) wird aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1929 neu herausgegeben.

Der Ausnahmetarif 10b (Druckpapier) wird aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1929 zum 1. Juni 1930 neu herausgegeben. Der Ausnahmetarif gilt nicht mehr für Stückgut.

Der Ausnahmetarif 14c (Bernsteinöl) wird aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1929 zum 1. Juni 1930 neu herausgegeben. Der Ausnahmetarif gilt nicht mehr für Stückgut.

Der Ausnahmetarif 16a (Kartoffeln, frische) wird aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1929 zum 1. Juni 1930 neu herausgegeben. Für Stückgutsendungen bis 1000 kg sieht der Ausnahmetarif ausgerechnete Frachten in Reichsmark und für Sendungen über 1000 kg Frachtsätze für 100 kg in

Rpf. vor. Die Frachtberechnung für Wagenladungen bleibt unverändert.

Im **Ausnahmetarif 31 (Baumwolle)** wurden mit Gültigkeit vom 12. Mai 1930 „Lockstedter Lager“ und „Kirchberg (Sa.)“ als Empfangsbahnhöfe unter den Sonderfrachtsätzen aufgenommen.

Im **Ausnahmetarif 34 (Hanf)** wurden mit Gültigkeit vom 12. Mai 1930 „Rietberg-Neuenkirchen Zu 126“ und „Rheine“ als Empfangsbahnhöfe unter den Sonderfrachtsätzen aufgenommen.

Der **Ausnahmetarif 35 (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 15. Mai 1930 unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Oktober 1929 neu herausgegeben. Hierbei wurden für Saßnitz Hafen Mitte See und Warnemünde Mitte See Sonderfrachtsätze aufgenommen. Ferner wurde ein neuer Frachtsatzzeiger 5 im schlesischen Gebiet eingeführt. Erhöhungen treten erst am 15. Juli 1930 in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1930 wurden unter den Versandbahnhöfen, für die die Frachtsatzzeiger gelten, „Hoyerswerda“ und „Sondershausen“ mit Frachtsatzzeiger 2 nachgetragen.

Unter Anwendungsbedingung I, 3 wurde „Mittelsteine“ gestrichen.

Ferner wurde zum gleichen Zeitpunkte der Frachtsatzzeiger 5 durch einen neuen ersetzt.

Der **Ausnahmetarif 39 (Stückgut usw.)** wird mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 neu herausgegeben. Mit Ablauf des 31. Mai 1930 tritt die Ausgabe vom 1. Juni 1929 außer Kraft. Der neue Tarif sieht in Anlehnung an die Stückgut-tarifierung im Normaltarif für Sendungen im Gewicht bis zu 1000 kg ausgerechnete Frachten, für Sendungen von mehr als 1000 kg einen Frachtsatzzeiger vor. Es treten hierbei teilweise Ermäßigungen und Erhöhungen ein. Die Erhöhungen gelten gleichfalls vom 1. Juni 1930.

Im **Ausnahmetarif 49 (Glas)** wurde mit Gültigkeit vom 12. Mai 1930 „Grenzhammer Zu 53“ unter den Versandbahnhöfen des Frachtsatzzeigers nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 61 (Tonwaren)** wurde mit Gültigkeit vom 12. Mai 1930 „Mering“ unter den Versandbahnhöfen des Frachtsatzzeigers nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurden mit Gültigkeit vom 12. Mai 1930

Bullay  
Kaisersesch  
Mertloch  
Polch  
Ruwer

und mit Gültigkeit vom 15. Mai 1930

Ebnath (Opf.) Bahnhof

unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 187 (Gips und Spat)** wurden mit Gültigkeit vom 22. Mai 1930 zu Ziffer 1 des Warenverzeichnisses „Rottleben“ und zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses „Stettin Hgbf.“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Der **Ausnahmetarif 190 (Abfälle der Gewinnung usw. von Tierhaaren usw.)** wurde zum 15. Mai 1930 zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen und über die trockene Grenze eingeführt.

## b) Deutsche Verbandtarife.

**Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Iselle, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio.** Mit Wirkung vom 1. Juli 1930 erscheint zum Teil III der Nachtrag 6 und zum Teil IV der Nachtrag 5.

In diesen Nachträgen ist den durch die Neuordnung der deutschen Stückguttarife eintretenden Erhöhungen Rechnung getragen.

**Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband, Teil II Heft Ia.** Infolge Neuordnung der Stückgutfrachtsätze im deutschen Binnentarif tritt am 1. Juni 1930 auch im vorbezeichneten Verbandtarif eine teilweise Erhöhung der Stückgutfrachtsätze für die deutsche Strecke entsprechend der deutschen Erhöhung ein.

**Deutsch-Nordischer Güterverkehr.** Infolge Aenderung der deutschen Frachtberechnungsbestimmungen für Stückgut werden ab 1. Juni 1930 für Sendungen mit einem frachtpflichtigen Gewicht bis 1000 kg Stückgutfrachten eingeführt und die Frachtsätze für Sendungen mit einem



frachtpflichtigen Gewicht von mehr als 1000 kg geändert. Gleichzeitig werden die Frachtsätze der Klassen A 5 und A 10 geändert.

In den Ausnahmetarifen 2 und 8 werden die Bestimmungen und Frachtsätze für Stückgut gestrichen. Stückgutsendungen dieser Ausnahmetarife werden auf die Umbehandlung verwiesen. Neue Frachten und Frachtsätze für Stückgut werden so bald wie möglich (voraussichtlich ab 10. Juni 1930) in die eben genannten Ausnahmetarife wieder aufgenommen.

Stückgutsendungen des Ausnahmetarifs 9 werden auf die nachträgliche Erstattung verwiesen.

**Deutsch-Rumänischer Güterverkehr.** Die Aufhebung des Tarifs wird auf den 30. Juni 1930 und die Einführung des neuen Tarifs auf den 1. Juli 1930 verschoben (Vgl. „Ostsee-Handel“ Nr. 8 v. 15. April 1930 auf S. 31).

**Deutsch-Schweizerischer Güterverkehr, Teil II Heft 4 (Eil- und Frachtstückguttarif).** Infolge Aenderung des deutschen Tarifs für Eil- und Frachtstückgut wird Teil II Heft 4 der direkten deutsch-schweizerischen Gütertarife mit Ablauf des Monats Juni 1930 aufgehoben.

**Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenbahnhöfen) Heft 8.** Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1930 wurden im Tarif Nr. 1 (Güter aller Art), im Tarif Nr. 2 (Getreide und Mahlprodukte), im Tarif Nr. 21 (Eisen- und Stahlwaren), im Tarif Nr. 51 (außereuropäisches Holz), im Tarif Nr. 70 (Glas und Glaswaren) und im Tarif Nr. 84 (Klebstoffe) neue Bahnhöfe mit Frachtsätzen nachgetragen.

**Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 9 für Graphit und Graphitabfälle.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird „Netolice“ als Versandbahnhof mit Frachtsätzen aufgenommen.

**Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Ausnahmetarif 10 für Schwefelkies und Phosphate.** Am 1. Juni 1930 tritt der Ausnahmetarif 10 für Schwefelkies und Phosphate im Verkehr von Cosel Hafen nach Prerov in Kraft. Die Frachtsätze dieses Tarifs werden nur im Rückvergütungswege und bei Auflieferung einer Jahresmindestmenge von 15 000 t gewährt. Die Anträge auf Zahlung des Rückvergütungsbetrages sind an die Reichsbahndirektion Oppeln zu richten.

