

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

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Von Stettin an die Ostsee

mit den größten und schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie

»RUGARD«

»HERTHA«



»ODIN«

»FRIGGA«

Im Sommer tägliche Fahrten nach:

Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz

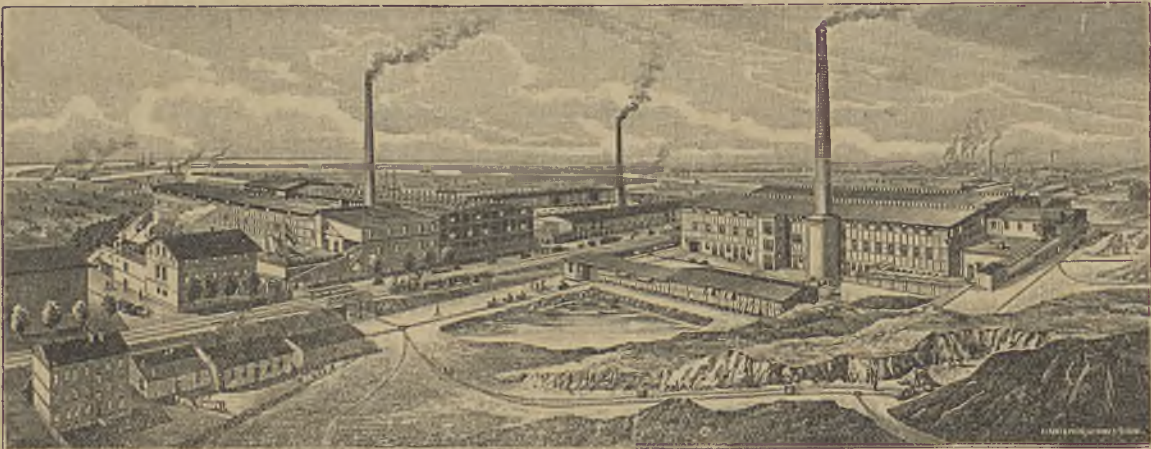
Insel Rügen, Bornholm und Kopenhagen.

Illustrierte Prospekte und nähere Auskünfte durch

Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J.F. Braeunlich G.m.b.H.
Stettin, Bollwerk 1 b

Tel. 200 30 u. 21415

Gustav Lindke & Co., Dampfziegelwerke, Stolzenhagen-Kratzwick



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

Cohrs & Ammé Nachfolger Stettin

Telgr.-Adr.: Cohrsam / Fernruf: Ortsgespräche Sammel-Nr. 35291 (4 Anschlüsse), Ferngespräche 24740/41

Spedition · Lagerung · Versicherung

Große Lagerräume mit direktem Bahnanschluß an seetiefen Kais.

**Spezialverkehr von und nach Oberschlesien,
besonders in Massengütern wie Eisenerzen,
Holz, Kohlen, Eisen. Spedition, Verfrachtung
und Lagerung von Zucker, Getreide, Futter
und Düngemitteln.**

Krüger & Scherping · Stettin

Gegründet 1879

Weizen- und Roggen-Walzenmühle

Fabrikation erstklassiger
Weizen- u. Roggenmehle

Spezialmarken: Weizenmehle: Preciosa, Sedina, Melior. Roggenmehl: Pommernstern.

Čechoslovakische Oderschiffahrts-Aktiengesellschaft

Repräsentanz Stettin (Gr. Lastadie 90/92, Hansahaus)

in Betriebsgemeinschaft mit der

Ostreederei G. m. b. H. Stettin

Stettin, Berlin, Hamburg, Fürstenberg, Breslau, Oppeln, Cosel-Oderhafen.

Vertretung in der Čechoslovakei: Frachtagetur der Čechoslovakischen Oderschiffahrts A. G., Mährisch-Ostrau 10. (Vitkovice-zelezárny).

Schlepp- und Frachtverkehr: von und nach allen Plätzen der Strecke Cosel-O. H. Stettin und darüber hinaus bis Stralsund, ferner Cosel-O. H.-Berlin-Hamburg-Lübeck.

Durchfrachten: von der Donau zur Oder und Ostsee.

Güterannahme: auch durch die Oppelner Verlade- und Lagerhausgesellschaft Albert Koerber m. b. H. in Oppeln.

15 Schleppdampfer, 2 Hafenbugsierdampfer, 3 Motorhafenschlepper, 75 Frachtkähne, 8 Lagerkähne und Schuten.

Gauger & Schünke

Automobil-Reparatur-Anstalt

Vertragswerkstatt für Hansa-Loyd, Hansa und Studebaker
Reparaturen an Kraftfahrzeugen aller Art

STETTIN

Sannestr. 12a (Galgwiese)

Fernsprecher Nr. 31485

Tag- und Nachtdienst ohne Unterbrechung
Bearbeiten und Ausschleifen von Zylindern
mit neuesten amerikan. Maschinen, Ventile-
schleifen nach der Black & Decker-Methode

Eugen Rüdenburg

STETTIN

Telegramm-Adresse: „Konsulrüdenburg“

Gegründet 1859

Hugo Minack Nachf.

Stettin und Hamburg

Telegramm-Adresse: „Konsul Minack“

Gegründet 1889

Spediteure
für Gütertransporte
aus der Tschechoslowakei über Stettin

Hochofenwerk Lübeck A.-G.

Zentrale: Herrenwyk im Lübeckischen

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN:

Hütte Kraft, Stolzenhagen-Kratzwick bei Stettin / **Rolandshütte**, Weidenau a. d. Sieg**ERZEUGNISSE:**Der Hochofenbetriebe:Hämatit, Gießerei I und III, Cu-armes Stahleisen
Spiegeleisen und WalzengußeisenDer Kokereibetriebe:Koks, s. s. Ammoniak, Benzol, Teer, Pech, Anthra-
zenöl, Imprägnieröle, Rohnaphthalin, RohanthrazenDer Kupferhütten:

Elektrolytkupfer

Der Glaubersalzanlage:Eisenfreies Natriumsulphat ca. 99,5 % Na_2SO_4
Spezialmarke für die Farbenfabrikation,
Wollfärbereien, SpiegelglasfabrikationDer Zementfabriken:Eisenportlandzement Marken „Granit“, „Tres Torres“
und „Kraft“Der Zementwarenfabrik:Zementwaren aller Art, in Sonderheit: Dachsteine, Rohre,
Fußbodenplatten (Granitoid, und Terrazzoplatten),
Treppenstufen, Kabelkästen, Zaunpfähle usw.Der Wandplattenfabrik:Wandplatten in verschiedensten Farben und Aus-
führungen für Außen- und Innen-ArchitekturDer Schlackensteinfabrik:

Schlackensteine (Normalformat)

Hautz & Schmidt

Stettin und Hamburg

Gegründet 1872

Spedition · Lagerung · Versicherung
 Spezialverkehre für Heringe, Malz, Papier, Kartoffel-
 fabrikate, Holz, Zellulose usw.
 Transporte von und nach dem Rhein, Belgien und Holland.
 Eigene eiserne Leichterfahrzeuge

Stettin:

Telegramm-Adresse: Hautzius
 Fernsprecher: Nr. 35011

Hamburg:

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

Werkstätten für

Stahlhoch- und Brückenbau
 Kunstschmiede

Großes Lager in

I-Trägern · U-Eisen

Bau Eisen aller Art

**Stettiner Träger- und
 Baueisen - Gesellschaft**

gegr. 1865

m. b. H.

STETTIN, HOLZMARKTSTRASSE 7-9

Fernsprecher 37792-93 / Postscheckkonto

Stettin 1099 / Reichsbank - Girokonto

C. F. Weber

Fabrik der Vereinigte Dachpappfabriken
 Aktien-Gesellschaft Stettin — Stammhaus gegr. 1846

**Teerdestillation
 Dachpappenfabrik**

liefern preis- u. frachtgünstig
 für den Export:

**Destillierten Steinkohlen-
 teer, Pech, Karbolineum,
 Kaltasphalt „Webas“**

sowie alle Teer- und Asphalt-Erzeugnisse

Spezialität: Talcumierte Teerdachpappen

Stettiner 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

Zuckervertriebsgesellschaft der Baltischen Rübenzuckerfabriken

Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu Berlin, Zweigniederlassung Stettin

liefert durch die Vermittlung des Großhandels alle Sorten Hartraffinaden und gemahlene Raffinaden aus edelsten Zuckersäften sowie gemahlene Melis und Kristallzucker.

Marke:

Adler P.P.Z. bleibt führend!

Tägliche Verarbeitung:

Zehntausend Doppelzentner Rohzucker.

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, Lüsenstraße 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, Gießereistraße 23
- Stettin, Breite Straße 58
- Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
- Stralsund, Apollonienmarkt 7
- Swinemünde, Färberstraße 5
- Wolgast, Wilhelmstraße 4

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mittellungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin.

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. Schöne (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 Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 12

Stettin, 15. Juni 1930

10. Jahrg.

ZUM GELEIT!

Ich begrüße lebhaft den Besuch meiner Landsleute in Stettin und gleichfalls Ihre freundliche Absicht, daß Sie anlässlich des Besuches, den Vertreter der tschechoslowakischen Handels- und Gewerbekammern auf Einladung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin Ihrer schönen und altherwürdigen Stadt abstatten werden, eine Sonderausgabe des „Ostsee-Handels“ herausbringen wollen, denn beides, der Anlaß und seine publizistische Vorbereitung, sind gewiß geeignet, die schon bestehenden wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Stadt und Hafen Stettin und der Tschechoslowakei in glücklicher Weise enger zu knüpfen. — Die Tschechoslowakische Republik weiß als Binnenstaat die Wasserwege, die sie mit den großen Meeren verbinden, als natürliche Straßen des Wirtschaftsverkehrs besonders hoch zu schätzen. Die Oder und die Elbe weisen den Warenhandel unseres industriell hochstehenden Landes nach Norden. Stettin und Hamburg sind die beiden nächsten Seehäfen, über die unsere Ausfuhr und Einfuhr geht, soweit diese sich auf die Uebersee beziehen. Stettin vermittelt uns den Gütertausch mit den skandinavischen und den östlichen Ländern, und wenn der Stettiner Güterverkehr auf der Binnenwasserstraße sowie seewärts von Jahr zu Jahr wächst und die Hoffnung begründet ist, daß er die vorkriegsmäßige Höhe demnächst erreichen, ja überschreiten wird, so ist die Tschechoslowakei mit einem hervorragenden Prozentsatz daran beteiligt. — Unter diesen Umständen ist es naheliegend, daß sich die tschechoslowakischen Wirtschaftskreise für Stettin und seine Anlagen ungemein interessieren. Es war ein sehr dankenswerter Gedanke, daß die Herren von der Stettiner Industrie- und Handelskammer ihre tschechoslowakischen Kollegen zu dem Besuch eingeladen haben. Der unmittelbare Augenschein und der persönliche Kontakt spielen im Wirtschaftsleben eine eminente Rolle. Ich bin davon überzeugt, daß die Vertreter der tschechoslowakischen Handels- und Gewerbekammern während ihres Aufenthaltes an der Mündung des herrlichen Oderstromes die besten Eindrücke von der Modernisierung und dem Aufschwung des Stettiner Hafens und zahlreiche nützliche Anregungen empfangen werden und daß auch die lebenswürdigen Gastgeber in der gemeinsamen Aussprache manche wertvolle Einzelheit erfahren werden, die dem gegenseitigen Interesse dienen kann. — Beziehungen, wie sie zwischen Stettin und der Tschechoslowakei bestehen, sind nicht vorübergehender Natur, sondern verdienen vom Standpunkt großer Zeiträume beurteilt zu werden. Ihre geographische Bedingtheit und wirtschaftliche organische Notwendigkeit lassen sie als dauerhafte Beziehungen erscheinen. Sie lassen sich ohne Zweifel intensivieren und ausbauen. Wenn sie beiderseitigem Interesse dienstbar sein können, wird die Zukunft sie immer glänzender gestalten. — Von der Fühlungnahme zwischen den Stettiner und den tschechoslowakischen Wirtschaftskreisen verspreche ich mir in diesem Sinne sehr viel Gutes. Ich treue mich ihrer umso mehr als sie über den unmittelbaren Zweck hinaus zur Festigung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei überhaupt beitragen werden.

Dr. Chvalkowsky

Außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der Tschechoslowakei in Berlin.

Stettin

Das Tor der Ostsee

daher der begünstigte Seehafen für
Rumänien, Ungarn, Jugoslawien, Österreich,
Ostdeutschland u. die **Tschechoslovakei**

**Modernste Umschlags- und Lager-
einrichtungen für Stück- u. Massen-
güter / / Billige Hafentarife**

Es betragen beispielsweise die Entfernungen
der **Tschechoslovakei** an die See:

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

**Eigene
Hafenbahn, Kühlanlagen, Elevatoren
Freibezirk**

Verkauf u. Verpachtung v. Grundstücken im Industriehafen an seeficiem Wasser

Hafenverwaltung Stettin

Tschechoslowakei-Deutschland-Stettin.

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

Die tschechoslowakische Republik verdankt ihre Entstehung den Verträgen von Versailles, St. Germain und Trianon. Nach dem Zusammenbruch der Habsburger Doppelmonarchie wurde das frühere Königsreich Böhmen, das Markgrafentum Mähren und ein Teil des Herzogtums Oesterreich und Schlesien unter Berufung auf historische und wirtschaftliche Gründe zum Kern der heutigen Tschechoslowakei zusammengefaßt. Kleine Teile von Niederschlesien sowie das vom Deutschen Reich abgetrennte Huldshiner Ländchen kamen hinzu und schließlich fügte man unter dem Namen Slovakei und Karpatha Rußland die nördlichen Teile des Königreichs Ungarn hinzu. Die Tschechoslowakei ist somit ein Staat, der sich aus verschiedenen Nationalitäten zusammensetzt. Nach der Volkszählung von 1921 bestand die Bevölkerung aus 65,5% Tschechoslowaken, 23,4% Deutschen, 5,6% Madjaren, 3,4% Ruthenen, 0,6% Polen und 1,3% Juden. Die Tschechoslowakei besitzt ein Gebiet von 140 408 qkm mit 13,6 Millionen Einwohnern. Die Längsachse des tschechoslowakischen Landes hat eine Ausdehnung von über 930 km, während die Breite im Osten unter 70 km herabsinkt und an keiner Stelle 280 km übersteigt. Die Länge der Grenze wird auf 3800 km berechnet. Das Gebiet der tschechoslowakischen Republik gehört zu dem klimatisch am meisten bevorzugten Teile Mitteleuropas. Sein Kernland Böhmen wird als der geographische Mittelpunkt Europas betrachtet. Die Tschechoslowakei ist ein Binnenstaat und besitzt auch keine das ganze Staatsgebiet durchströmende Wasserstraße. Oder und Elbe verbinden das Land mit Ost- und Nordsee und die Donau stellt die Verbindung nach dem Schwarzen Meere her. Die berufliche Gliederung der Bevölkerung zeigt trotz der in Böhmen und Schlesien überwiegender Industrie, Land- und Forstwirtschaft mit dem höchsten Prozentsatz, nämlich 44%, Industrie und Gewerbe mit 31,5%, Handel und Verkehr mit 8,1%. Für das Wirtschaftsleben der Tschechoslowakei ist die Tatsache der Wiedererstarbung und wirtschaftlichen Gesundung der Landwirtschaft von entscheidender Bedeutung gewesen. Die Roggeneinfuhr ist nur noch verschwindend gering, die Weizeneinfuhr geht ständig zurück. Das Gleiche gilt für die Einfuhr von Vieh. Dagegen hat die Ausfuhr von Gerste und Hopfen stark zugenommen. Von den der Landwirtschaft nahestehenden Industrien sind die wichtigsten eine blühende Mühlenindustrie in Preßburg, Prag und Brünn, eine hochberühmte Brau- und Malzindustrie mit dem Hauptsitz in Böhmen (Prag und Pilsen), in Mähren (Oelmütz und Brünn), in Schlesien (bei Ostrau), in der Slovakei (bei Preßburg). Unter den Brauereien befinden sich bekanntlich Unternehmungen von Weltruf, wie das Bürgerliche Brauhaus Pilsen, die Aktienbrauerei in Smitow bei Prag, die erste Brüner Aktienbrauerei und Malzfabrik in Brünn, die Moravia Brauerei und Malzfabrik in Brünn, das Böhmisches Aktienbrauhaus in Böhmisches Busweis und die Erste Pilsener Aktienbrauerei. Als das bedeutendste Export-Mälzereiunternehmen werden die Export-Mälzfabriken Schindler & Stein Aktiengesellschaft in

Brünn, die 4 Betriebe unterhalten, angesehen. Tatsächlich ist, verglichen mit der Vorkriegszeit, die Biererzeugung in der Tschechoslowakei zurückgegangen. So waren 1913 681 Brauereien mit einem Ausstoß von 12,6 Millionen hl, 1927 492 Brauereien mit einem Ausstoß von 10,0 Millionen hl tätig. Seit 1922 ist jedoch der Ausstoß ständig gewachsen und zwar von 6,1 Millionen hl auf 10 Millionen hl. Die Biereinfuhr Deutschlands aus der Tschechoslowakei betrug im Spezialhandel

1926	163 287 hl
1927	182 289 hl
1928	206 422 hl

im Werte von 8,5 Millionen Mark.

Außerdem führte Deutschland 1928 42 750 to Malz im Werte von 18,4 Millionen Mark und 2,345 to Hopfen im Werte von 11,8 Millionen Mark aus der Tschechoslowakei ein. Zu erwähnen ist ferner eine erhebliche Spirituosenindustrie; sehr bedeutend ist die Zuckerindustrie. Es ergeben sich für 1927/28 folgende Zahlen:

In Tätigkeit waren 152 Rüben verarbeitende Fabriken und 10 Raffinerien, die 7,6 Millionen to Rüben verarbeiteten. Die erzeugten Zuckermengen beliefen sich auf 1,25 Millionen to, die Ausfuhr auf 770 000 to. Deutschland nahm 1928 aus der Tschechoslowakei in Tonnen zu 1000 kg folgende Mengen Zucker auf:

Rübenzucker	46 396 to,	Wert	12,9 Millionen RM
Würfelzucker	1 876 "	"	726 000 RM.
Gemahlene Melis	1 769 "	"	531 000 "
Raffinade	2 726 "	"	919 000 "
Brotzucker	873 "	"	264 000 "
Farine	264 "	"	69 000 "
Kandis	65 "	"	38 000 "
Rohzucker	15 244 "	"	4,2 Millionen RM.
Melasse	1 143 "	"	76 600 RM.

Von den Kartoffel- und Weizenstärkefabrikationsunternehmen sind die landwirtschaftlichen Fabriken Aktiengesellschaft Amylon in Ronow, Südwest-Mähren, zu erwähnen. Zu nennen sind ferner eine nicht unbedeutende Fruchtmarmeladen- und Konserven-Industrie, Zucker- und Schokoladenindustrie und die weltberühmte Schinken- und Wurstindustrie, die im Jahre 1926 für 31 Millionen Kc. Prager Schinken, davon 6,3% nach Deutschland exportierte. Der Waldreichtum der Tschechoslowakei macht dieses Land zu einem ebenso bedeutenden Holzausfuhrland, als es die Möglichkeit der Entwicklung bedeutender Holzindustrien geboten hat. In Bezug auf die Abnahme von Holz ist Deutschland der beste Kunde der Tschechoslowakei. Deutschland führte im Spezialhandel im Jahre 1928 in Tonnen zu 1000 kg aus der Tschechoslowakei ein:

Eichenholz	25 793 to,	Wert	3 Millionen RM.
Buchenholz	70 762 "	"	5 "
Laubholz	3 113 "	"	0,2 "
Nadelholz	968 419 "	"	59 "
Grubenholz	16 446 "	"	0,6 "
Tränkhholz	15 738 "	"	1,7 "
Nußbaumholz	1 073 "	"	0,15 "
Schwellen	32 182 "	"	0,4 "
Faßholz	2 899 "	"	0,6 "
Papierholz	26 173 "	"	10,13 "

Die tschechoslowakische Handelsbilanz der Land- und Forstwirtschaft und ihrer Nebengewerbe

und Industrien ergibt erhebliche Ausfuhrüberschüsse, die auf der Ausfuhr von Malz, Hopfen, Holz und Holzprodukten beruhen.

Mit Bodenschätzen ist das tschechoslowakische Land reich gesegnet. Gold wird in geringem, Silber und Blei in erheblichem Umfange gewonnen (Pribam, Birkenberg). Auch Radium ist in nicht geringem Maße in Joachimsthal gewonnen worden. Reich sind die Eisenerzlager Böhmens und der Slowakei (Nutschitzer Erzgebirge, Zipser, Gömörer Erzgebirge). Die aufgeschlossenen Eisenerzvorkommen werden auf 61 Millionen to, die wahrscheinlichen auf 400 Millionen to geschätzt. Trotzdem ist die Tschechoslowakei, wie später dargelegt wird, infolge einer hochbedeutenden Eisenhüttenindustrie, zur Einfuhr ausländischer Eisenerze in erheblichem Maße genötigt.

An sonstigen anorganischen Mineralien kommen vor Graphit (Budweis), Kaolin (Karlsbad, Pilsen), feuerfeste Töpfertone, Quarzsand, Asbest, Granit, Basalt, Schiefer. Mineralquellen (Karlsbad, Marienbad, Franzensbad, Joachimsthal, Teplitz, Pistyan, Trentschin-Teplitz).

Von Brennstoffen sind in reichem Maße Steinkohlen (das Schatzlar-Schadowitzer Revier in Nordost-Böhmen, das Pilsen-Mies-Nürschaner Revier und das bedeutendste, das Ostrau-Karwiner Revier) vorhanden. Von den großen Steinkohlenbergbauunternehmen sind die bedeutendsten:

die Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft Mährisch Ostrau in Mährisch Ostrau,
die Witkowitz Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft in Mährisch Ostrau,
Ferdinands-Nordbahn in Mährisch Ostrau,
die Steinkohlen-Bergbau Orlau-Lazy in Dombrau (Schlesien),
die Larisch-Mönnich'sche Kohlen- und Kokswerke in Karwin,
die Johann Wilczek'sche Ostrauer Kohlen- und Kokswerke in Schlesisch Ostrau.

Ferner sind sehr bedeutend die böhmischen Braunkohlenbergwerke Brüx, Teplitz, Schönau, Aussig, Reichenau, Karlsbad und Preßburg.

Ganz kurz sind noch die Hauptindustrien dieses für die mitteleuropäische Wirtschaft so bedeutungsvollen Landes zu streifen und sodann sind die Handels- und Verkehrsbeziehungen und die Beteiligung Stettins an ihnen darzutun. Als wichtigste Industrie ist in erster Linie die Eisenhüttenindustrie zu nennen, die in Stare Kladno und Königshof (Kraluv Dvur), Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft, in Komorau, C. F. Petzold & Co., und im Ostrau-Karwiner Revier ihren Sitz hat. Die bedeutendsten Eisenhüttenwerke sind die des Ostrau-Karwiner Reviers, die Witkowitz Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft in Mährisch-Ostrau, die im Jahre 1928 das Fest des 100-jährigen Bestehens feiern konnten und als größtes schwerindustrielles Unternehmen der Tschechoslowakei anzusehen ist. Unter der hervorragenden Leitung seines Generaldirektors Dr. ing. Sonnenschein hat dieses Unternehmen, dem Kohlengruben, Kalksteinbrüche, Ton- und Chamottewerke angegliedert sind, einen großen Aufschwung genommen. Im Jahre 1928 wurden 23 600 Arbeiter beschäftigt. Der Frachtenverkehr belief sich auf 7 Millionen to, die Produktion betrug an Roheisen 712 500 to, Rohstahl

703 000 to, Walzwaren 545 000 to, Schmiederohre 88 600 to. Außerdem bestehen in Trczynietz 4 Betriebe der Berg- und Hüttenwerksgesellschaft, die ebenfalls über 20 000 Mann Belegschaft aufweisen. Drei Fünftel des Erzbedarfs wird durch Inlandsproduktion gedeckt und etwa zwei Fünftel werden aus dem Auslande, insbesondere Schweden, Mittelmeerländer, Oesterreich usw. eingeführt.

Zu erwähnen sind noch die berühmten Skodawerke in Hradek, die auch in Hradek Walzwerks-erzeugnisse aller Art herstellen, die Poldi-Hütte in Komotau, die Mannesmann-Coburg'schen Werke in Tyrnau, Nowa-Masa und Hammer, das Walzwerk Krompach und andere.

Die Tschechoslowakei verfügt des weiteren über eine bedeutende Eisengießerei-Industrie und zahlreiche Betriebe der Eisen- und Stahlwarenindustrie, unter denen besonders die Emaillewarenindustrie mit 17 Betrieben eine hervorragende Stellung einnimmt. Hauptsitz dieser Industrien sind Budweis, Pilsen, Glatz, Brüx, Neschwitz bei Tetschen. Das Land verfügt des weiteren über eine bedeutende Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate. Hier sind besonders zu nennen: Die Aktiengesellschaft vormals Skodawerke in Pilsen, die Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Breitfeld, Danek & Co., Prag, und viele andere. Die elektrotechnische Industrie hat gleichfalls in den letzten Jahren eine beträchtliche Ausdehnung gewonnen. Chirurgische, orthopädische und sonstige in der Heilkunde benötigte Instrumente und Apparate (Feinmechanik und Optik) werden namentlich in Prag, Preßburg und Eger hergestellt. Auch die Fahrzeugbauindustrie ist mit großen Betrieben vertreten. Außer einer nicht sehr bedeutenden Steinindustrie ist eine Zementindustrie entwickelt worden, die in den Kalk- und Tonvorkommen des Landes das beste Rohmaterial findet. 1860 wurde bei Teplitz die 1. Portland-Zementfabrik gegründet. Heute bestehen in der Tschechoslowakei 12 Portlandzementfabriken, die in dem sogenannten Königshofer Konzern zusammengeschlossen sind. Von der keramischen Industrie, der Ziegelindustrie, der Industrie feuerfester Waren ist der berühmteste und wichtigste Zweig die Porzellanindustrie. In der Porzellanindustrie werden zur Zeit schätzungsweise 17 000 Arbeiter beschäftigt. Von den 65 vorhandenen Porzellanfabriken liegen fast alle in der Karlsbader Gegend. Die böhmische Glasindustrie geht in ihrer Geschichte bis weit in das Mittelalter zurück. Die Tschechoslowakei besitzt heute etwa 17 Tafelglasfabriken, eine Spiegelglasindustrie, eine Gußglasindustrie, eine Flaschenindustrie und eine Preßglasindustrie. Die berühmte Kunstglasindustrie hat in Haida-Steinschönau und Gablonz-Morchenstern ihren Hauptsitz. Besonders bekannt sind die sogenannten Gablonzer Waren, die über die ganze Welt Verbreitung finden und die besonders in Gablonz, Eisenbrod, Tannwald, Turnau, Reichenberg und Friedland erzeugt werden. Zu erwähnen sind dann noch Perlenfabriken, Fabriken für Kunst- und Schmucksteine usw. Infolge des Reichtums an Mineralien und Brennstoffen hat sich auch eine chemische Großindustrie entwickelt. Die industrielle Gliederung der tschechoslowakischen Volkswirtschaft ist so mannigfaltig, daß es im Rahmen dieses Artikels gar nicht möglich ist, alle die bedeuten-

deren Industriezweige auch nur zu erwähnen. Neben der chemischen Großindustrie besteht eine Kunstdünger- und Abfallindustrie, eine Industrie der Öle und Harze, eine Industrie der Teerprodukte, der Mineralfarben, der Schuß-, Zünd- und Sprengmittel. Hochentwickelt ist die Industrie der Ledererzeugung und Zurichtererei, wie die Industrie der Lederverarbeitung, gleichfalls die Industrie der Holz- und Schnitzstoffe und die Textilindustrie (Seidenindustrie, Wollindustrie, Baumwollindustrie, Wirk- und Strickwarenindustrie), von der im Zusammenhang mit dem Seehafen Stettin besonders die Leinen-, Hanf- und Juteindustrie zu nennen ist, die in Nordost-Böhmen (Trautenau, Hohenelbe, Eipel) sowie im Mährisch-Schlesischen Gesenke (Mährisch Schönberg) vornehmlich ihren Sitz hat.

Das wichtigste Ausfuhrgut der Menge nach ist Holz, dann folgen Braunkohlen, Zucker, Eisen und Eisenwaren, Kaolin, Glas, Malz, Papier, Baumwolle, Jute und Leinenwaren. Gliedert man nach dem Wert, so ergibt sich folgende Reihenfolge:

	Anteil Deutschlands an der Gesamtausfuhr
1. Baumwolle, Jute und Leinenwaren	ca. 16 %
2. Zucker	„ 7 %
3. Wollwaren	„ 21 %
4. Glas	„ 10 %
5. Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren	„ 10 %
6. Holz und Kohlen	„ 53 %
7. Malz, Getreide und Mühlenfabrikate usw.	„ 40 %

Deutschland ist für Holz, Kohlen, Getreide, Malz und Mühlenfabrikate, Obst, Gemüse, Pflanzen, Leder und Lederwaren, Waren aus Flachs, Hanf, Jute, Papier, Holzwaren, Waren aus unedlen Metallen, Mineralien, chemischen Produkten und tierischen Produkten wichtigstes Absatzland und für Wolle und Waren daraus, Eisen und Eisenwaren, Maschinen und Apparate, Holz und Kohlen, chemische Hilfsstoffe, elektrotechnische Waren wichtigstes Bezugsland der Tschechoslowakei.

Der Gesamthandel der Tschechoslowakei und der Anteil Deutschlands an ihm gestaltete sich in den Jahren 1925—1928 in Millionen Reichsmark folgendermaßen:

Jahr	Einfuhr	Anteil Deutschlands %	Ausfuhr	Anteil Deutschlands %
1925	2 193	686 31,3	2 340	527 22
1926	1 900	402 21,2	2 208	480 20
1927	2 237	467 20,9	2 508	603 24
1928	2 378	592 24,9	2 628	582 21*)

Deutschlands Einfuhr und Ausfuhr nach der Tschechoslowakei belief sich in Tonnen zu 1000 kg:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1925	6 106 498	2 262 351
1926	4 346 380	2 030 113
1927	6 287 098	2 410 092
1928	5 943 375	3 075 538
1928	5 270 941	3 296 105

Deutschland steht somit, alle übrigen europäischen und außereuropäischen Länder weit übertreffend, sowohl als Käufer wie als Verkäufer im Außenhandel der Tschechoslowakei an 1. Stelle und behauptet diese Stellung seit 1920. Die gleiche Stelle nimmt Deutschland bekanntlich im Außenhandel der Niederlande, Litauens, Polens und Danzigs, Bulgariens, Oesterreichs und der Schweiz ein.

Umgekehrt steht die Tschechoslowakei im deutschen Außenhandel als Käufer und Verkäufer der europäischen Staaten an 4. Stelle und bei Einbe-

ziehung der außereuropäischen Staaten als Verkäufer an 7., als Käufer an 4. Stelle.

Die entsprechenden Zahlen im reinen Warenverkehr in Millionen Reichsmark sind folgende:

Jahr	Einfuhr aus der Tschechoslowakei	in % des Ge- samtverkehrs	Ausfuhr nach der Tschechoslowakei	in % des Ge- samtverkehrs
1927	568	4	522	4,8
1928	538	3	649	5,4

Aus alledem geht hervor, daß die beiden Nachbarländer wirtschaftlich auf einander angewiesen sind und daß ihre wirtschaftliche Verbundenheit eine überaus enge ist.

Als kontinentaler, hochqualifizierter Industrie- und Handelsstaat ist die Tschechoslowakei an den Verkehrswegen, die den Anschluß an den Weltverkehr durch die Seehäfen des Kontinents vermitteln, stark interessiert. Als Seehäfen für den tschechoslowakischen Außenhandel kommen in erster Linie in Frage Hamburg, Bremen, Stettin und Triest. Während Hamburg und Bremen im Wettbewerb mit Triest der Vermittlung des transatlantischen, vorwiegend hochwertigen Stückgutverkehrs dienen, vollzieht sich über Stettin eingehend seit vielen Jahrzehnten ein dichter Verkehr in Rohstoffen, insbesondere Massengütern, deren die hochentwickelte tschechoslowakische Eisenhütten-, chemische-, Papier-, Textil-, Düngemittel- usw. Industrie bedarf. — 3½ Millionen Tonnen Güter führt die Tschechoslowakei jährlich in beiden Richtungen durch deutsche Gebietsteile über trockene Grenzstationen und die Seehäfen hindurch. Davon entfallen, soweit der bahnwärtige Verkehr in Frage kommt, auf die Seehäfen Hamburg, Bremen und Stettin folgende Mengen in Tonnen zu 1000 kg.

Jahr	Hamburg		Bremen		Stettin	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
1927	238 822	185 920	94 863	19 609	173 897	33 820
1928	283 627	198 638	87 870	16 153	600 972	33 049
1929	315 771	257 686	98 880	12 842	527 903	31 030

Stettin und Hamburg sind fast in gleichem Maße mit beinahe 600 000 to an diesem Verkehr beteiligt.

Der aus der Tschechoslowakei bahnwärts eingehende Verkehr des Seehafens Stettin setzt sich zusammen aus Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Zucker, Getreide und Mühlenfabrikaten, keramischen Waren, Erden, Glaswaren, Holzmöbeln, Leder, Güter aller Art usw.; der von Stettin nach der Tschechoslowakei bahnwärts ausgehende Verkehr besteht im wesentlichen aus Erzen aller Art, Alteisen, Eisen- und Stahlwaren, Steinen und Erden, Flachs, Salzheringen, Butter und Schmalz, Hanf- und Hanfwerg, Häuten und Fellen, Roheisen, Holzschliff, Gerbstoffen usw. Hiermit ist dieser Verkehr nicht erschöpft. Es vollzieht sich vielmehr auf dem kombinierten Bahn- oder Wege ein weiterer erheblicher Zusatzverkehr, der leider infolge fehlender statistischer Anschreibungen nicht exakt zu erfassen ist.

Berücksichtigt man jedoch, daß nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen in Tonnen zu 1000 kg von Oberschlesien nach der Tschechoslowakei an

*) Der Warenverkehr mit den Freihäfen Hamburg, Bremen, Stettin, Triest ist hierin nicht enthalten.

	1925	1926	1927	1928
Eisenerz	521 000	425 000	334 000	9 900
Schwefelkies	52 000	57 000	34 000	57 000
Phosphaten	2 200	15 500	14 900	9 800

versandt wurden und verbindet man diese Zahlen mit denjenigen über den Umschlag in Cosel Oderhafen von der Wasserstraße zur Bahn, der sich wie folgt gestaltete:

	1925	1926	1927	1928
Eisenerz	661 507	486 000	436 000	90 000 to.
Schwefelkies	120 000	79 000	78 000	92 000 „
Phosphate	32 000	18 000	15 000	13 000 „

so wird man unter Berücksichtigung des hinzu-

rechnenden Talverkehrs aus der Tschechoslowakei den Anteil der Tschechoslowakei an dem seewärtigen Umschlag Stettins auf 800 000 bis 1 Million Tonnen veranschlagen dürfen.

Aus diesen Ziffern geht nicht nur die Bedeutung Stettins als Umschlagshafen für die tschechoslowakische Volkswirtschaft hervor, es wird auch ersichtlich, weshalb der Seehafen Stettin seinem tschechoslowakischen Transit, den er in steigendem Maße seit vielen Jahrzehnten bedient, zwecks Erhaltung und weiterer Ausgestaltung besonders pflegliche Behandlung angedeihen läßt und angedeihen lassen muß.

Der Stettiner Hafen.

Seine Verkehrslage und seine hafenbautechnische Gestaltung.

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

Zwei Faktoren sind es in Sonderheit, die die Entwicklung der europäischen Großhäfen beeinflussen. Das sind einmal die Auswirkungen des Komplexes „Hinterland“, das ist zum andern die verkehrstechnische Eignung, Zufuhrstraßen, Wassertiefe und hafenbautechnische Einrichtungen für den Umschlag und die Lagerei der Güter.

Verweilen wir zunächst einmal bei dem „Hinterland“, das trotz der Kürze dieses Wortes begrifflich nicht ganz einfach zu analysieren ist. Soviel ist gewiß, daß es ein geographisch fest umgrenztes Hinterland für die europäischen Häfen heute kaum noch gibt, es sei denn, daß es sich um kleinere Häfen von geringerer lokaler Bedeutung handelt.

Stettin war zurzeit der Hansa und auch noch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ebenso wie die übrigen Ostseehäfen ein solcher Lokalhafen. Erst die verkehrstechnische Erschließung des Hinterlandes durch Bau von Eisenbahnliesen und Regulierung der natürlichen Wasserläufe brachte es mit sich, daß Stettin seine Einflußgebiete immer weiter auszudehnen vermochte. Der heutige Seehafen Stettin weist das typische Kennzeichen aller europäischen Großhäfen auf: Passive Ladebilanz und die Beherrschung von Vorzugsgebieten innerhalb des nach Wettbewerbszonen aufgeteilten Mitteleuropas.



Inneres eines Kaischuppens im Stettiner Freibezirk.

Die erste Erscheinung erklärt sich aus der Rohstoffarmut und daher aus dem Rohstoffbedarf Europas und insbesondere Deutschlands. Das Vordringen in Wettbewerbszonen außerhalb des deutschen agrarischen Ostens ist eine Folge der Verkehrslage im Mündungsgebiet der Oder und eine Folge der Nähe zu Berlin, das nur 135 Eisenbahnkilometer von Stettin entfernt ist; hat Stettin in seiner Eigenschaft als Seehafen von Berlin doch den Vorteil, neben eigenen Eisenbahnlinien sich der zentral auf Berlin zulaufenden Strecken bedienen zu können.

Zu den umstrittenen Wettbewerbsgebieten im Stettiner Hinterland gehört vor allem auch der heute industriereichste südosteuropäische Donaustaat, die Tschechoslowakei. Dies muß allein aus dem Grunde der Fall sein, weil gerade der industriereiche Norden und Westen dieses Staates, rein kilometrisch betrachtet, zu Stettin gehört. Dazu kommen die verkehrsgeographischen Grundlagen in Gestalt des Völker verbindenden Oderstromes. In dem Maße, wie es gelingen wird, die Oder vollwertig in das europäische Wasserstraßennetz einzugliedern — die Erkenntnis dieser Notwendigkeit und Vorarbeiten wie Bau des Staubeckens von Ottmachau usw. liegen bereits vor —, wird Stettins Bedeutung als tschechoslowakisches Handelstor wachsen.

Ist also Stettins Verkehrslage zu den wichtigsten mitteleuropäischen Industriegebieten grundsätzlich durch die geographischen Gegebenheiten und durch den Ausbau des innereuropäischen Verkehrsnetzes geschaffen, so bleibt also zur Würdigung der Stettiner Hafenbedeutung noch jener zweite anfänglich erwähnte Faktor, die hafenbautechnische Gestaltung, zu untersuchen. Dadurch, daß sich die Oder bereits oberhalb von Stettin gabelt, waren an und für sich günstige Grundlagen für den Hafenausbau vorhanden; sei es, daß die vorhandenen Oderarme und deren natürliche Querverbindungen ausgenutzt wurden, sei es, daß man künstliche Wasserarme ausbaggerte, um der Verkehrsabwicklung hierdurch Erleichterungen zu schaffen.

Da Stettin sowohl Stückgut- wie Massenguthafen und Seehafen wie auch Binnenschiffahrtshafen ist, ist von vornherein eine bestimmte Gliederung der hafenbautechnisch zu erschließenden Teile gegeben. Man unterscheidet in der Hauptsache drei Hafenteile: den Stückguthafen, den Massenguthafen und den Industriefhafen. Der Stückguthafen zerfällt nach den besonderen Verkehrsaufgaben wiederum in den Freihafen, in die Dunzigananlage und den sogenannten Alten Hafen, jenen das Stadtgebiet durchfließenden Hafenteil, der heute vorwiegend Binnenschiffahrtzwecken und dem Küstennahverkehr (Bäderdienst usw.) dient.

Der Freihafen.

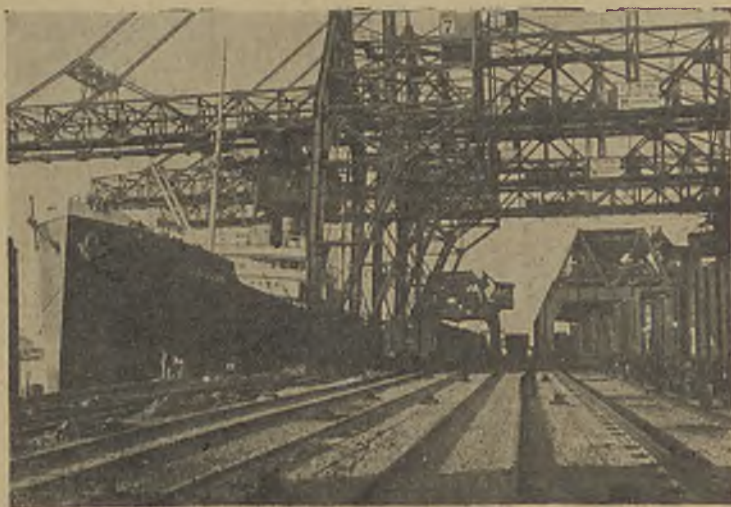
Den Kern der Gesamtanlage bildet der im Jahre 1898 eröffnete Freihafen, wo die in der zwischenstaatlichen Linienschiffahrt verkehrenden Dampfer ihre festen Liegestellen haben. Er hat eine Gesamtfläche von 60,82 ha, wovon 22 ha auf die Wasserfläche entfallen. Von seiner nach Norden gerichteten Einfahrt aus teilt er sich in zwei Becken von je 100 m Breite. Die Einfahrt und die beiden Hafenbecken sind mit massiven

insgesamt 3,65 km langen Kaimauern eingefast. Seine Wassertiefe beträgt je nach dem Verwendungszweck der einzelnen Anlegestellen 8 bis 9 m. Eine weitere Vertiefung auf 10 m ist in Aussicht genommen. An jeder Seite des Ostbeckens stehen zwei Kaischuppen von je 180 m Länge und 30 m Breite, so daß also jeder einzelne Kaischuppen 5460 qm nutzbar umbaute Grundfläche einnimmt. An der Landseite des westlichen Beckens befinden sich zwei ebenso große Schuppen, die aber noch in ihrer vollen Länge unterkellert sind. An den Wasserseiten sind die Kaischuppen mit eisernen Wellblechdächern versehen, so daß sich längere Strecken für den Umschlag von Gütern freilegen lassen. An der Landseite hat jeder Schuppen 14 eiserne Schiebetore. Die Schuppen haben land- und wasserseitig breite Verladerampen. Für den Verkehr zwischen Lastauto und Schuppen sind an den Giebeln überdachte Anfahrten mit Verladerampen vorgesehen, desgleichen befinden sich für die landseitige An- und Abfuhr in jedem Schuppen überdachte Einfahrten.