#### c) Ausländische Tarife.

**Polnische Staatsbahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wird zum Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B, zum Teil II Heft 1 samt Anhang und zum Teil II Heft 2 je ein Nachtrag V herausgegeben.

Zum gleichen Zeitpunkte gelangt der Gütertarif Teil II Heft 3 (Umschlagtarif im Verkehr mit den Flußhafensstationen) zur Einführung.



**Breite Straße 6**  
**Ruf 26020**

**Für den Herrn am Steuer!**  
**Der rauhe Huf / / Die elegante Mütze**  
**Chauffeurmützen**

Auch Anfertigung aus gelieferten Stoffen

**Tschechoslowakisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 tritt zum Heft 2 Schnitt 0 und zum Heft 3 (Ausnahmetarife) je ein Nachtrag II in Kraft.

#### d) Verschiedenes.

**Aenderungen von Bahnhofsnamen.** Nachstehende Bahnhofsnamen wurden bzw. werden geändert:

von:	auf:	am:
Brake (Westf.)	Brake b. Bielefeld	1. 6. 30
Drahtzug	Drahtzug (Pfalz)	1. 6. 30
Freystadt	Freystadt (Opf.)	15. 5. 30
Groitzschen	Kretzschau	15. 5. 30
Neuötting Bahnhof	Neuötting	15. 5. 30
Rinteln Rint. St. E.	Rinteln Nord	1. 6. 30
Sedlitz b. Senftenberg	Sedlitz West	15. 6. 30
Stadthagen Rint. St. E.	Stadthagen West	1. 6. 30
Suckow (Grenze)	Suckow-Grenze	12. 5. 30

**Schließung der Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Lizenz.** Am 15. Juli 1930 wird die Güterabfertigung Königsberg (Pr.) Lizenz geschlossen mit Ausnahme des Wagenladungsverkehrs nach und von den Ladestellen Lastadie, Packhof, den Gleisen 16 und 17 und den Privatanschlußgleisen und Lagerplätzen des Lizenzbahnhofs und des Stückgutverkehrs, soweit letzterer zoll- und steueramtlich zu behandeln ist.

## Les' den Ostsee-Handel

## Steuerkalender für den Monat Juni 1930.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

### 5. Juni:

Abführung der im Monat Mai einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit die Abführung nicht schon zum 20. Mai erfolgen mußte. Gleichzeitig Abgabe einer Erklärung über den Gesamtbetrag der im Monat Mai einbehaltenen Beträge.

### 10. Juni:

Zahlung der Hundesteuer in Stettin.

### (15.) 16. Juni:

1. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat Mai, soweit eine solche Steuer erhoben wird. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. Juni fällig.

2. Zahlung der Grundvermögensteuer für den Monat Juni 1930 für alle nicht land- oder fortwirtschaftlich genutzten Grundstücke.

3. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat Juni 1930.

### 20. Juni:

1. Zahlung der Lohnsummensteuer in Stettin.

2. Abführung der in der Zeit vom 1.—15. Juni 1930 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, wenn sie für den ganzen Betrieb 200 Reichsmark übersteigen.



# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Geld-, Bank- und Börsenwesen.

**Börsenordnung der Börse zu Stettin vom 4. 2. 1930.**  
Der Preußische Minister für Handel und Gewerbe hat die von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin unter dem 4. 2. 1930 beschlossene neue Börsenordnung unter dem 8. Mai 1930 genehmigt. Sie tritt danach mit dem 1. Juni 1930 in Kraft.

Ihre Veröffentlichung im Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Stettin und ihre Drucklegung werden demnächst erfolgen. Sie kann im Büro der Industrie- und Handelskammer während der Dienststunden eingesehen werden.

## Kreditschutz.

### Eröffnete Vergleichsverfahren.

<b>Firma u. Geschäftszweig:</b>	<b>Sitz:</b>	<b>Tag der Anordnung:</b>
Hermann Meyer, Herrenartikel und Schuhwaren	Treptow, Toll., Unterbastr. 6-7	Im ersten Vierteljahr 1930.

### Eingestellte Vergleichsverfahren.

Ernst Piepkorn, Rohproduktengroßhandlung, Stettin, Hindenburgstr. 4 (8. 1. 1930).

### Eröffnete Konkursverfahren.

<b>Firma u. Geschäftszweig:</b>	<b>Sitz:</b>	<b>Tag der Anordnung:</b>	<b>Vertrauensperson:</b>
Konditormeister Bruno Frank	Stettin, Pölitzer Str. 106	13. 5. 30	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1
Nachlaß des am 16. Oktober 1929 zu Stettin, seinem letzten Wohnsitz verstorbenen Kaufmanns Wilhelm Cinner	Stettin	14. 5. 30	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1
Kaufmann Walter Töbs, Inhaber der Firma Fr. Kaiser, Herrenartikelgroßhandlung	Stettin, Platz der Republik 4	16. 5. 30	Bücherrevisor Kurt Jonas, Stettin, Frauenstr. 50
Kaufmann Erich Witt	Demmin, Pom., Luisenstr. 21	19. 5. 30	Bücherrevisor Otto Wiedemann, Demmin
Kaufmann Hans Reemer	Demmin, Pom., Kahldenstr. 21	19. 5. 30	Bücherrevisor Otto Wiedemann, Demmin
Offene Handelsgesellschaft Albert Moseska	Stettin, Arndtstraße 6	2. 5. 30	Bücherrevisor Rudolf Altmann, Stettin, Birkenallee 36

### Beendete Konkurse.

Kaufmann Paul Borkowski, Inhaber der Firma Fahrradhaus Merkur, Stettin, Gr. Lastadie 44 (9. Mai 1930).

## Post, Telegraphie.

**Postreiseschecks.** Um den Bedürfnissen des reisenden Publikums künftig noch besser gerecht zu werden als bisher, hat der Reichspostminister dem Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost vorgeschlagen, den Postkreditbrief durch den „Postreisescheck“ zu ersetzen. Der Verwaltungsrat hat diesem Vorschlag zugestimmt. Es handelt sich dabei um eine Neuordnung, die dem Reisenden gegenüber dem bisherigen Zustand erhebliche Vorteile bringt. Die Postreisescheckhefte werden vom 1. Juni ab bis zum Höchstbetrag von 2500 RM. auf alle durch 25 (bisher 100) teilbare Reichsmarkbeträge ausgefertigt. Anträge auf Ausstellung eines Postreisescheckheftes durch die Postscheckämter nehmen alle Postanstalten entgegen, und zwar zahlt der Besteller den Betrag, auf den das Reisescheckheft lauten soll, gleichzeitig am Postschalter mit Zahlkarte ein. Postscheckkunden können den Betrag auch aus ihrem Postscheckkonto auf das für sie anzulegende Reisescheckkonto überweisen. Von seinem Reisescheckguthaben kann der Inhaber des Postreisescheckheftes bei jeder Postanstalt beliebige durch 25 teilbare Reichsmarkbeträge abheben. Als

Ausweis dient ihm hierbei der im Scheckheft angegebene behördliche Ausweis mit Lichtbild und eigenhändiger Unterschrift. Liegt der Höchstbetrag nicht über 1000 RM., so kann sich der Inhaber des Reisescheckheftes auch nur durch seine eigenhändige Unterschrift ausweisen, die er auf einem vom Postscheckamt dem Reisescheckheft beigelegten Unterschriftenblatt abzugeben hat. Für das Heft, das eine Gültigkeitsdauer von 3 Monaten hat, wird eine Einheitsgebühr von 1 RM. erhoben. Die Gebühren der alten Postkreditbriefe waren gestaffelt und beträchtlich höher.

### Postpaketverbindungen von Stettin nach fremden Ländern.

Im Monat Juni 1930 bestehen folgende Postpaketverbindungen von Stettin nach Finnland, Estland und Lettland.

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Stettin	**	3. 8. 18 <sup>00</sup>	Wartbg. 1	1 Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Kotka	60St.
			4. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		Helsingfors	46 „
			5. 6. 16 <sup>00</sup>	Hellmuth 3		Abo	2
			7. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		Helsingfors	2
			7. 6. 18 <sup>00</sup>	Straßbg. 1		Wiborg	66St.
			10. 6. 18 <sup>00</sup>	Brandbg. 1		Kotka	60 „
			11. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		Helsingfors	46 „
			12. 6. 16 <sup>00</sup>	Greif 3		Abo	2
			14. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		Helsingfors	2
			14. 6. 16 <sup>00</sup>	Viadra 3		Kotka/Wib.	2
			14. 6. 18 <sup>00</sup>	Wartbg. 1		Wiborg	66St.
			17. 6. 18 <sup>00</sup>	Straßbg. 1		Kotka	60 „
			18. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		Helsingfors	46 „
			20. 6. 16 <sup>00</sup>	Henny 3		Abo	2
			21. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		Helsingfors	2
			21. 6. 18 <sup>00</sup>	Brandbg. 1		Wiborg	66St.
			24. 6. 18 <sup>00</sup>	Wartbg. 1		Kotka	60 „
			25. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		Helsingfors	46 „
Estland	„	Am Tage des Abgangs des Dampfers	26. 6. 16 <sup>00</sup>	Hellmuth 3	2 Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors	Abo	2
			28. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		Helsingfors	2
			28. 6. 16 <sup>00</sup>	Christian 3		Kotka/Wib.	2
			28. 6. 18 <sup>00</sup>	Straßbg. 1		Wiborg	66St.
			3. 6. 18 <sup>00</sup>	Wartbg. 1		Tallinn	2
			4. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		„	42St.
			7. 6. 18 <sup>00</sup>	Straßbg. 1		„	2
			7. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		„	2
			10. 6. 18 <sup>00</sup>	Brandbg. 1		„	42St.
			11. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		„	2
			14. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		„	2
			14. 6. 18 <sup>00</sup>	Wartbg. 1		„	42St.
17. 6. 18 <sup>00</sup>	Straßbg. 1		„	2			
18. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		„	42St.			
21. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 3		„	2			
21. 6. 18 <sup>00</sup>	Brandbg. 1		„	42St.			
24. 6. 18 <sup>00</sup>	Wartbg. 1		„	2			
25. 6. 16 <sup>00</sup>	Ariadne 2		„	42St.			
28. 6. 16 <sup>00</sup>	Rügen 2		„	2			
28. 6. 18 <sup>00</sup>	Straßbg. 1		„	42St.			
Lettland	„	„	4. 6. 15 <sup>15</sup>	Ostsee 3	3 Rud. Christ. Gribel Stettin*)	Riga	2
			7. 6. 15 <sup>15</sup>	Nordland		„	2
			11. 6. 15 <sup>15</sup>	Ruth		„	2
			14. 6. 15 <sup>15</sup>	Regina		„	2
			18. 6. 15 <sup>15</sup>	Ostsee		„	2
			21. 6. 15 <sup>15</sup>	Nordland		„	2
			25. 6. 15 <sup>15</sup>	Ruth		„	2
			28. 6. 15 <sup>15</sup>	Regina		„	2

\*) Änderungen bleiben vorbehalten.

\*\*) Zahlen in Spalte 5 = Nr. des Schiffseigentümers in Spalte 6.

**Verzeichnis der Orte usw. der Umgebung, nach denen Sendungen nach der Ortsgebührentaxe freizumachen sind.** Vom Postamt I, Stettin, ist eine Liste veröffentlicht worden, in der diejenigen Orte der Umgebung Stettins enthalten



sind, nach denen Postsendungen nach der Ortsgebührentaxe freizumachen sind. Die Liste wird nachstehend wieder-

gegeben:	Radrennbahn
Stettin—Bredow	Rittwege Abb.
Stettin—Grabow	Schönau b. Stettin
Stettin—Neutorney	Stettin 1 mit
Stettin—Grünhof mit	Bleichholm
Ernst Moritz-Arndt-Stift	Chausseehaus
Gut Eckerberg	Curow
Kurhaus Eckerberg	Friedrichshof
Magdalenenstift	Flughafen
Rollberge	Güstow
Schwarzes Haus	Hauptfriedhof
Wedelshöhe	Insel Mönne
Wilhelmshöhe	Jungfernborg
Zabelsdorf	Ludwigslust
Stettin 9 mit	Militärfriedhof
Kosackenberg	Möhringer
Ottoshöhe	Präzisionswerke
Piepenwerder	Patmosinsel
Pommerensdorf	Postsiedlung
Stettin 10 mit	Reiherwerderhafen
Ackermannshöhe	Schlächterwisen
Braunsfelde	Schwarzow
Brunn	Siedlung Siedlerweg
Forsthaus Eckerberg	Siedlung Karl-Marxweg
Friedrichshof	Waldowshof
Stettin 10 mit	Wasserwerk
Gasthaus Eckerberg	Wendorf
Kreckow mit Abb.	Zollkrug
Kreckow Schießstand	und die im Zustellbe-
Laubekolonie	reich der PAg Scheune
a. d. Rennbahn	gelegenen Häuser Ber-
Pferderennbahn	liner Str. 26/28, 34, 35.
Neuwestend	

**Küstengebühr für Seefunktelegramme.** Die Oberpostdirektion teilt uns folgendes mit: „Mit Wirkung vom 1. Juli 1930 wird die Küstengebühr für die über die Küstenfunkstelle Swinemünde Radio zu befördernden Seefunktelegramme bis auf weiteres auf 20 Rpf. (25 c) für das Wort ohne Mindestsatz für das Telegramm festgesetzt. Vom gleichen Zeitpunkt an beträgt die Bordgebühr für deutsche Schiffe, die sich in der Ostsee befinden, 20 Rpf. (25 c) für das Wort ohne Mindestsatz für das Telegramm. Es wird jedoch besonders betont, daß die Ermäßigung der Bordgebühr für Schiffe in der Ostsee nur für die über die Küstenfunkstelle Radio ausgetauschten Seefunktelegramme gilt.“

**Fernsprechverbindung mit Jugoslawien.** Die Verhandlungen des Reichspostministeriums mit der jugoslawischen Telegraphenverwaltung haben jetzt erreicht, daß Stettin zum Sprechverkehr mit Beograd, Ljubljana, Maribor, Nasice, Novi Sad, Osijek, Sombor, Subotica und Zagreb zugelassen ist.

**„Postschließfach“ und „Postlagernde Sendungen“ in den Vereinigten Staaten.** Ueber die Zweckmäßigkeit von Lieferungen nach den Vereinigten Staaten über Postschließfach (Post Office Box) und von postlagernden Sendungen (General delivery) liegt der Kammer ein Bericht vor, aus dem hervorgeht, daß in den Vereinigten Staaten vielfach Mißbrauch mit diesen Einrichtungen getrieben zu werden scheint. Es wird insbesondere davor gewarnt, an unbekannte Firmen, als Adressen lediglich „General Delivery“ oder „Post Office Box“ angeben, Waren zu liefern. Die Postbehörden geben keine Auskunft über den Wohnsitz der betreffenden Firmen, so daß dieser häufig überhaupt nicht zu ermitteln ist.