Hinter dem Schuppen I am Ostkai liegt ein sechsgeschossiger, 182 m langer und 20 m breiter Warenspeicher. Der Speicher ist massiv erbaut und durch doppelte Brandmauern in sechs Abteilungen getrennt. Abzüglich der Räume für Treppen, Gänge, Fahrstühle usw. hat er eine nutzbare Lagerfläche von rd. 20 000 qm.

Außer den aufgeführten sechs Umschlagschuppen und dem Warenspeicher steht auf der Ostseite des Westbeckens ein 217 m langer und 47 m breiter Schuppenspeicher. Das Gebäude hat ein Keller-, Erd- und vier Obergeschosse und dient sowohl dem Umschlag als auch der Lagerung von Waren. Der Speicher ist massiv in Eisenbeton gebaut und hat ausschließlich der Verladerampen rd. 40 000 qm nutzbare Lagerfläche. Es können dort 65 000 t Güter — das ist der Inhalt von mehr als 4000 Eisenbahnwaggons — gelagert werden.

Die Bedienung der Kais usw. erfolgt durch eigene Hafenbahn mit eigenen Lokomotiven der Hafenverwaltung. An der Wasserseite der Schuppen zwischen Kai und Schuppen und auf ihrer Landseite liegen überall zwei Gleise. Die



Erzumschlag in der Stettiner Massengutumschlagsstelle Reihwerderhafen.

Hafenbahn hat denkbar günstigsten Anschluß an den östlich vom Freibezirk gelegenen Rangierbahnhof der Reichsbahn.

Ueber 100 Hebezeuge, die teils hydraulisch, teils elektrisch betrieben werden und eine Hubkraft bis zu 40 to haben, sind im Freihafen aufgestellt. Spezialgeräte und Einrichtungen, wie Schwimmkran, Getreideheber, Kühlanlage, heizbare Räume für Südfrüchte usw. sind reichlich vorhanden.

Die Dunziganlage.

Die West- und die Ostoder haben durch die Parnitz und den Dunzig zwei natürliche Querverbindungen miteinander. An dem dem Stadtkern nächstgelegenen Teil des Dunzigs liegt die älteste bereits 1878 errichtete Hafenanlage, die mit Eisenbahngleisen, Kaischuppen und Kränen ausgestattet ist. Die vier Dunzigkaischuppen haben eine Grundfläche von 8810 qm. Die Modernisierung dieser Anlage durch Aufstellung von elektrischen Kränen mit höherer Hubkraft ist zum Teil durchgeführt, so daß heute dort 9 elektrische Kräne von 1½ bis 3 to Tragfähigkeit — darunter 6 Wippkräne von 2½ to und 7 Dampfkräne von 1,5 bis 5 to Hubkraft stehen.

Am Dunzigkai werden insbesondere Schiffe des europäischen Küstenverkehrs bis nach den Rheinhäfen hin abgefertigt.

Der Massenguthafen.

Getrennt von diesem vorwiegenden Stückguthafen liegt im Osten des Hafengebietes in der Nähe

der Ostoder die Massengutumschlagsstelle Reiherwerderhafen, wo greif- und schüttrechte Güter aller Art, wie Erz, Phosphat, Kohlen usw. umgeschlagen werden. Er besitzt an Hebezeugen vier Verladebrücken von je 5 to Hubkraft und 3 Verladebrücken von je 15 to Hubkraft. Alle Brücken sind längs der Kais verfahrbar. Die 15 to-Brücken sind so schwer und stark gebaut, daß sie u. a. grobes Stückerz aus Schweden, das in großen Mengen in Stettin umgeschlagen wird, unmittelbar aus dem Seeschiff greifen können. Aus den Greifern gelangt das Erz in Bunker mit automatischen Wiegeeinrichtungen, die für Großraumgüterwagen eingerichtet sind. Auf diese Weise wird es ermöglicht, daß die Eisenbahnwagen, ohne noch besonders verwogen zu werden, nach der Beladung fertig tariert abrollen können.

Für den Umschlag von Kohlen ist ein Seeschiffskohlenkipper vorhanden, der in der Stunde 400 to leistet. Die Kais dieses Hafenteiles werden zurzeit auf 710 m verlängert. Ein besonderer fast gradliniger Kanal führt von der Hauptschiffahrtsstraße, der Westoder, zu diesem Hafenteil, so daß die großen Massengutdampfer eine bequeme Zufahrt haben.

Der Industriebafen.

Zwischen dem Stück- und dem Massenguthafen liegt der Industriebafen, an dem sich bereits namhafte Industrien wie Thyssen, Krupp und Stinnes, von der Petroleum-Industrie die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft und die Rhenania-Ossag und zahlreiche kleinere Unternehmungen an-



Im Stettiner Hafen, Partie auf der Oder.

gesiedelt haben. Umfangreiches Gelände mit Gleisanschlüssen an besonderen Hafengebäuden, die überall Tiefe für Seeschiffe haben, ist aufbereitet und steht Interessenten noch zur Verfügung. Die Grundfläche des Industriefhafens umfaßt 31,9 ha, die eingebaute Gleislänge beträgt zurzeit 23,62 km.

Alles in allem gilt Stettin als der wichtigste Verkehrsknotenpunkt Osteuropas. Dank der südlichen und zentralen Lage werden natürlicherweise sämtliche Häfen des Ostseegebietes von Stettin

aus am schnellsten und frachtgünstigsten erreicht. Außerdem aber — und das darf nicht vergessen werden — ist Stettin vom Standpunkt seiner Verkehrsaufgaben aus nicht nur ein Ostseehafen. Durch den Nordostsee-Kanal und durch die Belte hat Stettin Anschluß an die Weltverkehrsstraßen, so daß es sich bei günstigen Vorrachten im Hinterland Stettins lohnt, auch Transporte im Verkehr mit Gebieten außerhalb der Ostsee via Stettin abzufertigen.

Die Bedeutung der Oderwasserstraße für den tschechoslowakischen Außenhandel.

Die Tschechoslowakei ist ein kontinentaler, im Herzen Europas gelegener Staat. Der Wert seines Außenhandels, berechnet auf den Kopf der Bevölkerung, ist im ständigen Steigen begriffen. Seinem Gesamtaußenhandel nach steht er mit einer Einfuhr und Ausfuhr von fast 5 Milliarden Mark unter den europäischen Staaten an 7. Stelle. Berücksichtigt man die Tatsache, daß insgesamt genommen Mitteleuropa an Bedeutung für den tschechoslowakischen Außenhandel insofern verloren hat, als die tschechoslowakische Wirtschaft dazu übergeht, nach Möglichkeit die benötigten Rohstoffe unmittelbar aus den überseeischen Erzeugungsländern zu kaufen, die Fertigfabrikate unmittelbar dorthin zu verkaufen, so ist es begreiflich, daß dem Verkehrsproblem steigende Bedeutung zukommt. Für den Warenverkehr, um diesen handelt es sich in erster Linie, stehen eisenbahnseitig leistungsfähige Verkehrsnetze und Verkehrsmittel zur Verfügung. Die Tschechoslowakei genießt als das Zentrum Mitteleuropas den großen Vorzug, von den Verkehrsunternehmungen der über Seehäfen verfügenden Grenzländer, insonderheit den Eisenbahnen, stark umworben zu werden. Abgesehen von den tarifarisch umkämpften Grenzgebieten tendiert ein erheblicher Teil des tschechoslowakischen Außenhandelsverkehrs nach Norden (Hamburg, Bremen, Stettin), ein anderer Teil nach Süden (Triest, Venedig und andere Mittelmeershäfen). Fest steht, daß keiner der genannten Häfen verkehrsgeographisch oder anders ausgedrückt, berechnet nach Eisenbahnkilometern, zu den tschechoslowakischen Stationen näher, als so günstiger liegt, als der Seehafen Stettin. Abgesehen von dieser günstigen eisenbahntarifarischen Lage stehen der tschechoslowakischen Wirtschaft 3 Wasserwege zur Verfügung, die die Grenze gegen Ungarn bildende Donau ab Preßburg (Bratislava), die Oder ab Oderberg mit dem Mündungshafen Stettin, die Elbe und Moldau mit dem Mündungshafen Hamburg. Auf der Elbe besitzt die Tschechoslowakische Elbe-Schiffahrts-Aktiengesellschaft 314 Fahrzeuge mit 18310 PS. und 162000 to, auf der Donau die Tschechoslowakische Donau-Schiffahrtsgesellschaft 126 Fahrzeuge mit 5890 PS. und 70861 to, auf der Oder die Tschechoslowakische Oder-Schiffahrtsgesellschaft 96 Fahrzeuge mit 5685 PS. und 35700 to Tragfähigkeit. Letztere unterhält einen Gemeinschaftsdienst mit der Ost-Reederei Aktiengesellschaft, Stettin. Für die Versorgung der tschechoslowakischen Industrien mit Rohstoffen, insbesondere Massengütern, und für den Abtransport der Fertigfabrikate über

die Seehäfen auf den Weltmarkt gewinnt die Binnenschiffahrt auch in der Tschechoslowakei steigende Bedeutung. Auch in der Tschechoslowakei hat man dem in letzter Zeit vielfach propagierten Märchen von der Unwirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt auf Strömen und Kanälen allezeit wenig Glauben geschenkt. Bekanntlich wurde vielfach behauptet, daß man in Amerika von Kanalbauten und der Verwendung von Binnenschiffen immer mehr abkomme und Eisenbahn und Kraftwagen das Feld überlasse. Dem gegenüber hat bekanntlich der Präsident der Vereinigten Staaten Hoover erst vor kurzem auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Ausbau des ganzen mit dem Mississippi zusammenhängenden Wasserstraßensystems innerhalb von 5 Jahren zu vollenden. Er hat ferner erwähnt, daß die Vereinigten Staaten zurzeit etwa 85 Millionen Dollar jährlich für Bau und Unterhaltung dieser Wasserstraßen ausgeben und daß, um das Programm durchzuführen, diese Ausgaben jährlich um 10 Millionen Dollar vermehrt werden müßten. Die in der Tschechoslowakei vorhandenen Wasserstraßen, nämlich die Elbe mit ihren schiffbaren Nebenflüssen, die Donau und der nicht schiffbare Teil der Oder stehen bekanntlich untereinander in keinerlei Zusammenhang. Da ist nun festzustellen, daß im Gegensatz zu Deutschland, wo sich Reichsbahn und Binnenschiffahrt ständig mehr oder weniger scharf bekämpfen, ein enges Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen besteht und daß versucht wird, mit sichtbarem Erfolg die nachteiligen Wirkungen des fehlenden Kanalsystems zwischen Oder, Donau und Elbe wenigstens zum Teil durch ein durchdachtes, organisches System kombinierter Eisenbahn- und Schiffahrts-Tarife zu ersetzen. Das Vorhandensein dieses Tarifsystems, das bedauerlicherweise für Stettin nur zwischen Donau- und Elbeumschlagsplätzen besteht, kann als Beweis für die Notwendigkeit der Herstellung des Oder-Donau-Elbe-Kanals angesehen werden. Vorläufig kann die Oderwasserstraße, die als vollwertige Schiffahrtsstraße leider noch immer nicht angesehen werden kann, weder für die deutsch-oberschlesische Industrie noch für die tschechoslowakische Wirtschaft ihre Aufgabe erfüllen, da die Wasserstraße nicht bis in die Industrieviere hineinragt und somit ein eisenbahnwärtiger Zu- und Ablauf nach Cosel Oderhafen notwendig ist. Wenn auch eisenbahnseitig für gewisse Güter, die ausländischem Wettbewerb unterliegen, in Bezug auf die Zu- und Ablaufsfrachten Entgegenkommen geübt ist, so ist doch die unter

WITKOWITZER

BERGBAU- U. EISENHÜTTEN-GEWERKSCHAFT

Zentraldirektion und Zentralverkaufsbüro:

Mähr.-Ostrau 10 / Vitkovice Železářny

Prager Büro: **Prag II, Bredovská 9**

erzeugt Roheisen, Walzware, Stahlformguß, Schmiedestücke, Eisengußware, guß- und schmiedeeiserne Rohre, gepreßte Blechwaren, Nieten und Schrauben, Brückenkonstruktionen, Eisenbahnbedarfsartikel, Einrichtungen für Bergwerke, Hüttenwerke, Koks- und Gasanstalten, Bohrapparate u. Bohrwerkzeuge, feuerfeste Erzeugnisse usw. / Dampfkessel-Höchst-Druckanlagen System „Löffler“



LÖFFLER HOCHDRUCK-DAMPF

130 at
500°C
ZWANGSSTRÖMUNG

HÖCHSTE KONSTANTE
ÜBERHITZUNG

KEINE
KESSELSTEIFGEFAHR

KEINE
EXPLOSIONS-GEFAHR

TROCKENER
REINER DAMPF

HOHE WIRTSCHAFT-
LICHKEIT

KEIN WÄRMESTAU

BILLIGE TROMMELN

KEINE DESTILLA-
TIONSANLAGEN

KEINE
SCHWEREN GERÜSTE

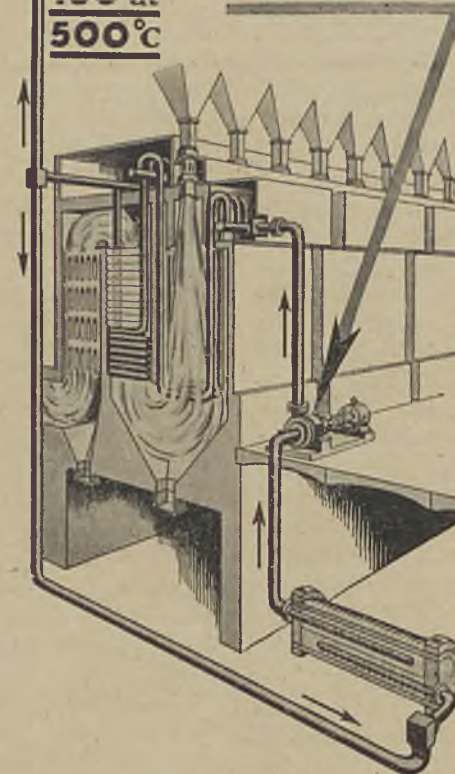
GRÖSSTE ANPAS-
SUNGSFÄHIGKEIT

KEINE
EINWALZSTELLEN

KEIN
SPECIALMATERIAL

GERINGE WARTUNG

NIEDRIGER PREIS



GRÖSSTE BETRIEBSSICHERHEIT

Informationsbüro für Löffler-Hochdruckkessel, Berlin NW 7

Friedrichstrasse 100. Telefon: A 6 Merkur 757

dem Druck der Reparationslasten hinsichtlich der Binnenumschlagsplätze in Deutschland, namentlich aber in Bezug auf die Oder geübte Tarifpolitik mit der zweckmäßigen Eisenbahntarif- und Wasserstraßenpolitik der Tschechoslowakei nicht zu vergleichen.

Die am 3. März 1930 in Breslau abgehaltene Tagung aller deutschen Oderinteressenten, die in der Forderung des Ausbaues der Oderwasserstraße zu einem stets vollschiffigen, leistungsfähigen Großschiffahrtsweg ausklang, hat gezeigt, daß der deutsche Osten die Lebenswichtigkeit der Wasserstraße in allen Teilen erkannt hat und daß der endliche Ausbau dieser Wasserstraße die Voraussetzung für den Anschluß derselben an den Oder-Donau-Elbe-Kanal sein muß. Der Bau dieses Kanals, der die Oder mit dem Schwarzen Meere verbindet, eröffnet für die Oderschiffahrt und für die im Odergebiet gelegenen Industrien ungeahnte Möglichkeiten. Dem Seehafen Stettin wird dieser Kanal eine Vergrößerung seines Einflußgebietes bringen, die durch künstliche Tarifexperimente seiner Wettbewerber nicht mehr behindert werden kann. Nachdem hervorragende Sachverständige sowohl auf deutscher als auf tschechoslowakischer Seite die Wirtschaftlichkeit und die Notwendigkeit dieses Baues anerkannt haben und nachdem man sich einmütig dahin geäußert hat, daß der Bau dieses Kanals vor dem Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals im Interesse Südosteuropas den Vorzug verdiene, sollte von den beteiligten Ländern alles getan werden, um dieses Projekt zu fördern. Es scheint, nachdem das Projekt des Rhein-Main-

Kurt Jonas

öffentlich angestellter und beeideter Bücher-Revisor im
Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin
Steuerbevollmächtigter beim Landes-Finanzamt zu Stettin

Stettin

Frauenstraße 50, Fernsprecher 21359

Donau-Kanals auf der einen, des Mittellandkanals auf der anderen Seite der Verwirklichung entgegengeführt wird, hohe Zeit dafür zu sein, daß sich die zuständigen Regierungsstellen und Sachverständigen der beteiligten Länder zusammensetzen, um in gemeinsamer Arbeit für die baldige Durchführung dieses für die mitteleuropäische Wirtschaft ungeahnte Möglichkeiten bietenden Projektes Sorge zu tragen. Der Seehafen Stettin wird in voller Uebereinstimmung mit den deutschen und tschechoslowakischen Oderinteressenten im eigenen Interesse dafür zu sorgen haben, daß ihm nicht nur durch den Mittelland-Kanal sein seewärtiger Rheinverkehr, sondern nun auch noch durch den Donau-Rhein-Kanal sein südosteuropäischer Transitverkehr nach Westen abgelenkt wird.

Bermania-Versicherung



Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Aktienkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen:

30 Millionen RM.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

100 Millionen RM.

Gesamtbestand in der Lebensversicherung:

rd. 450 Millionen RM.

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,

Auto-, Feuer-,

Einbruchdiebstahl-,

Transport-, Reisegepäck-

Versicherungen

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

STETTINS GRÖSSTES HOTEL DER PREUSSENHOF



Das seit 150 Jahren bestehende Hotel mit seinen vielseitigen Nebenbetrieben kann nach dem jetzt beendeten Umbau zu den modernsten deutschen Hotels gezählt werden. Das Hotel hat 180 Zimmer, 40 mit Privatbad, jedes Zimmer hat Reichstelefon und fließendes warmes und kaltes Wasser, Lichtsignalanlage und elektrische Normaluhren. Besonders günstig ist die zentrale Lage der Empfangshalle. Die dem mehr geschäftlichen Verkehr dienenden Räume, Empfang, Portier, Büro, Kasse, Telefonzentrale, Schreibzimmer, Herren- und Damenfriseur, Aufzug und Garderobe, liegen konzentriert bei der Empfangshalle. Die dem gesellschaftlichen Verkehr dienenden Räume, große Halle, Damenzimmer, Speisesaal, Konditorei-Kaffee und kleines Restaurant, sowie der Zugang zu den Sälen liegen im Umkreis der Empfangshalle. Um den Hofgarten lagern sich die übrigen Gast- und Gesellschaftsräume, während die großen Festsäle im Obergeschoß von dem eigentlichen Hotelbetriebe getrennt liegen. — Kein Reisender, der Stettin berührt, sollte versäumen, diese vornehme, behagliche und künstlerisch ausgestattete Gaststätte zu besuchen, die wohl zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt gezählt werden kann.

OSTSEEBAD ZINNOWITZ STRANDHOTEL KURHAUS PREUSSENHOF

Im Ostseebade
Zinnowitz, einem der
schönsten Bäder der
pommerschen Ostsee-
küste, ist unser

Zweiggeschäft
Strandhotel
Kurhaus
Preußenhof

nach dem vollzogenen
Umbau mit zu den
besten Hotels der
Ostseeküste zu
zählen.



Zinnowitz
ist Schnellzugstation
und Anlegestelle der
Dampfer
Stettin-Rügen.

Das
Strandhotel
Kurhaus
Preußenhof
ist das schönste
Hotel ersten Ranges
am Strande gegen-
über der Seebrücke
gelegen.

120 Fremden-Zimmer, eine große Hotelhalle mit Terrasse, Fahrstuhl, ein Kaffee-Konditorei und Strandgarten bieten allen Komfort, den man in einem modernen Hotel erwartet.

STETTIN HOTEL PREUSSENHOF

Größtes Hotel am Platze
Modernster Komfort

Restaurant, große Hotelhalle
= Täglich Tanztee =
Garten, Kaffee-Konditorei, Garten
Konzert, täglich Tanz
Wein- und Bierrestaurant
Konferenzzimmer, Festsäle

OSTSEEBAD ZINNOWITZ

Schnellzugstation und Anlegestelle
der Dampfer Stettin-Rügen

KURHAUS PREUSSENHOF

Größtes Hotel ersten Ranges am
Strande, gegenüber der Seebrücke
Vorteilhafte Pensionsbedingungen
besonders in der Vor- u. Nachsaison
Fernruf Nr. 302

Fernruf: Fernverkehr Sammel-Nr. 35371

Geöffnet vom 1. Juni bis 15. September

Eigentümerin: Preußenhof Stettiner Hotelgesellschaft m. b. H.

Aus der Steffiner Wirtschaft.

Seewärtiger Güterumschlag und Seereedereien in Steffin.

Der Seehafen Stettin wird bei der Bewältigung des ihm dank seiner geographischen Lage zuströmenden Güterverkehrs durch zwei Momente besonders unterstützt: einmal dadurch, daß seine Umschlagseinrichtungen dem Stande der modernsten Technik entsprechend ausgebaut sind, dann aber auch dadurch, daß er in großem Umfange eigene Tonnage besitzt, wodurch er vor den übrigen Ostseehäfen eine besondere Note erhält.

Die letzten Jahrzehnte haben den Stettiner Hafen als Umschlagsstätte für die in Stettin sehr bedeutenden Massenguttransporte auf eine Entwicklungsstufe gebracht, die für das Ostseegebiet und darüber hinaus als vorbildlich gelten kann. Der für den Massengutumschlag besonders ausgebaute Hafenteil Reihwerderhafen bietet die Möglichkeit, alle Sorten von Massengütern vom groben Stückerz bis zur feinen Staubkohle in kürzester Zeit zu löschen und zu laden. Drei gewaltige Verladebrücken mit je 15 to Hubkraft sind speziell für die Behandlung der hauptsächlich aus Schweden in Stettin eingehenden groben Stückerze erbaut, und zwar erst im Jahre 1927, so daß also die Konstruktion dieser Brücken zu dem Modernsten gehört, was an hafentechnischen Anlagen überhaupt geschaffen ist. Die Schwierigkeiten, die noch bis vor kurzem die mechanische Löschung von groben Stückerzen zu einem Problem machten, haben in diesen Anlagen, die systematisch den Bedürfnissen entsprechend ausgewertet werden, eine glückliche Lösung gefunden. Neben diesen Brücken sind vier weitere Verladebrücken vorhanden, die mit einer Hubkraft von je 5 to alle übrigen Massengutarten zu behandeln vermögen, also Mullerze, Kiese, Kohlent, Phosphate etc. — Für den Kohlenumschlag aus dem Waggon in das See- oder Binnenschiff ist ferner eine Kohlenkippvorrichtung vorhanden, die den Kohlenwaggon vermittels eines Fahrstuhles hebt und durch eine Vorwärtsneigung direkt in den Schiffsraum hinein ausschüttet. Das Tempo der Waggonentladung ist so reguliert, daß alle 3 Minuten ein Waggon zur Entladung kommt, was etwa eine Leistung von 400 to in der Stunde ergibt.

Diese kurzen Angaben mögen genügen, um zu zeigen, daß Stettin sich äußerst bemüht hat, für die rasche und sparsam-mechanische Abwicklung des Massengutumschlages Sorge zu tragen. Auf der anderen Seite haben die an diesem Verkehr im überwiegenden Maße beteiligten Stettiner Trampsreedereien durch Vergrößerung und Modernisierung ihrer Flotten dazu beigetragen, diese Verkehre auszubauen.

Die Reederei Emil R. Retzlaff hat ihren Schiffspark zu einer Gesamttonnage von 75 450 d. w. to ausgebaut und ist somit nicht nur die größte preußische Reederei, sondern überhaupt die größte deutsche Privatreederei, die an Größe nur von einigen Schiffsfahrts-Aktien-Gesellschaften übertroffen wird. Die Flotte dieser Reederei umfaßt Schiffe von recht beträchtlichen Dimensionen, wie D. „General-direktor Sonnenschein“ mit 9000 to, D. „Wanenheim“ mit 6300 to, D. „Ymir“ mit 6200 to, D. „Yotunheim“, D. „Alfheim“, D. „Fasolt“ mit weit über 5000 to, um nur die größten zu erwähnen. Die Schiffe der Reederei Emil R. Retzlaff sind in der Trampschiffahrt in der Nord- und Ostsee und im Mittelmeer beschäftigt und fahren hauptsächlich Massengüter wie Erze, Kohlen, Zucker und Phosphate. Besonders stark ist der Anteil der Reederei an der Erzfahrt Lulea—Stettin, womit die Bedeutung der Firma speziell für die tschechoslowakische Eisenindustrie gekennzeichnet ist.

Die Reederei W. Kunstmann ist gleichfalls vor allem an der Erzfahrt auf Stettin beteiligt. Sie verfügt über eine Gesamttonnage von ca. 50 000 d. w. to. Auch sie besitzt Schiffe von erheblicher Größe, z. B. D. „Heinz W. Kunstmann“ mit 8700 to, D. „Victoria W. Kunstmann“ mit 7800 to, D. „Clara Kunstmann“ (II) mit 7000 to. — Die Kunstmannsdampfer sind neben der Schweden- und Norwegenfahrt auch an den Holztransporten von Schweden, Finnland und Rußland beteiligt, fahren gelegentlich Erze und Getreide vom Schwarzen Meer, Phosphate von Nordafrika, Spanien, Portugal, verkehren daneben auch in den Häfen des Mittel- und Adriatischen Meeres. Auch im Roten Meer hat sich bereits die Flagge der Reederei W. Kunstmann gezeigt, um

von Sinai Erze aus Abu Zenima nach Deutschland zu befördern.

Neben dem Massengutumschlag ist auch der Stückgutverkehr im Stettiner Hafen sehr bedeutend, der durch die regelmäßigen Liniendampfer bewältigt wird. Auch die diesem Verkehre dienenden Anlagen sind im Stettiner Hafen neuerdings modernisiert worden. Zu den schon sehr lange bestehenden ausgedehnten Umschlags- und Lagerräumen ist ein neuer sechsgeschossiger Schuppenspeicher im Jahre 1929 in Betrieb genommen, der in einem Gebäude Kaischuppen und Warenspeicher zusammenfaßt. Der Umschlagsverkehr wird in den unteren Stockwerken durch elektrische Wippkräne mit einer Hubkraft von 2½ to erledigt, während das direkte Ein- und Auslagern in den oberen Geschossen durch drei Dachbrücken mit Hubkraft von je 2 to besorgt wird. Durch entsprechende innere Einrichtung des Speichers wird die Massenabfertigung der Stückgüter weitgehendst unterstützt, so daß also ein rascher und beweglicher Umschlag und eine einwandfreie Behandlung sämtlicher Stückgüter im Stettiner Hafen gewährleistet ist.

Der Stückgutverkehr wird bekanntlich gleichfalls vorwiegend durch Stettiner Reedereien bewältigt, unter denen zunächst die größte zu nennen ist, die Firma Rud. Christ. Gröbel, die bereits im Jahre 1773 gegründet wurde und seitdem sich zu einem äußerst leistungsfähigen und bedeutenden Unternehmen entwickelt hat. Mit ihren modern und praktisch eingerichteten Fracht- und Passagierdampfern unterhält sie regelmäßige Linien nach Hamburg, Bremen, Flensburg, Kiel, Danzig, Königsberg, Libau, Reval, Antwerpen und nach den Rheinhäfen bis Köln. Die in die Linie Stettin—Riga und die im Wechsel mit der Finska Angfartygs Aktiebolag gefahrene Linie Stettin—Reval—Helsingfors eingesetzten Passagierschiffe entsprechen den modernsten Anforderungen und bieten den Reisenden alle erdenklichen Bequemlichkeiten.

Auch die Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. hat von jeher das Schwergewicht ihrer Tätigkeit auf die Unterhaltung von Linien gelegt. Moderne Schnelldampfer fahren auf den Linien Stettin—Reval, Stettin—Leningrad, Stettin—Stockholm. Weitere Linien dieser Gesellschaft führen nach Danzig, Memel und London mit gemischten Fracht- und Passagierschiffen. Daneben werden Linien auch nach den Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres unterhalten, so daß auf diese Weise Stettin auch mit dem Orient in regelmäßiger Schiffsverbindung bleibt.

Neben den genannten Stettiner Reedereien fahren eine große Zahl auswärtiger und ausländischer Schiffe auf Stettin und der Besucher Stettins wird bei einer Rundfahrt durch den Hafen manche fremde Kontorflagge und viele auswärtige Landesfarben wahrnehmen. Daneben bestehen noch außer den genannten großen Reedereien mehrere kleinere Reedereien in Stettin, von denen die Firmen Franz L. Nitz und Robert Köppen ihre Frachtschiffe in freier Fahrt beschäftigen, während die Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Bräunlich G. m. b. H. als ausgesprochene Liniereederei mit ihren großen Passagierdampfern den Verkehr von Stettin nach den Ostseebädern sowie nach Bornholm und Kopenhagen unterhält. Ein Schiff dieser Reederei befährt auch die Linie Swinemünde—Danzig—Königsberg. Ferner betreibt die Reederei Hermann Otto Ippen den Stückgutverkehr in kleiner Küstenfahrt an der westlichen Ostseeküste. Endlich seien als kleinere Reedereien noch die Hedwigshütte A.-G., die Schiffsfahrts-gesellschaft m. b. H. E. Haubuß, die Pommersche landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft e. G. m. b. H., der Pommersche Industrieverein auf Aktien und die Delphin-Seeverkehrs G. m. b. H. genannt, zu denen auch die Industrie- und Handelskammer als Besitzerin von vier Eisbrechern hinzuzurechnen ist.

Insgesamt bietet der Stettiner Hafen das Bild eines aufstrebenden und entwicklungsfähigen Seehafens, der, wenn auch seine Entwicklung durch die gegenwärtige Depression und durch ungesunde Wettbewerbsmaßnahmen außerdeutscher Häfen gehemmt wird, infolge seiner vorzüglichen geographischen Lage und seiner ausgezeichneten Einrichtungen niemals seine Bedeutung für die europäische Wirtschaft verlieren wird.

Der Steffiner Speditionshandel.

Walter Hautz:

Die Bedeutung des Speditionshandels in einer großen Seehafenstadt ist durch die Tatsache bedingt, daß die den Hafenplatz berührenden Güter hier in überwiegendem Maße Transportmittel und Frachtführer wechseln. Der Verkehr der Seeschiffe findet hier sein Ende, die Ladung muß gelöscht und an andere Transportmittel — Eisenbahn, Binnenschiff, Kraftwagen — abgegeben werden. Oder umgekehrt: die Landtransport- oder Binnenwasserwege münden in den Seehafen, wo das Seeschiff die Ladung zum Weitertransport übernehmen muß. An dieser Stelle bedarf die auswärtige Firma, für die der Transport durchzuführen ist, eines erfahrenen und zuverlässigen Helfers, der die Abwicklung des Umschlages rasch, sicher und billig erledigen und in der Auswahl des Frachtführers, Transportmittels und Weges das Interesse des Auftraggebers in jeder Hinsicht wahrnehmen soll. Der Seehafenspediteur ist somit ein unentbehrlicher Faktor des Außenhandels. Das Speditionsgewerbe hat als ein wichtiger und typischer Bestandteil im Wirtschaftsbild der großen Seestädte, und damit auch Stettins, zu gelten.

Wenn man vom Speditions-„handel“ sprechen will, so kann man als das Handelsgut dieses Gewerbes die Leistung des Spediteurs betrachten, die in der Ausführung des Auftrages besteht. Diese Leistung hat ihre Qualität genau so wie jede andere Ware. Zwei Merkmale sind es, an denen sich diese Qualität messen läßt: Erfahrung und Zuverlässigkeit.

Keine schriftlich fixierbaren Fabrikationsmethoden, keine Lieferanten- und Abnehmerlisten machen das Wesen des Speditionsbetriebes aus, sondern das Wissen um unzählige viele Dinge, das nur die Praxis zu vermitteln vermag, und das infolgedessen an der Person des Inhabers und seiner leitenden Angestellten hängt. An die Erfahrungen des Spediteurs wird nicht nur bei Erteilung eines Auftrages appelliert, sondern auch in den zahllosen Fällen, wo sich der Kunde an den Spediteur wendet, um Auskunft über Tarifrfragen, über Zollangelegenheiten, Seefrachten, Umschlagskosten, Stauerlöhne, Binnenschiffsfrachten, Versicherungen usw. einzuholen.

Wenn man sich über die Kenntnisse, die der Auftraggeber bei seinem Spediteur voraussetzt, einen ungefähren Ueberblick verschaffen will, so braucht man nur die Statistik des Stettiner Hafens zur Hand zu nehmen und die Liste der seewärts ein- und ausgegangenen Güter durchzublättern: Annähernd 1000 Positionen in beiden Richtungen sind hier aufgezählt, sie alle können also hier den Spediteur beschäftigen und werden auch mit wenigen Ausnahmen, die der Spezialbehandlung einzelner besonders eingearbeiteter Betriebe vorbehalten sind, fortlaufend oder gelegentlich zu seinem Arbeitsgebiet gehören. Die Behandlung einer jeden Ware setzt Sonderkenntnisse voraus, die sich auf die Beschaffenheit der Ware beziehen, auf die Behandlung beim Transport von einem Verkehrsmittel zum anderen, auf Einlagerung, Art der Verladung oder Verstaung für den Weitertransport. Der Spediteur muß über Kenntnisse des Tarifwesens verfügen, über Fuhrwerk- und Kraftwagenbetrieb orientiert sein, er muß das Zollwesen und Steuerwesen beherrschen, die Hafengebühren, Frachten etc., — und nicht zuletzt muß er „seine Leute kennen“, d. h., mit Behörden beim Zoll und im Hafen ebenso gut zu verhandeln verstehen

wie mit Reedereien, Kahnschiffen und Hafendarbeitern. Daß zu alledem umfassende Rechtskenntnisse gehören, Kenntnisse des Geld- und Versicherungswesens, Kenntnisse endlich auch des Auslandes und der dortigen Wirtschaftsverhältnisse, bedarf keiner besonderen Erwähnung. So ist das Gebiet der Erfahrung des Spediteurs außerordentlich weitläufig, und es hat im Speditions-gewerbe eine besondere Bedeutung, wenn eine Firma auf langjährige Erfahrung zurückblicken kann und wenn der Leiter einer Speditionsfirma des Studium seiner „Wissenschaft“ lange genug betrieben hat, um allen Anforderungen gewachsen zu sein! Ebenso ist selbstverständlich ein gut vorgebildetes und eingearbeitetes Personal Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit einer Speditionsfirma.

Die Stettiner Spedition besitzt ihre Tradition. Eine große Zahl der hiesigen Speditionsfirmen kann auf langes Bestehen zurückblicken und auch von den jüngeren Firmen sind viele ausgezeichnet in ihr Gebiet eingearbeitet. Traditionell ist eine gewisse Arbeitsteilung unter den Firmen, eine gewisse Spezialisierung, die sich — trotz aller Universalität des Spediteurs — in Stettin herausgebildet hat. Gewisse Zweige werden von bestimmten Firmen allein behandelt. So sind z. B. Getreide, Zucker, Erze, Kiese, Phosphate, Kohlen, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Butter, Käse, Eier, Flachs, Hanf und Hede, Kartoffelfabrikate, jugoslavische Pflaumen Spezialarbeitsgebiete bestimmter Firmen. Endlich sei auf die vielfältige mühevoll Einzelarbeit hingewiesen, die unter der Bezeichnung Stückgutverkehr zusammengefaßt ist. Der Stückgutverkehr besteht seewärts von und nach allen in Frage kommenden Ländern und nimmt einen so erheblichen Umfang ein, daß er das Arbeitsgebiet fast aller Firmen darstellt, die ihn z. T. auch durch Sammelladungsverkehre ausgezeichnet organisiert haben.

Der Spediteur ist nun zugleich der Vertrauensmann seines Auftraggebers, der die ihm übertragene Geschäftsbesorgung zugunsten seines Kunden mit äußerster Sorgfalt und unbedingter Zuverlässigkeit auszuführen hat. Diese Zuverlässigkeit ist ein Erfordernis, das gerade im Speditions-gewerbe nicht unterschätzt werden sollte, und die auch im Gewerbe der Seehafenspediteure stark angewachsene Konkurrenz macht in dieser Hinsicht die sogenannten „billigsten“ Angebote häufig zu einer Gefahr; denn nach einem oft zitierten, aber durchaus richtigen Satz ist nicht der billigste Spediteur der beste, sondern der vertrauenswürdigste. — Der Stettiner Speditionshandel kann von sich sagen, daß er in dieser Hinsicht dem auswärtigen Kunden das zu bieten vermag, was er sucht.

Der Seehafenspediteur — darauf sei zum Schluß noch hingewiesen — ist dank seiner Kenntnis des Verkehrswesens auch in der Lage, die Mängel des Verkehrswesens oder der Verkehrsmittel zu überblicken und ist infolgedessen befähigt, auch wertvolle Arbeit im allgemeinen Wirtschaftsinteresse zu leisten. Auch in dieser Hinsicht ist der Stettiner Speditionshandel stets von Bedeutung gewesen. Vertreter der Stettiner Seehafenspedition haben stets in der Industrie- und Handelskammer, in vielen Kommissionen, Beiräten und sonstigen Gremien an der Gestaltung des deutschen Verkehrswesens mitgearbeitet.

Eisenindustrie.

Dr. ing. Johannes Gollnow:

Die Eisenindustrie des Kammerbezirks verfügt neben zahlreichen kleineren Unternehmungen über eine Reihe von großen Werken: Diese haben zum Teil weit über Europas Grenzen hinaus einen bedeutenden Ruf erlangt. Die eisen-schaffende Industrie wird in erster Linie vertreten durch die „Hütte Kraft“, Zweigniederlassung der Hochofenwerk Lübeck Aktiengesellschaft, welche die ganze pomersche und ostdeutsche Eisenindustrie mit ihrem ausgezeichneten Roheisen beliefert. Das Werk, vor rund 30 Jahren auf Veranlassung des Fürsten Henckel v. Donnersmark errichtet, ist wirtschaftlich schon insofern sehr bemerkenswert, als es an einem Ort errichtet wurde, an dem die hauptsächlich in Frage kommenden Rohstoffe nicht vorkommen. Infolge der günstigen Lage Stettins als Hafens-tadt ist das Werk aber in der Lage, die Rohstoffe unter vorteilhaften Bedingungen auf dem Wasserwege zu beziehen, die Erze vorwiegend aus Schweden und Spanien, die Brennstoffe in der Hauptsache aus dem Ruhrgebiet. Die Firma hat erst vor wenigen Monaten ihre Hochofenanlage vollständig umgebaut wieder in Betrieb genommen.

Sie verfügt nunmehr über einen Hochofen modernster Bauart, mit einer Leistungsfähigkeit bis zu 300 to täglich. Die damit in Verbindung stehende Kokerei besitzt eine Leistungsfähigkeit von ca. 500 to Kohlendurchsatz pro Tag. Ein älterer Hochofen mit einer Leistung von 200 to pro Tag ist als Reserve vorhanden. Im Laufe der Jahre wurden dem Werke verschiedene Nebenbetriebe angegliedert, von denen vor allem eine große Kupfer-Extraktionsanlage, eine Erzsinterungsanlage, sowie eine den heutigen Anforderungen entsprechende Zementfabrik zu erwähnen sind, in der Portland-Zement Marke „Kraft“, ein gesuchter Weltmarktartikel, hergestellt wird. Der mit der Stadt Stettin vor 2 Jahren abgeschlossene Gaslieferungsvertrag hat ebenfalls dazu beigetragen, dem Unternehmen eine wirtschaftliche Betriebsführung zu gestatten, die indirekt wieder der Allgemeinheit zugute kommt.

Ein charakteristischer Zweig der Eisen schaffenden Industrie hat sich innerhalb des Kammerbezirks schon vor Jahrhunderten im Torgelower Gebiet entwickelt, wo infolge des Vorkommens von Raseneisenerzen zahlreiche

— meist kleinere — Betriebe, die Gußeisen herstellten, entstanden sind. Die Torgelower Industrie stellt in neuerer Zeit hauptsächlich gußeiserne Spezialartikel her, da infolge der besonderen Verhältnisse des Bezirks Massenerzeugung weniger lohnend erscheint. Besondere Bedeutung besitzt die Torgelower Industrie u. a. auch für die Stettiner Schiffbauindustrie, da diese von ihr in erheblichem Umfang mit Schiffsschrauben beliefert wird.

Die hier bestehende Eisen verarbeitende Industrie gliedert sich in drei Teile: einmal in die, als für eine Seestadt wichtigste, Werftindustrie, dann in die Stahlbau- und Maschinenindustrie.

In der Werftindustrie ist die größte in Stettin bestehende Werft, nämlich der 1851 gegründete „Vulcan“, einem tragischen Geschick zum Opfer gefallen. Er hat sich im Laufe der Jahre zu einem Unternehmen von Weltruf entwickelt, das während seines Bestehens fast 750 Schiffe erbaut hat. Neben dem Bau großer Personendampfer wurde vor allen Dingen der Kriegsschiffbau gepflegt. Zahlreiche Aufträge für die Deutsche Marine und für fremde Staaten fanden hier ihre Ausführung. Der gleichzeitig betriebene Lokomotivbau konnte über 4000 Lokomotiven zur Ablieferung bringen.

Die für den Osten verhängnisvollen Veränderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Nachkriegszeit haben das einst so blühende Unternehmen zum Erliegen gebracht. Vom gleichen Schicksal wurde auch die älteste Stettiner Werft, Nüscke & Co., betroffen, die sich noch kurz nach dem Kriege durch großzügigen Umbau die modernsten deutschen Werftanlagen geschaffen hatte. Ihre Anlagen wurden vor Jahresfrist durch verständnisvolle Zusammenarbeit der durch die beiden Werftzusammenbrüche schwer getroffenen Stadt Stettin mit einer großen einheimischen Reederei und den Stettiner Oderwerken unter der neuen Firma „Mercurwerft“ erhalten und durch Verpachtung an die Stettiner Oderwerke wieder in Betrieb genommen.

Die leistungsfähigste heute hier bestehende Werft, die Stettiner Oderwerke A.-G., ist besonders auf den Bau mittelgroßer Fracht- und Personendampfer, sowie Eisbrecher und Bagger jeglicher Bauart eingestellt. In den fast 100 Jahren ihres Bestehens sind auf ihren Anlagen über $\frac{3}{4}$ tausend Schiffe zu Wasser gelassen worden. Die mit der Werft verbundene Maschinenabteilung stellt außer Schiffskesseln und Schiffsmaschinen auch Maschinen für Industriezwecke her. Auf 5 Schwimmdock-Abteilungen können Schiffe bis zu 12000 to gedockt und wieder instandgesetzt werden.

Im Weltkriege entstand schließlich noch als größeres Unternehmen die „Ostsee-Werft“, die schnell einen beachtenswerten Umfang erreicht hat. Eine beträchtliche Anzahl von Fracht- und Personenschiffen sowie von Leichtern wurde hier erbaut. Außerdem betreibt die Firma ein gutgehendes Reparaturgeschäft.

Als ältestes Unternehmen der Stahlbauindustrie ist hier das Werk für Stahl-Hoch- und Brückenbau J. Gollnow & Sohn, Stettin, zu nennen, das im Jahre 1833 gegründet wurde. Die Firma gliedert sich heute in folgender Weise:

Die Abteilung Stahlhochbau befaßt sich mit der Ausführung von Fabrikhallen, Kesselhäusern, Bahnsteighallen, Flugzeughallen, Gaswerkbauten usw. Auch sind in den letzten Jahren eine Reihe der bedeutendsten Stahlskelettbauten für die verschiedensten Verwendungsgebiete aus dieser Abteilung hervorgegangen.

Am bekanntesten wurde die Firma durch die Erzeugnisse ihrer Abteilung Stahlbrückenbau, die eine große Anzahl bemerkenswerter Eisenbahn- und Straßenbrücken für das In- und Ausland geschaffen hat. Es sei hier nur der in Gemeinschaft mit einer anderen Firma ausgeführte Bau einer 300 m langen Donaubrücke bei Novi-Sad, sowie die Eisenbahnbrücke über den Trollhätta-Kanal in Schweden genannt. Ein Modell dieser größten einarmigen Klappbrücke Europas befindet sich im Deutschen Museum in München. Eine Abteilung für Stahlwasserbauten bearbeitet Schleusen und Wehranlagen.

In neuester Zeit hat die Firma auch die Schweißung von Stahlbauten aufgenommen und einen besonderen Arbeiterstamm zu diesem Zweck ausbilden lassen.

Die Stettiner Träger- und Baueisen-Gesellschaft m. b. H., die vor etwa 75 Jahren gegründet worden ist, hat sich im Laufe der Jahre eben-

falls auf dem Gebiete des Eisenbaues einen guten Ruf erworben. Als neuere Arbeiten hat die Firma u. a. die Verladebrücke für die städtischen Gaswerke, sowie die Wirtschaftsbrücke über den Großschiffahrtsweg Stettin—Berlin gebaut. Zur Zeit beschäftigt sie ca. 150 Angestellte und Arbeiter.

Ein bedeutendes Unternehmen der Stettiner Maschinenindustrie sind die Stoewerwerke A.-G., vorm. Gebr. Stoewer, die zu den führenden Werken der Automobilindustrie zählen. Die im Jahre 1896 gegründeten Stoewerwerke, welche zunächst die Fabrikation von Werkzeugen und Fahrradbestandteilen betrieben, sahen sich infolge günstig abgelaufener Versuche mit Motoren schon im Jahre 1898 veranlaßt, auch den Bau von Motorfahrzeugen aufzunehmen. An dem großen Aufschwung, den die Deutsche Automobilindustrie in den vergangenen Jahrzehnten genommen hat, haben die Stoewerwerke ihren vollen Anteil. Die Firma war eine der ersten in Deutschland, die einen brauchbaren Vierzylindermotor auf den Markt brachte. Das Werk baut in der Hauptsache Personenwagen. Es hat namentlich mit dem neuerdings herausgebrachten Achtzylinder einen im Rahmen der ganzen deutschen Automobilindustrie sehr beachtenswerten Erfolg erzielt. Gerade dieser Typ hat auf den internationalen Turnieren von Baden-Baden, Hamburg, Berlin und Nürnberg durch hohe Auszeichnungen seine verdiente Anerkennung gefunden. Ebenso wie die Erzeugnisse des Stettiner Stahlbaues spielen auch die der Automobilindustrie für den Export eine beträchtliche Rolle. Zur Zeit wickelt sich die Ausfuhr der Stoewer-Werke namentlich nach Belgien, der Schweiz, Spanien, Rumänien und Nordafrika ab. Leider beeinträchtigen die bestehenden Zollverhältnisse das Auslandsgeschäft erheblich, da die Automobilzölle fast des gesamten Auslandes beträchtliche sind. Auf der anderen Seite halten sich die deutschen Zölle auf einer so geringen Höhe, daß die ausländischen Industrien der deutschen im eigenen Lande einen starken Wettbewerb machen können.

Einen nicht geringeren Ruf hat der Name Stoewer auch auf dem Gebiet der Nähmaschinen- und Fahrräderfabrikation durch die Nähmaschinen- und Fahrräderfabrik Bernhard Stoewer, gegründet im Jahre 1858, bekommen. Der Firma gelang es zunächst mit der Fabrikation von Nähmaschinen, trotz der amerikanischen Konkurrenz, besonders der Singer-Compagnie, ihre Absatzgebiete — auch im Auslande — ständig zu erweitern. Im Jahre 1893 begann die Firma mit der Fahrradfabrikation. Trotz vorübergehender Rückschläge gelang es der Gesellschaft im Laufe der Zeit sich gegenüber dem ausländischen Wettbewerb durchzusetzen. Die Stoewer-Greif-Fahrräder wurden in der ganzen Welt bekannt und beliebt. Im Jahre 1898 nahm die Firma dann noch den Bau von Schreibmaschinen mit gleichem Erfolge auf. Infolge der veränderten Nachkriegsverhältnisse, insbesondere der neuerdings viel schwierigeren Bearbeitung der Auslandsmärkte, die auf den Zug zum Protektionismus in der Zollpolitik fast aller Länder zurückzuführen ist, hat auch die Bernhard Stoewer A.-G. in der Nachkriegszeit mit gewissen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Infolge einer in jüngster Zeit erfolgten Umstellung des Werkes spielt aber die Bernhard Stoewer A.-G. heute schon wieder in der Gesamtheit der Stettiner Industrie eine wichtige Rolle, sowohl vom Standpunkt des Arbeitsmarktes als auch vom Standpunkte der Ausfuhr Stettiner Industrieerzeugnisse.

Wie es infolge des landwirtschaftlichen Charakters der Provinz Pommern nur natürlich ist, finden sich in dem Stettiner Bezirk auch zahlreiche größere und kleinere Betriebe der Landmaschinenindustrie, die in Stettin in erster Linie durch die Firma Schütt & Ahrens vertreten ist. Die Firma Schütt & Ahrens besteht als Bauanstalt und Reparaturwerkstatt für landwirtschaftliche Maschinen bereits seit über 60 Jahren. In neuerer Zeit hat sich u. a. eine Straßenzugmaschine dieser Firma für den modernen Lastenverkehr ganz besonders bewährt. Im Kammerbezirk ist außerdem noch die Maschinenfabrik Regenwalde als Herstellerin von Landmaschinen in größerem Umfange zu nennen.

Neben den genannten Firmen finden sich sowohl in Stettin selbst, als auch im Regierungsbezirk, noch eine Reihe weiterer Betriebe der Maschinenindustrie. Sie alle sind bestrebt, nach Kräften mitzuarbeiten am wirtschaftlichen Wiederaufbau des deutschen Ostens.

Aus der Steffiner Industrie der Steine und Erden.

Das in Pommern recht ausgedehnte Vorkommen von Kreide hat es mit sich gebracht, daß in Stettin und auch an anderen Stellen des Pommerlandes sich schon sehr früh eine leistungsfähige Zementindustrie entwickeln konnte. Die pommersche Zementindustrie ist die älteste von Deutschland und Stettin und seine engere Umgebung ist eigentlich als die Wiege dieses heute so wichtigen Industriezweiges anzusehen. Schon in den 50er Jahren wurden kurz nacheinander zwei große, noch heute bestehende Fabriken zur Erzeugung von Portlandzement gegründet und zwar unterhalb Stettins in Züllchow die Stettiner Portland-Zement-Fabrik und in der Nähe der Fundstelle der Wolliner Kreide die Zementfabrik in Lebbin, die also unmittelbar an den Rohkreidebrüchen ihre Betriebsstätte hatte. Als drittes Unternehmen wurde dann in den 60er Jahren die Portland-Zement-Fabrik „Stern“ in Finkenwalde erbaut. Kurz darauf sind noch zwei weitere Werke in Bredow und Gristow, Krs. Cammin, entstanden, die aber seit dem Kriege stillgelegt sind. Die genannten Werke sind sämtlich besonders durch die Tatsache begünstigt, daß das Rohmaterial, kohlen-saurer Kalk, sich in ihren Gruben als weiches Material findet — als Kreide und ähnliches — das zusammen mit Septarienton nach dem sogenannten Schlämmverfahren aufbereitet wird und ein besonders hochwertiges Zementfabrikat ergibt.

Im Einzelnen ist über die Hauptwerke folgendes zu sagen:

Die Stettiner Portland-Zement-Fabrik ist die älteste Zement-Fabrik Deutschlands und des europäischen Festlandes. Im Dezember 1853 gelang auf dem jetzigen Grundstück des Werkes dem Chemiker Dr. Bleibtreu der erste Zement-Brand. Im Jahre 1855 wurde die Stettiner Portland-Zement-Fabrik durch Königliche Kabinettsorder als Aktiengesellschaft anerkannt. — Die Gruben, in denen das Rohmaterial gewonnen wird, liegen in Kalkofen auf der Insel Wollin, in Finkenwalde, in Saßnitz a. Rg. und auf dem Fabrikgrundstück in Züllchow. (Gesamt-Grundbesitz ca. 875 Morgen). Die Beförderung des Rohmaterials wird mit einer eigenen Flotte, bestehend aus 18 Dampfern und Fahrzeugen, erledigt. Die Fabrik ist in den Jahren von 1925–1928 nach den neuesten Erfahrungen ausgebaut worden. Das neue Werk besitzt 2 Drehrohröfen, von denen der eine z. Zt. wohl der größte seiner Art in Deutschland ist; er hat bei einer Länge von 56 m einen Durchmesser von 4 m/3,30 m. Weiter besteht eine Abhitze-Verwertungs-Anlage mit der Kesselanlage, in welcher Dampf für eine Turbine mit einer Leistung von 2200 PS. erzeugt wird. Diese wiederum liefert den gesamten Strom für alle Hilfsmaschinen, wie Schlammwerk, Kompressorenanlage, Mühlen usw. Das Leistungsvermögen des Werkes beträgt 1 Million Faß im Jahr.

Außer der Fabrikation von Zement betreibt die Stettiner Portland-Zement-Fabrik auf ihrem Grundstück in Züllchow eine Kalk-Fabrik, in welcher der hydraulische Edelkalk „Lossius-Delbrück“ hergestellt wird.

Die Portland-Cement-Fabrik „Stern“ entnahm bis zum Jahre 1903 das gesamte Rohmaterial den Finkenwalder Fundstätten. Neuerdings wird ein Teil des Materials aus den der Firma gehörenden Kreidebrüchen auf der Insel Rügen und Wollin herbeigeschafft. Mittels eigener Dampfer, Leichter und Dampfkähne wird der Transport des Rohmaterials bewirkt sowie auch der Transport des fertigen Zements. Die Portland-Cement-Fabrik „Stern“ hat eine Produktion von über 1/2 Millionen Faß aufzuweisen. Ihr sind als Nebenbetriebe eine sehr bedeutende Kunststein- und Zementröhrenfabrikation angegliedert. — Die oben genannte Zementfabrik Lebbin gehört heute zu dem Pommerschen Industrieverein auf Aktien, der insgesamt sieben Kreide-schlammereien, ein Dampfziegelwerk, eine Chamottefabrik und außer der Zementfabrik Lebbin zwei Zementwerke in Wolgast an der Peene besitzt. Die Rohmaterialien werden dem Kreidebruch in Lebbin und Kreidegruben auf Rügen, die sich überwiegend im eigenen Besitz des Industrievereins befinden, entnommen. Zum Heranschaffen der Rohmaterialien sind ca. 30 Dampfer, Leichterfahrzeuge und Kähne in Betrieb, deren größter Teil in den eigenen Hilfsbetrieben der

Firma selbst gebaut worden ist. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt insgesamt annähernd 1000, während die Produktion im Jahre 1913 bereits eine Million Faß wesentlich überschritt. Neubauten nach dem Kriege haben die Produktion intensiver gestaltet und die Arbeiterzahl und den Verbrauch an Brennmaterial möglichst herabzumindern gesucht.

Auch das Eisenwerk Kraft, ein Zweigbetrieb des Hoch-ofenwerks Lübeck, hat sich eine Zementfabrik angegliedert, in der unter Verwendung von schwedischem Kalkstein und granulierter Hochofenschlacke ein Eisenportlandzement hergestellt wird. Auch diese Fabrik ist modern mit Drehöfen eingerichtet und stellt ungefähr das gleiche Quantum her wie die Stettiner Portland-Zement-Fabrik.

Die Stettiner Zementindustrie beliefert außer dem deutschen Markt in großen Mengen auch das Ausland und zwar kommen für die Stettiner Betriebe insbesondere die Anliegerstaaten der Ostsee als Abnehmer für Zement in Frage.

Neben der Zementindustrie hat auch die Chamotteindustrie in Stettin eine hervorragende Bedeutung erlangt. Eine der ersten deutschen Firmen, die die Herstellung feuerfester Materialien aufnahm, war die Ziegelei und Kalkbrennerei F. Didier in Podejuch, aus der später die Stettiner Chamotte-Fabrik vormalis Didier hervorgegangen ist. Im Jahre 1864 wurde diese Firma in Stettin gegründet als eine Fabrik zur Herstellung feuerfester Steine, die dann im Jahre 1872 in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen Stettiner Chamotte-Fabrik A.-G. vormalis Didier umgewandelt wurde. Die Erzeugung von Chamottesteinen und der Bau von Gaswerksöfen waren ursprünglich das Tätigkeitsgebiet der Firma. Später kam dann der Bau von anderen industriellen Öfen und Feuerungsanlagen hinzu. Der Name der Stettiner Firma wurde in langjähriger glücklicher Entwicklung weit über das deutsche Wirtschaftsgebiet hinaus bekannt und hat mit dazu beigetragen, Deutschlands technisches Können in allen Weltteilen bekanntzumachen. Öfen für die Eisenindustrie, für die Glaserzeugung, die keramische Industrie, die chemische Industrie usw. wurden von der Stettiner Chamotte-Fabrik überall entweder selbst hergestellt oder aus dem in ihren Werken erzeugten Material erbaut. Die Firma erlangte auf dem Gebiet der allgemeinen Hygiene spezielle Bedeutung durch die Schaffung von Müllverbrennungsanlagen und die im In- und Ausland als beste Ofenart anerkannten Einäscherungsöfen „Schneider-Didier“. Der Firma wurden eine große Anzahl von Betrieben an verschiedenen Orten angegliedert. Im Jahre 1925 wurde die Zentralverwaltung der Gesellschaft nach Berlin verlegt. Das Stettiner Werk mit ca. 600 Arbeitern ist aber noch heute das größte unter den der Gesellschaft angeschlossenen Betrieben.

Zu erwähnen sind ferner die Pommerschen Kalksteinwerke G. m. b. H. in Zarnglaff die in sehr großem Umfange aus einem härteren Kalkstein Stückkalk, Zementkalk, Branntkalk, namentlich aber Düngekalk verschiedenster Art herstellen und nicht nur Pommern, sondern auch die Nachbargebiete Pommerns mit Düngekalk versehen.

Endlich sei auch noch auf die Mineralmahlwerke der Stettiner Firma Franz Mandt hingewiesen, in denen speziell aus Feldspat und Quarz Rohstoffe für Keramik etc. hergestellt werden. Die Firma Franz Mandt ist aus der 1878 gegründeten Speditionsfirma Andree & Wilkerling hervorgegangen. Nachdem im Jahre 1893 das Feldspat- und Quarzgeschäft aufgenommen worden war, ging die Firma bald zur Herstellung gemahlener Ware über. Der Umsatz wuchs von Jahr zu Jahr und hat auch nach der zeitweisen Unterbrechung durch die Kriegs- und Inflationsjahre die Vorkriegszahlen längst um ein beträchtliches überschritten. Das Mahlwerk verfügt über ausgedehnte Lagerplätze und eigene Hafenanlagen und ist äußerst günstig an einen eigenen etwa 300 m Gleisanlagen umfassenden Bahnkörper angeschlossen. Die Firma besitzt ferner ausgedehnte Grubenbetriebe in Skandinavien, in denen die in Stettin Verarbeitung findenden Rohstoffe, vor allem der Feldspat, gewonnen werden. Auch hier handelt es sich um ein Werk, das neben dem bedeutenden Inlandabsatz ein reges Exportgeschäft unterhält.

Pommersche Ziegel- und Hartstein-Industrie.

Die pommersche Ziegel- und Hartsteinindustrie ist eine der ältesten Industrien des Landes. Da die erforderlichen Tonvorkommen an den verschiedensten Orten der Provinz vorhanden sind, ist die Ziegelinindustrie über das ganze Land

verstreut, eine Erscheinung, die als äußerst günstig angesprochen werden muß. Neben diesen Einzelziegeleien ist in einzelnen Gegenden eine besondere Anhäufung dieser Industrie festzustellen, so insbesondere in Ueckermünde, Stet-

tin, Falkenburg, Kolberg, Köslin. Die Gesamtzahl der in Pommern vorhandenen Ziegeleibetriebe ist auf ca. 120 bis 130 zu veranschlagen. Die Produktion an Ziegelsteinen belief sich im Jahre 1929 auf ca. 300 Millionen, an Drainröhren auf ca. 40 Millionen; hinzu kommt eine nicht unerhebliche Produktion an Kalksandsteinen. Bedauerlicherweise ist infolge der allgemeinen Wirtschaftslage, des ungenügenden Zollschatzes gegen Polen, insbesondere aber infolge stark übersetzter Löhne und weit übersetzter Steuern die wirtschaftliche Lage der Ziegelindustrie zur Zeit eine äußerst ungünstige. Die Einschränkung der Bautätigkeit in Deutschland, insbesondere die durch den Beschluß des Deutschen Städtetages herbeigeführte Drosselung der öffentlichen Bauten, und der außerordentliche Kapitalmangel der Privatwirtschaft haben den Absatz der Ziegeleien außerordentlich ungünstig beeinflusst und lassen auch für die Zukunft keine günstige Prognose zu. Berücksichtigt man schließlich, daß trotz ständiger ungünstigster Erfahrungen die öffentliche Hand angeblich aus Sparsamkeitsgründen mit der Aufführung von Bauten aus Ersatzbaustoffen fortfährt, so wird erkennbar, daß alle diese Tatsachen in ihrem Zusammenwirken die Lage der pommerschen Ziegel- und Hartsteinwerke überaus ungünstig beeinflussen müssen. Und doch handelt es sich hier um eine Industrie, die für die deutsche Wirtschaft und die deutsche Bevölkerung lebenswichtig ist. Es ist immer wieder betont worden, daß das Wohnbedürfnis ein unabwiesbares menschliches Bedürfnis ist, und daß ein großer Teil der Unzufriedenheit und der moralischen und gesundheitlichen Schädigungen der Bevölkerung auf das nicht behobene

Wohnungselend zurückgehen. Es scheint beinahe, als ob die angewandten Methoden zu einer Beseitigung der Wohnungsnot nicht führen könnten. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, wenn man berücksichtigt, daß von dem Aufkommen an Hauszinssteuern, das lediglich der Behebung der Wohnungsnot dienen sollte, der größte Teil für soziale Zwecke Verwendung findet. Gänzlich verständnislos steht aber die Ziegelindustrie, im besonderen die Bauwirtschaft und schließlich aber auch die Bevölkerung Pommerns im allgemeinen der Tatsache gegenüber, daß immer noch von dem Aufkommen an Hauszinssteuern in Pommern trotz schwerster Notlage der pommerschen Baustoffindustrien in Westdeutschland Wohnhäuser aufgeführt werden, daß man also das wirtschaftliche Notgebiet Pommern dazu benutzt, um aus demselben Steuermittel zur Verwendung im Westen herauszuziehen. Erst wenn in der pommerschen Ziegel- und Hartsteinindustrie dem tatsächlichen wirtschaftlichen Status Pommerns entsprechende Produktionsbedingungen geschaffen sind, erst wenn tatsächliche Steuererleichterungen — nicht nur Versprechungen — zu einer Abdeckung der Schulden und zu einer erneuten Kapitalbildung unserer Industrie führen können, erst wenn alle Hauszinssteuermittel, die in Pommern aufkommen, in Pommern verbaut werden und darüber hinaus im Wege der Ueberweisung vom Westen nach dem Osten weitere Mittel für Bauzwecke nach Pommern überführt werden, wird auch die pommersche Ziegel- und Hartsteinindustrie wieder besseren Zeiten entgegengeführt werden können.

Walter Neumann, Stettin.

Die Oelindustrie Stettins.

Die Lage Stettins, inmitten eines Anbaugebietes von Oelseen, ließ bereits in früherer Zeit (die Anfänge reichen mehr als 200 Jahre zurück) eine Anzahl kleiner Oelschlägereien entstehen, welche in recht primitiver Art Oel herstellten. Es handelte sich durchweg um sogenannte Hausbetriebe, die vornehmlich inländische Oelseen verarbeiteten und nur ausnahmsweise etwas Leinsaat aus Holland importierten; Bedeutung konnten sie nicht erlangen.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts führte die Erfindung der hydraulischen Presse zu einer wesentlichen Verbesserung der Fabrikationsmethode und machte den Weg für eine Massenverarbeitung ölhaltiger Rohstoffe frei.

Von dem hierauf folgenden Aufschwung der Oelindustrie, der durch die Anfang des Jahrhunderts erfolgte Einführung des Extraktionsverfahrens noch verstärkt wurde, konnten auch die Stettiner Unternehmer profitieren. An Stelle der früheren kleinen Oelschlägereien entstanden die Großbetriebe

Paul Julius Stahlberg, gegründet 1845,

A. H. Zander, gegründet 1845 (seit Ende 1929 stillieg.),

Stettiner Oelwerke A. G., gegründet 1910,

die sich in umfangreicher Weise der Verarbeitung inländischer und ausländischer Oelseen widmen. Die Stettiner Oelwerke besitzen außerdem noch ein zweites Werk in Hamburg.

Durch fortgesetzten Ausbau der Werke haben die Firmen Paul Julius Stahlberg und Stettiner Oelwerke eine Kapazität von ca. 300 000 to pro Jahr erreicht. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt 700 bis 800, bei einem Jahresumsatz von schätzungsweise 75—80 Mill. RM.

Zur Verarbeitung gelangen in zwei Extraktionsanlagen (Stettiner Oelwerke und Stahlberg)

Soyabohnen,

welche in ganzen Dampferladungen aus der Mandschurei eingeführt werden, während die Pressenanlagen (Stahlberg) mit

Leinsaat,

Rapsaat und

Erdnüssen,

deren Einfuhr aus Argentinien bezw. Indien direkt oder mit Umladung in Hamburg erfolgt, beschäftigt werden.

Für die Weiterverarbeitung und Veredelung der anfallenden Produkte stehen neuzeitliche Raffinationsanlagen und Firniskochereien zur Verfügung.

Mit den gewonnenen Oelen werden eine ganze Anzahl anderer Industriezweige, wie Linoleum-, Lack-, Seifen- und Margarine-Industrie, und der Großhandel beliefert. Das Absatzgebiet erstreckt sich nicht nur über das Deutsche Reich, sondern auch auf Schweden, Norwegen, Oesterreich, Italien, Nord-Afrika, die Levante und Polen.

Die Rückstände bei der Oelherstellung,

Soyaschrot,

Leinkuchen,

Rapskuchen,

Erdnußkuchen,

sind als wertvolle Kraftfuttermittel geschätzt. Auch hier beschränkt sich der Absatz nicht auf die deutsche Landwirtschaft sondern es findet ein lebhafter Export nach Finnland, Schweden, Norwegen, Dänemark und den baltischen Staaten statt.

Generaldirektor J. Hornemann.

Die chemische Großindustrie.

Bis um die Mitte des vorigen Jahrhunderts lag der Schwerpunkt der chemischen Industrie und der chemischen Forschung im Westen Europas. Erst als Gelehrte wie v. Liebig, Bunsen u. a. mit großem Erfolg Forschungsarbeiten auf diesem Gebiete durchgeführt und der Chemie Achtung und Bedeutung verschafft hatten, kam auch in Deutschland diese Industrie maßgebend zur Geltung. Die deutschen Laboratorien und Forschungsanstalten entwickelten eine rege wissenschaftliche Tätigkeit und bildeten dadurch für die Chemie eine wesentliche Grundlage.

So hat sich im Laufe der Zeit die deutsche chemische Industrie durch rege intensive Arbeit soweit entwickelt, daß sie bis heute — trotz der infolge des Weltkrieges aufgetretenen Schwierigkeiten — Weltgeltung behalten hat und mit an der Spitze der chemischen Industrien aller Kulturländer steht.

Hauptgrundlage für die chemische Industrie sind Kohle, Salz und Erz. Hiervon werden die beiden ersteren Stoffe in genügendem Umfange, letzterer nur in geringeren Mengen im Inlande gewonnen. Hierzu kommen selbstverständlich noch eine ganze Reihe anderer wertvoller Rohmaterialien, die teilweise im Lande selbst gewonnen, teilweise auch vom Auslande bezogen werden müssen.

Die chemische Großindustrie Stettins hat sich nicht so schnell entwickeln können, weil in Pommern die Rohstoffgrundlage fehlte. Dagegen war Pommern, wie die anderen Ostprovinzen, in erster Linie Agrarland, und es lag deshalb nahe, daß die Entwicklung der chemischen Industrie sich vor allem nach den Bedürfnissen der nächsten Abnehmerkreise richten mußte.

Es entstanden so in Stettin zwei Kunstdüngerfabriken: im Jahre 1857 wurde die Aktien-Gesellschaft der Chemischen

Produkten-Fabrik Pommerensdorf gegründet, im Jahre 1872 die „Union“, Fabrik chemischer Produkte. Beide Unternehmen gelten heute als die größten ihrer Art in Deutschland; sie beherrschen den Superphosphatmarkt Ostdeutschlands und haben auch für den Export besondere Bedeutung.

Die chemische Fabrik Pommerensdorf liegt oberhalb Stettins, die „Union“ unterhalb der Stadt. Erstere hat neben dem Stettiner Werk in Pommerensdorf noch zwei Fabriken in Danzig und je ein Werk in Oranienburg bei Berlin und Nienburg a. Saale, während die „Union“ außer ihrem Werk in Stolzenhagen-Kratzwieck auch noch eine Fabrik in Memel besitzt.

Fabriziert werden in beiden Stettiner Werken vor allem Superphosphate — das sind phosphorsäurehaltige Düngemittel — und Ammoniak-Superphosphat sowie Kali-Ammoniak-Superphosphat („Am-Sup-Ka“). Beide Fabriken stellen die für die Superphosphat-Fabrikation benötigte Schwefelsäure selbst her.

Pommerensdorf — seit 1927 mit der Chemischen Fabrik Milch A.G., früher Posen, unter der Firma Pommerensdorf-Milch fusioniert — fabriziert außerdem auf seinen Werken verschiedene Schwermetalle.

Wie schon bemerkt, sind beide Gesellschaften stark am Export interessiert, der durch die günstige Lage Stettins als größtem Ostseehafen gefördert wird.

Sämtliche Werke hier und im Reiche sind modern eingerichtet, leistungsfähig und imstande, den wieder anwachsenden Bedarf der deutschen Landwirtschaft an phosphorsäurehaltigen Düngemitteln in vollem Umfange zu decken.

In den letzten Jahren hatte sich eine Reihe deutscher Landwirte verleiten lassen, auf Grund gewisser Irrlehren Experimente zu machen. Man war dazu übergegangen, den Verbrauch an Phosphorsäure einzuschränken und hoffte durch besonders starke Stickstoffgaben bessere Resultate zu erzielen. Diese fehlerhafte Düngung, welche zum erheblichen Teile die Ernterückgänge — besonders in Bezug auf Qualität, aber auch auf Quantität — in Deutschland zur Folge hatte, wurde schließlich als Grundübel erkannt, und seitdem ist auch die Anwendung von Superphosphat und seinen Mischungen erheblich umfangreicher geworden. Es steht zu hoffen, daß, nachdem die Regierung endlich zu der Ueberzeugung gekommen ist, daß der Landwirtschaft geholfen werden muß, wenn nicht die ganze Wirtschaft zusammenbrechen soll, die Landwirtschaft tatsächlich wieder vorankommt. Das liegt im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, aber auch im Interesse des Handels, des Gewerbes und der gesamten Industrie, besonders aber der chemischen, solcher Art, wie sie von den beiden Stettiner Gesellschaften vertreten wird.

Getreidemüllerei.

Alfons Lüder, Stettin, Geschäftsführer der Kreditgenossenschaft pommerscher Müller e. G. m. b. H.

Pommerns ausgedehnte Landwirtschaft mit ihren großen angebauten Getreideflächen ist eine der Hauptkammern Deutschlands. Der Oderstrom, der Pommern durchfließt, und an dessen Mündung die Stadt Stettin liegt, hat als natürlicher Frachtweg außer einem ausreichenden Getreidehandel und Getreide-Umschlag bedingt, daß in Pommern eine große Anzahl Mühlen ansäßig sind, die nicht nur für den heimischen Bedarf arbeiten, sondern deren Aufgabe darin liegt, das hier gewachsene Getreide in veredelter Form als Mehl, über die Odermündung oder den Oderstrom, nach Berlin, dem westlichen Teil Deutschlands und den nordischen Staaten zu liefern.

Gerade in der jetzigen Zeit der Ueberproduktion von Roggen haben die Mühlen Pommerns für die Landwirtschaft eine ganz besondere Bedeutung, da es nur möglich ist, die pommersche Kornernte und somit einen großen Teil der deutschen Kornernte richtig zu verwerten, wenn diese durch die Mühlen veredelt ist.

Das pommersche Mehl ist in allen Bedarfsgebieten Deutschlands und des Auslandes seit langer Zeit ein beliebter

Konsumartikel. Die pommerschen Mehle werden als besonders schmackhaft für die Brotbereitung gerühmt.

Die Kapazität der pommerschen Mühlen ist in der Lage, die gesamte Ernte Pommerns zu verwerten. Vorwiegend beschäftigen sich die Mühlen mit dem Roggenmehlgeschäft, aber auch das Weizenmehlgeschäft wird besonders in den pommerschen Weizengebieten gepflegt.

Die pommerschen Mühlen sind in der Lage, nicht nur den Stettiner und pommerschen Bedarf zu decken, sondern auch sowohl Weizen- wie Roggenmehl aus dem pommerschen Ueberschußgebiet in die Bedarfs-Gebieten Deutschlands und des Auslandes in anerkannt bester Qualität zu liefern.

Die pommersche Mühlenindustrie ist so alt, wie in Pommern der Getreide-Bau. Einzelne Mühlen sind Jahrhunderte lang in der Hand einer Familie.

Stets haben es sich die pommerschen Mühlenbesitzer angelegen sein lassen, über ihren Wirkungskreis hinaus in volkswirtschaftlicher Beziehung an dem Wohl sowohl der eignen Heimat als auch des gesamten Vaterlandes mitzuarbeiten.

Die Zuckerindustrie Stettins.

Direktor F. Blume.

Die Provinz Pommern, und namentlich der Bezirk der Industrie- und Handelskammer Stettin, umfaßt eine umfangreiche Zuckerindustrie. Es befinden sich hier eine Anzahl Rübenzuckerfabriken, denen infolge ihres Umfanges und der Menge der von ihnen verarbeiteten Zuckerrüben eine erhebliche Bedeutung zukommt. Die wichtigsten Betriebe der Rohzuckerindustrie des Kammerbezirks liegen in Vorpommern in Demmin, Jarmen und Anklam, in Hinterpommern in Greifenberg, Klützw und Friedrichsthal; sodann muß noch die bei Stettin gelegene Zuckerfabrik Scheune erwähnt werden. Diese sieben großen Fabriken, in denen im allgemeinen nur Rohzucker hergestellt wird, beschäftigen während der Kampagne ca. 2150 Arbeiter. Ihre Gesamtproduktion an Rohzucker erreichte im Jahre 1928/29 die stattliche Menge von 1640000 Ztr. Zwei der genannten Fabriken, nämlich Klützw und Friedrichsthal, stellen gleichzeitig Weißzucker her.

Ihren Mittelpunkt findet die Zuckerindustrie des Stettiner Kammerbezirks in der Pommerschen Provinzial-Zuckersiederei, in welcher der größte Teil des im Bezirk erzeugten Rohzuckers zu Verbrauchszucker umgearbeitet wird. Sie wurde schon im Jahre 1817 als Aktiengesellschaft gegründet und zählt damit zu den ältesten Industriebetrieben Stettins. Wenn die Anfänge der Raffinationsindustrie Stettins also schon auf den Beginn des 19. Jahrhunderts zurückgehen, so ist dies insbesondere auf die Lage Stettins an der Mündung des Oderstroms zurückzuführen, der es ermöglicht,

bis tief in das deutsche Binnenland hinein Güter auf dem Wasserwege zu verfrachten, und der auf der anderen Seite die Möglichkeit zum Bezug von Rohzucker aus den Kolonien direkt vom Seeschiff gewährt. Die Pommersche Provinzial-Zuckersiederei befaßte sich dann zunächst hauptsächlich damit, Kolonialzucker direkt aus dem Auslande zu beziehen und ihn zu raffinieren. Als dann im Jahre 1847 die Rübenzuckerfabrikation solche Fortschritte gemacht hatte, um genügend Rüben-Rohzucker zur Beschäftigung der Raffinerien zu erhalten, ging die Siederei auch zur Verarbeitung von Rüben-Rohzucker über und hat diese Fabrikation von Jahr zu Jahr bis heute mit immer größeren Erfolgen fortgesetzt. Die Siederei ist nach einem im vergangenen Jahre durchgeführten Umbau heute in der Lage, täglich 10000 Sack oder 1000000 kg Rohzucker zu verarbeiten, woraus sie Würfel-, Hut- und Puderzucker, gemahlene Raffinaden, Kristallzucker, Melis und als Endprodukt Melasse herstellt. Ihren Bedarf an Rohzucker bezieht sie in der Hauptsache aus Pommern, Mecklenburg und Brandenburg. In den letzten Jahren ist aber auch ausländischer Zucker aus Polen, der Tschechoslowakei und sogar Rohzucker aus Cuba und San Domingo zur Verarbeitung gelangt und in Gestalt von entsprechenden Mengen Verbrauchszucker wieder ins Ausland gebracht worden.

Infolge ihrer günstigen Lage hat die Pommersche Provinzial Zuckersiederei von jeher für die Ausfuhr deutschen

Zuckers eine besondere Rolle gespielt. So beherrschte sie in früheren Jahren das Zuckergeschäft nach Rußland, Schweden, Norwegen und Finnland, woraus sie allerdings durch Zolländerungen dieser Länder zum Teil wieder verdrängt wurde. In den letzten Jahren sind beträchtliche Zuckermengen nach außerhalb der Ostsee liegenden Ländern, insbesondere nach Frankreich auf Reparationskonto ausgeführt

worden. — Auch für den Absatz nach dem Inlande liegt die Fabrik durch ihre Lage an der Oder sehr günstig, da sie sowohl durch direkte Beladung ins Seeschiff, wie auf dem Binnenwasserwege große Teile Deutschlands billig erreichen kann.

Bei vollem Betrieb werden ca. 900 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt.

Die Entwicklung der Steffiner Bauindustrie.

Brauereidirektor Hans Stoffer.

Bis zu den Kriegsjahren 1870/71 war das Brauwesen in Stettin wenig entwickelt. Es bestanden wohl eine größere Anzahl Braustätten, jedoch war der Umsatz der einzelnen Betriebe nur gering. Ein Aufschwung trat nach dem für Deutschland günstigen Verlauf des Krieges 1870/71 und nach der Reichsgründung ein. Es machte sich eine allgemeine Gründertätigkeit bemerkbar, auch führende Männer der Brauindustrie in Stettin hielten den Zeitpunkt zur Eröffnung neuer Betriebe für günstig. Es wurden z. B. im Jahre 1871 die bereits bestehende Stettiner Bergschloß-Brauerei in eine Kommanditgesellschaft a. A. umgewandelt und bedeutend vergrößert und die Stettiner Brauerei-Aktien-Gesellschaft „Elysium“ gegründet und errichtet. Die Aufwärtsentwicklung ging jedoch nur langsam vor sich und wurde durch verschiedene Rückschläge unterbrochen, da der Stand der Brautechnik noch wenig vorgeschritten war. Erst seit Mitte der 80er Jahre kann man bis zum Beginn des Weltkrieges von einer laufenden Aufwärtsbewegung sprechen. Einige Betriebe, bei denen die Vorbedingungen zum Bestehen und zur Entwicklung ungünstig waren, schieden inzwischen aus, so daß im Jahre 1914 noch 9 Betriebe bestanden, von denen 4 einen einigermaßen nennenswerten Umsatz erzielten, während drei weitere Betriebe im Umsatz zurückgeblieben waren, jedoch unter Berücksichtigung der damaligen Verhältnisse sehr wohl als lebensfähig bezeichnet werden konnten. Eine Aufrechterhaltung der restlichen zwei Brauereien wäre auch unter normalen Verhältnissen unmöglich gewesen.

Die Kriegsjahre brachten der Brauindustrie infolge Rationalisierung der Rohstoffe ganz bedeutende Schwierigkeiten. Die Zuteilung von Gerste und Malz war derartig gering, daß ein Produkt, das noch als Bier zu bezeichnen war, im allgemeinen nur für das Heer geliefert werden konnte, während das Publikum sich mit Ersatz-Getränken zufrieden geben mußte. Ein nicht unerheblicher Absatzrückgang war die Folge.

Nach dem für unser Vaterland unglücklich beendeten Weltkriege erhöhten sich die Schwierigkeiten infolge der Inflation, so daß sechs Betriebe von anderen größeren Unternehmungen aufgenommen und stillgelegt wurden. Es ver-

blieben nur noch die heute bestehenden, mit dem Rückforth-Konzern vereinigten drei Stettiner Betriebe:

Stettiner Bergschloß-Brauerei-Akt.-Ges.,

Bohrisch-Brauerei Aktien-Gesellschaft und

Stettiner Brauerei-Aktien-Gesellschaft „Elysium“.

Diesen drei Betrieben kam die scharfe Zusammenlegung zugute, so daß nach Freigabe der Rohmaterialien und nach Befestigung der Währung ein Aufbau derselben stattfinden konnte. Es waren jedoch eine fast restlose Erneuerung der technischen Einrichtungen und bedeutende Vergrößerungen notwendig. Hierdurch wurden diese drei Betriebe in die Lage versetzt, jeden Ansprüchen bezüglich Beschaffenheit und Menge der Fabrikate gerecht zu werden.