Bei postlagernden Sendungen ist größte Vorsicht am Platze, da unbedeutende und unzuverlässige Firmen häufig als Adresse „General Delivery“ angeben, um die Bedeutung und Tätigkeit des Unternehmens zu verschleiern. Postlagernde Sendungen werden übrigens ausgehändigt, ohne daß eine Legitimation verlangt wird. Es besteht daher die Möglichkeit, daß Unberechtigte die Sendungen in Empfang nehmen. Es empfiehlt sich daher, derartige Lieferungen nur gegen Vorauszahlungen oder an bereits als zuverlässig bekannte Firmen vorzunehmen.

Von der Einrichtung des Postschließfachs wird auch von angesehenen Firmen häufig Gebrauch gemacht, da in vielen Ortschaften die Postzustellung unzureichend ist. Auch hier ist jedoch gegenüber Firmen, welche ihre eigentliche Adresse nicht angeben, Vorsicht am Platze.

## Außenhandel.

**Geschäftsreisen in den nordischen Ländern.** Die Verkehrsabteilung der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Klosterstr. 41, hat ein Merkblatt über die gegenwärtig für Geschäftsreisen in Schweden, Norwegen und Finnland und Dänemark geltenden Vorschriften herausgegeben, das von Interessenten auf dem Büro der Kammer eingesehen werden kann.

### Neuordnung des Außenhandelsnachrichtendienstes.

Am 12. Mai 1930 hat in Berlin die konstituierende Sitzung des Vorstandes der künftigen Außenhandelsstelle für die Provinzen Brandenburg, Pommern und Grenzmark stattgefunden. Als Vertreter der Stettiner Kammer ist in den Vorstand der neuen Außenhandelsstelle der Präsident, Unterstaatssekretär a. D. Dr. Hellmut Toepfer als ordentliches Mitglied und der Vizepräsident, Generaldirektor Johs. Bundfuß als sein Stellvertreter gewählt worden. Außerdem ist ein Beirat gebildet worden, in dem ebenfalls Firmen des Stettiner Kammerbezirks vertreten sind. Die neue Außenhandelsstelle ist in der Lage, die am Außenhandel interessierten Firmen ihres Bezirkes in allen einschlägigen Fragen auf Grund ihres umfangreichen Materials auf das Beste zu beraten. Das Zollbüro der Außenhandelsstelle verfügt über sämtliche Zolltarife der Welt, die laufend auf den neuesten Stand gehalten werden. Außerdem bringt die Außenhandelsstelle, abgesehen von den direkt an die Firmen gelangenden, sie speziell interessierenden, Nachrichten, in kurzen Abständen auch Gesamtübersichten über das eingegangene Außenhandelsmaterial zur Versendung. Der Mitgliederbeitrag für die Außenhandelsstelle beträgt jährlich RM 40.—. Den am Außenhandel interessierten Firmen des Kammerbezirks wird empfohlen, die Mitgliedschaft der Außenhandelsstelle zu erwerben.

**26 %ige Reparationsabgabe.** Nach Artikel II Satz 1 der Abkommen über die englische und französische Reparationsabgabe vom 2. und 18. Januar 1930 (Anlage X und Xa der Gesetze über die Haager Konferenz — RGBl. 1930 Teil II S. 21 u. 2664) ist es der deutschen Regierung überlassen, künftig für die Ansammlung der für die Reparationsabgabe im Rahmen des Neuen Plans erforderlichen Sterling- und Frankenbeträge von den deutschen Ausfuhrfirmen durch die Reichsbank oder auf andere Weise Vorkehrungen zu treffen. Diese Abmachungen mit England und Frankreich haben vom Inkrafttreten des Neuen Plans an Geltung. Der Neue Plan ist bekanntlich am 17. d. Mts. in Kraft getreten.

Hierzu hat der Reichsfinanzminister dem Deutschen Industrie- und Handelstag mitgeteilt, daß er auf Grund der mit England und Frankreich geschlossenen Verträge bis auf weiteres die am Ausfuhrhandel nach England, Frankreich und Algier beteiligten Exporteure von der im Rahmen der Pauschalabkommen vom 3. April 1925 und 16. März 1929 übernommenen Verpflichtung zur Ablieferung von Ausfuhrreparations für den Dienst der englischen und französischen Reparationsabgabe entbindet. — Die Reichsbank ist ebenfalls vom Reichsfinanzministerium gebeten worden, ihre Bankanstalten mit entsprechender Weisung zu versehen.

## Innere Angelegenheiten.

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

1. Herrn Reinhold Korth (25 Jahre bei der Firma Stoewer-Werke, Aktiengesellsch. vormalig Gebrüder Stoewer, Stettin);
2. Herrn Franz Pinnow (25 Jahre bei dem Wiegeamt der Industrie- und Handelskammer zu Stettin);
3. Herrn Hermann Moche (25 Jahre bei dem Wiegeamt der Industrie- und Handelskammer zu Stettin);
4. Herrn Hermann Klütz (25 Jahre bei der Firma J. Gollnow & Sohn, Stettin);
5. Herrn Karl Wagner (25 Jahre bei der Firma Kruse & Sohn, Stettin);
6. Herrn Heinrich Walter (25 Jahre bei der Firma Emil Colas, Stettin);
7. Herrn Julius Kahle (50 Jahre bei der Firma Gebr. Oppenheim, Stettin).



## Verzeichnis der bei der Industrie- und Handelskammer eingegangenen wirtschaftlichen Auslandsberichte.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Algerien	5 705	Berlin, 15. 4. 30	Generalvertretungen deutsch. Firmen in Paris
Australien	5 136	Berlin, 17. 5. 30	Die allgemeine Wirtschaftslage.
Belgien	5 250	Berlin, 9. 5. 30	Warnung vor einer Antwerpener Firma.
"	5 472	Berlin, 14. 5. 30	Antwerpener Stadtanleihe.
China	5 560	Berlin, 12. 5. 30	Überbrückung d. Yangtse- und des Han-Flusses
Bulgarien	5 383	Berlin, 12. 5. 30	Fortdauer d. Wirtschaftskrise.
Ägypten	5 420	Berlin, 13. 5. 30	Der Baumwollmarkt Rückblick auf die Baumwollsaason 1929/1930.
Rußland	5 245	Berlin, 9. 5. 30	Kaninchenzucht in Sibirien.
"	5 378	Berlin, 10. 5. 30	Steigerung der Einfuhrzollsätze.
"	5 559	Berlin, 14. 5. 30	Arbeitsverhältnisse.
Norwegen	5 499	Berlin, 15. 5. 30	Zolltarif.
"	5 578	Berlin, 14. 5. 30	Übersicht über die Fischerei vom 27. April bis 3. Mai 1930.
England	4 444	Berlin, 14. 5. 30	Lohnfrage in der Yorkshire Wolltextilindustrie
Schweiz	5 575	Berlin, 14. 5. 30	Absatzmöglichkeiten für Holztüren infolge des Holzarbeiterstreiks in Basel.
Polen	5 277	Berlin, 12. 5. 30	Die wirtschaftliche Tätigkeit des „Deutschen Kultur- und Wirtschaftsbundes“.
"	5 360	Berlin, 14. 5. 30	Ein Wirtschaftsprogramm d. poln. Regierung. Verhandlungen über ausländische Bankkredite für Bauzwecke.
Irland	5 404	Berlin, 13. 5. 30	Die Bedeutung von ausländischen Industrieunternehmungen für die Wirtschaft des Irischen Freistaates.
Japan	5 504	Berlin, 14. 4. 30	Erzeugung, Einfuhr und Verbrauch von Blechen.
"	5 105	Berlin, 13. 5. 30	Die Erhöhung der Einfuhrzölle auf baumwollene Gewebe in Britisch-Indien.
Schweden	5 480	Berlin, 14. 5. 30	Vom Rußlandgeschäft der schwedischen Wirtschaft.

## Verschiedenes.

— Dem Vizekonsul beim Generalkonsulat der Vereinigten Staaten von Amerika in Berlin, Archer Woodford, ist namens des Reichs das Exequatur erteilt worden.

— Dem Konsul beim Generalkonsulat der Vereinigten Staaten von Amerika in Berlin, Samuel Green, ist namens des Reichs das Exequatur erteilt worden.

**Firma Herbert Schulze, Leipzig.** Die Firma Herbert Schulze, Verlag Leipzig, die das Wirtschaftsjahrbuch für Industrie und Handel des Deutschen Reiches und der Nachbarstaaten Oesterreich-Ungarns jetzt im 2. Jahrgang herausgibt, hat sich erneut an einige Firmen des Kammerbezirks gewandt und ihnen Aufnahmebogen für den Bezugsquellennachweis nebst den Aufnahmebedingungen für das Wirtschaftsjahrbuch übersandt. Es wird empfohlen, vor Unterzeichnung des Aufnahmebogens bei der Kammer, der Mitteilungen über den Verlag Herbert Schulze vorliegen, Erkundigungen darüber einzuziehen.

## Messen und Ausstellungen.

**Starke Beeinflussung des deutschen Verkehrswesens durch die Leipziger Messe.** Wie sich eine wirtschaftliche Veranstaltung wie die Leipziger Messe auf alle Zweige des deutschen Verkehrswesens auswirkt, zeigen einige Verkehrszahlen von der diesjährigen Leipziger Frühjahrmesse. So hat zur Bewältigung des Personenverkehrs die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 397 Sonderzüge einlegen müssen, unter denen sich 35 LM-Züge, d. h. vom Leipziger Meßamt geführte Sonderzüge mit Fahrpreisermäßigung, und 30 Verwaltungs-Sonderzüge mit Fahrpreisermäßigung nach und von Leipzig befanden. Während der 7 Tage der Mustermesse gingen auf dem Hauptbahnhof 443 430 kg Expresgut und 441 020 kg Gepäck ein. Für jeden Meßtag sind das also durchschnittlich 63 003 kg Gepäck, denen an einem Normaltag nur 8500 kg Gepäck gegenüberstehen. Für die Technische Messe wurden mit der Reichsbahn im Stückgutverkehr 766 602 kg und im Wagenladungsverkehr 6 160 744 kg, insgesamt also 6 927 346 kg eingeliefert. Daneben sind 2220 Lastkraftwagen, beladen mit Ausstellungsgegenständen, in das Gelände der Technischen Messe eingefahren. Auf den Parkplätzen am Gelände der Technischen Messe parkten während der Frühjahrmesse 1930 über 12 500 Motorfahrzeuge. An den ersten 5 Meßtagen wurden durch die Straßenbahn in Leipzig 2 707 100 Personen befördert.

**II. Nordmesse in Wilna.** In der Zeit vom 14.—28. September ds. Js. wird in Wilna die II. Nordmesse stattfinden. Im Zusammenhange mit dieser Veranstaltung wird in der Stefan-Batory-Universität eine Volkskunst- und Volksgewerbe-Ausstellung stattfinden, welche die Werkkunst sämtlicher Gebietsteile Polens, wie auch der baltischen und skandinavischen Länder umfassen wird. Außer Deutschland, das eventuell an der Ausstellung auch teilnehmen wird, werden folgende Staaten vertreten sein: Lettland, Estland, Finnland, Schweden, Norwegen und Dänemark.

## Buchbesprechungen.

**Die russische Baumwollindustrie nach dem Kriege.** Von Diplomkaufmann Dr. Woldemar Adermann. („Osteuropäische Forschungen“), Herausgeber Professor Dr. Otto Hoetsch, Neue Folge, Band 5), 8<sup>o</sup>, VIII und 120 Seiten. Geheftet RM 6,—. Im Ost-Europa-Verlag, Berlin W. 35 und Königsberg, Preußen.

Der Verfasser der vorliegenden Arbeit hat auf Grund authentischen Materials die Entwicklung der russischen Baumwollindustrie und der sich ihr entgegenstellenden schwierigen Produktionsverhältnisse im Kriege und nach dem Kriege eingehend untersucht und die Tatsachen in die größeren wirtschaftlichen Zusammenhänge der UdSSR. eingeordnet.

Produktionsergebnisse, Rohstoffversorgung, Arbeitskräfte, Kapital, Anbauggebiete, Preise und Produktionskosten, Absatz- und Nachfrage, Organisation und Außenhandel werden ausführlich geschildert und ermöglichen auf diese Weise auch bemerkenswerte Rückschlüsse auf die übrigen staatlichen Industriezweige des heutigen Rußlands. Insofern bietet die Arbeit mehr als lediglich eine Spezialuntersuchung über einen bestimmten Industriezweig. Zahlreiche Zitate sowjet-russischer Wirtschaftsführer werfen eigenartige Schlaglichter auf die herrschenden wirtschaftlichen Zustände.

Im Hinblick auf die außerordentliche Bedeutung der Baumwolle als Handelsobjekt der ganzen Welt, ist das aufschlußreiche Buch Adermanns besonders für Fachleute der Textilindustrie von größtem Wert.

## Angebote und Nachfragen.

1992 Mon ceau-sur-Sambre (Belgien) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Importeuren von nordafrikanischen Erzeugnissen, und zwar: rohe Wolle und Wollabfall, Felle und Häute, Tierhaare, Spargras und Pflanzenfaser, Tabakblätter, Olivenöl, Gewürze, Dörrgemüse, frische und getrocknete Früchte, Johannisbrot, Datteln und Feigen, Weine von Tunis und Algerien, Honig und Wachs, div. landwirtschaftliche Produkte.

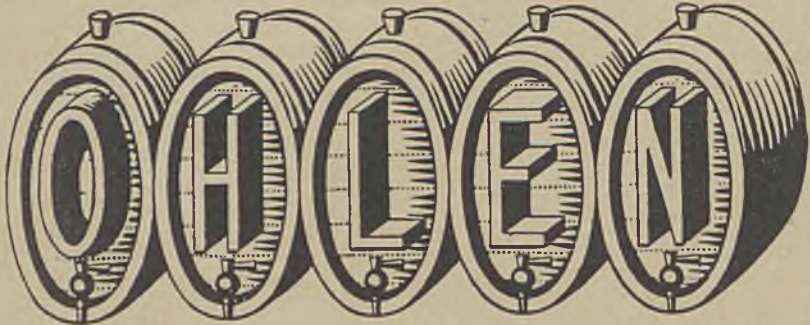
2076 Frankenthal (Rheinpfalz) sucht für den Vertrieb eines Trockenfeuerlöschers „Feuertod“ Vertreter zur Uebernahme einer Generalvertretung für Pommern, der Erfahrungen im Aufbau eines Ortsvertreternetzes hat.