Trotzdem der Vorkriegskonsum noch lange nicht wieder erreicht ist und wohl kaum erreicht werden wird, konnten diese drei Brauereien ihren Vorkriegsausstoß um über 50 % erhöhen, so daß infolge Beschränkung der Arbeitszeit die Arbeitnehmerzahl, die vor dem Kriege in den Stettiner Brauereien beschäftigt war, mindestens auch heute Beschäftigung in der hiesigen Brauindustrie findet. Die Brauereien sind also ein wesentlicher Faktor im Wirtschaftsleben der Stadt Stettin, und es wäre zu wünschen, daß dieser Industrie mehr Interesse seitens der zuständigen Stellen entgegengebracht wird, damit die Betriebe lebensfähig bleiben und in der Lage sind, die außerordentlich hohen Steuern aufzubringen. Durch eine weitere Belastung dieser Betriebe dürfte ein Erfolg für den Steuersäckel nicht erreicht werden, da bereits ein Kleinverkaufspreis erreicht ist, der eine Erhöhung nicht mehr zuläßt, wenn nicht der Bierabsatz einen rapiden Rückgang erfahren soll. Als Beweis hierfür kann angeführt werden, daß die ab 1. Mai 1930 erfolgte Erhöhung der Brausteuer sich im Zusammenhang mit der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage bezüglich des Absatzes äußerst ungünstig bemerkbar macht. Die für die jetzige Jahreszeit sonst übliche Einstellung von Aushilfsarbeitskräften mußte aus diesem Grunde zum größten Teil unterbleiben; also auf der einen Seite Steuererhöhung und auf der anderen Seite eine weitere Belastung durch Unterstützung der Erwerbslosen. Hoffentlich bringt ein für den Absatz günstiges Sommerwetter einen entsprechenden Ausgleich.

Steffiner Spirituosenhandel und -Industrie.

Direktor Günther Heinrich.

Eines ist sicher: Stettin ist der gegebene Sitz für Spirituosenfirmen jeder Art. Schon vor Jahrhunderten hatten umsichtige Kaufleute diesen Umstand erkannt; sie gründeten Spirituosen-Handelsfirmen und begannen, Kornbranntwein zu fabrizieren. Klima, ausgedehnte ländliche Bezirke und die Nähe der See waren die günstigen Vorbedingungen für den Handel; der natürliche Ertrag des Bodens, Korn und Kartoffeln, bildeten die Grundlage der Fabrikation, die günstigen Schiffsverbindungen zu den Nordländern aber boten die Möglichkeit der Ausfuhr für später entstandene Weinbrennereien.

So bestand vor dem großen Kriege in Stettin eine blühende Spirituosen-Industrie. Ausgedehnter Handel, auch verbunden mit Weinhandel, und eine bedeutende Fabrikation berechtigten zu den günstigsten Erwartungen. Dann kam aber der Weltkrieg und sein unglücklicher Abschluß. Der Friedensschluß brachte umwälzende Ereignisse auch für unsere heimische Spirituosenindustrie. Mit dem gesamten Stettiner Handel beklagte auch diese Branche den Verlust eines großen Absatzgebietes, der Provinzen Posen, Westpreußen und Oberschlesien.

Außer dem Verlust dieses großen Teiles ihres natürlichen Absatzgebietes hatte die Spirituosenwirtschaft noch mit anderen Widrigkeiten schwer zu kämpfen. Der Staat

selbst fing an, in dieser Branche zu experimentieren. Schon während des Krieges war aus dem früheren Zusammenschluß der ländlichen Brennereien — besonders der Brennereien, die Sprit aus Kartoffeln erzeugten —, der Spirituszentrale, das Monopolamt entstanden. Sämtlicher Sprit war ablieferungspflichtig, gewisse Ausnahmen waren nur für Korn- und Alkoholerzeugnisse aus Wein gemacht worden, die besonders versteuert und für die Kontingente vorgeschrieben wurden. Eine Reihe von Stettiner Firmen hatte sich abfinden lassen; andere hielten nun nur noch ihre Reinigungsanlage für das Monopolamt zur Verfügung. Heute bestehen nur noch als spritherstellende Firma in Stettin die Stettiner Spritwerke, die dem Staate bezw. dem Monopolamt gehören.

Das Monopolamt, welches ganz gegen jegliche kaufmännische Gepflogenheit von jeder individuellen Bearbeitung seiner Abnehmer absah — mußte doch jeder Abnehmer zu gleichen Preisen und Bedingungen kaufen, gleichgültig ob er tausend oder eine Million Liter abnahm —, wollte sich nicht mit dem Absatz von Sprit an die weiterverarbeitende Industrie begnügen, sondern auch fertige Erzeugnisse herstellen und direkt an die Konsumenten verkaufen. Mit einem kläglichen und für die Steuerzahler kostspieligen Mißerfolg endete dieser Versuch und mußte in späteren Jahren auf-

gegeben werden. Dieser Versuch hat aber die Spirituosenindustrie stark beunruhigt und ihr durch Preisunterbietungen ganz bedeutend geschadet.

Andererseits belegte der Staat den Spritbezug mit außergewöhnlich hohen Steuern, um das immer größer werdende Loch des Staatssäckels damit zu füllen. Wenn vorher durch die rasche Geldentwertung in der Inflation diese Mängel verdeckt wurden, so traten sie nach der Stabilisierung ganz besonders kraß zutage. Der Konsum war durch die hohen Steuern und durch Entwöhnung des Alkohols auf fast die Hälfte des letzten Friedensjahres gesunken.

Die verlorenen Absatzgebiete, allzu hohe Steuern und geringere Konsumkraft mußten wettgemacht werden, und so sahen sich die Stettiner Firmen gezwungen, andere Absatzgebiete zu suchen und zu schaffen. Eine ganze Reihe von Firmen spannte ihre Verkaufsorganisation über ganz Deutschland, es gelang ihnen meistens, auch hier Abnehmer für ihre guten Fabrikate zu finden. Aber unvermeidlich war, daß sich bei der gleich gebliebenen Anzahl von Fabrikanten und dem auf die Hälfte zurückgegangenen Konsum ein ungeheurer und in scharfer Form geführter Konkurrenzkampf einsetzen mußte.

Dann kam ein neuer Schlag: am 1. Juni 1929 wurde, nachdem fast ein Jahr lang der Kampf um eine Spritsteuererhöhung geführt worden war, diese zur Tatsache, und die Abnehmer sollten abermals eine 20prozentige Steuerheraufsetzung tragen. Das groteske Verhältnis zwischen wirklichem Warenpreis und Steuerabgaben wurde noch absonderlicher. Während das Monopolamt an den Brenner 60—65 Pfg. pro Liter Sprit zahlt, erhält schon das Monopolamt 1,35 für Reinigungs- und Verwaltungsgebühren, und das Finanzamt sogar weitere 4,— M.

Die früheren Steuererhöhungen hatten nur ein langsames Sinken des Konsums zur Folge und wurden durch den höheren Preis im marktmäßigen Umsatz nicht so rasch spürbar. Aber die letzte Erhöhung wirkte katastrophal. Der Umsatz ging gegenüber dem Vorjahre um weitere 80% zurück, und das nicht nur etwa während einer kurzen Zeit, in der man annehmen durfte, daß Voreindeckungen den Absatz hemmten, sondern auch noch $\frac{3}{4}$ Jahre nach der Erhöhung. Das Monopolamt selbst gibt durch seinen Präsidenten ganz offen zu, daß die Steuerschraube sichtlich überdreht worden ist, und daß der Absatzrückgang nicht nur auf die allgemeine Wirtschaftslage, sondern in der Hauptsache auf die zu hohen Steuern zurückzuführen ist.

Das Bedauerliche bei dieser Tatsache ist, daß nicht nur die freie Wirtschaft darunter außerordentlich zu leiden hat, sondern daß auch der Staatssäckel dabei zu kurz kommt, denn die Steuern sind trotz der 20prozentigen Erhöhung jetzt geringer als vor der Heraufsetzung. Dazu kommt noch,

daß es für das Gewerbe überhaupt fraglich sein wird, ob es diesen Rückgang jemals wieder wird aufholen können.

Neben anderen Spirituosenfirmen in Deutschland gehörten auch eine Reihe von Stettiner Firmen zu den ersten, die das Brennen des Weines aufnahmen, um anstelle des ausländischen Cognac-Produktes gleichartige, dem deutschen Geschmack besonders liegende Erzeugnisse zu produzieren. Die deutsche Weinbrand-Industrie hat damit einen vollen Erfolg gehabt. Der Versailler Friedensvertrag, der auch hier für einen Teil der deutschen Industrie eine Fessel werden sollte, hat sich durch deutsche Initiative in das Gegenteil gekehrt. Das Verbot, daß außer der in Cognac selbst erzeugten Weinbrände nichts als „Cognac“ bezeichnet werden darf, hat die Deutschen dazu erzogen, daß man unter „Weinbrand“ ein Getränk versteht, das von den Deutschen dem Cognac noch vorgezogen wird, nicht nur, weil er billiger ist, sondern weil er auch dem Geschmack des Deutschen entgegenkommt und entsprechend dieser Geschmacksart besonders behandelt und gepflegt ist.

Die hohen Spritsteuern haben noch eine andere Gefahr für das reelle Gewerbe und natürlich auch für das Monopolamt entstehen lassen: das Schwarzbrennen und das Schmuggeln ist durch die hohen Steuern sehr lukrativ geworden. Während wir vom Schwarzbrennen bisher ziemlich verschont geblieben sind, blüht das Schmugglergewerbe bei der ausgedehnten Küste recht erheblich. Fast in jedem Jahre werden irgendwelche Schmuggler gefaßt, die entweder in doppeltem Schiffsboden im Großen Sprit hereinschmuggeln oder diesen in kleineren Kanistern an den Küsten auswerfen. Das Monopolamt und das Gewerbe befinden sich dauernd in schwerem Kampf mit dieser nicht zu fassenden Konkurrenz. Eine Reihe von Maßnahmen, die das reelle Gewerbe nur behindern und bedrücken, hat das Monopolamt zur Bekämpfung der Schmuggler eingeführt, die leider meistens bisher ohne nachhaltigen Erfolg geblieben sind. So sind auch die Richtpreise, die dem Spirituosengewerbe gleichzeitig mit der letzten Steuererhöhung gegeben wurden, kein brauchbares Mittel, um alle unlauteren Elemente auszuschalten und dem Gewerbe wirklich zu helfen.

Das Spirituosengewerbe, das zur Zeit schwer zu leiden hat, hat auch heute noch seine Daseinsberechtigung. Immer wieder wird bei unserem Klima nicht nur zu Genuß, sondern auch zu Gesundheitszwecken: zur Ergänzung unserer Ernährung und zur Vorbeugung gegen Erkältungen Alkohol gebraucht und getrunken werden.

Die Fabrikation muß aber unbedingt in Einklang mit dem zurückgegangenen Konsum gebracht werden. Die Übersetzung der Branche muß durch zielbewußte behördliche Maßnahmen im Staatsinteresse verschwinden, wenn die Rentabilität wieder hergestellt werden soll.

Die Herren- und Knaben-Konfektion.

Wilhelm Vordemfelde, Stettin.

Wenn man von Stettiner Industriebetrieben spricht, denkt man im allgemeinen an die großen schwerindustriellen Werke, die für Stettin als Seehafen und Industriestadt typisch sind, schon mit ihren ausgedehnten Werkseinrichtungen architektonisch jedem Besucher Stettins auffallen und, wie die Hellinge und Schiffsbauhallen der Werften, der Stadt das Gepräge eines Industrieortes geben. Daß außer solchen Industrien noch andere sehr bedeutende Betriebe vorhanden sind, die nach außen hin nicht so in Erscheinung treten, ist vielfach nicht genügend bekannt. Zu diesen außerhalb der Fachwelt verhältnismäßig unbekannteren Industrien Stettins zählt die Herren- und Knaben-Bekleidungsindustrie, die trotzdem gerade für Stettin große Bedeutung hat und in ihrer Art in Deutschland an erster Stelle steht.

Der Ursprung der Herrenbekleidungsindustrie Stettins ist auf die 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurückzuführen. Die Fabrikation entstand aus kleinen Anfängen heraus und entwickelte sich durch allmählichen Ausbau des Absatzmarktes, der mit der zunehmenden Industrialisierung Deutschlands und der damit verbundenen steigenden Wohlhabenheit der Bevölkerung dauernd wuchs, zu der Stettiner Großkonfektion, die bald die Führung auf dem deutschen Markte an sich riß, obgleich auch an anderen Orten, so in erster Linie in Berlin, Breslau, Elberfeld, Frankfurt a. M., Aschaffenburg und München Konfektionsindustrien gegründet worden waren.

Stettin zählte im Jahre 1890, nachdem infolge der sich entwickelnden Wirtschaft seit dem Kriege von 1870 ein starker Aufschwung stattgefunden hatte, bereits 26 Firmen, von denen einzelne ihre Waren nicht nur im Inlande, vor allem im Rheinland und Westfalen absetzten, sondern vor allem nach den nordischen Ländern sowie Holland und Schweiz exportierten. Auch in überseeischen Ländern hatte sich die Stettiner Bekleidungsindustrie ein gutes Absatzgebiet erobert. Bis zum Jahre 1913 war die Zahl der Betriebe auf 65 gestiegen. Der Krieg brachte selbstverständlich eine vollständige Umstellung der Bekleidungsindustrie, so daß erst im Jahre 1921 wieder ein reguläres Geschäft einsetzen konnte, nachdem die Lieferungen von Stoffen in den Friedenqualitäten wieder begonnen hatten. Von den jetzt mehr als 120 Firmen, die sich mit der Fabrikation von Herren- und Knabenkleidern beschäftigen, sind etwa 40 als Großbetriebe anzusprechen. Die übrigen sind Mittelfirmen und große Betriebswerkstätten. Die Zahl der in der Stettiner Herrenbekleidung beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen dürfte mit etwa 15000 nicht zu hoch geschätzt sein.

Die Konfektionsindustrie Stettins war bis vor kurzem Heimindustrie und bestand nur in einigen Ausnahmebetrieben in der Form der Werkstättenindustrie. Die Stoffe werden in den Geschäftsräumen der Konfektionsfirmen zugeschnitten und mit Futter und sonstigen Zutaten versehen und gehen

dann an einzelne Heim-Arbeiter, die in ihrer Wohnung entweder allein oder auch mit Hilfe von Gesellen und Lehrlingen die zugeschnittenen Stücke anfertigen. Die Herstellung von Kleinstücken (Hose und Weste) wird meistens Zwischenmeistern übertragen, die für diese Sachen selbständige Unternehmer sind und ihrerseits wieder Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigen. Gerade diese Form der Zwischenmeisterbetriebe hat die Leistungsfähigkeit der Stettiner Konfektion erheblich gefördert.

In jüngster Zeit ist allerdings in dieser Beziehung eine Wandlung dahin zu beobachten, daß führende Stettiner Konfektionsbetriebe mehr und mehr von der Heimindustrie sich abwenden und zum kasernierten Fabrikbetrieb übergehen.

In den letzten Jahren sind eine Anzahl sehr wertvoller Spezialmaschinen für die Bekleidungsindustrie geschaffen worden, die eine ganz erhebliche Arbeitsverkürzung des einzelnen Stückes ermöglichen. Durch Einrichtung des maschinellen Betriebes ist die Möglichkeit des besonders rationellen Arbeitsprozesses gegeben und dadurch wird sich die Stettiner Kleiderindustrie in dem großen Konkurrenzkampf, in dem sie heute steht, umso leichter behaupten und wird auch weiterhin die Führung behalten.

In den früheren Jahren bevorzugte die Stettiner Konfektion im allgemeinen die mittleren Preislagen. Nach dem Kriege zeigte sich aber eine Entwicklung zur Qualitätsarbeit die durch die erhöhten Ansprüche der Kunden und auch durch die eingetretenen wirtschaftlichen Umwälzungen bedingt war. Auch der Gesichtspunkt des Exportes spielte hierbei eine Rolle, denn soweit es sich bei der Stettiner Konfektion um Exportindustrie handelt — und dies war vor dem Kriege in sehr starkem Umfange der Fall — mußte und muß noch heute besonders scharf auf Qualität gesehen werden, damit den Anforderungen der ausländischen Abnehmer genügt werden kann. Auf Grund ihrer Qualitätsarbeit hat sich die Stettiner Konfektion denn auch die alten, zum Teil infolge des Krieges verlorenen Absatzgebiete im Ausland zurückerobert und sich neue erschließen können. Allerdings hat sich die Situation in einzelnen Ländern, namentlich in Dänemark, wo während der Kriegszeit zahlreiche eigene Tuchfabriken entstanden, erheblich geändert, so daß nicht mehr wie früher das Produkt ausschließlich im Eigenhandel nach dem Auslande abgesetzt werden konnte. Die Abnehmer machten vielfach zur Bedingung, daß Tuche eigener Produktion zur Verarbeitung verwendet wurden, was zur Folge hatte, daß die Stettiner Konfektion teilweise auf den Lohnveredelungsverkehr zu-

rückgreifen mußte. Auch das Geschäft nach den übrigen nordischen Ländern wird in erheblichem Maße durch den sogenannten aktiven Eigenveredelungsverkehr, nicht mehr allein im Wege des Proprehandels betrieben, da die dortigen Konsumenten sich verpflichtet fühlen, die in ihren Ländern entstandenen neuen Tuchfabriken zu unterstützen. Dem von der Stettiner Konfektion beantragten Veredelungsverkehr sind von den deutschen Tuchfabrikanten ziemlich viel Schwierigkeiten in den Weg gelegt worden, obwohl diese sich doch selbst sagen mußten, daß letzten Endes die Stettiner Konfektion nur ungern zu dem Mittel des Veredelungsverkehrs gegriffen haben dürfte, da schließlich im Eigenhandels größere Verdienste erzielt werden können. Um aber die Geschäftsbeziehungen zu den nordischen Ländern wieder zu beleben, war es eben erforderlich, sich des Veredelungsverkehrs zu bedienen, um so die deutsche Qualitätsarbeit wieder überall einzuführen. Es sei noch darauf hingewiesen, daß der Veredelungsverkehr auch insofern auf die Konfektionsindustrie günstig einwirkt, als er zur Ueberwindung der regelmäßigen Saisonschwankungen in der Beschäftigung, die zweimal mit absoluter Sicherheit im Jahre wiederkehrt, beiträgt. Im übrigen stößt natürlich bei den augenblicklichen Zollverhältnissen in fast allen europäischen Ländern der Absatz der Stettiner Konfektion teilweise auch unter ungünstigen Lohnbedingungen arbeiten muß auf große Schwierigkeiten. In den Ländern, die heute als Abnehmer in erster Linie noch in Frage kommen, nämlich den bereits erwähnten skandinavischen Staaten, ferner Holland der Schweiz, den Balkanstaaten, England und Portugal, begegnet die Stettiner Konfektion erheblicher ausländischer Konkurrenz. Es darf der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, daß die Stettiner Konfektion, gestützt auf ihre großen Erfahrungen, sich trotzdem auf dem europäischen und überseeischen Absatzmarkt durch die vorzügliche Verarbeitung, tadellosen Sitz und äußere Eleganz des Bekleidungsstückes gut behaupten wird und daß ihr zur Erreichung dieses Zieles namentlich auch von deutscher amtlicher Seite im Hinblick auf den von ihr betriebenen Veredelungsverkehr keinerlei Schwierigkeiten gemacht werden. Nur wenn die Herren- und Knaben-Konfektion Stettins ohne jede Einengung durch Verwaltungsmaßnahmen in Zoll und steuerlicher Hinsicht arbeiten kann, wird der frische Zug, der in diesem Industriezweige Stettins auch heute noch zu beobachten ist, wovon die großen Fabrik-Neubauten Zeugnis ablegen, ihn zu einer neuen Blüte führen. Die Kleiderindustrie ist heute für Stettin der Lebensnerv, den gesund zu erhalten, auch die Behörden alle Veranlassung haben.

Asphalt-, Dachpappen- und Teer-Industrie.

Paul Golle.

Vor 100 Jahren wurde die Dachpappe erfunden. Zuerst wurden Papptafeln in einfachster Weise mit rohem Steinkohlenteer gestrichen und zum Trocknen aufgehängt; später wurden die Papptafeln durch Tauchen in Teer getränkt und mit Sand bestreut. Der erste Fortschritt, der die fabrikmäßige Herstellung der Dachpappe ermöglichte und ihr eine allgemeine Verwendbarkeit verschaffte, war die Anwendung der Rohpappe in Form langer Bahnen und deren Tränkung mit abdestilliertem Steinkohlenteer.

In Pommern war es vor ca. 70 Jahren Herr Wilhelm Meißner in Stargard; er hatte erkannt, daß Dachpappe für die Gebäude landwirtschaftlicher Betriebe unbedingt als billiges haltbares Dachdeckmaterial Verwendung finden würde. Zehn Jahre später folgte Herr Louis Lindenberg in Stettin mit der fabrikmäßigen Herstellung der Dachpappen und der erforderlichen Klebemasse und Dachteer.

Der Absatz an Dachpappe für Dachdeckungen flacher Gebäude steigert sich von Jahr zu Jahr, so daß in Pommern 14 größere und kleinere Betriebe mit der Herstellung von Dachpappe, Teerprodukten und Asphalt beschäftigt sind. Millionenwerte werden jährlich aus deutschen Rohstoffen an Rohpappe (Wollumpenpappe) und Steinkohlenteer ge-

schaffen und Hunderten von Arbeitern und Angestellten hierdurch Gelegenheit gegeben, Verdienst zu finden.

In Stettin wird die Rohpappe durch die Stettiner Papier- und Pappenfabrik Aktiengesellschaft hergestellt und geliefert. Steinkohlenteer durch Vergasung der Steinkohle im Städtischen Gaswerk und „Hütte Kraft“; auch den Provinzgaswerken ist Gelegenheit geboten, ihren Anfall an Steinkohlenteer an die Dachpappen-Industrie abzusetzen.

Vielseitig ist die Verwendung von Dachpappe; nicht nur Dächer werden eingedeckt, auch Isolierungen gegen Feuchtigkeit und Abdichtungen gegen Grundwasser werden mit Dachpappe ausgeführt.

Im Gartenbaubetrieb wird Dachpappe zur Bodenabdeckung für Gemüsebau usw. mit Erfolg verbraucht.

Abhängig von der Rentabilität der Landwirtschaft ist auch der Absatz an Dachpappe für unsere landwirtschaftliche Provinz Pommern. Leider hält die Landwirtschaft infolge ihrer Notlage und Geldknappheit mit Aufträgen zurück, so daß das Dachdeckerhandwerk ebenfalls wenig beschäftigt ist.

Export von Dachpappen und Teerprodukten kommt leider wenig in Frage, Schutzzölle der Einfuhrländer machen die Ausfuhr von Stettin fast unmöglich.

Die Nahrungsmittel-Industrie.

Carl Wenzel.

Aufbereitung der Nährstoffe aus Tier- und Pflanzenwelt für den Verkauf durch den Einzelhandel ist das vielseitige Arbeitsgebiet der Nahrungsmittel-Industrie.

In allen ihren Zweigen ist die Nahrungsmittel-Industrie in Pommern durch leistungsfähige und gut geleitete Betriebe vertreten.

Entsprechend der günstigen Lage Stettins durch seine weitreichenden Schiffsverbindungen in der Binnen- und Seeschifffahrt ballt sich diejenige Industrie, welche hochwertigere Rohstoffe verarbeitet, im Stadtgebiet Stettins zusammen, während die Kartoffelstärke-Industrie in den Hauptanbaugebieten der Industrie-Kartoffeln zerstreut liegt.

Die Gewürzmüllerei Stettins besteht aus vier leistungsfähigen Betrieben, welche neben dem Betriebe der Gewürzmüllerei in neuester Zeit auch das gemahlene Produkt hygienisch, von Menschenhand unberührt, kleinhandelsfertig gepackt in den Verkauf bringen.

In der Fabrikation von Mostrich finden wir drei Betriebe tätig, deren Fabrikate weit über die Grenzen der Provinz Pommern den besten Ruf genießen.

Die Kaffee- und Getreide-Großrösterei wird in Stettin im allgemeinen als Nebenbetrieb des Kolonialwaren-Großhandels betrieben. Aber auch auf diesem Gebiete gibt es einige Unternehmungen, welche man nach ihrem Umfange und nach der Intensität ihres Betriebes als Spezialbetriebe ansprechen kann.

Auch Malzkaffee wird in zweien dieser Spezialbetriebe erzeugt. Diese Fabriken versuchen, ohne markt-schreierische Reklame, durch gute Qualität und durch Reklame nicht verteuerten, billigen Preis in den Verbrauch einzudringen.

Die Stettiner Schmalz-Siedereien und die Stettiner Kunstspeisefett-Fabriken, letztere durch drei moderne und leistungsfähige trustfreie Betriebe vertreten, verdienen besondere Beachtung. Stettiner Bratenschmalz sollte von der sparsam wirtschaftenden Hausfrau wieder in schärferen Wettbewerb mit der unsere Handelsbilanz stärker belastenden Butter gestellt werden. Das in den Kunstspeisefett-Fabriken hergestellte 100%ige Kunstspeisefett ist billiger und ergiebiger als die wasserhaltige Margarine der vertrusteten Groß-Industrie.

Die Stettiner Zuckerwaren-Industrie ist umfangreich nach der Zahl der Betriebe und infolge der schwierigen Herstellung wohl am bedeutendsten hinsichtlich der Zahl der beschäftigten Arbeitskräfte. Diese Industrie stand in Stettin einst auf goldenem Boden und deckte den Bedarf an Zuckerwaren bis weit hinauf nach Schlesien.

Der Verlust wertvollen Absatzgebietes durch das Diktat von Versailles und eine in der Zeit der Zwangswirtschaft eingetretene starke Uebersetzung der deutschen Zuckerwaren-Industrie hat auf diesem Gebiet zu manchem Zusammenbruch geführt. Die überlebenden Betriebe dürften aber — wenn nicht schon heute — in nicht zu ferner Zukunft wieder unter steigenden Umsätzen die notwendige Rente bringen. Dieses um so mehr, als die Stettiner Zuckerwaren-Industrie entsprechend der geringen Kaufkraft des pommerschen Hinterlandes auf Großerzeugung von Konsum-Qualitäten eingestellt ist.

Es kann nicht wundernehmen, daß außer der Zuckerwaren-Industrie sich in der Nähe der gewaltigen Pommerschen Provinzial-Zucker-Siederei auch andere Zucker verarbeitende Industrien ansiedelten. So insbesondere die Kunsthonig-Industrie, welche mit den Stettiner Marken „Leckermäulchen“ und „Papi“ das norddeutsche Absatzgebiet fast völlig beherrscht.

Die Marmeladen-Industrie hat sich mangels genügender Obstkultur nicht in gleichem Maße entwickeln

können wie die Kunsthonig-Fabrikation. Sie besitzt aber im Handelskammer-Bezirk drei rührige Vertreter, die das Absatzgebiet ihrer einwandfreien Fabrikate ständig zu erweitern bestrebt sind.

Die Teigwaren haben sich in der Nachkriegszeit einen besseren Platz auf dem Tisch des deutschen Verbrauchers erworben. Dieser erhöhten Nachfrage entsprechen zwei hochmodern eingerichtete, in der Nachkriegszeit in Stettin entstandene Teigwaren-Fabriken.

Daß in einem Hafenplatz wie Stettin auch die Verarbeitung der Fische nicht im Hintergrunde bleibt, beweist die ausgedehnte Aal- und Herings-Räucherei Stettins.

Entsprechend dem überwiegend mageren Boden des Handelskammer-Bezirktes spielt in der Landwirtschaft die Kartoffel die erste Rolle unter den Bodenprodukten. In 5 Kartoffelmehl- und Stärkesyrup-Fabriken des Handelskammer-Bezirktes wurden im letzten Erntejahr:

192 100 Dz. Kartoffelmehl sowie

55 100 Dz. Stärkesyrup und Traubenzucker

neben einer großen Menge Kartoffelflocken hergestellt, so daß dieser Zweig der Nahrungsmittel-Industrie des Handelskammer-Bezirktes auch im Rahmen der Gesamterzeugung Deutschlands eine gewichtige Rolle spielt.

Mit dem Magdeburger und Liegnitzer Sauerkraut ist in der Nachkriegszeit auch pommersches Sauerkraut Stettiner Herstellung in erfolgreichen Wettbewerb getreten.

Die Stettiner Fleischwaren-Industrie umfaßt eine ganze Anzahl leistungsfähiger Betriebe, und ich glaube an dieser Stelle nicht aus der Schule zu plaudern, wenn ich darauf hinweise, daß auch der Bedarf der Riesenstadt Berlin zu einem erheblichen Teil aus Stettiner Fleischwaren-Fabriken gedeckt wird.

Die Hefe-Industrie, welche die Börsenpresse mit ihren mannigfachen Syndikatsbestrebungen in den letzten Jahren so reichlich beschäftigte, hat in Stettin einige ihrer prominenten Vertreter.

Von der Hefe zum fertigen Gebäck ist es nur ein kurzer Schritt, und es sei zum Schluß unserer Uebersicht bemerkt, daß der Uebergang von handwerksmäßigen zum Fabrikbetriebe in der Broterzeugung, der allenthalben in den beiden letzten Jahrzehnten zu beobachten war, sich auch im Handelskammer-Bezirk raschen Schrittes vorwärts bewegt und daß die Brotfabriken im Rahmen der Nahrungsmittel-Industrie des Handelskammer-Bezirktes bereits eine erhebliche Rolle spielen.

Verständnisvolle Unterstützung seitens der Verbraucher durch Bevorzugung pommerscher Erzeugnisse aus pommerschen Rohstoffen und aus den vorzüglich eingerichteten Betrieben der pommerschen Nahrungsmittel-Industrie, sollte in steigender Einsicht für die Notwendigkeiten unserer Grenzprovinz erwartet werden.

Es ist dies ein Weg, unabhängig von Reichsmitteln die notleidende pommersche Landwirtschaft zu stützen.

Der Stettiner Weinhandel.

Generaldirektor J. Bundfuß.

Zu den ältesten Handelszweigen Stettins gehört der Weinhandel. In einer Chronik wird bereits aus dem früheren Mittelalter berichtet, daß der Stettiner Handel am umfangreichsten mit Heringen, Fischen und Wein gewesen ist. Für den oderaufwärts nach Frankfurt versandten Hering handelten die Stettiner Kaufleute außer Kupfer und Eisen vor allem Wein ein, der über See weiter, insbesondere nach Dänemark, Schweden und Norwegen, geführt wurde. Im Laufe der Jahrhunderte — schon lange vor dem Bestehen regelmäßiger Verbindung mit den südlichen Weinproduktionsländern — entwickelte sich dann eine lebhaftere Weineinfuhr, namentlich aus Bordeaux, wohin der Platz Stettin vielfach Holz ausfuhrte, wogegen die Segler als Rückfracht Wein eintauchten. Der Weineinfuhrhandel unterhielt zu diesem Zwecke eigene Schiffe. So wurden, um nur eine Zahl anzugeben, im Jahre 1765 zur See mehr als 31 000 Oxhofs „Franzwein“ nach Stettin eingeführt, von denen über 10 000 Oxhofs nach Berlin weitergingen. Auch nach Schlesien und dem östlichen Hinterlande gingen große Transporte. Im Jahre 1794 waren am Stettiner Weinhandel bereits 34 Firmen beteiligt, deren Inhaber vielfach zu den ersten und angesehensten Kaufleuten Stettins gehörten.

Waren in den Stettiner Absatzgebieten, entsprechend ihrem Klima, Bordeaux- und Dessertweine in früheren Zeiten besonders beliebt, so setzte sich der Stettiner Weinhandel später mit ganzer Kraft dafür ein, auch deutschen Erzeugnissen den Markt in den östlichen Provinzen in höherem Maße zu erschließen. Auf diese Weise entstanden zahlreiche nahe Beziehungen zwischen dem Stettiner Weinhandel und den deutschen Weinproduktionsgebieten, die sich bis heute naturgemäß immer mehr verengert haben. Auf der anderen Seite nahm aber auch die Einfuhr ausländischer Weine stark zu, und der seewärtige Eingang von Wein stieg von 3200 bis 4500 to in der Periode 1880—1890 auf 5300 bis 7800 to in der Zeit von 1900—1912.

Infolge der durch den Weltkrieg hervorgerufenen Abschnürung Deutschlands vom Auslande hatte der Weinhandel in den folgenden Jahren schwere Zeiten durchzumachen. Nach Ende des Krieges nahm der Stettiner Weinhandel seine altangestammten Beziehungen zu den südlichen Weinproduktionsländern wieder auf, um dem Markte die lang entbehrten Bordeauxweine sowie die als Kranken- und Stärkungswine unersetzlichen Dessertweine in ursprünglicher Güte und Beschaffenheit wieder zuzuführen.

Die Deutschland zu Beginn des Jahres 1925 wieder-gegebene Freiheit seiner Handelspolitik, und in ihrem Verfolg die Handelsverträge mit Italien, Portugal, Spanien, Griechenland und Frankreich mit ihren wichtigen Tarifermäßigungen bei der Einfuhr von Wein ins deutsche Zollgebiet, erleichterten die Wiedererstarke der Leistungsfähigkeit des Stettiner Weinhandels mit seinem ausgedehnten östlichen Absatzgebiet in hohem Maße. Das endgültige Zustandekommen der genannten Verträge ist teilweise bekanntlich nur unter bedeutenden Schwierigkeiten möglich gewesen, da im Inlande vielfach die Erkenntnis noch nicht vorhanden war, daß zahlreiche ausländische Weine, insbesondere die französischen Rotweine, sowie die verschiedenen Südweine, die in unserem Klima nicht erzeugt werden können, für den deutschen Markt unentbehrlich sind, ohne andererseits dem deutschen Weinbau das Feld strittig zu machen. Im Gegenteil werden gewisse einheimische Weinarten erst durch den Verschnitt mit kräftigerem Auslandsweine marktfähig, genau so wie die Beimischung kleberreichen ausländischen Mehles zu deutschem Mehle diese für gewisse Zwecke erst verwendungsfähig macht.

Indem sich nunmehr, nach Abschluß der erwähnten Verträge, die Einfuhr der für den deutschen Markt unentbehrlichen südlichen Weine ohne zu hohe Zollbelastung vollziehen kann, ist der Weinhandel wieder in die Lage versetzt, seiner Aufgabe zu genügen und dem Markt bei mäßigen Preisen gesunde und mundrechte Weine zuzuführen.

Der Weinhandel hegt die Hoffnung, daß bei aller Würdigung der berechtigten Forderungen der deutschen Winzer, denen aber auf andere Weise, namentlich durch Steuererleichterungen zu helfen ist, die handelspolitische Basis des deutschen Weinimporthandels in Beziehung auf die genannten Länder in den nächsten Jahren nicht geändert wird, damit hierdurch eine ruhige und stetige Entwicklung ermöglicht ist. Es ist hierbei zu beachten, daß dem deutschen Weinbau ja auch die teilweise veränderte Geschmacksrichtung der deutschen Verbraucher entgegenkommt, indem jetzt auch in den östlichen Provinzen Deutschlands im allgemeinen eine gewisse Abkehr von den früher hier allein üblichen Bordeauxweinen und ein verstärkter Verbrauch von

deutschem Weißwein festzustellen ist. Dies drückt sich in den Einfuhrzahlen Stettins nach dem Kriege aus, die für die Jahre 1925/1929 wie folgt lauten:

Seewärtige Weineinfuhr in Stettin in t zu	
1000 kg:	
1925	1965
1926	2197
1927	4226
1928	2536
1929	2247.

Der Rückgang, der aus diesen Zahlen gegenüber den für die Vorkriegszeit genannten spricht, spiegelt einmal die aus verschiedenen Gründen eingetretene starke Abkehr der Verbraucher von Bordeauxweinen wieder, dürfte aber in der Hauptsache auf den Verlust der früher so gut wie ausschließlich über Stettin versorgten östlichen Provinzen an Polen zurückzuführen sein. — Im übrigen geben die vorstehenden Zahlen für die letzten fünf Jahre ein deutliches Bild von der Besserung der Wirtschaftslage seit dem Krisenjahr 1925, über die beiden Jahre mit günstigerer Konjunktur, bis zur Depression, welche im Jahre 1929 einsetzte.

Ein weiterer für den Stettiner Weingroßhandel un- gemein wichtiger Umstand darf hier nicht unerwähnt gelassen werden, d. i. die Aufspritzung von Dessertweinen, wie sie in einigen Nordseehäfen üblich ist. Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme, welche von jeher in den in Frage kommenden südeuropäischen Häfen ausgeübt worden ist, und es ist an und für sich im volkswirtschaftlichen Interesse zu begrüßen, daß sie auch in deutschen Eingangshäfen vorgenommen werden darf. Dagegen muß es als ungerecht bezeichnet werden, daß nur einige hanseatische Freihäfen dieses Vorrecht genießen, während der für das ganze östliche Deutschland maßgebende Stettiner Hafen, das Tor der Ostsee, welcher schon durch die Abtretung großer Absatzgebiete und die Schaffung des Korridors ganz außerordentlich schwer geschädigt worden ist, hinter den in Frage kommenden Nordseehäfen zurückstehen soll. Es muß er- hofft werden, daß eine für Stettin günstige Regelung dieser lange umstrittenen Frage gefunden wird, vielleicht im Rahmen des Osthilfeprogramms, in welchem die Belange der Stettiner Wirtschaft leider bisher eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle gespielt haben.

Der Steffiner Heringshandel.

Handelsgerichtsrat Ernst Ortmann.

Der Stettiner Salzheringshandel nimmt im Rahmen des gesamten Wirtschaftslebens Stettins eine hervorragende Stellung ein und gehört zu seinen ältesten und allerwichtigsten Zweigen. Seinen großen Aufschwung erlebte dieser Zweig des Stettiner Großhandels, der an und für sich schon auf die Zeiten der Hanse zurückgeht, dann aber in der Mitte des 19. Jahrhunderts, in die auch die Gründungsjahre mancher der heute noch bestehenden großen Heringsimporthäuser fallen. Mit immer größerer Tatkraft und gestützt auf immer größere Kapitalien wurde der Stettiner Heringshandel gefördert. Der Erfolg dieser Bemühungen drückt sich in der Tatsache aus, daß in den letzten Jahren vor dem Kriege durchschnittlich ca. 700 000 Faß Salzheringe gegen- über nur ca. 75 000 Faß im Jahre 1825 in Stettin eingeführt wurden. Damit stand Stettin in Bezug auf den Salzheringsimport an der Spitze aller Wettbewerbshäfen, wie die Zahlen aus den einzelnen Häfen im Jahre 1913 zeigen:

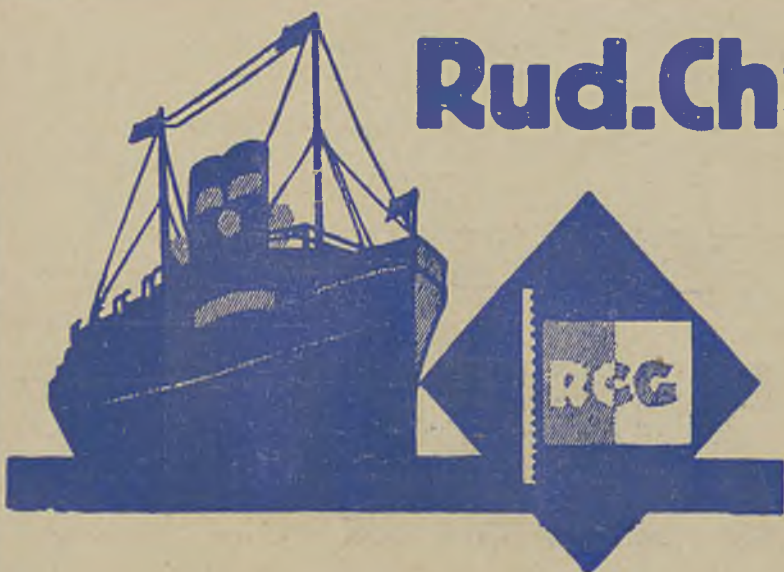
Einfuhr von Salzheringen:

Hamburg	338 647 Faß
Königsberg	594 052 „
Danzig	241 964 „
Stettin	724 212 „

Mit dieser Einfuhrmenge war Stettin unter den kontinentalen Häfen Hauptstapelplatz für Salzheringe. Die Verbindungen der Stettiner Einfuhrhäuser erstreckten sich über ganz Ost-, Mittel- und Süddeutschland sowie insbesondere die starken Verbrauchsgebiete des ost- und mitteleuropäischen Hinterlandes. Wer insbesondere in Rumänien, Polen, Ungarn, Galizien oder der heutigen östlichen Tschechoslowakei Heringe kaufen wollte, der wandte sich nach Stettin, und die Aufkäufer aus diesen Ländern gehörten zu den charakteristischen Erscheinungen der Handels- und Hafenstadt Stettin. Zahlenmäßig stellt sich die Entwicklung der Stettiner Salzherings- einfuhr wie folgt dar:

Jahr	Einfuhr
1880	68 224 t je 1000 kg
1890	84 222 „
1900	77 897 „
1910	115 129 „
1913	109 468 „
1919	139 000 „
1920	166 020 „
1921	122 992 „
1922	69 133 „
1923	86 538 „
1924	84 385 „
1925	85 903 „
1926	85 794 „
1927	71 616 „
1928	70 971 „
1929	73 851 „

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß Stettin nach dem Kriege — abgesehen von einem vorübergehenden bedeutenden Aufschwung in den ersten Nachkriegsjahren — seine alte Stellung als Hauptstapelplatz für Salzheringe nicht in vollem Umfange aufrecht erhalten und einen Rückgang in seinen Importen erleben mußte. Wenn der Import von Salzheringen in den Jahren 1919-1921 ein so stattlicher war und den Vorkriegsimport sogar übertraf, so ist dies in erster Linie auf den starken Nahrungsmittelmangel in den Jahren nach dem Kriege zurückzuführen, der damals in Deutschland herrschte, sowie darauf, daß diesem Mangel gegenüber der Salzheringsmarkt bei Kriegsende über keine größeren Vorräte mehr verfügte. Allmählich, beginnend mit dem Jahre 1922, vollzog sich aber auf dem Salzheringsmarkt der Uebergang in ruhigere Bahnen, und im weiteren Verlauf begannen sich auch die Veränderungen der politischen Grenzverhältnisse im deutschen Osten, wie auf viele andere Wirtschaftszweige, auch auf den Salz-



Rud. Christ. Gribel

Stettin

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen Stettin und nachstehenden Ost- und Nordseehäfen:

Stettin-Danzig alle 7 Tage	Stettin-Norrköping-Stockholm . . . alle 15 Tage
Stettin-Elbing " 7 "	Stettin-Kiel " 7 "
Stettin-Königsberg " 3 "	Stettin-Flensburg " 14 "
Stettin-Libau " 14 "	Stettin-Hamburg " 7 "
Stettin-Riga " 7 "	Stettin-Bremen " 7 "
Stettin-Reval-Helsingfors " 7 "	Stettin-Rotterdam " 7 "
Stettin-Kotka-Wiborg " 7 "	Stettin-Antwerpen " 7 "
Stettin-Abo " 7 "	Stettin-Rheinhäfen bis Köln direkt " 7 "
Stettin-Raumo-Mäntyluoto-Wasa " 14 "	Stettin-anderen Ost- u. Nordseehäfen nach Bedarf

Dampfer mit Kühlräumen neuest. Konstruktion für Buttertransporte : Spezialschiffe für langes Eisen.