- 2151 Hamburg sucht für hiesigen Platz Vertreter für den Vertrieb von spanischen Importsardellen.
- 2152 Hamburg sucht für hiesigen Platz Vertreter der Feinkostbranche, die bei der Detailkundschaft gut eingeführt sind.
- 2153 Torgau i. Sa. sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen größeren Firmen, die speziell von England nach allen Weltteilen verschiffen und evtl. auch von Deutschland nach allen Weltteilen.
- 2185 Berlin-Bernau sucht Geschäftsverbindung mit einer Automobilzubehör-Großhandlung, die den Alleinverkauf von Fahr-Handschuhen für eine Handschuhfabrik übernimmt.
- 2321 Trikotwarenfabrik in Truchteltingen i. Würtbg. sucht für den Vertrieb ihrer Artikel in Pommern, ev. auch Ost- und Westpreußen geeigneten Textilvertreter.
- 2378 Reus (Spanien) sucht Geschäftsverbindung mit Verbrauchern oder Wiederverkäufern von Kieselguhr.
- 2381 Berlin sucht Vertreter für den Vertrieb von handgeklöppelten Spitzen, Filet- und Klöppel-Motiven, Decken, Seiden usw.; die Ware wird direkt von China bezogen.
- 2465 Dresden sucht für den Vertrieb von Kaltleimen, Pflanzenleimen und anderen Klebstoffen für die gesamte Industrie Vertreter für Stettin.
- 2466 Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Großhändlern von frischen Früchten.
- 2514 Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Firmen, die für den Bezug von China-Produkten, wie China-Erdnüsse in der Schale, Erdnußkerne, Aprikosenkerne, Interesse haben.
- 2515 Bari (Italien) sucht bei den hiesigen Großhandlungen der Lebensmittelbranche gut eingeführte Vertreterfirmen, die den Verkauf von Tomatenkonserven sowie Fruchtpulpe (ohne Zucker) für Marmeladenfabrikation übernehmen wollen.
- 2580 München möchte Vertretung einer hiesigen Fischgroßhandlung übernehmen, speziell für Lieferung von frischen Zandern und Hechten.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer, Stettin, Frauenstr. 30 II, täglich zwischen 8 und 1 sowie 3 und 6 Uhr (außer Sonnabends nachmittags) für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Schluß des redaktionellen Teils.

<p><b>Wein- Abtlg.</b></p> <p>Warme und kalte <b>Speisen</b> bester Qualität</p> <p>.....</p> <p><b>w. Ohlen</b></p>	<p><b>Neu!</b> <b>WEINSTUBEN</b> <b>Neu!</b></p>  <p>STETTIN, Paradeplatz Nr. 30 :: Telephon Nr. 20279 und 26664 <b>Dienstags, Donnerstags und Sonnabends Tanz bis 4 Uhr.</b></p>	<p><b>Bier- Abtlg.</b></p> <p>Warme und kalte <b>Speisen</b> bester Qualität</p> <p>.....</p> <p><b>w. Ohlen</b></p>
--	--	--

**Wo** wird für das **leibliche Wohl** nach jeder **Richtung am besten gesorgt?**

In der **\_\_\_\_\_**

**Hauptbahnhofs-Gaststätte, Stettin.**

Behagliche, vornehme Räume. / Während der Mittagszeit dezente Tafelmusik. / Nachmittags und abends unübertreffliche Künstler-Konzerte im

**FÜRSTENSAAL!**

**Aus der Wirtschaft.**

**Johann Reimer, Stettin.**

Große Bedeutung im Rheinverkehr kommt auch dem Dienst zu, den die Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij schon seit über 30 Jahren ab Stettin via Amsterdam unterhält. Die hiesige Vertretung liegt in Händen der Firma Johann Reimer, die es verstanden hat, diesen Verkehr in den schwierigen Verhältnissen der Nachkriegszeit wieder aufzubauen und auf die Vorkriegeshöhe zu bringen. Heute wird dieser Dienst gerade von den Abladern bevorzugt, die Wert auf zuverlässige Behandlung und prompte Beförderung ihrer Güter legen, wie sie von dem Eildampferdienst der Reederei mit seinen zahlreichen Abfahrten ab Amsterdam nach allen Rheinstationen gewährleistet wird.

Stettin wird durch diese Tourlinie mit einem Welt-hafen verbunden, der durch seine zahlreichen Linienreedereien, die zum großen Teil der Kon. Nederl. Stoomboot M'y nahe stehen, gerade auf den Güterverkehr spezialisiert ist und Anschlußabfahrten nach allen Weltteilen, England, Mittelmeer und Uebersee bietet.

Die Kon. Nederl. Stoomb. M'y hat auch in den letzten Jahren wieder eine ganze Reihe ihrer Neubaufträge an die deutsche Wertindustrie, u. a. auch nach Stettin, vergeben und bekundet, wie eng verbunden sie mit unserem Lande ist.



## Rud. Christ. Gribel, Stettin.

Die Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, welche bereits im Jahre 1773 gegründet wurde, hat seit der Indienststellung ihrer ersten Dampfer im Jahre 1850 ihr Hauptaugenmerk auf die Einrichtung und den Ausbau von regelmäßigen Schiffslinien in Stettin nach den wichtigsten Hafenplätzen der Ost- und Nordsee gelegt. Es wurden s. Zt. regelmäßige Frachtdampferlinien nach Danzig, Kopenhagen, Königsberg, Riga, Rügenwalde, Kolberg und Stolpmünde eingerichtet, etwa 1880 begann sich ein Gütertausch zwischen Holland, dem Rheinlande und Stettin zu entwickeln, hervorgehoben durch die von Jahr zu Jahr aufblühende rheinische Industrie. Diesen Zeitpunkt benutzte die Firma Rud. Christ. Gribel, um einen regelmäßigen Dampferdienst zwischen Stettin und Rotterdam einzurichten, welcher sich im Laufe der letzten Jahrzehnte sehr entwickelte und schließlich die verkehrsreichste Linie der Reederei wurde. Die zunehmende Länge des Eisenmaterials, das ständig von dem Ruhrgebiet, von Elsaß-Lothringen und der Saar nach Pommern, Brandenburg und Schlesien in bedeutenden Mengen abgeladen wurde, verlangte die Einstellung von Spezialschiffen mit langen Laderäumen und starkem Ladegeschirr. Diesem Umstande paßte sich die Reederei an; sie besitzt heute moderne Schiffe, welche Träger und Schienen von 22 Meter Länge laden können. — Während in der Richtung Rhein—Rotterdam fast ausschließlich industrielle Erzeugnisse befördert wurden, bestand die Ausladung von Stettin in der Hauptsache aus landwirtschaftlichen Produkten, wie z. B. Ge-

treide, Kartoffelmehlfabrikaten, Rohzucker, raffiniertem Zucker usw. — Bis zum Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 war der Verkehr nach beiden Richtungen so lebhaft, daß zeitweise wöchentlich mehrere Dampfer abgefertigt wurden. Durch Einführung von Durchgangskonossementen nach und von allen Rheinstationen wurde das Geschäft gefördert. — Neben dieser Rotterdamer Linie wurden weitere regelmäßige Verbindungen nach Antwerpen, Bremen, Hamburg, Flensburg, Kiel, Danzig, Elbing, Königsberg, Libau, Riga, Helsingfors, Kotka, Wiborg, Abo, Mäntyluoto, Wasa, Stockholm und Norrköping eingerichtet. —

Der Weltkrieg vernichtete mit einem Schläge das mühsam aufgebaute Liniennetz. Durch Auslieferung ihrer modernsten Schiffe wurde der Flottenbestand der Reederei Rud. Christ. Gribel sehr vermindert, jedoch nach Friedensschluß durch Neubauten ergänzt. Die Flotte besteht heute aus 26 Dampfern mit 26 000 Brgt., darunter modern eingerichteten Passagierschnelldampfern und 3 Schnelldampfern mit Kühlanlagen neuester Konstruktion für Butter- und Fleischtransporte. Die in der Vorkriegszeit eingerichteten Tourlinien wurden bereits nach Friedensschluß in vollem Umfange wieder aufgenommen und weiter ausgedehnt. Den Erfordernissen entsprechend hat die Reederei Rud. Christ. Gribel die Rotterdamer Linie durch Einstellung mehrerer neuer Rheinseesdampfer, welche ihre Ladungen an allen Unterrheinstationen bis einschl. Köln löschen und laden können, wesentlich ausgebaut. —

## Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen.