Regelmäßiger Passagierdampferdienst

zwischen

Stettin-Reval-Helsingfors

im Sommer

Doppelschrauben-Schneldampfer „Rügen“
Abfahrten von Stettin jeden Sonnabend 16 Uhr.

im Winter

Schneldampfer „Nordland“
Abfahrten von Stettin jed. 2. Sonnabend 15½ Uhr.

Stettin-Riga

Schneldampfer „Nordland“, „Regina“, „Ostsee“. Abfahrten von Stettin jeden Sonnabend 15¼ Uhr.

Stettin-Stockholm

Dampfer „Victoria“. Abfahrten von Stettin am 5. und 20. jeden Monats 18 Uhr.

Auskünfte in allen Fracht- und Passageangelegenheiten durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin.

Telephon: Sammelnummer: 355 31.

Telegramm-Adr.: Gribel, Stettin.

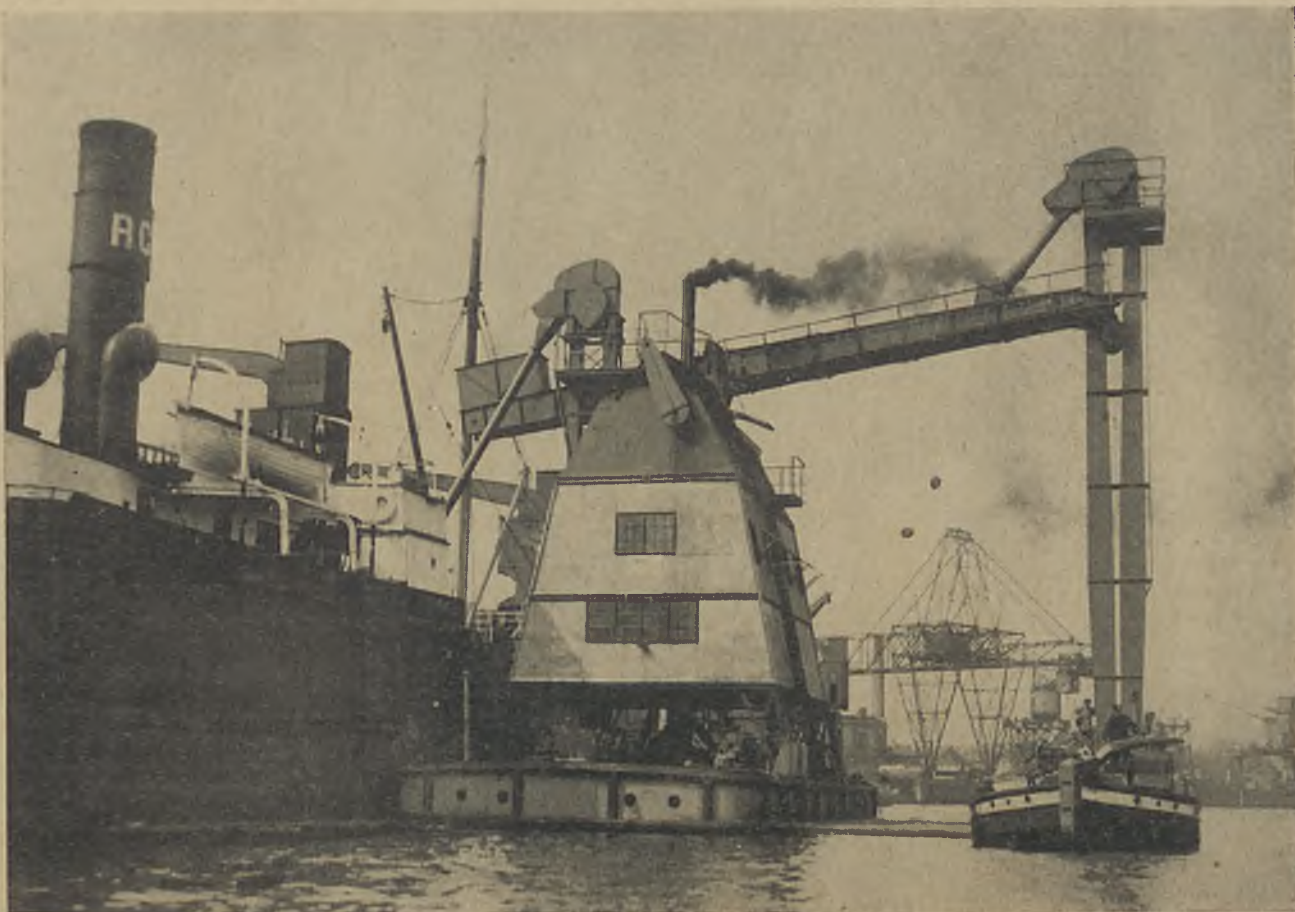
ZIEGEL

seit Jahrtausenden
der beste Baustoff
der Welt!



Verband pom. Ziegel-u. Hartsteinwerke

+ STETTIN BÖRSE +



Billigster Getreideumschlag

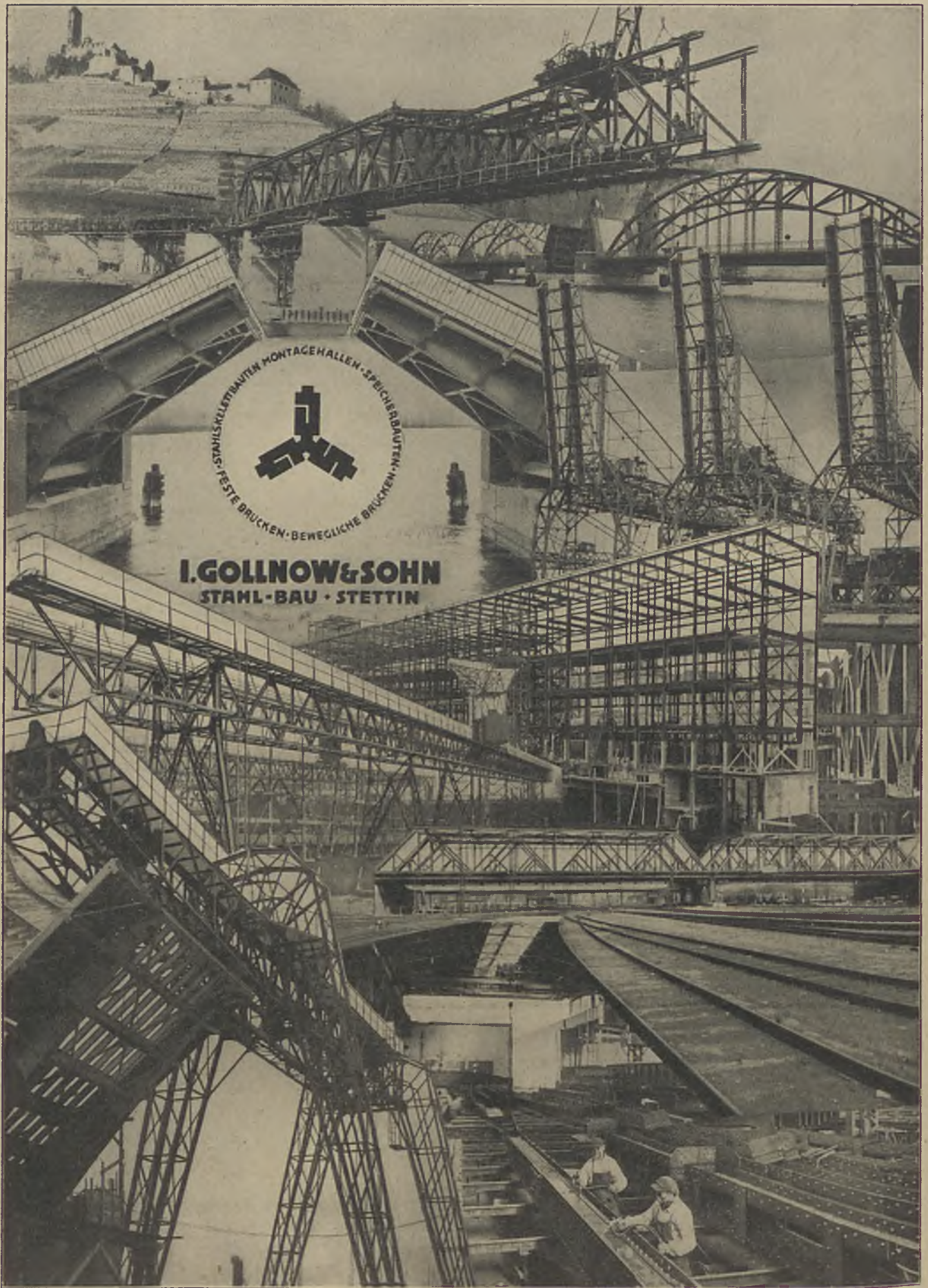
aus Kähnen und Eisenbahnwagen
in Seeschiffe und umgekehrt durch

schwimmende Elevatoren

mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to. stündlich

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

Fernsprecher 35341 und 30090.



heringshandel auszuwirken. In den Jahren bis 1926 einschließlich hielt sich die Einfuhrmenge, gegenüber 1913 schon beträchtlich verringert, zwar noch stetig auf einer durchschnittlichen Höhe von ca. 550 000 Faß; im Jahre 1927 sank dann aber die Einfuhr auf ca. 465 000 Faß, über welchen Stand sie auch seitdem nicht allzu wesentlich hinausgegangt ist. Zurückzuführen ist die Verschlechterung der Einfuhrziffern insbesondere darauf, daß gegenwärtig — wenn auch die alten Absatzgebiete in Rumänien, Ungarn und der Tschechoslowakei erhalten werden konnten und die Geschäftsbeziehungen mit diesen Ländern vom Stettiner Heringshandel besonders pfleglich behandelt werden — doch gerade die beim Friedensschluß abgetretenen früheren deutschen Gebietsteile im Osten, ferner Kongreßpolen und Galizien als Absatzgebiete völlig ausfallen. Seit Beginn des deutsch-polnischen Handelskrieges war die Einfuhr von Salzheringen in diese Gebiete, die früher als die eigentliche Domäne des Stettiner Salzheringshandels anzusehen waren und von Stettin beliefert wurden, verboten, was natürlich starke Ausfälle für den Stettiner Handel zur Folge gehabt hat. Inzwischen ist es Danzig gelungen, in diesem Gebiet teilweise festen Fuß zu fassen, und es ist die Frage inwieweit es möglich ist, Danzig die in dieser Beziehung errungenen Vorteile wieder abzugeben. Der deutsch-polnische Handelsvertrag ist ja inzwischen zustande gekommen und damit auch die Aufhebung des Einfuhrverbots für Salzheringe nach Polen in Reichweite gerückt. Der Stettiner Heringshandel hat die dringende Hoffnung, daß der Vertrag baldmöglichst ratifiziert werden wird, damit er seinen Absatz in seinen alten polnischen Interessengebieten wieder aufbauen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es aber erforderlich, daß das deutsch-polnische Handelsabkommen, wie es auch von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin bereits mehrfach verlangt worden ist, durch ein den deutschen Interessen, namentlich auch den Interessen des Salzheringshandels gerechtwerdendes Verkehrsabkommen ergänzt wird. Durch die einseitig die Weichselhäfen begünstigende Tarifpolitik der polnischen Bahnen, die die Tarife ohne Rücksicht auf die tatsächlich mit dem Transport verbundenen Unkosten gestaltet, ist es Danzig sogar gelungen, in die weiter entfernten gelegenen Belieferungsgebiete Stettins, namentlich nach der Tschechoslowakei, Ungarn und Rumänien, einzubrechen, so daß Danzig Stettin ebenso wie auf manchem anderen Gebiet, als Nutznießer der wirtschaftlichen und politischen Verschiebungen in dem Osteuropa der Nachkriegszeit, auch auf dem Gebiet der Salzheringeinfuhr überflügeln konnte. Zahlenmäßig stellt sich dies folgendermaßen dar:

Danzig: Einfuhr von Salzheringen:

1913	260 897	Fässer
1923	383 838	"
1924	545 558	"
1925	268 717	"
1926	498 908	"
1927	550 420	"
1928	560 950	"
1929	708 500	"

Interessant ist auch ein Blick auf die Beteiligung der verschiedenen Salzungen an der Stettiner Einfuhr. Sie gibt für die Jahre seit 1911 das folgende Bild:

Der Stettiner Salzheringsimport nach Herkunftsländern:

Jahr	Groß-britannien	Skandi-navien	Holland	Deutschland	Insgesamt Fässer
1911	470 856	166 880	88 169	20 690	746 595
1912	409 069	140 808	60 825	14 367	625 069
1913	424 110	148 371	127 632	24 099	724 212
1922	183 000	196 000	225	—	379 225
1923	273 157	203 286	3 981	4 000	584 424
1924	460 017	162 269	18 961	—	641 247
1925	377 074	168 709	3 186	1 912	550 881
1926	403 857	155 120	6 262	931	566 170

1927	345 370	114 184	4 548	3 060	467 462
1928	355 788	95 280	1 535	3 577	456 180
1929	393 700	86 727	284	2 383	483 094

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß Großbritannien von jeher den größten Anteil an der Stettiner Einfuhr gehabt hat. Während in der Kriegszeit notgedrungen auf norwegische Salzungen übergegangen werden mußte, hat sich der Handel nach dem Kriege wieder mehr und mehr den Heringen englischen, schottischen und irischen Ursprungs zugewandt, hierin den Bedürfnissen der Verbraucher folgend. Aufschlußreich sind auch die Zahlen über die Zufuhren deutscher Heringe. Aus ihnen geht hervor, daß die Zufuhr deutscher Heringe im Rahmen der gesamten Stettiner Salzheringeinfuhr eine verschwindend kleine Rolle spielt, was darauf zurückzuführen ist, daß der deutsche Hering geschmacklich nicht den Ansprüchen der Verbraucher in demselben Maße wie namentlich der großbritannische Hering entspricht.

Im ganzen genommen bietet der Stettiner Heringshandel trotz den nach dem Kriege unverschuldet erlittenen Rückschlägen, die aus der Uebermacht der Verhältnisse resultieren, auch heute noch das Bild eines rührigen, unentwegt um die Erhaltung seiner Wettbewerbsfähigkeit kämpfenden Gewerbes, das sich seines alten bedeutenden Rufes und der ihm dadurch auferlegten Verpflichtungen voll bewußt ist. Hierfür spricht die nach dem Kriege durch die eigene Initiative der Stettiner Importeure durchgesetzte Verbesserung der Hafeneinrichtungen für den Heringsumschlag durch den Bau von Heringschutzdächern am Sellhausbollwerk und Grünen Graben, durch welche die hier gelöschten Heringsfässer vor nachteiligen Witterungseinflüssen geschützt sind. Hierfür spricht ferner insbesondere der von den bedeutendsten Heringsimportfirmen finanzierte Bau eines modernen Kühlhauses mit 2600 qm Kühlraumfläche für die Lagerung der Heringe.

Wenn die obengenannten Anlagen teilweise durch die eigene Initiative und mit Mitteln des Heringshandels selbst geschaffen worden sind, so hält sich dieser hierfür zu der Erwartung berechtigt, daß auch die dazu berufenen innerdeutschen Stellen ihm ihrerseits in seinem harten Wettbewerbskampf die Hilfe leisten, die er auf Grund seiner Bedeutung erwarten kann. Dies betrifft namentlich das Gebiet der Eisenbahntarifpolitik. Den berechtigten Forderungen des Stettiner Heringshandels in dieser Hinsicht ist leider bisher seitens der Reichsbahn noch immer nicht entsprochen worden, obwohl gerade ihre Erfüllung nachhaltig zu einer Besserung der Lage des Stettiner Heringshandels beitragen kann. Es handelt sich hierbei insbesondere um die schon seit langem geforderte Beförderung von Matjesheringen als Eilgut zu gewöhnlichen Stückgutsätzen, ferner die Wiedereinführung eines Seehafen-Einfuhr-Tarifs in Anlehnung an den Vorkriegstarif S 18c und schließlich, was von besonderer Bedeutung ist, die volle Aufnahme des Wettbewerbs auf eisenbahntarifarischem Gebiet gegenüber Gdingen und Danzig nach Südosteuropa. Der Stettiner Heringshandel hegt ferner die Erwartung, daß die sachlich unberechtigten Anträge der Deutschen Treibnetz-Herings-Fischerei-Gesellschaften auf eine beträchtliche Erhöhung des Heringszolles keine Annahme finden. Jede Erhöhung der Einfuhrzölle für Heringe muß Verteuerung zur Folge haben, die einen Rückgang des Verbrauchs dieses wichtigen Volksnahrungsmittels nach sich zöge. Zudem geht aus den oben mitgeteilten Zahlen hervor, welche geringe Rolle gerade die Heringe deutschen Ursprungs beim Stettiner Salzheringsimport spielen. Schließlich muß noch einmal auf das deutsch-polnische Handelsabkommen hingewiesen werden, dessen baldige Inkraftsetzung den Stettiner Heringshandel sicherlich beleben wird, so daß dieser sich gegen alle Versuche, das Handelsabkommen noch nicht zur Ratifizierung zu bringen verwehren muß. Der Handelskrieg mit Polen hat lange genug gedauert. Wenn der Stettiner Heringshandel, ebenso wie viele andere Stettiner Wirtschaftszweige, seine alten Verbindungen in die jetzt polnischen Gebiete wieder aufzunehmen versuchen soll, tut angesichts des rücksichtslosen Wettbewerbs der Weichselhäfen höchste Eile not.

Der Stettiner Landesproduktenhandel.

Dr. Curt Hoffmann, Stettin.

Die günstige Verkehrslage Stettins zu den Produktions- und Absatzgebieten landwirtschaftlicher Erzeugnisse hat schon in den ältesten Zeiten des Stettiner Handels vorwiegend den Getreidehandel zu hoher Blüte gelangen lassen. Ein weitverzweigtes Netz von Binnenwasserstraßen, ergänzt durch günstige Eisenbahnlinien, verbindet Stettin mit den Getreideproduktionsgebieten seines Hinterlandes, so daß die

Getreidemengen weit aus dem Herzen Europas herangeführt werden konnten. Bis zum Ausbruch des Krieges war Stettin, abgesehen von einigen kurzen Perioden, in denen die Einfuhr die Ausfuhr überwog, ein in hervorragendem Maße Getreide exportierender Hafen, über den die Erzeugnisse der Landwirtschaft den Bedarfsländern, hauptsächlich den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Groß-

Britannien und Frankreich zugeführt wurden. Namentlich zu Beginn des 20. Jahrhunderts nahm der Stettiner Getreidehandel einen außerordentlichen Aufschwung. Als Gründe hierfür sind insbesondere die 1894 erfolgte Aufhebung des Identitätsnachweises und das Einfuhrsystem anzusehen.

Die stetige Aufwärtsentwicklung erlitt durch den Ausbruch des Weltkrieges einen jähen Abschluß. Die Zwangswirtschaft während des Krieges, der Frieden von Versailles und der Niedergang der deutschen Wirtschaft während der Inflationsjahre haben die Verhältnisse von Grund auf geändert.

Für den Getreidehandel sind die Gebietsabtretungen im deutschen Osten insofern von ganz einschneidender Bedeutung, als Stettin einen großen Teil seiner Bezugsgebiete verloren hat. Posen und Westpreußen waren die Kornkammern des östlichen Mitteldeutschland und seiner Großstädte. Die Getreidemengen aus diesen Gebieten, die zur Versorgung der ansässigen Bevölkerung nicht benötigt wurden, wurden zum großen Teil durch den Stettiner Getreidehandel den ausländischen Bezugsländern zugeführt. Infolge seiner eisenbahntarifrischen günstigen Lage war Stettin der gegebene Ausfuhrhafen für diese Gebiete. Die Grenzziehung im Osten hat dann bewirkt, daß sich der Stettiner Getreidehandel an der Verteilung der überschüssigen Getreidemengen dieser Gebiete nicht mehr beteiligen kann. Das Getreide ist, soweit es sich um aus den ehemals deutschen, jetzt polnischen Gebietsteilen stammende Ware handelt, nach infolge Eisenbahnfrachtdumpings billigeren außerdeutschen Häfen abgewandert, ja es ist sogar beobachtet worden, daß Getreide aus den deutschen Grenzgebieten seinen Weg zur Ausfuhr über außerdeutsche Häfen genommen hat. Außerdem steht der deutsch-polnische Zollkrieg der Aufnahme deutsch-polnischer Handelsbeziehungen auf dem Gebiete des Getreidehandels hindernd im Wege.

Neben diesen Gebietsverlusten wurde der Stettiner Getreidehandel auch durch die Ausschaltung Rußlands aus der Reihe der Bezugsländer ungünstig beeinflußt. Vor dem Kriege spielte der Veredelungsverkehr in den Ostseehäfen eine erhebliche Rolle. Dieser Verkehr ist jetzt in Fortfall gekommen, da Rußland, von dem vor dem Kriege erhebliche Getreidemengen zwecks Veredelung mit einheimischem Getreide bezogen wurden, ausreichende Mengen, die eine erfolgreiche Wiederaufnahme des ehemals blühenden Veredelungsverkehrs gewährleisten, in den letzten Jahren nicht mehr zur Ausfuhr brachte.

Der Stettiner Getreidehandel hat also einen Teil der alten Bezugsländer verloren. Trotzdem ist es gelungen, Schritt für Schritt Stettin seiner überragenden Vorkriegsstellung als Getreideausfuhrhafen wieder zu nähern und auch polnisches Transitgetreide wieder über Stettin zu ziehen. Das über Stettin zur Ausfuhr gelangende Getreide ist aber größtenteils Speditionsgetreide und stammt nicht nur aus deutschen Gebietsteilen, sondern auch aus Polen, (Posen, Galizien), Rumänien, Ungarn, Jugoslawien und der Tschechoslowakei.

Ueber die Entwicklung der seewärtigen Ein- und Ausfuhr in den letzten Jahren gibt folgende Tabelle Aufschluß:

	Einfuhr in Tonnen zu 1000 kg					
	1913	1926	1927	1928	1929	
Roggen	608	7 022	28 711	13 827	5 096	
Weizen	19 381	8 748	14 194	8 553	16 445	
Gerste	2 063	10 089	983	9 117	8 436	
Hafer	3 390	6 694	218	2 797	1 706	
Insgesamt	25 442	32 553	44 106	34 294	31 683	
	Ausfuhr in Tonnen zu 1000 kg					
	1913	1926	1927	1928	1929	1930 ¹⁾
Roggen	187 305	100 493	2 402	73 996	292 992	189 047
Weizen	82 864	55 063	3 218	37 143	87 536	25 478
Gerste	30 512	23 138	19 799	21 332	50 650	43 367
Hafer	140 804	25 542	12 704	52 058	122 500	59 762
Insgesamt	441 485	204 241	38 114	184 529	553 678	317 654

Die Bedeutung des Getreideverkehrs zeigen neben den Ziffern über den seewärtigen Verkehr auch die Zahlen über den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen und auf den Eisenbahnen.

Der Binnenschiffsverkehr betrug in Tonnen zu 1000 kg

Im Eingang	1926	1927	1928	1929
Roggen	30 572	14 609	38 288	195 212
Weizen	19 797	7 944	16 294	45 140
Gerste	7 571	9 897	15 137	31 418
Hafer	5 434	12 433	23 136	54 942
Insgesamt	63 374	44 883	92 855	326 712

¹⁾ Januar bis April.

Im Ausgang	28 016	40 932	38 114	5 375
Roggen	12 210	20 202	13 350	12 812
Weizen	18 056	19 570	28 084	26 548
Hafer	16 067	30 989	10 584	4 816
Insgesamt	74 349	111 693	90 132	49 551

Der bahnwärtige Verkehr kann auf Grund des veröffentlichten, amtlichen statistischen Materials nicht genau ermittelt werden, da die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen unter Gruppe 4 den Verkehr der pommerschen Häfen Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Stettin, Swinemünde, Wolgast und Stralsund zusammenfaßt. Rechnet man auf Stettin im Versand 75%, im Empfang 50% der für die genannten Häfen insgesamt eingegangenen Mengen, so zeigt der bahnwärtige Getreideverkehr des Stettiner Platzes folgendes Bild:

	Versand	Empfang
1926	24 601 t	139 281 t
1927	206 636 t	91 941 t
1928	32 800 t	88 900 t
1929	noch nicht veröffentlicht.	

Bei der Abwicklung dieses Getreideverkehrs, die sich unter den größten Schwierigkeiten vollzog, machte sich namentlich das Fehlen ausreichender Lagerungsmöglichkeiten sehr störend bemerkbar. Dies zeigte sich besonders zu Beginn des Jahres 1929, als die Hafenverwaltung kaum in der Lage war, die ankommenden Getreidemengen zu entladen. Während des harten Winters 1928/29 mußten nicht weniger als 12-15 000 Waggons Getreide infolge Fehlens jeglichen Lagerraumes in Säcken auf Umschlagsschuppen gelagert werden. Daß durch die entstehenden Lagergelder, Standgelder, Zinsen, Sackleihmieten, Qualitätsunterschiede der Exporthandel große Schäden erlitten hat, dürfte ohne weiteres einleuchten. Was aber nicht zu verstehen ist, ist, daß die Verhandlungen mit dem preußischen Staat wegen des Baues eines modernen Getreidespeichers, durch den alle diese Mißstände mit einem Schlage beseitigt werden könnten, immer noch nicht zum Abschluß gekommen sind. Alle Forderungen des Staates, als da sind Garantieübernahme, Rentabilitätsberechnungen sind von den Interessenten erfüllt worden. Trotzdem ist der Bau des Speichers, der für Stettin, wie das Jahr 1929, das eine große Ernte brachte, mit aller Deutlichkeit gezeigt hat, eine Lebensnotwendigkeit ist, noch nicht gesichert.

Auch auf anderen Gebieten könnte Stettin als Getreidehandelsplatz geholfen werden. Seit Jahren sind die in Frage kommenden Wirtschaftskreise bemüht die Zulaufbedingungen für Getreide nach den Seehäfen durch Seehafenausfuhrtarife, wie sie vor dem Kriege in Form des A.T.S. 3a bestanden haben, zu erleichtern. Die Bedenken, die gegen solche Tarife bestehen, sind nicht haltbar. Auch das Fehlen eines Terminmarktes in Stettin, dem natürlichen Ausfuhrhafen eines großen Getreideüberschußgebietes, wirkt sich auf den Verkehr ungünstig aus. Bei der Verwertung der Ernte des Jahres 1928/29 trat deutlich zutage, daß das Exportgeschäft ohne die Möglichkeit einer terminmäßigen Deckung nur Stückwerk ist und zu einer gedeihlichen Fortentwicklung nicht kommen kann, da dem Stettiner Händler nicht die Möglichkeit gegeben ist, Exportgeschäfte auf längere Lieferung abzuschließen. Der Getreidehandel ist, soweit ihm zur Zeit überhaupt noch die Möglichkeit zur freien Betätigung gegeben ist, auf Promptgeschäfte beschränkt. Denn die staatlichen Maßnahmen auf dem Gebiete der Getreidepolitik und der Getreidepreisbildung haben den privaten Getreidehandel nahezu zum Erliegen gebracht. Gegen die Konkurrenz der staatlich subventionierten Gesellschaften kann sich der private Getreidehandel auf die Dauer nicht halten. Dazu kommt, daß die Unsicherheit hinsichtlich der Getreide-Gesetzgebung die Entschlußkraft des privaten Handels zu lähmen geeignet ist. Das Prinzip der Freiheit des Handels ist durch zahlreiche Maßnahmen der Regierung bereits durchbrochen worden, und das Maismonopol ist nicht anders als eine Etappe auf dem Wege zum Getreidemonopol zu werten. Jedenfalls sieht der freie Handel der weiteren Entwicklung auf dem Gebiete der Getreidepolitik und Getreidebewirtschaftung mit großer Besorgnis entgegen. Unter diesen Umständen ist die Frage, wie sich der Stettiner Getreidehandel in Zukunft gestalten wird, schwer zu entscheiden. Die Beantwortung dieser Frage wird in erster Linie davon abhängen, inwieweit den lebenswichtigen Forderungen des Getreidehandels seitens der Staatsbehörden Rechnung getragen wird. Jedenfalls ist die Stettiner Kaufmannschaft im Verein mit der Hafenverwaltung bemüht, bereits bestehende Ein-

richtungen, die der Getreidehandel zu einer gedefflichen Entwicklung benötigt, weiter auszubauen. So unterhält die Industrie- und Handelskammer für den Getreideumschlag vier Elevatoren und ferner ein Schiedsgericht zur Entscheidung von Streitigkeiten.

Neben dem Getreidehandel steht auch der Samenhandel an wichtiger Stelle, denn Stettin ist einer der wichtigsten Plätze Deutschlands für den Handel und Veredelungsverkehr mit landwirtschaftlichen Sämereien. Er umfaßt alle Kleearten, Grassaaten, Wurzelgewächse und einen großen Teil anderer Futterpflanzen, wie Seradella, Senf, Buchweizen, Spörgel, Mais, Kümmel, Leinsaat. Der Stettiner Samenhandel steht in regstem Warenaustausch mit allen bedeutenden Plätzen der Welt. Die eingeführten Saaten werden in modern eingerichteten Reinigungsanlagen veredelt und nicht nur nach dem Inlande, sondern auch nach den an der Ost- und Nordsee gelegenen Staaten versandt. Ueber den seewärtigen Verkehr mit Sämereien gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß (in Tonnen zu 1000 kg):

	1913	1926	1927	1928	1929
Einfuhr	37 890	25 704	32 393	39 328	26 428
Ausfuhr	3 538	1 444	2 272	1 990	1 102

Der Verkehr binnenwasserwärts gestaltete sich wie folgt (in Tonnen zu 1000 kg):

	1913	1926	1927	1928	1929
Eingang	33 483	11 487	20 000	4 456	4 726
Ausgang	37 465	3 009	4 201	2 026	1 784

Von größerer Bedeutung ist ferner der Handel mit Kartoffeln. Pommern erzeugt mehr Kartoffeln, als es zur Deckung des eigenen Bedarfs benötigt. Die überschüssigen Mengen werden nach den deutschen Bedarfsgebieten Mitteldeutschland, Bayern, Sachsen und Westdeutschland versandt. Für den Umfang des Handels ist natürlich der Ausfall der Ernte ausschlaggebend. Doch hat der Stettiner Kartoffelhandel sehr unter der Konkurrenz Hollands zu leiden, das zum westdeutschen Konsumtionsgebiet frachtgünstiger liegt, aber auch seine Produkte früher erntet. Als Absatzgebiete kommen ferner die Randstaaten in Betracht. So betrug die Ausfuhr über Stettin in Tonnen zu 1000 kg

	1926	1927	1928	1929
	3 917	702	6 927	4 278

Eine besondere Bedeutung kommt dem Handel mit Fabrikkartoffeln zu. Die in Pommern ansässige Kartoffeln verarbeitende Industrie nimmt jährlich einen großen Teil der Ernte auf.

Bruno Stillert:

Der Stettiner Kohlen Großhandel.

Das Stettiner Wirtschaftsgebiet und darüber hinaus die pommersche Küste bilden in Brennstoffhandel ein Absatzfeld, das man „Bestrittenes Gebiet“ nennt. Der Wettbewerb einer ganzen Reihe von Brennstoffen in- und ausländischer Provenienz macht den Kohlen Großhandel in Stettin zu einem der interessantesten und regsten Handelszweige. Hier treffen sich, wie kaum an einem anderen Platze, die Angebote aus den Kohlenrevieren Oberschlesiens, Niederschlesiens, der Niederlausitz, des Ruhrgebiets, Großbritanniens und Polens; letztere vorläufig nur für Bunkerkohlen. So ergibt sich aus diesen Produktionsstätten, mit denen sich der Stettiner Kohlen Großhandel zu befassen hat, ein dauernder mehr oder minder scharfer Wettbewerb, der sich vom größten der Industrieabnehmer herab bis zum Kleinverbraucher auswirkt und den Beziehern von Kohlen, Koks und Briketts die Möglichkeit verschafft, unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Faktoren, namentlich in Bezug auf Qualität und Bezugsart, jeweils diejenige Kohle zu wählen, die die größten Vorteile bietet.

Der Hafen Stettin ist mit umfangreichen technischen Anlagen, Kränen und Verladebrücken ausgestattet, die auch einem stark forcierten Kohlenverkehr Rechnung tragen, wie es der englische Grubenarbeiterstreik im Jahre 1926 bewiesen hat. Der wasserseitige Zufuhrweg von den schlesischen Kohlenrevieren ist nur zu gewissen Zeiten des Jahres günstig. Das schon viel erörterte Problem der Anlegung ausreichender Staubecken im oberen Teil der Oder ist leider noch ungelöst. Mit einem Teil der Vorarbeiten durch Ausschachtungen bei Ottmachau ist allerdings begonnen worden. Die nur zeitweise im Jahre beschaffte Oderschiffahrt über die Kohlenumschlagshäfen Cosel, Maltsch und Breslau verhindert die so notwendige Senkung der Kahnfrachten. Der beschleunigte Ausbau und die Regulierung des Wasserstandes der oberen Oder müssen daher auch weiterhin die dringende Forderung aller derjenigen Wirtschaftszweige sein, die an dem Bezuge schlesischer Kohlen interessiert sind. Auch als

Durchgangshafen ist Stettin für den Kohlen Großhandel von erheblicher Bedeutung. Große Mengen seewärts eingehender Kohlen, sei es von Westfalen oder von England, werden teils in Kähne, teils in Eisenbahnwagen umgeschlagen und nach den verschiedensten Plätzen, u. a. in größeren Mengen nach Berlin weiterverfrachtet. Gleichwohl muß gesagt werden, daß gerade der Verbindungsweg Stettin - Berlin, der in dem großzügig angelegten Hohenzollernkanal besteht, bei weitem nicht genügend ausgenutzt wird. Abgesehen von unvermeidlichen Eisschwierigkeiten in Zeiten stärkeren Frostes, behindert kein Wassermangel den Verkehr auf dieser Wasserstraße, wie es beispielsweise auf dem Elbestrom, der über die Havel Berlin mit Hamburg verbindet, der Fall ist. Der Frachtvorsprung, den Hamburg für seewärts ankommende und für die Reichshauptstadt bestimmte Kohlenladungen gegenüber Stettin aufzuweisen hat, wird durch den billigeren und kürzesten Binnenwasserweg Stettin - Berlin ausgeglichen; somit ist Stettin der Seehafen von Berlin und deshalb gehören auch die jetzt noch für Berlin über Hamburg gelieferten bedeutenden Mengen englischer Kohle unbedingt nach Stettin. Die Steigerung gerade des Kohlenverkehrs zwischen Stettin und Berlin würde jedenfalls dem Zweck und Ziel der Schaffung dieser künstlichen Wasserstraße und nicht zuletzt auch der Bedeutung Stettins als dem größten deutschen Ostseehafen, mehr gerecht werden. Für jeden Hafen ist die Kohlen-Ein- und Ausfuhr der wichtigste Grundpfeiler für seine Entwicklung. Verstärkter Kohlenumschlag fördert auch den Verkehr mit anderen Gütern. Die mit Kohlen ein- und ausgehende Seetonnage schafft zu günstigen Bedingungen neue Verfrachtungsmöglichkeiten; das Binnen-Verfrachtungsgeschäft wird belebt und bei dauernder und gleichmäßiger Beschäftigung zur Verbilligung der Frachten angeregt. So ergeben sich eine ganze Reihe von Möglichkeiten, durch deren Verwirklichung der Stettiner Hafenverkehr einen Aufschwung erfahren kann. Deshalb mögen diese Zeilen eine Anregung für alle diejenigen Stellen und Körperschaften sein, in deren Hand das Schicksal des Stettiner Hafens gelegt ist.

Der Stettiner Warengroßhandel.

Carl Sprenger, Vorsitzender der Fachkommission für den Warenhandel.

Der Stettiner Warengroßhandel hat schon im Mittelalter erhebliche Bedeutung gehabt, wie dies bei der Stellung Stettins als eines Seehafenplatzes nur natürlich war. Je mehr die Verkehrsentwicklung in moderne Bahnen einlenkte und damit auch Stettin die erhöhte Möglichkeit gab, die natürlichen Vorteile seiner geographischen Lage auszunutzen, desto mehr wurden auch die großen Stettiner Warenhandelshäuser in die Lage versetzt, ihre geschäftlichen Beziehungen, namentlich auch soweit sie sich auf das Ausland erstreckten, mannigfaltiger und weitverzweigter zu gestalten. Die von Stettin ausgehenden Schifffahrtslinien nach dem Aus- und Inlande wurden den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechend fortlaufend ausgebaut. Diese Bemühungen führten im vorigen

Jahrhundert schon auf vielen Gebieten zu einer Unabhängigkeit von Hamburg und geben ein ehrenvolles Zeugnis von der Tatkraft und dem Zielbewußtsein der großen Stettiner Warenhandelshäuser. Die Nachkriegsverhältnisse haben die eigene Einfuhr der Kolonialwaren durch den Stettiner Warenhandel zum Teil zurückgedrängt, da Hamburg und Bremen bessere Dampfverbindungen mit den für die Ausfuhr dieser Waren in Frage kommenden Ueberseeplätzen unterhalten.

In einzelnen Warenarten hat Stettin als Einfuhrplatz schon lange vor dem Kriege eine durchaus führende Stellung erreichen können. Dies gilt namentlich für amerikanisches Schmalz, das vom Stettiner Eigenhandel in sehr bedeutenden Mengen eingeführt wurde. Sehr umfangreich hat

sich das Geschäft neben Schmalz auch in Kaffee, Tee, Reis und anderen Waren, insbesondere aber in Südfrüchten und Gewürzen entwickelt, die von dem Stettiner Warenhandel unmittelbar auf dem Landwege aus den auf dem Balkan und am Mittelmeer gelegenen Produktionsgebieten bezogen werden. So konnte die Leistungsfähigkeit des Stettiner Warenhandels auf einen besonders hohen Stand hinsichtlich der Lieferung von rumänischen Walnüssen, vor allem aber von jugoslawischen Pflaumen gebracht werden. Der Stettiner Warenhandel exportiert diese Produkte, teilweise nach vorgenommener Veredelung, in die die Ostsee angrenzenden Länder. Stettin muß im Hinblick auf diese Artikel als der gebührende Mittler zwischen den Produktionsgebieten und den Ostseeanliegerstaaten angesehen werden. Ueberhaupt ist in gewissem Umfange von dem Stettiner Warenhandel innerhalb der Ostsee und nach Polen hin schon immer Ausfuhr betrieben worden, wenn er auch ursprünglich vor allem Importeur ist und als seine Hauptaufgabe die Belieferung seiner ausgedehnten inländischen Absatzgebiete angesehen werden muß. Die natürliche Einflußsphäre des Stettiner Warenhandels ist, wie dies auch bei vielen andern Stettiner Wirtschaftszweigen zu beobachten ist, durch die veränderte Grenzziehung im

Osten und die jahrelang andauernde Unterbrechung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Polen und Deutschland empfindlich eingeschränkt worden; hinzu kam auch, daß die heute noch immer krisenhaften Verhältnisse der polnischen Wirtschaft etwaige Neuanknüpfungen von Geschäftsverbindungen des Stettiner Warenhandels mit den ihm räumlich zunächstliegenden Landesteilen des polnischen Staates ebenfalls wenig ratsam erscheinen ließen. Dem Warenhandel ist es jedoch gelungen, zum Ersatz für die verloren gegangenen östlichen Absatzgebiete seinen geschäftlichen Einfluß auf gewisse andere, von ihm früher nicht belieferte Gebiete des Reichs auszudehnen. Darüber hinaus erhofft er von dem Abschluß des deutsch-polnischen Handelsvertrages und einer Festigung der polnischen Wirtschaft, seine überragende Stellung in den früher preußischen, jetzt polnischen Ostgebieten wenigstens teilweise wiedererwerben zu können.