Die am 1. April 1873 gegründete Gesellschaft hat ihren Wirkungskreis in der europäischen Linienfahrt, worin sie eine führende Stellung einnimmt. Der Verkehr auf den in der beistehenden Anzeige angeführten Linien wird durch 68 erstklassige Dampfer und Motorschiffe mit insgesamt ca. 68 400 B.R.T. und ca. 101 500 Tons Tragfähigkeit vermittelt. Die Hauptausgangshäfen Bremen, Hamburg, Köln, Rotterdam und Antwerpen wurden durch die Schiffe der Gesellschaft im Jahre 1929 643 bzw. 125, 129, 384, 306 mal angelaufen. (Niedrige Anlaufziffer infolge des schlechten Rheinwasserstandes — normal ca. 200). Der Kaiser-Wilhelm-Kanal wurde 1929 1022 mal passiert.

Beförderte Gütermengen im Jahre 1929 in Tonnen a 1000 kg: 1 434 486 Tonnen (1913: 1 054 226 Tonnen).

Spezialschiffe gewährleisten einen vor Verderb geschützten Transport empfindlicher Landesprodukte, wie beispielsweise Frucht, Butter, Geflügel und Eier.

Ein Sondergebiet der Gesellschaft ist die Rhein-See-schiffahrt, die von ihr schon seit 1889 betrieben wird. Von

Köln und den Unterrheinstationen vermitteln eigens für diesen Zweck gebaute Dampfer im regelmäßigen Liniendienst den Gütertransport nach und von den wichtigsten Hafenplätzen der Nord- und Ostsee, so den Westen mit dem Norden und Osten Deutschlands verbindend. Es stehen dafür 29 Rhein-See-Dampfer zur Verfügung, eine Flotte, wie sie in der Anzahl von keiner andern Reederei auch nur annähernd erreicht wird.

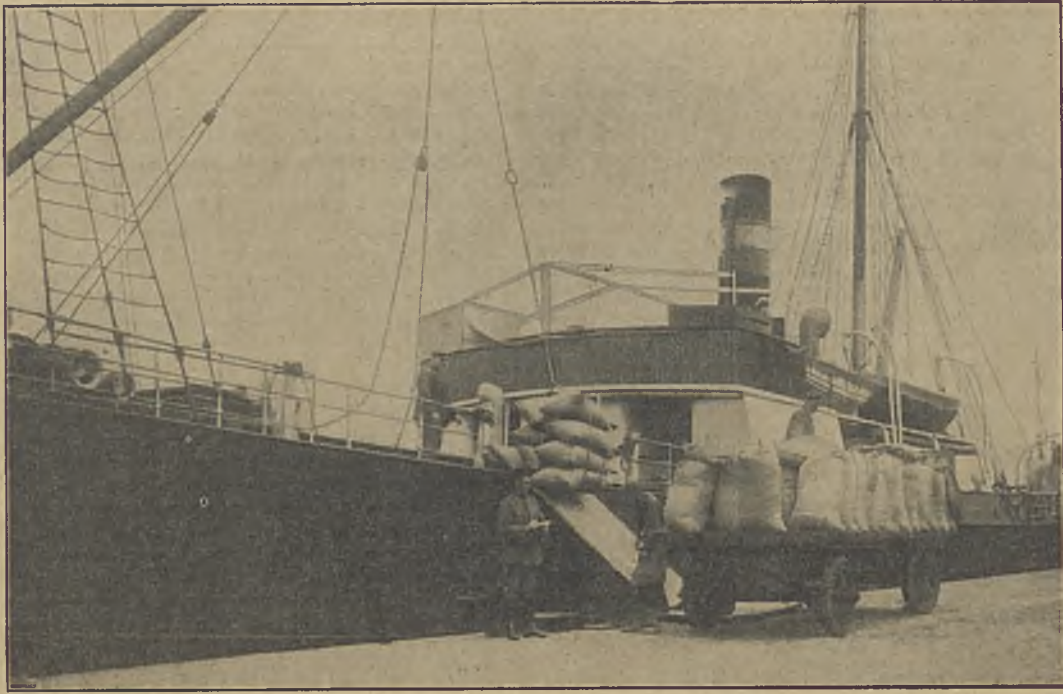
In Köln unterhält die Gesellschaft eine eigene Zweigstelle und ein auf das modernste eingerichtetes eigenes Lagerhaus am Hansa-Kai für den Wasser- und Landumschlag.

Von den vom Rhein und Rotterdam aus befahrenen Linien ist besonders die auf Stettin zu erwähnen, da Stettin als Umschlagshafen für die Oder-Schiffahrt und insbesondere für den Schiffahrtsweg nach Groß-Berlin eine sehr große Rolle spielt. Die Fahrt wurde im Jahre 1890 eröffnet und im Jahre 1892 zu einer regelmäßigen Linienfahrt ausgestaltet. Die Vertretung in Stettin liegt seit Gründung der Gesellschaft in den Händen der alteingesessenen Firma



Lagerhaus am Hansa-Kai in Köln.





D. „Phaedra“ ladet Zucker in Stettin (Speicherseite).

Gustav Metzler und gestützt auf diese tüchtigen Mitarbeiter und getragen durch das Vertrauen der Stettiner Kaufmannschaft und der maßgebenden Spediteure, ist es der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ im Laufe der Jahre gelungen, den Verkehr auf Stettin immer mehr auszubauen und zu verbessern. Die Gesellschaft ist in der Lage, allen an sie gestellten Anforderungen in diesem Verkehr zu genügen und ist es ihr Bestreben, die im Stettiner Verkehr errungene Position zu wahren und noch mehr zu festigen. Die im Jahre 1929 im Verkehr von und nach Stettin beförderte Menge der Güter beläuft sich auf ca. 70 000 Tonnen.

Die auf das modernste ausgerüsteten neueren Dampfer und Motorschiffe sind auch für eine beschränkte Anzahl von Passagieren der Einheitsklasse eingerichtet. Die Fahrten mit diesen Schiffen erfreuen sich großer Beliebtheit und eignen sich besonders für solche Passagiere, die nur zum Zwecke der Erholung eine Seereise machen wollen und größere Gesellschaft und den damit verbundenen Zwang vermeiden möchten. Sehr hübsch und wohnlich ausgestattete Kabinen, sowie eine gute und ausreichende Verpflegung verbürgen einen angenehmen Aufenthalt an Bord. Im Jahre 1929 machten 634 Personen von dieser Reisegelegenheit Gebrauch.





## Empfehlenswerte Wein- und Bierrestaurants

### Kemp - Weinstuben

mit Terrasse und Bierabteilung

Inh.: Malte Pagels

**Stettin, Bollwerk 32**

an der Hanfabrücke — Telefon 30269

Herrlicher Ausblick auf die Oder

**Vorzügl. Küche / Ausgewählte Weine**  
Sonnabend- und Sonntag-Abend Künstler-Konzert

### Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller  
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

**Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal**

### Restaurant Puhlmann

Rohmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

**Beste Küche**

Auschant von Spaten, Nürnberger Siedchen,  
Bohrisch Spezial und Pilsner Urquell  
Weine erster Häuser

Leistungsfähigste Bestellküche

### Kettner Weinstuben

Direktion Willy Carl Brendemühl  
Brelle Straße 13

**TÄGLICH KONZERT**

Mittagsgedeck 2.00 u. 3.00 RM. Abendgedeck 3.00 u. 4.00 RM.  
Konferenzzimmer. Preiswerte Weine. Festräume.