Im Zusammenhang mit dem Warenhandel haben die führenden Handelshäuser auch eine Reihe von Fabrikationszweigen aufgenommen, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden soll, da sie an anderer Stelle dieser Ausgabe ausführlich behandelt werden.

Carl Meister:

Eisenhandel.

Die Internationale Rohstahlgemeinschaft hat die Märkte in Europa in allgemeinen und großen Zügen aufgeteilt, so daß jedes Land einen gewissen Schutz für seine Produktionen und für seine Märkte bekommen hat. Bis auf bestimmte gegenseitige Kontingente liefert also die Tschechoslowakei keine Eisenerzeugnisse (z. B. Stab- und Formeisen, Röhren, Radsätze etc.) nach Deutschland und umgekehrt Deutschland keine solchen nach der Tschechoslowakei. Durch die planmäßige Aufteilung ist daher Handel und Industrie vor allgemeinen Störungen geschützt, soweit nicht unlautere Elemente diese Bindungen durchbrechen und sich durch Seitentüren unerwünschten Eingang in fremde Gebiete verschaffen!

Für den Stettiner Eisenhandel spielt die Ausnutzung des Wasserweges eine sehr wichtige Rolle, betrug doch der seewärtige Eingang an Eisen und Eisenwaren in den letzten Jahren mehr als 250 000 t jährlich im Durchschnitt einschließlich Durchgangsverkehr.

Der Hauptanteil wurde von Antwerpen und die nächstgrößte Position von den deutschen Rhein- und Nordseehäfen hierher verfrachtet. Die Weiterleitung der Transitposten erfolgt zu sehr erheblichem Teil nach Berlin (Großschiffahrtsweg), weiter aber auch nach Mitteldeutschland, ja bis nach Schlesien herauf.

Das schwedische Material ist so gut wie verdrängt aus dem Stettiner Handel. Lager größeren Umfangs existieren in hiesiger Gegend wohl nicht mehr; heute verwenden es nur Spezialfirmen, hauptsächlich der elektrotechnischen Branche, wegen seiner antimagnetischen Eigenschaften, der sogenannten Remanenzfreiheit.

Oberschlesisches Stab- und Formeisen spielt auf dem Stettiner und pommerschen Markt noch immer eine wichtige Rolle. Es gehen ca. 10 000 t Eisen, Stahl und Draht (ausschließlich Durchgangsverkehr) in Stettin alljährlich ein. Die Verfrachtung direkt vom Werk in den Oderkahn, der ohne Umladung am hiesigen Bollwerk zu löschen vermag, stellt eine ideale Lösung der Verkehrsfrage dar, zumal die nötige Rückfracht für den bergwärtigen Verkehr in Form von Erzen meistens vorhanden ist.

Ebenso befördern die Rhein-Seedampfer das Eisen von

der Hütte direkt vor das Bollwerk des hiesigen Großhandels, notfalls mit Umschlag am Dunzig. Es handelt sich hierbei in der Hauptsache um die Produktion folgender Werksgruppen: Vereinigte Stahlwerke, Krupp, Gutehoffnungshütte, Klöcknerwerke. Auf dieser Linie verkehren Spezialdampfer mit besonders großen Ladeluken, die das mühevolle Verladen von Langeisen bis zu 20 m Länge gestatten.

Die statistischen Zahlen geben selbstverständlich kein genaues Bild von den am Platze umgesetzten Quanten, einmal, weil beim seewärtigen Eingang nicht zu ersehen ist, wieviel von dem eingeführten Material hier verbleibt, und ferner, weil die gesamten per Bahn bezogenen Mengen mangels einer statistischen Erfassung unberücksichtigt bleiben mußten, obwohl sie sicher gleichfalls mehrere 1000 t im Jahre betragen, denn empfindliche Güter wie Eisenkurzwaren und Qualitätsmaterial pflegt man nur untern dem Risiko des Wassertransports auszusetzen.

Die zur Rohstahlgemeinschaft gehörigen Lothringischen und Luxemburgischen Werke, gleichfalls durch den Stahlwerksverband kontrolliert, verfrachten ihr Material vorzugsweise auch wasserwärts über Antwerpen nach Stettin, da sie zum gleichen cif Stettin-Preise unter Erstattung des Einfuhrzolls liefern, steht ihr Material durchaus im Wettbewerb mit dem einheimischen.

Es wurde eingangs auf die Wichtigkeit der Ausnutzung des Wasserweges verwiesen, und es versteht sich von selbst, daß an der Verbesserung unserer binnenwärtigen Wasserverbindungen unablässig weiter gearbeitet werden muß, denn der Eisenhandel Stettins muß bei seinem Bezuge aus Oberschlesien wissen, wie er seine Einkaufsdispositionen zu treffen hat. Daß die Fragen jetzt endlich mit der nötigen Intensität behandelt werden, ist durch die verschiedenen Konferenzen zu Anfang dieses Jahres bewiesen worden (Oberschlesischer Oderverein, ferner von den interessierten Provinzen am 17. 2. ds. Js.). Daß große Partien Stabeisen, Röhren, Radsätze etc. als Durchgangsgut auf dem Wege von der Tschechoslowakei nach Finnland und den Randstaaten Stettin passieren, sei der Vollständigkeit halber erwähnt.

Direktor Br. Stivinger.

Das Stettiner Versicherungswesen.

Der Gedanke, sich gegen unvorhergesehene Schicksalsschläge zu sichern, führte — wie überall in Deutschland — auch in Stettin dazu, zunächst zu versuchen, sich vor der gefährlichsten aller Gefahren — der Feuergefahr — zu schützen. Es entstanden die sogenannten Feuerordnungen. Erstmals hörte man von ihnen im Jahre 1546. Doch da diese nur Vorbeugungsmittel zur möglichen Verhütung von Brandkatastrophen waren, konnten sie den durch einen Brand Geschädigten wenig nützen. Daher entschloß sich der Rat der Stadt Stettin im Jahre 1722 eine Feuersozietät einzurichten, eine Versicherungsanstalt auf Gegenseitigkeit mit öffentlich rechtlichem Charakter, der alle Gebäudebesitzer mit ihren Gebäuden beizutreten verpflichtet waren. Sie beschränkte ihre Tätigkeit lediglich auf das Stadtgebiet und betrieb nur die Gebäudeversicherung.

Mit dem Aufblühen des Handels und der Schiffahrt konnte diese Sozietät jedoch den Ansprüchen der Kaufherren nicht mehr genügen, da sie ihnen nicht die Möglichkeit gewähren durfte, ihre Schiffe und Handelsgüter gegen Verluste bei Transporten zu versichern. So gründeten einige Stettiner Kaufherren 1821 eine Transport-Versicherungs-Gesellschaft, die See-Assekuranz-Gesellschaft auf Aktien.

Von diesem Zeitpunkte an erfolgte mit der Entwicklung Stettins die Gründung weiterer Gesellschaften, da sich die Stettiner Kaufleute davon ein Erstarken ihres Ansehens und das der Stadt Stettin versprachen. Es entstanden

1845 a) die Preußische National-Versicherungs-Gesellschaft und
b) die Stettiner Strom-Versicherungs-Gesellschaft, ebenfalls Transportversicherer, von denen jedoch die erstere bereits im folgenden Jahre (1846) das Feuer-

geschäft aufnahm, um den berechtigten Wünschen entgegenzukommen auch die Fahrnis (Mobiliar etc.) gegen Feuer versichern zu können, da die Feuer-Sozietät bekanntlich nur Gebäudeversicherungen abschloß,

- 1855 die See- und Fluß-Versicherungs-Gesellschaft „Pomerania“,
 1857 a) die Germania Lebens-Versicherungs-Aktien-Gesellschaft und
 b) die Union Aktien-Gesellschaft für See- und Fluß-Versicherungen,
 1869 die Norddeutsche See- und Fluß-Versicherungs-Akt.-Ges.
 1879 die Stettiner Rückversicherungs-Akt.-Ges., die mit der Preußischen National Versicherungs-Gesellschaft eng verbunden war,
 1885 die Pommersche Feuer-Sozietät durch Zusammenschluß von kleinen Sozietäten im Gebiete der Provinz Pommern, eine Anstalt des öffentlichen Rechts, die Pommersche Provinzial-Lebens-Versicherungs-Anstalt ebenfalls mit öffentlich-rechtlichem Charakter,
 1911 die Atlantic Transport-Versicherungs-Akt.-Ges., die einer bekannten Stettiner Reederei außerordentlich nahesteht,
 1920 die Sedina Versicherungs-Aktien-Gesellschaft,
 1921 die Stettiner Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft 1922,
 1922 a) die Anker Allgemeine Versicherungs- und Transport-Aktien-Gesellschaft,
 b) die Germania von 1922 Versicherungs-Aktien-Gesellschaft,
 1923 a) die Germania-Union Versicherungs-Aktien-Gesellschaft jetzige Germania Allgemeine Versicherungs-Akt.-Ges. und
 b) die Germania Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Akt.-Ges.,
 1924 die National Lebens-Versicherungs-Akt.-Ges.

Ein paar Gründungen der Inflationszeit lassen wir unerwähnt weil diese bald wieder verschwanden und keinerlei Bedeutung erlangten.

Von den namentlich aufgeführten 19 Gesellschaften existieren heute noch 13, und zwar 3 öffentlich-rechtliche Anstalten und 10 Privat-Gesellschaften. Betrachten wir kurz deren Geschäftsgebiet und die Versicherungsweige, die sie betreiben.

Zunächst die öffentlich-rechtlichen Anstalten. Von ihnen ist die Feuer-Sozietät der Stadt Stettin mit Versicherungszwang ausgestattet. Sie betreibt ausschließlich die Gebäudeversicherung und besitzt das Versicherungs-Monopol in der Altstadt, Neustadt, der Lastadie, der Silberwiese und dem biete des Forts Preußen. Das Geschäftsgebiet erstreckt sich auf den jeweiligen Gemeindebezirk der Stadt Stettin.

Die Pommersche Feuer-Sozietät betreibt dagegen außer der Feuerversicherung (Gebäude und Fahrnis) die Versicherung gegen Einbruch-Diebstahl, Beraubung, einfachen Diebstahl von Vieh auf der Weide und die Haftpflicht-Versicherung. Ferner vermittelt sie Versicherungen, und zwar Transport-, Reisegepäck- und Kraftfahrzeugversicherungen für eine Aktiengesellschaft. Ihr Geschäftsgebiet umfaßt Pommern.

Ebenso arbeitet in Pommern und außerdem in dem größten Teile von Mecklenburg die Pommersche Provinzial-Lebens-Versicherungs-Anstalt, und zwar in den Zweigen: Lebens-, Renten-, Kranken- und Unfall-Versicherung.

Die Privat-Versicherungsgesellschaften betätigen sich wie folgt:

die „Anker“ Allgemeine Versicherungs- und Transport-Akt.-Ges. im Deutschen Reiche in der Transportversicherung, daneben auch in nicht zur Versicherung gehörigen Gewerben,

die „Atlantic“ Transport-Versicherung-Akt.-Ges. im Deutschen Reiche und angrenzenden Ländern nur in der Transportversicherung,

die „Germania“ Allgemeine Versicherungs-Akt.-Ges. im Deutschen Reiche, Danzig und Saargebiet in der Feuer-, Betriebs-Unterbrechungs-, Einbruch-Diebstahl-, Wasserleitungs-, Büromaschinen-, Kasko-, Kredit-, Kautions-, Transport-, Garderoben-, Funkgeräte- und Einheitsversicherung,

die „Germania“ Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Akt.-Ges. im Deutschen Reiche in verschiedenen Arten der

Unfall-Versicherung, ferner in der Haftpflicht- und Kraftfahrzeug-Versicherung,

die „Germania von 1922“ Versicherungs-Akt.-Ges. im Deutschen Reiche und Danzig in den verschiedensten Arten der Lebensversicherung.

Die drei letztgenannten Gesellschaften bilden einen Konzern, dessen Entstehung in das Jahr 1857 fällt. Es ist nämlich als Ursprungsgesellschaft die Germania von 1857 anzusehen, die zunächst nur die Lebensversicherung betrieb und im Jahre 1908 die Unfall- und Haftpflicht-Versicherung aufnahm. Allerdings ist diese Gesellschaft heute nicht mehr aktiv tätig und wurde daher von uns nicht mehr zu den auch heute noch arbeitenden Gesellschaften gerechnet. Die neueste Entwicklung in dem Germania-Konzern geht dahin, in Stettin nur noch die Lebensversicherung zu betreiben und die anderen Zweige nach Berlin zur Iduna zu verlegen, mit der die Germania-Gesellschaften fusioniert werden. Damit hätte der Germania-Konzern sich in Stettin dann wieder auf den alten Geschäftskreis, den bereits die Germania von 1857 mit Erfolg betrieben hätte, beschränkt.

Wenden wir uns nunmehr der Preußischen National Versicherungs-Gesellschaft zu. Sie nahm 1891 die Unfall-, 1900 die Einbruch-Diebstahl-, Wasserleitungs-, Haftpflicht- und Fahrzeug-Versicherung auf und firmiert seit 1919 „National“ Allgemeine Versicherungs-Aktien-Gesellschaft. Ihr Geschäftsgebiet umfaßt Europa und die übrigen Erdteile. Sie betreibt heute die Transport-, Feuer-, Unfall-, Haftpflicht-, Einbruch-Diebstahl-, Wasserleitungs-, Aufruhr- und Lebens-Rückversicherung. Ihr Geschäftsgebiet ist von allen Stettiner Gesellschaften das ausgedehnteste. Sie ist in den National-Konzern eingegliedert, zu dem die National-Lebens-Versicherungs-Akt.-Gesell., die im Deutschen Reich und Danzig die Lebensversicherung in allen Spielarten betreibt, die Stettiner Rückversicherungs-Aktien-Ges., die sich der Feuer-, Aufruhr-, Transport-, Einbruch-Diebstahl-, Lebens- und Unfall-Rückversicherung sowie der unmittelbaren Transportversicherung im In- und Auslande widmet und eine Bank, die Stettiner Kredit-Anstalt Akt.-Ges. gehören.

Endlich sind zu erwähnen die Norddeutsche See- und Fluß-Versicherungs-Akt.-Ges. und die Union-Aktien-Gesellschaft für See- und Fluß-Versicherung, die die Transportversicherung betreiben. Die eine in Deutschland, Danzig, Holland, Skandinavien, Finnland und Randstaaten, die andere im Deutschen Reich. Die letztere gewährt außerdem auch Rückversicherung in allen Zweigen.

Um nun einen kurzen Ueberblick über die Bedeutung der einzelnen Stettiner Versicherungs-Gesellschaften geben zu können, wollen wir ihre Aktienkapitale und die Prämieinnahmen des Jahres 1928, da neuere Zahlen noch nicht von allen Gesellschaften vorliegen, betrachten. Bei den öffentlich-rechtlichen Anstalten müssen wir uns auf die Angabe der Prämieinnahmen beschränken, da diese Anstalten kein Betriebskapital haben.

A. Privat-Gesellschaften.

	Aktienkapital	Prämien- u. Gebühreneinnahmen 1928.
	RM.	RM.
„Anker“	100 000	10 800
„Atlantic“	4 000 000	906 000
„Germania“ Allg.	3 500 000	3 298 000
„Germania“ Unfall- u. Haftpflicht	2 000 000	5 260 000
„Germania“ v. 1922	4 500 000	18 108 000
„National“ Allg. Vers.	9 010 000	16 223 000
„National“ Leben	1 000 000	2 253 000
„Norddeutsche“ See und Fluß	200 000	657 000
Stettiner Rück.	1 810 000	1 278 000
„Union“	400 000	109 000

B. Öffentlich rechtliche Anstalten.

Pommersche Feuer-Sozietät	geschätzt 9 300 000,-
Pommersche Prov.-Leb.-Vers.-Anstalt	2 157 000,-
Stettiner öffentliche Feuer-Vers.-Anstalt	182 000,-

Die letzte Zahl gibt die Beiträge des Jahres 1927 an, da die Ziffern von 1928 nicht zu ermitteln waren.

Unsere Betrachtungen lassen klar erkennen, ein wie wichtiger Faktor das Stettiner Versicherungswesen auch für die Stettiner Wirtschaft ist.

Danzig, Gdingen und der Völkerbund.

Künstliche Förderung des Gdinger Hafens. — Die subventionierten Schifflinien. — Immer neue Pläne zur Ausschaltung Danzigs.

Die Entwicklung des Gdinger Hafens nimmt für Danzig immer bedrohlicheren Umfang an. Die Freie Stadt Danzig, die unter dem Schutz des zur Wahrnehmung ihrer Interessen verpflichteten Völkerbundes steht, hat sich mit einem dringenden Hilferuf an den Hohen Kommissar gewandt, in dem darauf hingewiesen wird, daß Polen mit dem Ausbau des Gdinger Hafens und durch die mit allen staatlichen Machtmitteln durchgeführte Abziehung des Verkehrs von Danzig die wirtschaftliche Existenz der Stadt unterhöhlt. Die Loslösung Danzigs aus dem deutschen Staatsverbande ist in Versailles auf Grund der Forderung Polens erfolgt, daß es den Danziger Hafen unbedingt für seine Verkehrsbedürfnisse brauche. Polen hatte sich damals verpflichtet, den Danziger Hafen voll auszunutzen.

Es soll hier nicht auf die politischen Hintergründe des Vorgehens Polens gegen Danzig eingegangen werden, das jedenfalls nicht allein auf das Prestige, einen nationalen Hafen zu besitzen, zurückzuführen ist. Die Tatsache steht fest, daß die politische und wirtschaftliche Zielsetzung Polens die Frage aufgeworfen hat: Danzig oder Gdingen? Die Entscheidung ist für Gdingen gefallen, und Polen scheidet — trotz der großen Kapitalnot — keine Mittel, Gdingen zu einem der ersten Ostseehäfen zu machen. Danzig hat auf Grund der polnischen Verkehrsbedürfnisse seine Hafenanlagen ausgebaut und könnte sie infolge der glücklichen natürlichen Lage fast unbegrenzt weiter ausdehnen. In Polen weiß man genau, daß die volle Ausnutzung zweier Häfen unmöglich ist. Die Leistungsfähigkeit des Gdinger Hafens betrug 1929 rund 8 Mill. to, die des Danziger rund 12 Mill. to. Im Jahre 1931 wird die Umschlagsfähigkeit beider Häfen auf 27 Mill. to gestiegen sein. Das Verkehrsbedürfnis Polens nach Uebersee ist aber beschränkt. Polen hat als überwiegendes Agrarland keine so große Masse von Ausfuhrsgütern für Uebersee, und seine Einfuhr von dort ist ebenfalls so gering, daß es ohne Subventionen keine direkten Ueberseelinien erhalten kann. Für zwei Häfen mit großen Ausbaumöglichkeiten sind die überseeischen Verkehrsgüter Polens viel zu gering.

Mit dem Ausbau des Gdinger Hafens muß deshalb der Verkehr Danzigs immer mehr zurückgehen. Und Polen betreibt den Ausbau weiter in schnellem Tempo. Vor kurzem hat der polnische Handelsminister mit einem französisch-dänisch-polnischen Konsortium einen Vertrag über den zweiten Bauabschnitt zur Erweiterung der Hafenanlagen abgeschlossen. Es wird ein sogenannter Industriekanal gebaut, der Vorhafen erweitert, sowie die Vertiefung einiger Hafenpartien auf nicht weniger als 12 Meter vorgenommen. Die polnische Schifffahrtsgesellschaft „Zegluga Polska“, seinerzeit vom Staate gegründet, hat durch das Entstehen einer polnisch-englischen und neuerdings auch einer polnisch-dänischen Schifffahrtsgesellschaft mit beachtenswertem Schiffsraum eine bedeutende Erweiterung ihrer Operationsbasis erfahren. Der polnische Staat begünstigt den Gdinger Hafen auf jede Weise. Die Lösch- und Ladegebühren sind durch staat-

liche Unterstützung in Gdingen im Durchschnitt um die Hälfte niedriger als in Danzig. Der im April v. J. mit der American Scantic Line abgeschlossene Subventionsvertrag, der für die amerikanische Gesellschaft außerordentlich hohe Vergünstigungen gewährt, gilt nur für den Gdinger Hafen. Die polnischen Exportsyndikate werden mit allem Nachdruck auf die Benutzung dieses Hafens hingewiesen, und der polnische Importhandel beginnt jetzt, nachdem eine Reihe von subventionierten Schifflinien Uebersee—Gdingen eingerichtet ist, seine Waren über Gdingen zu beziehen. So sind bereits Tabak, Baumwolle und kürzlich auch Apfelsinen über Gdingen zur Einfuhr gelangt. Die weiteren polnischen Pläne zur Verkehrsentwicklung Gdingens rechnen zunächst damit, daß im Umschlag Gdingens die Kohle stets dominieren wird. Sobald die Linie Ostoberschlesien—Gdingen fertiggestellt sein wird, ist mit einer Verringerung des Kohlenumschlags über Danzig zu rechnen. 1929 wurden über Gdingen 2,446 Mill. to, über Danzig 5,329 Mill. to ausgeführt. Die führende Stellung Danzigs im Holzumschlag wird nicht anzugreifen sein, es sollen aber die edleren Exportholzsportimente über Gdingen exportiert werden. Die Zementausfuhr, die heute sehr gering ist, für die aber eine bessere Konjunktur erwartet wird, soll ausschließlich über Gdingen geleitet werden. Das gilt auch für den Zuckerexport, den die Posener Bank Cukrownictwa finanziert. Diese errichtet bereits in Gdingen große Lager. Hinsichtlich der Getreideausfuhr herrscht kein großer Optimismus, dagegen ist schon heute der Export von Fleisch, Bacon, Butter, Eier, Geflügel usw. deutlich auf Gdingen eingestellt. Die polnische Einfuhr von Hüttenrohstoffen, wie Eisen- und Zinkerze, Pyritabbrände, Schlacken, Schrott soll ganz auf Gdingen konzentriert werden. Die technischen Umladevorrichtungen sind in Auftrag gegeben und werden in den nächsten Jahren ausgeführt. Auch der Import von Produktionsmitteln für künstlichen Dünger soll durch die Errichtung zweckmäßiger Verladevorrichtungen in Gdingen gefördert werden. Im Zusammenhang mit den Bemühungen, Heringstransporte nach Gdingen zu leiten — ein Heringslager besteht schon — um sich von fremden Lieferungsquellen nach Möglichkeit freizumachen, wird gegenwärtig der Heringsfang in der Nordsee durch polnische Schiffe organisiert. Weiterhin baut das polnische Tabakmonopol im Hafen eigene große Magazine. Heute schon deckt Polen seinen Reisbedarf über Gdingen. Eine Oelfabrik befindet sich im Bau und wird ihre ausländischen Rohstoffe über Gdingen beziehen. Es bestehen auch, zwar in wenig konkreter Form, Projekte für den Bau von Fabriken für die Verarbeitung von Kaffee, Kakao. Sehr skeptisch werden in Polen selbst die Pläne beurteilt, die Baumwolltransporte von Bremen nach Gdingen zu verlegen. Die technischen und finanziellen Schwierigkeiten dürften so bald nicht zu überwinden sein. Es werden auch Vorbereitungen für den Stückgutverkehr getroffen. Vieles befindet sich freilich noch im Anfangsstadium, so die Einrichtung von Hafen-, Zoll-,

Grenz-, Verkehrs- und Finanzbehörden. Der Hauptwert ist eben bisher auf technische Einrichtungen, gelegt worden, aber Polen setzt alle Mittel ein, Gdingen im Laufe der nächsten Jahre zum ersten Hafen der Ostsee zu machen.

Das kann natürlich nur auf Kosten Danzigs geschehen. Polens Außenhandel auf dem Seewege weist im Jahre 1929 gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von rund 700 000 to in der Ausfuhr und

ist restlos dem Hafen von Gdingen zugute gekommen, während in der gleichen Zeit die Ein- und Ausfuhr über Danzig sogar eine Einbuße von 39 000 bzw. 16 000 to erlitten hat. Der Hilferuf an den Hohen Kommissar stellt die Völkerbundsinstanzen vor eine schwerwiegende Aufgabe, und es wird für die ganze Ostwirtschaft und Ostpolitik interessant sein zu verfolgen, wie sich als letzte Instanz der Völkerbundsrat die Lösung vorstellt. rund 95 000 to in der Einfuhr auf. Diese Steigerung

Polen als Absatzmarkt der deutschen Textilindustrie.

Von Dr. E. Kulshewski, Warschau.

Durch den Abschluß des deutsch-polnischen Handelsvertrages tritt auch der textilwirtschaftliche Güteraustausch zwischen Deutschland und Polen in eine neue Phase. Von einer Ideallösung ist die jetzige Regelung weit entfernt. Der polnische Wall der allgemein ökonomisch und handelspolitisch gar nicht zu rechtfertigenden Einfuhrverbote ist zwar durchlöchert und Deutschland sind in einer ganzen Reihe polnischer Zolltarifpositionen Einfuhrkontingente zugestanden worden. Von einem freien Spiel der Kräfte im gegenseitigen Wettbewerb kann aber trotzdem nicht die Rede sein. Immerhin wird der deutsche Exporteur zunächst zu prüfen haben, inwieweit eine rationelle Gestaltung der Ausfuhr nach Polen möglich ist, denn daß sich die Absatzbedingungen auf dem polnischen Markte etwa seit 1925, also seit Beginn des Zollkrieges wesentlich veränderten, bedarf keines Hinweises.

Um die Struktur und Bedarfsrichtung des polnischen Textilmarktes zu charakterisieren, wird man die Gestaltung bzw. die Entwicklungstendenzen der Eigenproduktion sowie des Außenhandels nicht unbeachtet lassen dürfen. Zumindest unterliegt keinem Zweifel, daß die Textilproduktion Polens in der Nachkriegszeit und namentlich in den letzten Jahren grundsätzlichen Wandlungen unterlag, die sich nicht nur als Spiegelbild einer vollzogenen Bedarfsverschiebung erklären, sondern umgekehrt auch in absatzpolitischen Gesichtspunkten ihre Begründung finden. Trotz der ausgeprägten Agrarstruktur Polens ist seine Textilindustrie mit dem gesamten Wirtschaftsapparat organisch so eng verknüpft, daß man sie schlechthin als einen bodenständigen Industriezweig betrachtet. Meist wird bei dieser Beurteilung übersehen, daß die polnische Textilindustrie hinsichtlich ihrer Rohstoffbasis fast ausschließlich im Auslande fußt und daß sie andererseits ihre Lebenskraft aus Quellen schöpfte, die hier heute größtenteils verschlossen sind. Diese zwei Faktoren bilden den Ausgangspunkt der polnischen Textilkrise und bedingen einen Umschichtungsprozeß, der noch nicht als abgeschlossen zu betrachten ist.

Dank der zunehmenden Aufnahmebereitschaft des russischen Hinterlandes konnte die polnische Textilindustrie vor dem Kriege einen raschen Produktionsaufschwung nehmen. Allein die Lodzer Fabriken setzten auf dem engeren Binnenmarkt kaum 10% ihrer Erzeugung ab, während der Rest in die innerrussischen Bedarfszentren abwanderte. Ganz ähnlich lagen die Dinge in Bielitz und Bialystok, deren Textilindustrie in der Hauptsache dem nichtpolnischen Konsum dienstbar war. Indem also die polnische Industrie ihren Rohstoffbedarf importierte, um Fertigfabrikate wieder auszuführen, trug sie den Charakter eines typischen Veredlungsgewerbes, welches mit dem allgemeinen Charakter des Landes nichts gemeinsam hatte.

Diese wirtschaftlich ungünstige Konstellation zeigte sich erst nach der politischen Umgruppierung des mittel- und osteuropäischen Staatenraumes, da jetzt das Absatzproblem ganz naturgemäß in den Brennpunkt der Produktionspolitik rückte. Polen fielen erstens Verbrauchsgebiete zu, die früher von der deutschen bzw. österreichischen Industrie gespeist wurden. Ueberdies hatte sich der innerpolnische Markt stark europäisiert, deckte also seinen Bedarf nicht aus der Eigenproduktion, deren Qualitätsstandard vielmehr dem geringen Bedarfsniveau des innerrussischen Konsumenten angepaßt war, sondern es wurden hauptsächlich ausländische Erzeugnisse verwendet. Diesen Markt in seiner Gesamtheit für sich in Anspruch zu nehmen und die Auslandszeugnisse völlig zu verdrängen, liegt in den Bestrebungen der polnischen Interessenkreise, worin sie zoll- und handelspolitisch schon aus

Gründen der Handelsbilanz von der Regierung unterstützt werden.

Gefördert von einer protektionistischen Zoll- und planmäßigen Reglementierungspolitik ist es der polnischen Textilindustrie immerhin gelungen, sich in hohem Maße dem Bedürfnisgrad des einheimischen Konsums anzupassen. Fortdauernd sind neue Produktionszweige aufgenommen worden und trotzdem ist der polnische Wunsch einer nationalen Selbstgenügsamkeit noch lange nicht erfüllt. Schutzzoll und private Initiative hätten bei weitem nicht ausgereicht, die am polnischen Markt gleichsam mitberechtigten Auslandsindustrie so stark zu verdrängen, wenn nicht die Regierung zu dem radikalen Mittel der Einfuhrsperre gegriffen hätte. Dadurch gewann das einheimische Gewerbe auf Kosten des Konsumenten eine Monopolstellung, auf welche es heute seine Existenz aufbaut. Der größte Teil der hochwertigen Fertigfabrikate unterliegt einer Reglementierung und nur verhältnismäßig geringe Kontingente werden gegen andere Zugeständnisse ausgehandelt.

Deutschland ist an der textilen Bedarfsdeckung Polens umso mehr interessiert, als einerseits die deutsche Textilausfuhr schlechthin in hohem Maße ostorientiert ist. Andererseits aber fielen Polen Gebietsteile zu, die früher deutsches Zollhoheitsterrain darstellten. Stellt man nun Vergleiche zunächst der polnischen Textileinfuhr ganz allgemein an, so läßt sich bei ihrer Aufteilung in zwei große Gruppen zweierlei ermitteln: die Einfuhr an Textilroh- und -halbstoffen sowie an Geweben aller Art hat im Verlaufe der letzten Jahre erheblich zugenommen, während gleichzeitig der polnische Einfuhrbedarf an Trikotagen und Konfektion eine ziemlich stark sinkende Tendenz aufweist. Am besten läßt sich diese Tatsache durch folgende Zahlen kennzeichnen, wobei aus Gründen einer besseren Beurteilung bis auf 1924 zurückgegriffen wird. So betrug die polnische Einfuhr in Mill. Zl.

	1924	1925	1928	1929
II. Textilien aller Art	451,0	452,1	840,5	787,6
II. Trikotagen u. Konfekt.	68,6	64,0	26,7	24,0

Als naturgemäße Begleiterscheinung der polnischen Zollpolitik in Verbindung mit der systematischen Einfuhrdrosselung namentlich hochwertiger Ganzfabrikate erklärt sich eine relative Verschiebung innerhalb der Einfuhrpositionen. Die Strömung verläuft etwa in der Richtung, daß die Einfuhr unbearbeiteter Produkte auf Kosten fertiger Erzeugnisse steigt wobei letztere vorwiegend dem Luxuskonsum dienen oder im Inlande noch nicht hergestellt werden. Im Rahmen der Textileinfuhr entfällt das Hauptkontingent auf Rohbaumwolle, deren Importwert sich einschl. der Abfälle von ca. 326 Mill. Zl. im Jahre 1928 auf 271,4 Mill. Zl. im Jahre 1929 verminderte. Mehr als vier Fünftel seiner Rohbaumwolleinfuhr deckt Polen in den Vereinigten Staaten, 8 % in Britisch-Indien, 4% in Aegypten und den Rest in Deutschland sowie Italien. Eine erhebliche Rolle spielt ferner die Einfuhr von Baumwollgarn, welches vornehmlich aus England, Oesterreich und der Tschechoslowakei, in geringerem Umfange auch aus Deutschland bezogen wird. Unter den Fertigfabrikaten treten in erster Linie Kattun- und Perkalgewebe in Typen von 10–15 qm je kg Gewicht sowie merzerisierte, gefärbte und bedruckte Baumwollgewebe bis 15 qm je kg Gewicht in Erscheinung. Die kontingentierte Einfuhr bezieht sich zu etwa ein Drittel auf England, etwa ein Viertel entfällt auf die Tschechoslowakei und auch Oesterreich setzt nicht geringe Mengen nach Polen ab.

Während die Baumwolleinfuhr im letzten Jahre gesunken ist, was nur den verminderten Produktionsgrad der Baumwollspinnereien widerspiegelt, ist die Rohstoffzufuhr

der Wollindustrie gestiegen. Das Hauptkontingent entfällt hier wiederum auf ungewaschene und gewaschene Wolle. Deutschland kommt nur für gewaschene und gekämmelte Wolle als Bezugsgebiet der polnischen Wollspinnereien in Betracht. Beim Import von Wollgarnen steht es sogar im Vordergrund der Bezugsländer Polens. Nur unbedeutend ist der polnische Import an Wollgeweben und zeigt überdies eine stark sinkende Tendenz.

Bei der Einfuhr von Seidengeweben handelt es sich hauptsächlich um gezwirnte, ungefärbte Kunstseidegewebe, die größtenteils deutschen Ursprungs sind. Frankreich wiederum liefert Seiden- und Tülltücher, wobei es vornehmlich mit der Schweiz und Oesterreich auf dem polnischen Markte konkurriert.

Viel ungünstiger gestaltete sich die Einfuhr an Trikotagen und Konfektion in den letzten Jahren. Im polnischen Zolltarif gibt es nur wenige Positionen, deren Waren nicht einfuhrverboten wären. Die Kontingente wiederum sind minimal und stellen nur einen Bruchteil der Einfuhr in den Vorjahren dar. Im Jahre 1924 betrug der Gesamtimport Polens an Trikotagen und Konfektion aller Art 2092 to im Werte von 68,6 Mill. Zl. Von dieser Einfuhr entfiel nahezu die Hälfte, nämlich 1020 to im Werte von 32,5 Mill. Zl. auf Deutschland. Im Jahre 1925 hat sich die polnische Gesamteinfuhr nur unwesentlich vermindert und bezifferte sich auf 2034 to im Werte von 64 Mill. Zl. Die Einfuhr aus Deutschland stand aber bereits unter dem Zeichen des Zollkrieges und verminderte sich auf 626 to im Werte von 18,5 Mill. Zl. Seitdem hat auch die im März 1928 durchgeführte Valorisierung der polnischen Zölle in Verbindung mit dem Einfuhrverbot ihr Teil dazu beigetragen, den Import dieser hochwertigen Ganzfabrikate zu unterbinden. 1928 ging der polnische Import bereits auf 462 to im Werte von 26,7 Mill. Zl. zurück und der Anteil Deutschlands erreicht nur noch 129 to im Werte von 7,2 Mill. Zl. Im Jahre 1929 verminderte sich der polnische Import weiter auf 24 Mill. Zl., aber der Anteil Deutschlands, dem auf Grund des Holzabkommens gewisse Kontingente zugestanden wurden, stieg auf 9,2 Mill. Zl. Nimmt man den Wert der polnischen Gesamteinfuhr 1924 gleich 100, so ging er bis 1929 auf 35% zurück und in derselben Zeit hat sich die deutsche Anteilsquote um 72% vermindert, was etwa aus folgenden Zahlen hervorgehen würde:

	1924	1925	1928	1929	
Trikotagen und Konfektion	68,6	64,0	26,7	24,0	in Mill. Zl.
Davon aus Deutschland	32,5	18,5	7,2	9,2	" " "
In % der Gesamteinfuhr	48	30	27	38	

Wenn es noch darauf ankommt, den Charakter dieser Einfuhr zu ermitteln, um gleich einen Ueberblick darüber zu gewinnen, was Polen importiert, so wäre folgendes Zahlenbild bezeichnend:

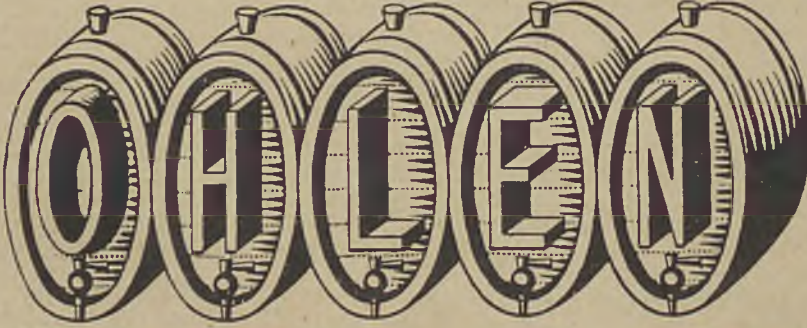
	1924	1925	1928	1929	
Weißwaren aller Art	8,4	8,7	6,3	6,7	in Mill. Zl.
davon aus Deutschland	2,7	1,8	1,5		" " "
Trikotagen aller Art	22,4	15,1	13,0	7,6	" " "
davon aus Deutschland	5,3	8,5	3,4		" " "
Konfektion aller Art	20,0	28,7	4,6	2,4	" " "
davon aus Deutschland	8,5	3,9	1,4		" " "
Kravatten, Gardinen usw.	4,8	2,7	1,1	2,2	" " "
davon aus Deutschland	2,0	1,1	0,7		" " "
Hüte, Mützen usw.	12,9	8,8	1,1	5,1	" " "
davon aus Deutschland	5,4	3,2	0,3		" " "

Ob Deutschland die ihm durch den jetzt abgeschlossenen Handelsvertrag eingeräumten Einfuhrkontingente wird ausnutzen können, bleibt abzuwarten. Mit Rücksicht auf die überaus kritische Wirtschaftslage Polens wird sich der deutsche Exporteur völlig klar sein müssen darüber, daß er bei Abschlüssen mit Polen allergrößte Vorsicht walten muß, will er nicht das Opfer einer gewissenlosen polnischen Geschäftsethik werden, die den Zusammenbruch angesehenen polnischer Großhändler verursachte. Daß der Umfang des deutschen Exports nach Polen in erster Linie von der Kreditbereitschaft der Exporteure abhängen wird, unterliegt keinem Zweifel. Aber eine weitgehende Kreditgewährung, die ja im Interesse eines intensiven Austauschverkehrs liegt, setzt vor allen Dingen eine Solidität und Zahlungsfähigkeit des polnischen Importeurs voraus. Dieser aber ist durch Inflation, Steuerlast und Krise finanziell so weit geschwächt, daß er vielfach seinen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen kann, abgesehen davon, daß jene zwei Kaufmannstugenden in Polen auf einem sehr niedrigen Niveau stehen. Die Kurve der Wechselproteste Polens zeigt eine unaufhaltsame Aufwärtsbewegung und namentlich der Textilhandel partizipiert daran in ganz bestimmendem Maße. Der deutsche Exporteur wird also ausreichende Garantien fordern müssen, soll er nicht a priori eine zu hohe Risikoprämie einkalkulieren und dadurch seine eigene Konkurrenzkraft untergraben.

Durch den Abschluß des Handelsvertrages wird umgekehrt auch Polen auf dem deutschen Markt stärker vordringen können. Polen setzt nach Deutschland neben Rohstoffen wie Flachs und Hanf bzw. Fertigprodukten aus diesen Fasernstoffen in erster Linie Wolle und Wollgarn sowie Wollgewebe ab, wobei zu bemerken ist, daß sich diese Ausfuhr im verflossenen Jahr beträchtlich gehoben hat. Durch das Zollrückerstattungssystem fließt der polnischen Textilindustrie eine Ausfuhrprämie zu, welche ihre Konkurrenzkraft erheblich stärkt. So erreichte sowohl der Textil- wie auch der Trikotagen- und Konfektionsexport im letzten Jahr seinen Kulminationspunkt, was aus folgenden Ziffern hervorgeht:

	1924	1925	1928	1929	
Textilienausfuhr	168,4	154,6	149,4	239,9	in Mill. Zl.
davon nach Deutschland	54,6	32,5	26,1	43,0	" " "
Trikotagen u. Konfektion insgesamt	9,5	7,5	7,2	13,2	" " "
davon aus Deutschland	1,6	1,2	1,3	4,4	" " "

Reklame ist teuer, aber noch teurer ist keine Reklame

<p>Wein- Abtlg.</p> <p>Warme und kalte Speisen bester Qualität</p> <hr style="border: none; border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">w.</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">Ohlen</p>	<p>Neu! WEINSTUBEN Neu!</p>  <p>STETTIN, Paradeplatz Nr. 30 :: Telephon Nr. 20279 und 26664 Dienstags, Donnerstags und Sonnabends Tanz bis 4 Uhr.</p>	<p>Bier- Abtlg.</p> <p>Warme und kalte Speisen bester Qualität</p> <hr style="border: none; border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">w.</p> <p style="text-align: center; font-size: 2em;">Ohlen</p>
---	---	---

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Schifffahrt. Im März 1930 zeigte der Ausland-Schiffsverkehr in den 3 Haupthäfen Schwedens folgende Zahlen (Schiffe von 10 Nrgt. und darüber):

	Eingang.		Segelfahrzeuge		Insgesamt	
	Dampf- u. Motorfahrzeuge mit Fracht	ohne Fracht	Prähme u. Böte beladen			
	Anzahl Nrgt.	Anzahl Nrgt.	Anzahl Nrgt.	Anzahl Nrgt.		
Stockholm	175 183 816	5 7 857	4 365	184	192 038	
Göteborg	225 246 064	35 59 401	73 3 206	340	308 884	
Malmö	376 246 297	14 5 825	48 5 316	496	259 872	

	Ausgang.		Segelfahrzeuge		Insgesamt	
	Dampf- u. Motorfahrzeuge mit Fracht	ohne Fracht	Prähme u. Böte beladen			
	Anzahl Nrgt.	Anzahl Nrgt.	Anzahl Nrgt.	Anzahl Nrgt.		
Stockholm	124 106 786	53 66 924	— —	177	173 710	
Göteborg	183 219 669	80 107 525	41 1 373	339	330 357	
Malmö	339 217 877	37 32 223	59 2 606	457	256 892	

Entdeckung eines Eisenerzlagers. In der Nähe von Ystad in Südschweden ist ein Eisenerzlager entdeckt worden. Der Eisengehalt beträgt 40 Prozent; das Erz kommt der Qualität nach der lothringischen Minette nahe. Das Lager befindet sich nahe der Oberfläche und ist leicht zugänglich. Es werden bereits Vorbereitungen zur Ausbeutung der Erzlager getroffen.

Kreuger & Toll's Zellstoffkonzern. Die schwedische Aktiengesellschaft Holmsund, die zum Holz- und Zellstoffkonzern Kreuger & Toll's gehört, meldet einen Reingewinn von 813 000 Kr. gegen 545 000 Kr. 1928 und schüttet eine unveränderte Dividende 6 v. H. aus. Die Zellstoffproduktion ist von 22 000 t 1928 auf 32 500 t gestiegen. Die Bilanzsumme der Aktiva und Passiva betrug 20,6 Mill. Kr.

Die Aktiengesellschaft Svartvik, die zum Kreuger & Toll-Konzern gehört, meldet nach Abschrift von 522 000 Kr. einen Reingewinn von 650 000 Kr. gegen 637 000 Kr. 1928. Die gesamten Verkäufe beliefen sich auf 15,2 Mill. Kr. gegen 13,2 Mill. Kr. 1928. Die Jahresproduktion der Sulfitmühlen ist von 50 000 t auf 60 000 t Zellstoff gesteigert worden. Die Bilanzsumme der Aktiva und Passiva betrug 43,8 Mill. Kr.

Die Aktiengesellschaft Sund, die zum Kreuger & Toll-Konzern gehört, meldet nach Abschrift von 800 000 Kr. einen Reingewinn von 272 000 Kr. gegen 246 000 Kr. 1928. Die gesamten Verkäufe beliefen sich auf 10,8 Mill. Kr. gegen 9 Mill. Kr. 1928. Die Bilanzsumme der Aktiva und Passiva belief sich auf 39,65 Kr.

Svartvik und Sund zahlen keine Dividende, sondern schreiben den gesamten Nettogewinn auf das Gewinn- und Verlustkonto von 1930. Im Vergleich mit 1928 weist der Gewinn der drei Gesellschaften eine Vermehrung um 22 v. H. auf.

Der Gesamtgewinn von 1930 und 1931 der Schwedischen Zellstoffgesellschaft Kreuger & Toll's soll zur Reorganisierung und Rationalisierung verwandt werden.

Hohe Gewinne bei vier Exportindustriefirmen. Die vier bedeutenden schwedischen Exportindustriefirmen: A. B. Svenska Kullagerfabriken Gotenburg, A. B. Separator, Stockholm, Svenska Tändsticks A. B. Stockholm und A/B. Lux (Elektrolux), Stockholm, haben jetzt ihre Berichte über das Geschäftsjahr 1929 veröffentlicht. Die genannten Gesellschaften weisen sämtlich hohe Gewinne aus. Svenska Kullager hatte einen Reingewinn von 21 421 130 Kronen, Svenska Tändsticks A/B. von 54 242 000 Kr., Elektrolux von 8 540 000 Kr., Separator von 9 982 278 Kr. — Das vorzügliche Geschäftsergebnis dieser Exportunternehmen ist symptomatisch für die günstige Entwicklung des schwedischen Außenhandels im vergangenen Jahre.

L. M. Ericsson, Stockholm, errichtet Verkaufs-A.-G. in Deutschland. Wie aus Stockholm gemeldet wird, hat die Leitung von L. M. Ericsson mit der Wiesbadener Firma C. Th. Wagner, welche ein Aktienkapital von 640 000 Mark besitzt und elektrische Zähler und Apparate herstellt, ein Abkommen getroffen, nach dem diese Gesellschaft unter dem Namen C. Th. Wagner Verkaufs-Aktiengesellschaft eine Tochtergesellschaft mit einem Aktienkapital von 200 000 Kr. er-

richtet, die gewissermaßen als deutscher Stützpunkt zur Verwertung schwedischer Lizenzen gelten soll.

Eröffnung und erster Eindruck der Stockholmer Ausstellung. Bei strahlender Sonne und sommerlicher Wärme wurde die Kunstgewerbe-Ausstellung in Stockholm am 16. Mai vom König im Beisein des Hofes, der Regierung, des Diplomatischen Korps und einem zahlreichen Publikum eröffnet. In seiner Rede sagte der Kronprinz, der das Ehrenpräsidium der Ausstellung übernommen hat, daß der neue Stil der Ausstellung vielleicht von vielen bewundert, von anderen mißbilligt werden wird, aber niemand — hoffe er — werde gleichgültig daran vorübergehen können. Die Worte des Kronprinzen wurden durch die ersten Pressekommentare bestätigt, doch ist die Bewunderung des neuen Stils vorherrschend gewesen. Die Ausstellung liegt an einem außergewöhnlich naturschönen Platze — das glitzernde Wellenspiel und der reiche Laubschmuck der Bäume bilden eine herrliche Umrahmung. Zur Nacht macht die Ausstellung mit ihrer Fülle von Licht einen zauberhaften Eindruck. Der Andrang des Publikums hat alle Erwartungen übertroffen: in den ersten vier Tagen ist die Ausstellung von 200 000 Personen besucht worden.

Fieberhafte Bautätigkeit in Stockholm. Gegenwärtig hat die Bautätigkeit in Stockholm ihren Gipfel erreicht. In den ersten drei Monaten d. J. wurden nicht weniger als 4000 neue Zimmer und Küchen registriert, außerdem aber waren am 1. April im Bau 15 000 Zimmer und Küchen — laut dem Bericht von Dr. Guinchard, dem Leiter des Statistischen Büros in Stockholm. Noch lebhafter ist die Bautätigkeit von Warenhäusern und Fabriken, hauptsächlich wegen des niedrigen Zinsfußes. Im ersten Quartal 1930 sind Baulizenzen für 5600 neue Zimmer erteilt worden.

Norwegen.

Außenhandel. Im April betrug der Wert der Einfuhr 85,65 Mill. Kr. (90,9 Mill. im März), der Wert der Ausfuhr 61,75 Mill. Kr. (63,74 Mill. im März), mithin der Einfuhrüberschuß 23,92 Mill. Kr. (im März 27,75 Mill.).

Für die vier ersten Monate d. Js. ergaben sich folgende Zahlen: Einfuhr 335,75 Mill. Kr., Ausfuhr 247,45 Mill. Kr.; Einfuhrüberschuß 88,30 Mill. (in der gleichen Zeit 1929 lauteten die entsprechenden Zahlen: 333,84; 239,5; 94,37). Die Einfuhr ist also im laufenden Jahre wenig gestiegen, die Ausfuhr aber hat um rund 8 Mill. Kr. zugenommen.

Bau eines Exportschlachthauses in Stavanger und einer Gefrier- und Kühlanlage in Oslo. Seitens des Landwirtschaftsdepartements ist in einem Schreiben an den Landwirtschaftsausschuß des Stortings der Vorschlag gemacht worden, daß für den geplanten Bau eines Exportschlachthauses in Stavanger eine Anleihe von 200 000 Kr. und für den Bau einer neuen Gefrier- und Kühlanlage in Oslo dem Meierei-Exportverein eine Anleihe von 500 000 Kr. gewährt werde. Das Geld soll eventl. einem verfügbaren Fonds entnommen und mit 1,5% verzinst werden.

Bau einer Gefrieranlage in Bergen. Das für den Bau einer großen Gefrier- und Kühlanlage in Bergen eingesetzte Komitee hat die erforderlichen Pläne bereits ausgearbeitet. Das zur Durchführung erforderliche Kapital wird, wie verlautet, ungefähr 450 000 Kronen betragen. Es ist eine Aktienemission beabsichtigt, sobald die Zusage kommunaler Unterstützung vorliegt. Die Anlage soll der Eisproduktion und dem Gefrieren von Fisch dienen und eine Kapazität von 1 Ton je Stunde haben.

Walfang an der norwegischen Westküste. Der an der norwegischen Westküste von der Walfangstation Blomvaag aus betriebene Walfischfang hat in diesem Jahre bisher nur ein geringes Ergebnis erbracht. Vom Januar bis April d. Js. wurden nur 3 Wale gefangen. Erst nachher verbesserte sich die Lage. Während bisher allerdings nur ein Walfangboot verwendet wurde, soll jetzt deren Zahl auf drei erhöht werden. Die Fangsaison wird bis Anfang September dauern.

Norwegischer Automobilmarkt. Die Fachzeitschrift „Motorjournalen“ bringt in Nr. 3 und 4 Übersichten über die zur Zeit in Norwegen marktgängigen Personen- und Lastkraftwagen, aus denen zu ersehen ist, daß bei beiden Typen die amerikanischen Marken bei weitem überwiegen. Mehr als 20 Marken amerikanischer Personenwagen stehen nur 7 englische, 2 französische, 2 deutsche und eine italienische Marke gegenüber.

räte dahin geeinigt, daß sie die Kontrakte erfüllen werden und somit den Importeuren und Spinnern gar kein Schaden erwachsen ist, auch nicht hinsichtlich eines veränderten Sortiments.

Sowjetrussische Flachsexporte über Riga. Der „Sowtorgflot“ bringt zurzeit größere Flachsmengen über Riga zum Export in das Ausland.

Bestellung von Waggonen. Das lettländische Ministerkabinett hat den Gesetzentwurf betreffend Vergebung von Waggonbestellungen in Höhe von 3 Mill. Lat auf Kreditgrundlage angenommen.

Estland.

Der Außenhandel. Die Handelsbilanz im April war, nach dem „Rev. Boten“, passiv und zwar im Betrage von nicht weniger als 2,1 Mill. Kr. Die Einfuhr betrug 8,41 Mill. Kr., die Ausfuhr 6,32 Mill. Kr.

In den ersten 4 Monaten stellte sich die Bilanz wie folgt:

	1930	1929	
Einfuhr	34,58	38,35	Mill. Kr.
Ausfuhr	27,20	27,90	„ „
Umsatz	61,73	66,25	„ „
Bilanz	-7,33	-10,45	„ „

Die Bilanz hat sich etwas verbessert, da die Passivität in diesem Jahre 11,8% vom Umsatz gegen 15,8% vom Umsatz im Vorjahr beträgt. Die Ausfuhrziffer hat sich kaum verändert, da einerseits die Vergrößerung der Exportquantität den Preisrückgang ausgeglichen hat (Butter), andererseits aber einem Rückgang der Holz- und Flachsanhfuhr eine Zunahme des Exports an Fabrikaten der Textilindustrie gegenübersteht.

Der Rückgang in der Einfuhr ist auf Abnahme des Bezugs von Lebensmitteln zurückzuführen. An Getreide wurden 50 367 Tonnen im Werte von 5,73 Mill. Kr. eingeführt gegen 44 085 Tonnen im Werte von 7,71 Millionen Kronen in den ersten 4 Monaten 1929. Im ganzen betrug die Einfuhr an Lebens- und Genußmitteln 9,77 Mill. Kr. gegen 13,62 Mill. Kr.

Telephonverkehr zwischen Reval und Deutschland. Für den Telephonverkehr zwischen Reval und Berlin, Hamburg, Stettin und Königsberg sind die Gebühren für ein 3 Minuten-gespräch folgende:

	von 8—19 Uhr	von 19—8 Uhr
Königsberg	5,52 Kr.	3,32 Kr.
Stettin	7,44 „	4,47 „
Berlin	7,92 „	4,76 „
Hamburg	8,40 „	5,04 „

Jede weitere Minute kostet $\frac{1}{3}$ dieser Gebühren.

Verzeichnis der zur Einfuhr zugelassenen zusammengesetzten Heilmittel und abgemessenen Zubereitungen. Das Verzeichnis der zur Einfuhr zugelassenen zusammengesetzten Heilmittel und abgemessenen Zubereitungen ist, wie folgt, zu ergänzen:

Casbis, in Flaschen und Ampullen (I. G. Farbenindustrie A.-G.). — Cytobaryum (E. Merck). — Cutivaccin Paul mitior u. fortior („Lapopharma“ Dr. Laboschin G. m. b. H.). — Diphtherieschutzsalbe (Wiener Staatliches Serotherapeutisches Institut). — Diphtheriesera (Behringwerke A.-G.). — Dysenterieserum (Behringwerke A.-G.). — Endojodin (I. G. Farbenindustrie A.-G., früher Jodisan). — Fantan, Tabl. (E. Merck). — Nitroscleran (Tosse). — Pacyl, Tabl. ohne beige packte Reklame (Chem. Fabr. Dr. Joachim Wiernik & Co. A.-G.). — Scharlachserum (Behringwerke A.-G.). — Tuberkulin (Behringwerke A.-G.). — Veramon, Tabl. (Schering-Kahlbaum).

Die Geschäftslage. Im allgemeinen läßt sich in Estland in der letzten Zeit eine gewisse Entspannung der Geschäftslage feststellen. Die Zahlungsfristen werden im Handelsverkehr pünktlicher eingehalten und Wechselprolongationen sowie Proteste haben etwas abgenommen. Immerhin befließen sich die Banken doch noch einer starken Zurückhaltung, die einesteils durch den Mangel an flüssigen Mitteln, andererseits durch die unsichere Geschäftslage bedingt ist.

Jahresbilanz der Estibank. Die Jahresbilanz der Estibank für 1929 weist einen Reingewinn von 2,68 Mill. Kronen auf. Der Zinsgewinn beträgt 3,76 Mill. Kronen, die Amortisationen 0,18, die Abschreibungen dubioser Forderungen 0,10 Mill. Kronen. Der Reingewinn soll entsprechend einem Vorschlag der Direktion wie folgt verteilt werden: Reserven (10%) 1 275 594 Ekr., Dividende (8%) 400 000 Ekr., an den Staat abzuführen 503 700 Ekr., zur Verfügung der Generalversammlung 503 700 Ekr. Die erste ordentliche Generalversammlung der Bankaktionäre findet am 31. Mai statt. —

Die Wochenausweise der Estibank waren im wesentlichen unverändert.

Tabakmonopol. Einer Einladung der Regierung folgend, trifft nächstens in Estland ein Sachverständiger für Fragen des Tabakmonopols ein. Die Frage der Einführung dieses Monopols in Estland ist bereits im Wirtschaftsministerium in bejahendem Sinne entschieden, doch gehen die Ansichten darüber, ob das Monopol ein staatliches oder ein privates sein soll, auseinander.

Russischer Roggen. In der letzten Zeit sind in Reval große Partien russischen Roggens eingetroffen, die zum Teil im Lande verkauft, zum Teil ins Ausland weiterbefördert werden. Gegenwärtig befinden sich in den Revaler Zollspeichern der russischen Handelsvertretung ca. 20 000 to Roggen. Die Ausfuhr von Getreide aus Rußland wird also fortgesetzt trotz des großen Mangels im eignen Lande!

Bau einer Brennschiefer-Oelfabrik. Zeitungsmeldungen zufolge wird die englische Goldfields-Gruppe mit dem Bau einer Brennschiefer-Oelfabrik in der Nähe von Kochtel beginnen. Die Goldfields-Gruppe, welche die größte Brennschieferkonzession in Estland besitzt, scheint nunmehr größere Kapitalien in Estland investieren zu wollen.

Die Narvaer Tuchmanufaktur hat einen großen englischen Auftrag erhalten. Der Wert der zu liefernden Waren beträgt rund 10 000 Pfd. Sterl.

Litauen.

Das Zündholzmonopol in Litauen. Die Litauische Zündholz A.-G., die vom Schwedentrust zur Durchführung des Zündholzmonopols gegründet worden ist, verkauft vorläufig die Vorräte, die sie von den bisher tätigen litauischen Zündholzfabriken übernommen hat. Nach Erschöpfung dieser Vorräte wird die Gesellschaft mit der eigenen Produktion beginnen, die nur in zwei Fabriken erfolgen soll, und zwar in einer Fabrik in Kowno und einer in Janowo. Die übrigen Zündholzfabriken werden stillgelegt, der Arbeiterschaft ist bereits gekündigt worden. Die von der litauischen Zündholz A.-G. hergestellten Zündhölzer werden die Aufschrift „Litauisches Zündholzmonopol“ haben. — Im Zusammenhang mit dem Abkommen mit dem Schwedentrust arbeitet das litauische Steuerdepartement gegenwärtig einen Gesetzentwurf betreffend Einführung einer Akzise auf Feuerzeuge und Feuersteine aus. Jedes Feuerzeug wird mit einem besonderen Stempel des Steuerdepartements versehen. Die eingeführten Feuerzeuge werden mit einem Stempel des Zollamts versehen werden.

Zunahme der Pferdeausfuhr. Die Ausfuhr von Pferden aus Litauen betrug 1927: 27 123 Stück für 11 Mill. Lit., 1928: 21 183 Stück für 10 Mill. Lit. und 1929: 26 854 Stück für 11,5 Mill. Lit.

Schweineexport im ersten Quartal. Die litauische Exportschlachtereier hat im 1. Viertel des laufenden Jahres insgesamt 11 928 Schweine, 5253 Rinder, 4056 Kälber und Schafe angekauft. Davon wurden ausgeführt: 6950 lebende Schweine im Gesamtgewicht von 869 000 kg, 24 933 kg Baconfleisch, 27 000 kg frisches Schweinefleisch und 813 lebende Rinder im Gewicht von 290 000 kg.

Stützung der Schweinepreise. In den „Regierungsnachrichten“ Nr. 324 vom 16. April d. J. ist das Gesetz über die Stützung der Schweinepreise erschienen. Nach § 1 dieses Gesetzes dürfen die Schweinepreise nicht unter die Produktionskosten heruntergehen. § 2 lautet: Die hiernach an die Landwirte zu zahlenden Mindestpreise und die Maßnahmen zur Stützung dieser Preise bestimmt der Landwirtschaftsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister.

Die Maschinenfabrik „Nemunas“ A.-G., einer der bedeutendsten Industriebetriebe Litauens, hat dieser Tage ihr zehnjähriges Bestehen gefeiert. Aus dem Geschäftsbericht, der auf der Generalversammlung erstattet wurde, geht hervor, daß die Fabrik im Laufe der zehnjährigen Tätigkeit Maschinen und Geräte für 14,2 Mill. Lit hergestellt hat. Das Geschäftsjahr 1929 hat mit einem Reingewinn von 58 726 Lit abgeschlossen, woraus eine Dividende von 6% ausgeschüttet wird. —

Liquidation der Zentralbank der Ukininku Sajunga. Eine Generalversammlung der Mitglieder der Zentralbank der Ukininku Sajunga hat wegen Zahlungsschwierigkeiten die Liquidation der Bank beschlossen. Das Hauptdefizit besteht aus einer Schuld in Höhe von 700 000 Lit an die Regierung; es wird von den bauerlichen Mitgliedern gedeckt werden müssen.

Freie Stadt Danzig.

Gesteigerter Holzexport über Danzig. Der Holzexport über Danzig ist in den letzten Monaten angestiegen, wenn er auch nicht das Ausmaß wie im Jahre 1927 erreichte. Während im Jahre 1929 die Holzausfuhr über Danzig in den Monaten Januar, Februar, März, April 34 000, 32 000, 42 000 und 71 000 to betragen hatte, lauten im Jahre 1930 die entsprechenden Zahlen: 39 000, 36 000, 95 000 und 97 000 to. Der Holzexport ist unter den Waren, die über den Danziger Hafen verfrachtet werden, gegenwärtig verhältnismäßig noch der beste. Das Geschäft in Eiche spielt die Hauptrolle. Auch Sleeper werden noch in nennenswertem Maße gehandelt. Trotzdem nehmen die Anfragen aus England schon ab und die wenigen, die eintreffen, können infolge der reduzierten Preise nicht erledigt werden. Es wird nicht mehr lange dauern bis die stille Saison einsetzt, da im Juni gewöhnlich schon die Verschiffung von nördlichen Häfen einsetzt.

Das Geschäft mit Frankreich ist im Moment das einzig lohnende für den Danziger Ablader. Da in Frankreich der „englische Broker“ fehlt, bestehen noch gewisse Hindernisse in der Entwicklung des Geschäfts, zumal nicht jeder französische Importeur seine Einkäufe in bar begleicht.

In Polen ist gegenwärtig jedes Sortiment leicht erhältlich, doch der Danziger Ablader zieht es vor, infolge der allgemeinen Ungewißheit über die weitere Entwicklung des internationalen Holzmarktes sich auf den Bedarfskauf zu beschränken. Die unerwartete Zahlungseinstellung der Firma „Luchtenstein“ ist für den Danziger Holzhandel nicht charakteristisch, ihren Grund hat sie in anderweitigen Geschäften, die sämtlich in Polen getätigt wurden und einen ungünstigen Verlauf nahmen.

Der Generalhandel. Ueber Danzigs Generalhandel im März 1930 ist, nach den D.N.N., soeben folgende Statistik ausgegeben worden:

	Eingang	Ausgang
Lebens- und Genußmittel	74 554	659 403
Tierische Erzeugnisse und Waren daraus	167 759	49 916
Holz und Holzwaren	18 756	471 613
Baustoffe und keramische Erzeugnisse	11 848	36 207
Brennstoffe, Asphalt, Pech und Erzeugnisse	30 590	3 465 332
Chemische Stoffe und Erzeugnisse	228 335	11 228
Erze, Metalle und Metallwaren	434 839	17 641
Papier, Papierwaren und Druckereierzeugnisse	6 680	7 572
Spinnstoffe und Waren daraus	7 254	671
Kleidung, Galanteriewaren, Schreib- tischgegenstände u. dergl.	54	29
Spreng- und Schießmaterial	1	—
Insgesamt	980 670	4 719 612
Dazu Pferde		701
Februar 1930	615 604	5 783 763
Januar 1930	575 445	5 779 494

Geschäftsabschlüsse Danziger Gesellschaften. Die „Salamander“-Schuh-Aktiengesellschaft Danzig schließt des Geschäftsjahr per Ende Februar 1930 mit einem Verlust von 31 515,55 Gulden. Auch die Filiale der Danziger Gesellschaft in Kattowitz verzeichnet einen Verlust von 24 439,30 Zloty (Aktienkapital 60 000 Gulden). — Seropharm A.G., Fabrik chemisch-pharmazeutischer Präparate, Großvertrieb von Impfstoffen. Die Gesellschaft hat im abgelaufenen Jahre günstig gearbeitet. Bei einem Aktienkapital von 50 000 Gulden konnte sie einen Reingewinn von 50 704,17 Gulden erzielen. — Allgemeine Blechemballagen- und Konservenfabrik „Couronne“ A.G. Bei einem Aktienkapital von 200 000 Gulden wurde ein Bruttogewinn von 210 029,97 Gulden erzielt. Da sich die Fabrikations- und Handlungskosten sowie die Abschreibungen ziemlich hoch stellen, so ist ein Reingewinn von 1914,76 Gulden erzielt worden.

Polen.

Der deutsch-polnische Handel im 1. Quartal 1930. Der deutsch-polnische Warenaustausch im 1. Quartal 1930 ist von der erheblichen allgemeinen Verminderung der Einfuhr Polens beeinflusst worden. Deutschlands Lieferungen nach Polen bezifferten sich auf 159,2 Mill. Zl. gegenüber 212,4 Mill. Zl. im 1. Quartal 1929. Mit Rücksicht auf die bereits erwähnte Verminderung der Gesamteinfuhr Polens ist aber der prozentuale Anteil mit 26,8 gleich geblieben. Die im allgemeinen gestiegene Ausfuhr Polens hat sich wertmäßig auch in der Belieferung des deutschen Marktes ausgewirkt. Deutschland bezog in der Berichtszeit aus Polen Waren im Werte von

173,4 Mill. gegenüber 157,8 Mill. Zl. Sein prozentualer Anteil am polnischen Export belief sich aber auf nur 26,4 gegenüber 29 in der Vergleichszeit 1929, woraus erhellt, daß Polen mit seiner Ausfuhrsteigerung andere Märkte stärker als den deutschen erfaßt hat.

Der Handel mit der Tschechoslowakei. Die Entwicklung des polnisch-tschechoslowakischen Außenhandels ist für Deutschland insofern bemerkenswert, als die Tschechoslowakei zu denjenigen Lieferanten Polens zählt, die aus dem deutsch-polnischen Zollkrieg Nutzen zu ziehen vermochten. In den Jahren 1925—1929 ist die Ausfuhr Polens nach der Tschechoslowakei um rund ein Viertel, die Einfuhr von dort um rund die Hälfte gewachsen, wie die nachstehende Tabelle zeigt (in Mill. Zloty):

	Ausfuhr nach der Tschechoslowakei	Einfuhr von der Tschechoslowakei
1929	296,2	227,8
1928	295,6	213,4
1927	252,8	167,4
1926	198,6	76,9
1925	240,4	150,5

Polen liefert nach der Tschechoslowakei in erster Linie lebende Tiere (1929 für 115,7 Mill. Zl.), ferner Brennstoffe, d. h. Kohle und Naphtaprodukte (54,2 Mill. Zl.), und Holz (40 Mill. Zl.). Außerdem wären mit Beträgen zwischen 23 und 18 Mill. Zl. zu nennen Lebensmittel, Metalle und -erzeugnisse sowie Textilien. Polen bezieht an tschechoslowakischen Waren vor allem Textilien (1929 für 49,4 Mill. Zl.), ferner Maschinen (29 Mill. Zl.), tierische Produkte (28 Mill. Zl.), Metalle und -erzeugnisse (20,5 Mill. Zl.), Lebensmittel (15,6 Mill. Zl.), Baumaterialien und keramische Erzeugnisse (14,4 Mill. Zl.), Papier und -erzeugnisse (10,2 Mill. Zl.) usw.

Das Meistbegünstigungsabkommen zwischen Polen und der Tschechoslowakei trat erst im April 1925 in Kraft. Der Abschluß eines Zolltarifabkommens gelang nach längeren Verhandlungen im April 1926, seine Inkraftsetzung erfolgte im November des gleichen Jahres. Von diesem Zeitpunkt ab datiert — abgesehen von der durch den deutsch-polnischen Zollkrieg geschaffenen günstigen Konjunktur — eine wesentliche Belebung der gegenseitigen Handelsbeziehungen, und zwar ist die Bilanz, wenn auch neuerdings in sich vermindern dem Maße, für Polen aktiv — zwischen 23 und 18 Mill. Zl.

Ausfuhrprämien für Mehl. Seit dem 1. Mai sind von der zuständigen polnischen Regierungsstelle Exportprämien für Mehl in Höhe von 9 Zl. per dz für ein Kontingent von zunächst 2000 to und nach einem soeben zustande gekommenen Beschluß für weitere 3000 to zuerkannt worden. Bis zum 31. Juli d. J. soll das prämierte Mehlexportkontingent auf insgesamt 10 000 to erhöht werden.

Neuorganisation des Federn- und Daunenexports. Im „Dz. Ust.“ Nr. 41, vom 31. Mai wird eine Verordnung veröffentlicht, welche eine Abänderung des Zolltarifs für Federn und Daunen in der Weise regelt, daß mit Wirkung vom 20. Juni der Export dieser Produkte einem Ausfuhrzoll unterliegt. Dieser Zoll beträgt nach Position 260 des polnischen Ausfuhrtarifs für Federn aller Art 1000 Zloty je 100 kg. Gereinigte bzw. desinfizierte Federn werden auf Grund besonderer Zertifikate des Industrie- und Handelsministeriums und alle unge reinigten oder nicht desinfizierten Federn werden auf dem Ausnahmewege mit Genehmigung des Finanzministeriums von diesem Ausfuhrzoll befreit. Für Daunen von Federvieh aller Art wird der Ausfuhrzoll auf 3000 Zloty je 100 kg festgesetzt. Wie bei Federn so wird auch bei Daunen die Ausfuhr vom Zoll befreit, wenn sie mit ministerieller Genehmigung erfolgt. Der Zweck dieser Maßnahme gipfelt in einer planmäßigen Standardisierung des Ausfuhrprodukts, wodurch eine rationellere Verwendung und Ausfuhr dieser Landesprodukte erzielt werden soll.

Borsten, sowie Menschen- und Tierhaare werden einem Ausfuhrzoll unterworfen, der bei Borsten und ihren Abfällen 700 Zloty, bei Menschenhaaren aller Art 600 Zloty und bei Tierhaaren 150 Zloty je 100 kg beträgt. Mit besonderer Genehmigung wird vom Zoll die Ausfuhr befreit.

Der Einfuhrzoll für wollene Gewebe (Pos. 202, Punkt 2a des Zolltarifs), der bisher 40,30 Zl. je 100 kg betrug, ist laut einer im „Dziennik Ustaw“ Nr. 37/1930 veröffentlichten ministeriellen Verordnung erhöht worden. Die im Einverständnis mit dem Finanzministerium festzusetzende Verzollung gestaltet sich ab 29. Mai d. J. wie folgt: Wollgewebe, sogenannte Tylisterstoffe 700 Zl., technische Gewebe, sogenannte nichtgummierter Lapings 600 Zl., alle anderen, nicht besonders genannten technischen Gewebe 50 Zl.

Textilsorgen. In der Lodzer Wirkwarenindustrie zeigen sich noch keine Ansätze zu einer Belebung der Produktion. Der größte Teil der kleinen und mittleren Betriebe ist stillgelegt, und die großen Werke haben ihre Produktion gegenüber dem Vorjahre um die Hälfte verringert. Infolge der schlechten Absatzverhältnisse sind die Vorbereitungen für die Wintersaison, die sonst im Mai beginnen, auf Juli verschoben worden. Die Reisenden werden erst im August mit den neuen Kollektionen herausgeschickt. Was sie hereinbringen werden, ist noch völlig ungewiß, da auch dieser Zweig der Textilbranche nur noch Barverkäufe tätigen will. Der Export ist im laufenden Jahre wesentlich zurückgegangen.

Roggen für 13 Zloty per dz exportiert. Wie die polnische Presse meldet, wurden aus der polnischen Getreidereserve durch Vermittlung der deutsch-polnischen Roggenkommission in Berlin dieser Tage 1000 to Roggen verkauft zum Preise von 3,65 hfl. frei Grenze, d. h. etwa 13 Zloty per 100 kg. Es sei das der niedrigste Preis, der in der polnischen Getreideausfuhr seit dem Kriege notiert wurde.

Eröffnung des Gdinger Exportkühlhauses. In Gdingen wurde das Exportkühlhaus eröffnet, das in erster Linie zur Aufnahme von ins Ausland ausgeführten Lebensmitteln, wie Butter, Eier, Käse, Fleisch und Bacons, bestimmt ist. Gegen die im Exportkühlhaus lagernde Ware sollen den Exporteuren Warrant-Kredite bei den polnischen Banken eröffnet werden.

Arbeitszeitabkommen in Gdingen. Die „D. N. N.“ melden nach der „P. A. T.“: „Mit Rücksicht auf die Konkurrenz Danzigs haben die Gdinger Reeder die Festlegung des 12stündigen Arbeitstages gefordert. An den Verhandlungen beteiligen sich: die General-Arbeitsförderung, die 90 Prozent der Handelsmatrosen umfaßt, der Transportarbeiterberufsverband und die Polnische Berufsvereinigung. Nach längerem Widerstand, besonders seitens der General-Arbeitsförderung, wurden die Verhandlungen durch das Einverständnis der Matrosenvertreter mit einem elfstündigen Arbeitstag abgeschlossen, wofür eine Lohnerhöhung erwirkt wurde, die rückwirkend für den laufenden Monat in Kraft tritt. Die Transportarbeiter haben beschlossen, das Abkommen mit gewissen Vorbehalten zu unterzeichnen. Es handelt sich hier um ein Kollektivabkommen für die Küstenschiffahrt“.

Gdingen als Basis der Schmalzeinfuhr. Gegenwärtig lagern in Gdingen insgesamt 45 000 Kisten oder rund 120 Waggons amerikanischen Speisefettes, welches früher über den Danziger Hafen umgeschlagen wurde. Um nun den polnischen Schmalzimport gänzlich von Danzig nach Gdingen abzulenken, weil gegenwärtig der Hamburger Vertreter einer großen Chicagoer Packerei in Gdingen, um die Möglichkeit weiterer Transporte über den neuen Gdinger Hafen zu prüfen. Unter den Schmalzimporteuren herrscht jedoch große Unzufriedenheit darüber, daß die Proben des über Gdingen importierten Schmalzes bzw. Specks im Posener Laboratorium z. B. 8 Tage für die Analyse in Anspruch nehmen, während in Danzig oder Warschau nur 2—3 Tage nötig waren. Damit im Zusammenhang wird die Begründung eines Speziallaboratoriums für die Schmalzeinfuhr in Gdingen angestrebt, um den laboratorischen Untersuchungsprozeß möglichst zu verkürzen und sich auch in dieser Hinsicht von Danzig zu emanzipieren.

Rußland.

Die Getreidebereitstellungen 1930/31. Bildung von Kommissionen zur Förderung der Getreidebereitstellungen. — Der „Kulak“ hat seine gesamten „Ueberschüsse“ an den Staat abzuliefern. In der letzten Sitzung des Handelskommissariats der Sowjetunion wurde die Frage der Organisation der bevorstehenden Getreidekampagne beraten. Gemäß Beschluß des Handelskommissariats soll ein einziger Plan der Getreidebereitstellungen aufgestellt werden, während im Vorjahre eine Trennung zwischen zentralisierten und dezentralisierten Bereitstellungen bestand. Dieser Plan soll die Getreidelieferungen der Sowjetlandgüter, der Kollektivwirtschaften und der bäuerlichen Einzelwirtschaften, die Mahlsteuer, die zurückzuerstattenden Saatgutdarlehn und die Getreideauflagen auf die „Kulakenwirtschaften“ umfassen. Wie im Vorjahre wird der Getreidebereitstellungsplan bis auf das einzelne Dorf aufgeteilt. Die Getreidebereitstellungspläne der einzelnen Dörfer sind auf gemeinsamen Versammlungen der Dorfarmut und der Mittelbauern zu beraten. Nach Annahme des Planes hat die Versammlung eine besondere Kommission zur Förderung der Getreidebereitstellungen

zu wählen, zu deren Aufgaben — Hilfeleistung bei dem Getreideankauf durch die Getreidegenossenschaften, Ueberwachung des Getreideabtransports der Kollektive, sowie die Kontrolle über die Ablieferung des „kontrahierten“ Getreides gehört. Ferner haben die Kommissionen darüber zu wachen, daß die Kulakenwirtschaften die für sie festgesetzten Getreideauflagen erfüllen, und die Getreideablieferung derjenigen Einzelwirtschaften zu fördern, die keine Lieferungsverträge mit dem Staat abgeschlossen haben. Die durchschnittlichen Getreidemengen, die von den Kollektivwirtschaften in den einzelnen Bezirken abzuliefern sind, werden von den lokalen Behörden entsprechend den Richtlinien des Handelskommissariats festgesetzt. Für die Festsetzung der von den einzelnen Kollektiven abzuliefernden Getreidemengen werden in den Bezirken besondere Kommissionen gebildet. Die „Kulakenwirtschaften“ sind verpflichtet, ihre gesamten Getreideüberschüsse an den Staat abzuliefern. Der Ankauf von Getreideüberschüssen über die festgesetzten Normen hinaus hat im Wege von Abkommen mit den Kollektivwirtschaften und den Wirtschaften, die Getreidelieferungsverträge abgeschlossen haben, zu erfolgen, wobei Prämierung durch Industriewaren, Landmaschinen, Traktoren usw. vorgesehen ist. „Um einer Getreidespekulation vorzubeugen“, soll der Kampf mit den Kulaken und den städtischen Getreidespekulanten verschärft werden. Der Plan der Industriewarenversorgung der Getreidegebiete soll spätestens bis zum 15. Juni bestätigt werden, damit die Warenbelieferung der Hauptgetreidegebiete zum Beginn der Bereitstellungen erfolgen kann.

Das Ergebnis der Holzbereitstellungen. Die Sowjetpresse veröffentlicht die Ergebnisse der Holzbereitstellungen in der Kampagne 1929/30. Danach ist der Plan der Bereitstellungen von Nutzholz bis zum 1. Mai d. J. zu 100,7% erfüllt worden, indem insgesamt 109,3 Mill. cbm bereitgestellt wurden. Ungünstiger ist es um den Abtransport des Holzes aus den Wäldern bestellt. Während der Plan 101,7 Mill. cbm vorsah, sind tatsächlich nur 87,4 Mill. cbm Nutzholz abtransportiert worden (85,9% des Planes). Der Plan der Bereitstellungen von Brennholz wurde zu 87,2% erfüllt. Es wurden im ganzen 84 Mill. cbm bereitgestellt. Abtransportiert wurden davon 66,8 Mill. cbm, d. s. 78% des Planes. Die Nichtausführung des Planes des Abtransports wird auf den späten Eintritt des Winters, Mangel an Arbeitskräften, an Zugvieh, ferner auf das Fehlen von Reserveteilen zu Traktoren usw. zurückgeführt.

Der Konflikt Sowjetregierung — Lena Goldfields. Das Verkehrskommissariat übernimmt die Flotte auf dem Lena-Fluß. In einem jetzt veröffentlichten Dekret der Sowjetregierung vom 28. d. M. wird festgestellt, daß die Lena Goldfields Co. Ltd. entgegen dem Protest des Hauptkonzessionsausschusses der Sowjetunion ihr Konzessionsunternehmen im Stich gelassen und ihre Verpflichtungen gegenüber dem Verkehrskommissariat betreffend Aufrechterhaltung eines Schiffsverkehrs auf dem Lena-Fluß nicht eingehalten habe. Infolgedessen sei die Bevölkerung der Jakutenrepublik der einzigen Möglichkeit für die Zufuhr von Lebensmitteln usw. und die Regierungsbehörden der Jakutenrepublik der Verbindung mit den anderen Gebieten der Sowjetunion und den Zentralbehörden beraubt. Der Rat der Volkskommissare der Sowjetunion weist daher das Verkehrskommissariat an, die Flotte auf der Lena, die auf Grund eines Pachtvertrages zwischen der Lena Goldfields Co. Ltd. und dem Verkehrskommissariat von dem Konzessionär betrieben wurde, im provisorischen Betrieb zu übernehmen, ebenso alle vom Konzessionär für die Schiffsfahrtsaison 1930 erbauten Schiffe, sowie auch alle vom Konzessionär für die Flotte bereitgestellten Vorräte, Materialien usw., ferner die Anlagestellen und Reparaturwerkstätten. Zur Uebernahme der Schiffe und der Anlagen wird eine besondere Kommission eingesetzt, die eine genaue Bestandaufnahme, unter Angabe des technischen Zustandes der Schiffe usw., vorzunehmen hat. Die gesamte Uebernahme hat binnen Monatsfrist zu erfolgen. Die Verluste, die durch die Ablehnung des Konzessionärs entstanden sind, seinen Verpflichtungen nachzukommen, sowie die Betriebskosten der Flotte sind dem Konzessionär in Rechnung zu stellen.

Charkows Brotversorgung gefährdet. In der letzten Zeit machen sich fortgesetzt Unregelmäßigkeiten in der Ausgabe der Brotration an die werktätige Bevölkerung Charkows bemerkbar. Eine besonders eingesetzte Untersuchungskommission ist zu dem Ergebnis gekommen, daß „die gegenwärtige Lage der Dinge für die normale Versorgung Charkows mit Brot bedrohlich“ ist. Dem ist umso mehr Bedeutung beizumessen, als die Genossenschaftsläden von allen sonstigen Lebensmitteln — Fleisch, Butter, Eiern, Gemüse,

Früchten usw. — fast gänzlich entblößt sind. — Die Fleischversorgung der südrussischen Industriegebiete, insbesondere des Donezbeckens und des Kriwoj-Rog-Gebiets, hat sich in der letzten Woche erneut verschlechtert. Dies wird nicht nur auf den bestehenden Viehmangel, sondern auch auf das Versagen vieler staatlicher Fleischbereitstellungsorgane zurückgeführt. Der Fleischbereitstellungsplan für den Monat Mai ist in der Ukraine nur zu 16% ausgeführt worden.

Die schwierige Lage der Fachleute im Uralgebiet. Nach Mitteilung der stellvertretenden Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Eisen- und Stahlindustrie „Stalj“, Basulin, der an der Spitze einer Kommission die Uraler Eisenwerke aufgesucht hat, ist die Lage der Ingenieure im Uralgebiet eine sehr schwierige. Die Verhältnisse, unter denen das leitende Verwaltungs- und technische Personal im Uralgebiet zu arbeiten hat, seien „außerordentlich ungesund“. Auf dem Nadeshdinski-Werk seien im Laufe der Zeit ca. 40% des technischen Personals zur gerichtlichen Verantwortung ge-

zogen worden. Die Autorität dieser technischen Leiter sei vollkommen untergraben gewesen. Ein ähnliches „Hin- und Herzerrn“ sei auch in Bezug auf die Fabrikdirektoren zu beobachten gewesen.

Margarinefabriken. Das Handelskommissariat der Sowjetunion hat die Bundesvereinigung „Ssojuzrasmaslo“ angewiesen, unverzüglich mit der Projektierung und den Vorbereitungen zum Bau von 6 Margarinefabriken mit einer Gesamtproduktion von 40 000 t jährlich zu beginnen. Die neuen Fabriken sollen spätestens am 1. April 1931 in Betrieb genommen werden.