Dieses Feld kostet monatlich 10,- RM.

## Johann Reimer

STETTIN

Vertreter für

Ellerman's Wilson Line Ld. Hull  
Canadian Pacific Railways m. b. H.  
James Currie & Co., Leith und

**Koninklijke Nederlandsche Stoomboot  
Maatschappij, Amsterdam**

Regelmäßige wöchentliche Expeditionen  
von und nach Amsterdam mit Durchfrachten  
per Eildampfer nach allen Rheinstationen.

## DRUCKE NUR BEI



## FISCHER & SCHMIDT

BUCHDRUCKEREI  
STETTIN

GR. WOLLWEBERSTR. Nr. 13  
FERNSPRECHER Nr. 21666



## Steffiner Dampfer-Compagnie

Aktiengesellschaft  
Gegründet 1856

### STETTIN, Bollwerk 21

Drahtanschrift: „Dampferco“ — Fernsprecher: Sammel-Nr. 353 01

#### Passagier- und Frachtlinien

zwischen

Stettin—Reval jed. Dienstag u. Sonnabend von Stettin  
jeden Dienstag und Freitag von Reval

Stettin—Stockholm jeden 10. und 25. von Stettin  
jeden 3. und 18. von Stockholm

Stettin—Leningrad jeden Sonnabend von Stettin  
jeden Sonnabend von Leningrad

Stettin—Wiborg jeden Sonnabend von Stettin  
jeden Donnerstag von Wiborg

Stettin—Kotka jeden Dienstag von Stettin  
jeden Montag von Kotka

#### Regelmäßiger Frachtdienst.

Stettin—Königsberg	.....10	tägig
Stettin—Danzig	.....14	tägig
Stettin—Memel	.....14	tägig
Stettin—Westschweden—Westnorwegen	.....	wöchentlich
Stettin—London	.....	wöchentlich
Danzig—London	.....	wöchentlich
Danzig—Memel	.....14	tägig
Rotterdam—Finnland	.....	dreiwöchentlich
Reval—Wiborg	.....	wöchentlich
Reval—Kotka	.....	wöchentlich
Stettin—Levante	.....14	tägig

# GEBR. KOLBE

STETTIN

MARIENSTRASSE 1

FERNSPRECHER 308 83

Maschinenfabrik • Kessel-  
Schmiede • Schiffsreparaturen

## NORD-OSTSEE

SCHIFFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT  
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

### STETTIN, KÖNIGSTOR 6

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

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

## Europäische Revue

Herausgeber: Karl Anton Prinz Rohan.  
Leiter: Dr. Max Clauss.

Vorsitzender d. Beirats: Dr. Dr. h. c. Wilhelm Solf.

*In unabhängiger Kritik der internationalen Ereignisse vertritt die Europäische Revue den deutschen politischen Standpunkt in Europa. Ihr reiches geistiges und literarisches Programm bringt wertvolles Vergleichsmaterial für die Kulturentwicklung der verschiedenen Nationen.*

VI. Jahr                      Juni 1930                      Heft 6

Karl Anton Prinz Rohan: Das Problem der nationalen Minderheiten.  
Werner v. Schnitzler: Das französische Kolonialreich.  
Ivan Lukasch: Der Zar vor Paris.  
Hermann Herrigel: Mensch und Welt.  
Paul Morand: Weltmeister (Roman) II.

Peter Franz Stubmann: Hamburg, der Hafen Mitteleuropas.  
Entwurf eines Minderheitenstatuts

#### Der Horizont

Ende Mai 1930: Briands Paneuropa - Denkschrift — Italienisches Echo — Cäsar ohne Imperium — Klein: 13 Männer regieren Europa — Aus den Zeitschriften

Einzelheft RM. 2.— Jahresabonnement RM. 20.—

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.  
Probehefte kostenlos vom

**Verlag der Europäischen Revue**  
Berlin SW 68, Kochstraße 9, III

# Paul Körner

STETTIN



**Herings-  
Import und Export**

Eigene Kühlhaus-Anlagen

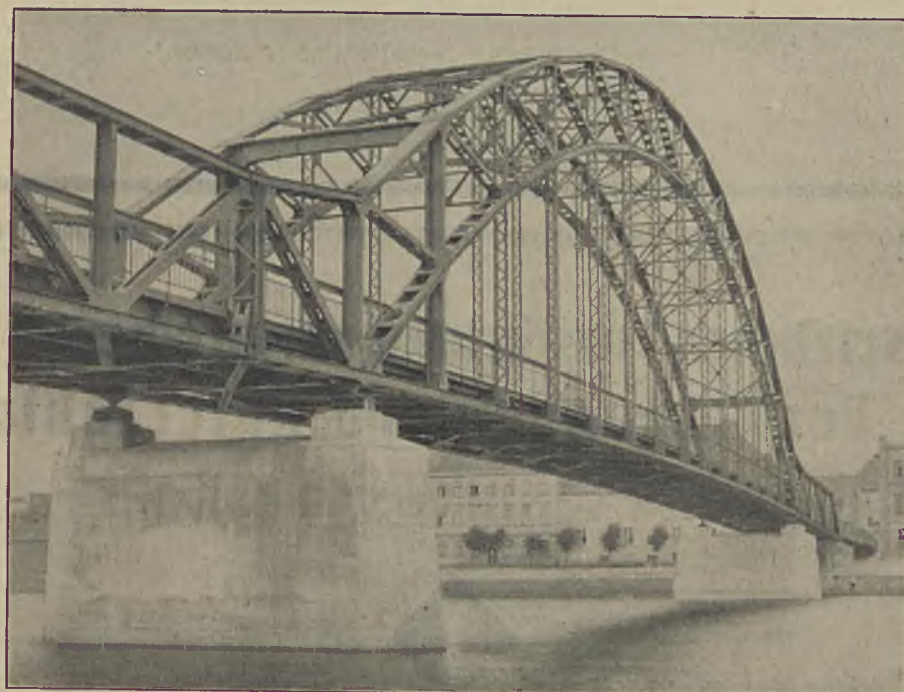
Telegramm-Adresse: „Peka“  
Fernsprecher: Sammelnummer 35161



# I. GOLLNOW & SOHN

MONTAGEHALLEN  
KRAMBAHNEN  
STAHLKELETTBAUTEN

STAHL-BAU



Brücke über die Oder bei Gartz.

FESTE BRÜCKEN  
BEWEGLICHE BRÜCKEN



STETTIN



# Wieler & Hardtmann

Act.-Ges.

Danzig — **Stettin** — Hamburg

**Spedition — Lagerung — Befrachtung — Versicherung**

**Transportübernahmen nach und von allen rheinischen Plätzen**

Telegramm-Adresse für alle drei Häuser:  
Warrant.

**Den gesetzlichen Vorschriften entsprechende rechts-  
gültige Verwiegungen und Güterzählungen**

werden in STETTIN nur durch



**Die beeidigten u. öffentlich angestellten  
Wäger (Steffiner Wiegeamt)**

**Speichersstraße 26 — Fernsprecher 30090**

ausgeführt und beglaubigt.