Kühlhaus. Im Hafen von Mariupol ist mit dem Bau eines großen Kühlhauses für die Einlagerung von Fleisch und Fischen begonnen worden.

Schreibmaschinenfabrik. In Ligowo (Leningrader Gebiet) ist mit dem Bau einer neuen Schreibmaschinenfabrik begonnen worden, deren Inbetriebsetzung Ende 1930 erfolgen soll. Zum 1. Oktober 1931 soll die Fabrik 120 000 Schreibmaschinen liefern.

Finland

Außenhandel. In der letzten Nummer des „Ostsee-Handel“ brachten wir die Zahlen für den Wert der Aus- und Einfuhr im April und in den 4 ersten Monaten 1930. Nachstehend geben wir nach dem „Mercator“ einige Uebersichten über die Mengen der ein- und ausgeführten Waren:

Einfuhr:	Januar-April	
	1929	1930
Ungemahlenen Roggen	38 526	11 228
Roggenmehl	3 212	319
Weizenmehl und -Gries	33 735	18 311
Reis und Reisgries	3 399	3 416
Kaffee	5 880	6 005
Zucker	26 707	27 955
Tabak	1 246	1 179
Baumwolle	2 565	1 821
Wolle	409	247
Roheisen	1 144	410
Petroleum	938	271
Steinkohle und Koks	91 048	116 449
Landw. Maschinen	1 534	199
Futterkuchen	7 285	4 220
Kleie	19 407	22 106
Zement	2 517	4 628

Auffallend ist der Rückgang im Roggen- und Roggenmehlimport, er erklärt sich zum Teil durch die verstärkte Einfuhr Ende 1929 mit Rücksicht auf die befürchtete Zollerhöhung, dasselbe gilt für die verminderte Weizenmehleinfuhr.

Aus der folgenden Uebersicht kann entnommen werden, wie die Ausfuhr sich mengenmäßig in den vier ersten Monaten 1929 und 1930 gestaltete:

Ausfuhr:	Januar-April	
	1929	1930
Butter	5 940	6 817
Käse	843	581
Holzmasse	31 772	47 280
Zellulose	143 417	161 812
Papp	14 411	16 295
Zeitungspapier	51 495	63 753
Papier anderer Art	20 314	24 551
Unbearb. Häute	1 529	1 876
Garnrollen	1 920	1 836
Furnier	28 798	30 094
Streichhölzer	994	327
Ungesägte Holzware, 1000 kbm	11	52
Gesägte Holzware, 1000 kbm	138	165

Was die Preise für die ein- und ausgeführten Waren anlangt, so kann festgestellt werden, daß im allgemeinen die Preise für die Einfuhren stark gesunken sind, um 12,4%, von 97 auf 85, während die Preise für die Ausfuhrwaren nur wenig zurückgingen, um 3,1%, von 96 auf 93, also nur um 3 Punkte.

Einfuhr gewisser den Bestimmungen der Opiumkonvention unterliegenden Waren. Laut Rundschreiben der Zolldirektion Helsingfors vom 8. Mai 1930 an die Zollämter hat das Ministerium des Innern mit Schreiben vom 30. April 1930 auf Grund eines Antrags und in Gemäßheit eines von

dem Gesundheitskomitee des Völkerbundes gefaßten Beschlusses, der dem Ministerium vom Generalsekretär des Völkerbundes übermittelt worden ist, der Zolldirektion mitgeteilt, daß die Bestimmungen der in Genf abgeschlossenen internationalen Opiumkonvention keine Anwendung finden sollen auf die von der deutschen Firma Knoll A.-G., Ludwigshafen a. R., hergestellten Cardiazol-Dicodid-Tropfen, die mindestens 10% Cardiazol und höchstens 0,5% Dicodidsalze enthalten, weshalb die erwähnten Tropfen ohne Genehmigung des Ministeriums des Innern nach Finnland eingeführt werden dürfen. Dagegen sollen die Bestimmungen der erwähnten Konvention fortgesetzt auf andere Arzneimittel angewendet werden, welche Dicodid enthalten.

Gesetz über die Berechnung von gesetzlichen Fristen. In Nr. 150 der Verfassungssammlung Finnlands vom Jahr 1930 ist das Gesetz über die Berechnung von gesetzlichen Fristen enthalten. Es lautet:

In Uebereinstimmung mit dem Beschlusse des Reichstages wird hiermit bestimmt: § 1. Ist im Gesetz oder in einer Verordnung eine Frist bestimmt, die bei Gericht oder bei einer anderen Behörde gewahrt werden soll, so soll die Frist, sofern nicht für gewisse Prozesse und Angelegenheiten etwas anderes bestimmt ist, nach den Bestimmungen dieses Gesetzes berechnet werden. — § 2. Ist eine Frist nach einer gewissen Anzahl von Tagen nach einem angegebenen Tage bestimmt, so wird dieser Tag nicht mitgerechnet. — § 3. Eine Frist, die nach Wochen, Monaten oder Jahren nach einem angegebenen Tage bestimmt ist, endet an dem Tage der betreffenden Woche oder des betreffenden Monats, der der Benennung oder der Ordnungszahl nach dem genannten Tage entspricht. Hat der Monat, in dem die gesetzliche Frist endigen soll, keinen entsprechenden Tag, so ist der letzte Tag des gleichen Monats der Endtag der bestimmten Frist. — § 4. Ist die Frist nach Tagen, Wochen, Monaten oder Jahren vor einem angegebenen Tage bestimmt, so wird die Frist von dem genannten Tage ab nach den gleichen Gründen, nach welchen sie nach den §§ 2 und 3 vorwärts gerechnet werden soll, rückwärts gerechnet. — § 5. Fällt ein bestimmter Tag oder der letzte Tag einer bestimmten Frist auf einen Feiertag, so kann die Erfüllung am ersten folgenden Wochentage erfolgen. — § 6. Eine Beschwerde und die Geltendmachung von Ansprüchen auf Grund einer solchen sowie Dienstgesuche sind vor 12 Uhr zu erfüllen und eine andere, von einer Prozeßfrist oder einer Dienstfrist abhängige Handlung, ist vor Ablauf derselben am letzten Tage der bestimmten Frist vorzunehmen. — § 7. Dieses Gesetz wird unter Aufhebung des Punktes 4 der Erklärung vom 23. März 1807 am 1. Januar 1931 in Kraft treten.

Hilfe für die Landwirtschaft — 4,5 Mill. Fmk. für Frachtunterstützungen. Laut Beschluß des Reichstages ist ein Betrag von 4,5 Mill. Fmk. für Frachtunterstützungen bei der Beförderung von Roggenmehl Kochsalz und Kunstdünger in den nördlichen Bezirken Finnlands in den Nachtragsetat für 1930 aufgenommen worden, der aus der Kapitalreserve gedeckt werden soll.

Zweck der Maßnahme ist, der unter besonders schwierigen klimatischen Verhältnissen arbeitenden Landwirtschaft

Nordfinlands eine wirtschaftliche Erleichterung zukommen zu lassen.

Maßnahmen zur Hebung der Fischzucht. Eine gemischte finnisch-schwedische Fischereikommission ist beauftragt, die Fischzucht im Torne- und Muonlofluß, der die finnisch-schwedische Grenze bildet, zu heben. Sie tagt in Helsingfors. Mitglieder der Kommission sind auf finnischer Seite Fischereirat P. Brofeldt und Assessor W. Wallenius und auf schwedischer Abteilungschef Dr. Gunnar Alm und Lehnassessor Ragnar Sundberg. Bis zur endgültigen Entscheidung der Frage soll zunächst das erforderliche Material gesammelt werden. Am 23. Juli wird die Kommission sodann wieder in Tornea zusammentreten, um an Ort und Stelle einen geeigneten Platz für die Errichtung einer Fischzuchtanstalt ausfindig zu machen.

Verordnung über die Schonung des Marders und des Polarfuchses. Auf Grund der Bestimmungen des § 14 des Naturschutzgesetzes vom 23. Februar 1923 wird bestimmt:

§ 1: Marder und Polarfuchs genießen bis zum Ausgang des Jahres 1935 im ganzen Lande und während des ganzen Jahres Schonung. Es ist verboten, Felle von Marder oder Polarfuchs, die während der Schonzeit in Finnland gefangen worden sind, zum Verkauf zu stellen, zu verkaufen oder zu kaufen.

§ 2: Wer während der im § 1 genannten Schonzeit das Fell von vor dieser Zeit in Finnland gefangenen Mardern oder Polarfüchsen zu verkaufen wünscht, ist verpflichtet, das Fell innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung bei der Polizeibehörde vorzuzeigen die das Fell in vorgeschriebener Weise zu stempeln oder zu plombieren hat.

Die große Tammerforscher Schuhfabrik Aaltosen Kenkätehdas OY hat mit dem Export von Schuhen begonnen. Es ist ihr gelungen, bedeutende dänische und jugoslawische Aufträge zu erhalten. Die Exportmöglichkeiten nach Aegypten und Südamerika werden zurzeit untersucht. Der Versuch, Schuhe in Rußland abzusetzen, ist gescheitert.

Import auf finnländischen Schiffen. Die Regierung hat angeordnet, daß sämtliche von staatlichen Behörden, staatlichen Industriebetrieben und Unternehmungen aus dem Auslande bezogenen Waren auf finnländischen Schiffen importiert werden müssen.

Auf dem Imatra-Zentralkraftwerk wird dieser Tage mit der Montage des fünften Generators begonnen. Die meisten Teile sind von der Allmänna Svenska Elektriska A.G., Västerås, geliefert worden.

Gesetzliche Regelung des Abzahlungsgeschäftes. Der Rechtsausschuß des Riksdags hat den viel erörterten Gesetzentwurf betreffend das Abzahlungsgeschäft nunmehr zu Ende beraten. Es werden verschiedene Einschränkungen sowie Präzisierungen der Rechte der Schuldner und der Verkäufer vorgeschlagen. Man ist der Ansicht, daß das Abzahlungsgeschäft im Handel mit Automobilen sowie mit aller Art von Apparaten, Konfektionswaren usw. zur Verschärfung der Wirtschaftskrise in Finnland beigetragen hat. Der Gesetzentwurf wird dem Plenum des Riksdags nach den Ferien vorgelegt werden.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	11. Juni	12. Juni	13. Juni	14. Juni
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,95	192,95	193,00	193,00
Stockholm	1066,25	1066,50	1066,50	1066,75
Berlin	948,00	948,00	948,00	948,00
Paris	156,25	156,00	156,00	156,00
Brüssel	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam	1597,50	1597,00	1597,75	1597,75
Basel	770,00	770,00	770,00	770,00
Oslo	1063,50	1063,25	1063,25	1063,50
Kopenhagen	1063,25	1063,00	1063,00	1063,25
Prag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1057,00	1057,00	1057,00	1058,00
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	481,00	477,00	478,00	473,00
Warschan	446,-	446,-	446,-	446,-

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

	Gemacht	12. Juni		13. Juni		14. Juni	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork	—	3,7535	3,7635	3,7525	3,7625	3,7515	3,7615
London	—	18,23	18,28	18,23	18,28	18,23	18,28
Berlin	—	89,55	90,15	89,55	90,15	89,50	90,10
Helsingfors	—	9,44	9,49	9,45	9,50	9,44	9,49
Stockholm	—	100,75	101,35	100,75	101,35	100,75	101,35
Kopenhagen	—	100,40	101,00	100,40	101,00	100,40	101,00
Oslo	—	100,45	101,05	100,45	101,05	100,40	101,00
Paris	—	14,75	15,00	14,75	15,00	14,70	14,95
Amsterdam	—	150,85	151,85	150,90	151,70	150,90	151,70
Riga	—	72,25	72,75	72,25	72,75	72,25	72,75
Zürich	—	72,75	73,35	72,70	73,30	72,70	73,30
Brüssel	—	52,85	52,85	52,83	52,85	52,85	52,85
Mailand	—	19,65	20,05	19,65	20,05	19,65	20,05
Prag	—	11,15	11,35	11,15	11,35	11,15	11,35
Wien	—	52,85	53,45	52,85	53,45	52,80	53,40
Budapest	—	65,05	66,35	65,05	66,35	65,05	66,35
Warschau	—	41,80	43,-	41,80	43,-	41,80	43,-
Kowno	—	37,05	37,65	37,05	37,65	37,-	37,60
Moskau (Scheck)	—	193,-	194,50	193,-	194,50	193,00	194,50
Danzig	—	72,90	73,50	72,90	73,50	72,90	73,50

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	12. Juni		13. Juni		14. Juni	
	Kauf	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5,174	5,184	5,174	5,184	5,174	5,184
1 Pfund Sterling	25,16	25,21	25,16	25,21	25,165	25,215
100 franz. Francs	20,29	20,44	20,29	20,44	20,29	20,44
100 belg. Belga	72,10	72,65	72,10	72,65	72,10	72,65
100 schweizer Francs	100,20	100,95	100,15	100,90	100,15	100,90
100 italienische Lire	27,07	27,28	27,07	27,28	27,07	27,28
100 schwed. Kronen	138,90	139,60	138,90	139,60	138,90	139,60
100 norweg. Kronen	138,50	139,20	138,50	139,20	138,50	139,20
100 dänische Kronen	138,45	139,15	138,45	139,15	138,45	139,15
100 österr. Schilling	72,75	73,45	72,75	73,45	72,75	73,45
100 tschecho-slowac. Kr.	15,31	15,46	15,31	15,46	15,31	15,46
100 holländ. Gulden	208,00	209,05	208,00	209,05	208,05	209,10
100 deutsche Mark	123,45	124,10	123,45	124,10	123,45	124,10
100 finnland. Mark	12,96	13,08	12,97	13,09	12,97	13,09
100 estländ. Kronen	137,65	138,35	137,65	138,35	137,65	138,35
100 poln. Zloty	57,55	57,75	57,55	57,75	57,55	57,75
100 litauische Lits	51,40	52,10	51,40	52,10	51,40	52,10
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen e. V.

Meldung neuer Mitglieder werden direkt an die Geschäftsstelle: Stettin, Schuhstr. 16-17, Börse, erbeten.

Der Verein erteilt seinen Mitgliedern kostenlos Auskünfte über wirtschaftliche Fragen Finnlands, Lettlands und Estlands. - Der „Ostsee-Handel“ geht den Mitgliedern kostenlos zu.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Ausnahmetarif K 148. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wurde der Ausnahmetarif K 148 für Sammelgut neu herausgegeben. In der Neuausgabe sind die durch die zum gleichen Zeitpunkte in Kraft tretende Ermäßigung der Klassen A 5 und A 10 bedingten teilweisen Ermäßigungen der Frachtsätze für Sendungen zu 5 t und 10 t durchgeführt.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen—Oeserreich bzw. Donauumschlagstellen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1930 wurde im Abschnitt D Warenverzeichnis eine neue Abteilung 79 für Fischmehl mit Sonderfrachtsätzen von den deutschen Seehäfen nach Passau Hbf. Uebergang, Passau Donauumschlagstelle Uebergang, Deggendorf Hafen Uebergang und Regensburg Donauumschlagstelle Uebergang eingeführt.

Gleichzeitig wurde der Wortlaut der Abteilung 20 I des Warenverzeichnisses wie folgt gefaßt:

„Kreide, roh, gemahlen, geschlämmt“.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 10. August 1930 wird die Abteilung 21 des Warenverzeichnisses wie folgt gefaßt:

Abteilung 21 I. Baumwolle, rohe,

II. Linters, rohe,

III. Kapok (auch Akund), gepreßt;

zu II und III: sämtlich über See aus

außerdeutschen Ländern eingeführt;

zu I, II u. III: a) ohne Unterschied der

Herkunft,

b) ägyptischer, chinesischer, japani-

scher, levantinischer, ostafrikanischer

und ostindischer Herkunft.

Gleichzeitig werden im Abschnitt E die Frachtsätze der Abteilungen 21 und 35 geändert.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). Im vorgenannten Tarif wird im Abschnitt F „Besondere Frachtermäßigungen für Güter der Abteilung 21 (Eisenschrot und Eisenspäne)“ der Gültigkeitsvermerk wie folgt gefaßt: „Gültig vom 1. Mai 1928 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1930“.

Ferner wird die zu befördernde Mindestmenge in 70 000 t geändert.

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

Der **Ausnahmetarif 9 a (Wein)** wurde aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife unter Aufhebung der Ausgabe vom 1. Januar 1930 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 Reichspfennig vor. Die Frachtberechnung für Wagenladungen bleibt unverändert.

Im **Ausnahmetarif 9 c (Mineralwasser)** wurden mit Gültigkeit vom 26. Mai 1930 Alfter-Roisdorf, Detmold und Reinbek als Versandbahnhöfe nachgetragen.

Der Bahnhofname „Bad Perterstal“ wurde in „Bad Perterstal“ richtiggestellt.

Ferner wurde mit Gültigkeit vom 26. Mai bzw. 9. Juni 1930 im Abschnitt „Geltungsbereich“ unter „nach“ hinter den Worten „der Deutschen Reichsbahn“ eingefügt: „den Bahnhöfen der Köln—Bonner Eisenbahnen und der Lübeck—Büchener Eisenbahn“.

Unter den Versandbahnhöfen wurden

mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930

Bad Nenndorf Nord

Bad Tölz

Boppard

Oker

und mit Gültigkeit vom 9. Juni 1930

Bergen (Obb.)

nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 16 c (Kartoffeln, getrocknete usw.)** wird der Gültigkeitsvermerk wie folgt gefaßt: „Gültig vom 1. Juni 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. September 1930“.

Im **Ausnahmetarif 33 (Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren)** wurden mit Gültigkeit vom 26. Mai

1930 unter den Versandbahnhöfen, für die der Frachtsatzzeiger gilt,

Helmbrechts mit Frachtsatzzeiger 2,

Münchberg mit Frachtsatzzeiger 2

und unter den Sonderfrachtsätzen „Wasungen“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 35 (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 2. Juni 1930 unter den Versandbahnhöfen, für die die Frachtsatzzeiger gelten, Christiansstadt mit Frachtsatzzeiger 2 nachgetragen.

Gleichzeitig wurde bei dem Versandbahnhof Breckerfeld-Priorei die Frachtsatzzeigernummer „2“ in „1“ geändert (Druckfehler).

Unter den Sonderfrachtsätzen zu 2a wurde der Versandbahnhof „Rosenthal b. Berlin Zu 87“ nachgetragen.

Der Frachtsatz der Klasse C für die Verbindung Wismar (Meckl.)—Hamburg wurde von „124“ in „122“ geändert (Druckfehler).

Mit Gültigkeit vom 2. August werden unter den Bahnhöfen, für die die Anwendungsbedingung Ziffer 3 nicht gilt, gestrichen: Bodenbach, Franzensbad, Johannegeorgenstadt, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Sebnitz (Sa.), Tetschen, Weipert.

Gleichzeitig werden unter den Versandbahnhöfen, für die die Frachtsatzzeiger gelten, die Bahnhöfe Bodenbach, Franzensbad, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 61 (Porzellanwaren usw.)** wurde unter den Versandbahnhöfen des Frachtsatzzeigers „Regensburg“ gestrichen und unter den Sonderfrachtsätzen zu BI nachgetragen.

Auf Seite 46 vorgenannten Tarifs wird im Kopfe der Tabelle unter Saßnitz Hafen nachgetragen „Mitte See“ (Druckfehler).

Im **Ausnahmetarif 101 (Kartoffeln, frische, zur Ausfuhr)** wird der Gültigkeitsvermerk wie folgt gefaßt: „Gültig vom 1. Juni 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. September 1930“.

Im **Ausnahmetarif 106 (Kartoffelstärkefabrikate)** wurde mit Gültigkeit vom 2. Juni 1930 im Geltungsbereich unter den Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten „Bentheim“ nachgetragen und mit Gültigkeit vom 2. August 1930 wird „Gildehaus“ gestrichen.

Der **Ausnahmetarif 147 (Fette und Oele)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 neu herausgegeben.

Im **Ausnahmetarif 156 (Kupfervitriolkalkgipsmehl zur Ausfuhr)** wird der Gültigkeitsvermerk wie folgt gefaßt: „Gültig vom 1. Juni 1929 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Mai 1931“.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1930 werden unter den Versandbahnhöfen „Harbarnsen“ und „Osterwiecker Werke Zu 74“ gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 168 (Holzwaren)** wurde mit Gültigkeit vom 5. Juni 1930 unter den Versandbahnhöfen zu Ziffer 4 des Warenverzeichnisses „Blankenburg (Harz) Zu 43“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 171 (Flußspat)** wurde mit Gültigkeit vom 26. Mai 1930 „Breitungen (Werra)“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 173 (Malz)** wurde mit Gültigkeit vom 2. Juni 1930 unter den Versandbahnhöfen der Abteilung A „Kaiserslautern Nord“ nachgetragen.

Der **Ausnahmetarif 177 (Rohtabak)** wurde mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 aufgehoben. Es gelten alsdann für Rohtabak die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 188. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. August 1930 an.

Im **Ausnahmetarif 182 (Steine usw.)** wurden unter den Versandbahnhöfen nachgetragen:

mit Gültigkeit vom 29. Mai 1930

Daaden

mit Gültigkeit vom 2. Juni 1930

Rostock Hafen

und mit Gültigkeit vom 9. Juni 1930

Böhlau

Nebitzsch

Niederau

Priestewitz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1930 wird „Oderberg Zu 152“ unter den Versandbahnhöfen gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 187 (Gips und Spat)** wurden mit Gültigkeit vom 29. Mai 1930 unter den Versandbahnhöfen zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses „Weiherhammer“ und mit Gültigkeit vom 2. Juni 1930 zu Ziffer 1 des Warenverzeichnisses „Heinebach“ nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 188 (Bestimmte Artikel bei Einfuhr)** wurden mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 nachstehende Empfangsbahnhöfe unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen:

Appenweier
Eichtersheim Zu 127
Heidelberg-Kirchheim
Hugstetten
Köln-Braunsfeld
Niederschopfheim
Orschweier
St. Ilgen
Tiengen
Wiesloch Stadt Zu 127.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Jugoslavischer Gütertarif. Am 1. Juni 1930 traten zum Deutsch-Jugoslavischen Gütertarif die Hefte 1 und 2 in Kraft.

Heft 1 enthält die besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die Allgemeinen Tarifvorschriften und die Entfernungszeiger;

Heft 2 enthält Warenverzeichnisse und Frachtsätze der in beiden Verkehrsrichtungen geltenden Serientarife für Eilstückgüter und Frachtstückgüter.

Die nach den Allgemeinen Tarifvorschriften (Heft 1) und den Bestimmungen und Frachtsätzen des Heftes 2 zu berechnenden deutschen Teilfrachten für Eil- und Frachtstückgut werden um den festen Betrag von 40 Reichspfennig für die Sendung erhöht.

Deutsch-Niederländischer Verbandtarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 wurden ausgegeben:

Teil I Abt. B,
Nachtrag 6 zum Teil II Heft 1a,
Nachtrag 1 zum Teil II Heft 1b.

Die teilweise Erhöhung der Stückgutfrachten (regelrechte Tarifklassen, Ausnahmetarif 16a für Kartoffeln und Nottarif) trat am 1. Juni 1930 in Kraft. Soweit sonstige Erhöhungen und Erschwerungen eintreten, gelten diese von den im Tarif oder in den Nachträgen besonders angegebenen Zeitpunkten.

Deutsch-Nordischer Verbandtarif, Teil I. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 trat Nachtrag V in Kraft. Der Nachtrag enthält nur die infolge der organischen Neuordnung der deutschen Stückguttarife notwendig gewordenen Änderungen und Ergänzungen sowie neue Mindestfrachten für Stückgut im Verkehr mit Norwegen.

Deutsch-Dänischer Verbandtarif, Teil II Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 trat der Nachtrag I in Kraft.

Der Nachtrag enthält nur Änderungen der deutschen Stückgutfrachten und der Sätze der Klassen A 5 und A 10.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbandtarif, Teil II Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 trat Nachtrag II in Kraft. Der Nachtrag enthält nur Änderungen der deutschen Stückgutfrachten und der Sätze der Klassen A 5 und A 10.

Deutsch-Polnischer Verbandtarif. Mit Ablauf des 30. Juni 1930 treten die Deutsch-Polnischen Verbandsgütertarife Teil I vom 5. September 1929, Teil II Heft 1 vom 1. Januar 1929 mit den Nachträgen 1 und 2 und Teil II Heft 2 vom 5. September 1929 sowie die zugehörigen Leitungsvorschriften vom 5. September 1929 außer Kraft. Die Einführung der neuen Verbandtarife wird besonders veröffentlicht werden.

Deutsch-Polnisch-Sowjetischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 wird zum Gütertarif Teil I und Teil III je ein Nachtrag 2 herausgegeben.

Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen. Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft 1a. Mit Gültigkeit vom 10. Juni trat der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält die aus Anlaß der Neuordnung der Stückguttarife bedingten Neufassungen der Ausnahmetarife 9, 11, 13, 14 und 17 sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen.

Deutsch-Ungarischer Gütertarif. Die Gültigkeit des Heftes 1 wird bis zum 30. Juni 1930 verlängert (Vgl. „Ostsee-Handel“ Nr. 8 v. 15. April 1930 auf S. 31).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1930 werden die nach den Allgemeinen Tarifvorschriften des Heftes 1 und den deutschen Teilfrachtsätzen des Heftes 2 zu berechnenden deutschen Teilfrachten für Eil- und Frachtstückgut um den festen Betrag von 40 Reichspfennig für die Sendung erhöht.

c) Ausländische Tarife.

Polnisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Mit Ablauf des 30. Juni 1930 treten außer Kraft:

- Gütertarif, Teil I, vom 15. Juli 1928 mit den Nachträgen I bis IV,
- Gütertarif, Teil II, Heft 1, vom 15. Juli 1928 mit den Nachträgen I bis V,
- das Heft „Temporäre Ausnahmetarife“ vom 1. Dezember 1929 mit Nachtrag I vom 1. April 1930.

Tschechoslowakisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 tritt Heft 5 (Getreidetarif) unter Aufhebung des vom 1. August 1928 gültigen Tarifs für die Beförderung von Getreide usw. in Kraft.

d) Verschiedenes.

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

von:	auf:	am:
Eidelstedt Ost	Altona-Eidelstedt Ost	1. 6. 30
Stellingen	Altona-Stellingen	1. 6. 30
Wimpfen	Bad Wimpfen.	1. 7. 30

Der Verkehr im Steffiner Hafen im Monat Mai.

Im Monat Mai 1930 betrug der seewärtige Schiffs-eingang insgesamt 502 Schiffe mit 655 157 cbm NR. Hiervon führten 349 Schiffe die deutsche, 51 die dänische, 2 die dänziger, 8 die englische, 2 die estnische, 4 die finnische, 14 die holländische, 16 die norwegische, 2 die russische, 50 die schwedische, je 1 Schiff die amerikanische, griechische, lettische und polnische Flagge.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche Häfen 115, Belgien 8, Danzig 7, Dänemark 161, England 17, Estland 8, Finnland 30, Holland 20, Lettland 14, Memel 7, Mittelmeerhäfen 3, Norwegen 15, Polen 2, Rußland 8, Schweden 85 Schiffe und je 1 Schiff aus Griechenland und Spanien.

Der seewärtige Schiffsausgang betrug im Monat Mai 1930 519 Schiffe mit 718 735 cbm NR, von denen 356 Schiffe die deutsche, 56 die dänische, 2 die dänziger, 6 die englische, 2 die estnische, 5 die finnische, 2 die griechische, 16 die holländische, 16 die norwegische, 2 die russische, 53 die schwedische, je 1 Schiff die amerikanische, lettische und polnische Flagge führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche Häfen 90, Belgien 5, Dänemark 176, Danzig 17, England 30, Estland 10, Finnland 35, Frankreich 2, Holland 26, Lett-

land 16, Memel 5, Norwegen 6, Polen 2, Rußland 13, Schweden 83, Spanien 2 Schiffe und 1 Schiff nach Amerika. Umgeschlagen wurden insgesamt 491 000 to. Hiervon entfallen

a) im Eingang		b) im Ausgang	
auf Erze	335 000 to	auf Zucker	156 000 to
Kohlen	166 000 to	Getreide	31 000 to
Holz	50 000 to	Papier	28 000 to
Phosphate	32 000 to	Briketts	3 000 to
Eisen	15 000 to	Zement	2 000 to
Schrott	9 000 to		2 000 to
	3 000 to		

C. F. Weber

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

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Kaufmann Werner Voelke, i. F. A. Th. Rüchel & Co., Bankgeschäft	Stettin, Hagenstraße 7	30. 5. 30	Rechtsanwalt Georg Fließ, Stettin, Langebrückstr 4
Offene Handelsgesellschaft H. Wittkowski	Stettin, Marienplatz 2	21. 5. 30	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1

Beendete Vergleichsverfahren.

Jacobi & Morsch, Inhaber Franz Korch, Galanterie-, Kurz- und Spielwarengroßhandlung, Stettin, Gr. Oderstr. 17 (20. Mai 1930).

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Kaufmann Richard Petzke, Alleininhaber der Fa. Richard Petzke, Herren- und Burschenkleider	Stettin, Gabelsbergerstr. 32-33	22. 5. 30	Kaufmann Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1
Kaufmann Hans Wiedeck, Inh. d. Fa. H. Wiedeck & Co.	Stettin, Pladriestraße 20	23. 5. 30	Diplomkaufmann H. Hodemacher, Stettin, Gabelsbergerstraße 20
Julius Ziegler, Inh. Hermann Ziegler, Filzwarenfabrik	Gollnow	23. 5. 30	Rechtsanwalt Duncker, Gollnow
Fleischermeister Walter Binder, früher in Stettin, Schuhstr. 7, jetzt Greifenberg i. P.	Greifenberg i. P.	27. 5. 30	Bücherrevisor Kurt Jonas, Stettin, Frauenstr. 50
Nachlaß des am 5. Mai 1930 zu Stettin, seinem letzten Wohnsitz verstorbenen Kaufmanns Otto Marquardt	Stettin	3. 6. 30	Diplomkaufmann H. Hodemacher, Stettin, Gabelsbergerstraße 20
Offene Handelsgesellschaft Myska & Ehrhardt, Herrenkleiderfabrik	Stettin, Pölitzer Str. 30	4. 6. 30	Kaufmann Gustav Brandt, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Straße 50

Beendete Konkursverfahren.

Kaufmann Max Börner, Strohhülsenfabrik und Bedarfsartikel der Getränkeindustrie, Stettin, Gießereistr. 9/11 (1. Mai 1930).

Kaufmann Bruno Salomon, Inhaber der Firma S. Salomon, Cammin/Pom. (16. April 1930).

Steinmetz Theodor Gloede, Pasewalk, Stettiner Straße 6 (4. Juni 1930).

Dachdeckermeister Otto Mastmeier, i. Fa. Mastmeier & Co., Baumaterialiengeschäft, Stettin, Apfelallee 23 (4. Juni 1930).

Post, Telegraphie.

Von der Nachrichtenstelle des Reichspostministeriums uns folgendes zur Kenntnis gegeben worden:

Luftpost nach Budapest und Konstantinopel. Der Flug Wien—Konstantinopel ab Wien 7.40, verkehrt jetzt im Anschluß an die Züge

1. FD 37 ab Berlin Schles. Bahnhof 17.47, ab Breslau 21.56,

2. D 58/158 ab Frankfurt (Main) 14.36, ab Würzburg 17.50, ab Nürnberg 20.20,

3. D 31 ab München 22.0.

Damit sind günstige Anschlußverbindungen für die Post aus allen Teilen Deutschlands hergestellt.

Von allen 3 Zügen werden dem Fluge Luftpostsendungen und versuchsweise, soweit Laderaum verfügbar ist auch Briefe und Postkarten, für die kein Zuschlag bezahlt ist nach Ungarn und der Türkei zugeführt. Die Luft-

postsendungen werden mit Vorrang befördert. Die Auswahl der mitzugebenden zuschlagsfreien Sendungen behält sich die Deutsche Reichspost vor. Die Beförderung der zuschlagsfreien Sendungen hat den Zweck, die Verkehrswelt auf die Vorteile, die die Luftpost Wien—Konstantinopel bietet, aufmerksam zu machen. Die Flüge beschleunigen die Beförderung nach Konstantinopel um etwa 1 1/2 Tage.

Luftpost Moskau—Taschkent. Am 1. Juni ist die Luftpost Moskau—Pensa—Samara—Orenburg—Taschkent eröffnet worden. Auf der 3000 km langen Strecke (Beförderungsdauer etwa 22 Stunden) werden die Flüge zunächst nach Bedarf ausgeführt, von August bis Dezember verkehrt das Flugzeug dreimal wöchentlich. Auf der Linie werden gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen und gewöhnliche Pakete nach Russisch-Zentralasien, ferner gewöhnliche Briefsendungen nach Afghanistan befördert. Die Sendungen müssen den Vermerk „Par avion au delà de Moscou“ tragen. Der Luftpostzuschlag beträgt für Postkarten 50 Rpf. und für andere Briefsendungen (je 20 g) 1 RM.

Postanweisungen aus Deutschland nach Italien sind jetzt bis 2000 italienische Lire zugelassen worden. Für Postanweisungen aus Italien nach Deutschland bleibt der Höchstbetrag bis auf weiteres auf 250 RM. beschränkt.

Zweite Sommerausgabe 1930 des Reichskursbuchs. Einige Tage vor dem 1. Juli erscheint die zweite Sommerausgabe des Reichskursbuchs mit den seit 15. Mai gültigen Fahrplänen der deutschen und übrigen europäischen Eisenbahnen. Der Verkaufspreis beträgt wie bisher 6,50 RM. Bestellungen nehmen schon jetzt alle Postanstalten, die Bahnhöfe der Reichsbahn sowie auch Buchhandlungen und Reisebüros entgegen. Baldige Bestellung wird empfohlen, weil sonst bei dem beschränkten Umfang der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

Luftpostverbindungen. Vom 26. ab treten zu den bisherigen Luftpostverbindungen je eine nach Berlin um 13.40 und nach Stockholm um 13.55 hinzu. Es bestehen sodann folgende Luftpostverbindungen (die Schlußzeiten für Briefsendungen beim Postamt 1 sind in Klammern angegeben):

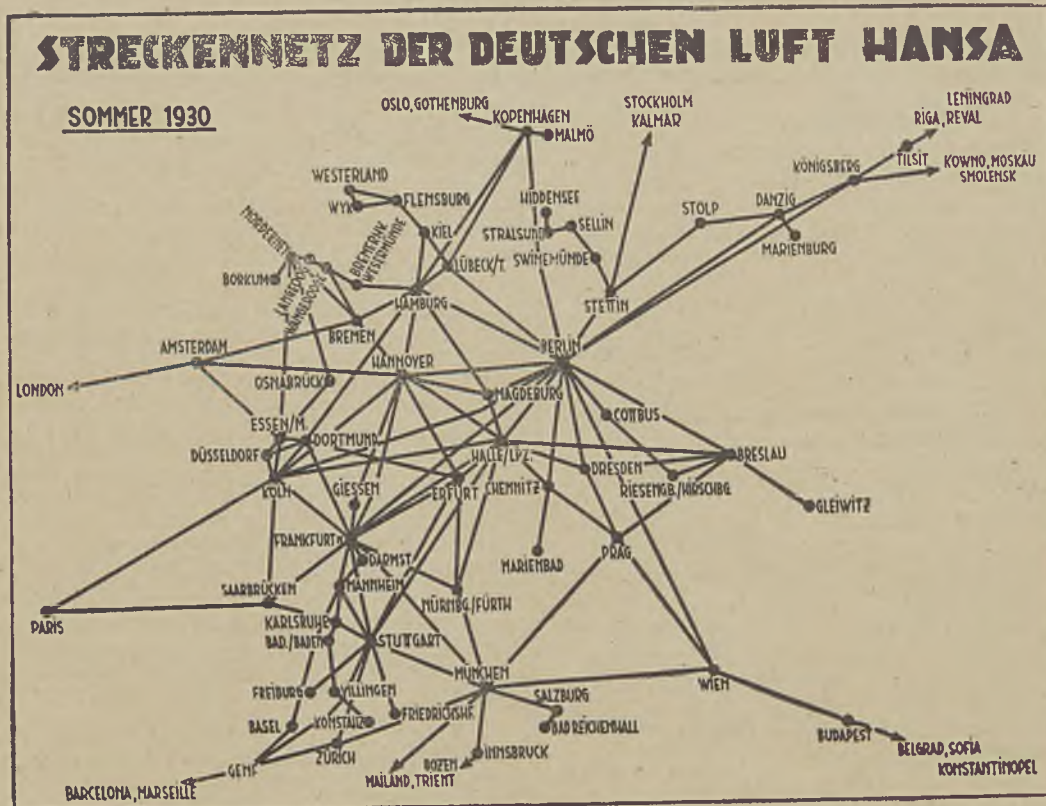
1. nach Berlin (6.50),
2. „ Berlin (8.40),
3. „ Stolp—Danzig (9.55),
4. „ Berlin (13.05),
5. „ Stockholm (13.05),
6. „ Dresden—Zwickau (13.05).

Die Luftpostbeförderung bietet gegenüber der Landbeförderung erhebliche Vorteile in bezug auf schnelle Ankunft bei einem ganz geringen Gebührenzuschlag und kann daher nur immer wieder zur ausgiebigen Benutzung empfohlen werden.

Flugwesen.

Die Deutsche Luft Hansa A.-G. hat mit Gültigkeit vom 1. Mai 1930 den Tarif für die Beförderung von Luftfracht- und Flug-Eisenbahngütern innerhalb Deutschlands sowie von und nach dem europäischen Auslande neu herausgegeben. Dieser Tarif ist gültig für die Linien der Deutschen Luft Hansa und der im Anschluß fliegenden Luftverkehrsgesellschaften. Bei den allgemeinen Beförderungsbedingungen sind unter die betreffenden Paragraphen die entsprechenden Bestimmungen für den Flugeisenbahnverkehr miteingerrückt. Außerdem enthält der Tarif Preistafeln für die Frachtberechnung für Luftfrachtsendungen und eine Aufzählung der den Auslandsendungen beizufügenden Begleitpapiere. Die nachstehend abgedruckte Karte gibt einen Ueberblick über das Streckennetz der Deutschen Luft Hansa. Da sich der Luftverkehr immer steigender Beliebtheit erfreut, hat die Deutsche Luft Hansa den Verkehr in diesem Jahre weiter ausgebaut. Auch der Flughafen Stettin ist mit sehr günstigen Verbindungen nach allen Plätzen diesem Streckennetz angeschlossen. Fast alle auf der Karte verzeichneten Orte sind von Stettin aus an einem Tage zu erreichen.

Auskünfte über Tarife und Flugpläne erteilen die Geschäftsstellen der Deutschen Luft Hansa.



Innere Angelegenheiten.

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

1. Franz Wolter (40 Jahre bei der Firma Emil F. Henning, Stettin);
2. Erich Tornow (25 Jahre bei der Firma J. Gollnow & Sohn, Stettin);
3. Carl Dreblow (25 Jahre bei den Stettiner Spritwerken Akt.-Ges., Stettin, bzw. der Reichsmonopolverwaltung für Branntwein, Verwertungsstelle, Abt. Stettin).

Beedigung und Anstellung von Sachverständigen. In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am Dienstag, den 3. Juni 1930, sind folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beedigt worden:

1. Fritz Werner, Stettin, für „Binnenschiffahrtskunde und Schiffahrtsdienst sowie Ausrüstung, Fahrtüchtigkeit, Beschädigungen und Reparaturen von Kähnen und Flußdampfern (mit Ausnahme der maschinellen Einrichtung) und für Tiefgangsfeststellungen und Gewichtsfeststellungen laut Eichung für Flußschiffe);
2. Arnold Acker, Stettin, für „Schiffsschäden und -reparaturen (nur für Binnenschiffe);
3. Gustav Gauß, Stettin, für „Baumaterialien“;
4. Emil Parge, Stettin,
5. Walter Boldt, Stettin, für „Fischmehl“;
6. Otto Abshagen, Anklam, als „Wäger, Probenehmer und Abladetaxator für Getreide, Hülsenfrüchte und Oel-saaten in Anklam“.

Zollwesen.

„Rumänien“, Frist zur Anwendung der Mindestzollsätze auf deutsche Erzeugnisse. Nach einer neueren amtlichen Mitteilung läuft die Frist zur Anwendung der Mindestzollsätze des rumänischen Einfuhrzolltarifs zunächst nur bis zum 9. Juni 1930, so daß vom 10. Juni 1930 ab die Höchstzollsätze des rumänischen Einfuhrzolltarifs Anwendung finden sollen.

Einzelhandel.

Ausverkaufsmerkblatt. Die Industrie- und Handelskammer hat die für das Ausverkaufswesen geltenden Bestimmungen in einem Ausverkaufs-Merkblatt zusammengestellt, das mit einer kurzen Erläuterung versehen ist, aus der die Gültigkeit der einzelnen Bestimmungen für den einzelnen Ausverkaufsfall ersichtlich ist. Das Ausverkaufsmerkblatt wird auf dem Büro der Kammer an Interessenten kostenlos abgegeben.

Verschiedenes.

Expertengebühren. Die Industrie- und Handelskammer hat in ihrer Sitzung vom 3. Juni 1930 auf Antrag beschlossen, daß der Artikel Leimleder, unverpackt in ganzen Schiffsladungen, auf die Liste der expertengebührenfreien Güter zu setzen ist. Die Stettiner Hafengesellschaft m. b. H. ist infolgedessen davon benachrichtigt worden, daß für diesen Artikel die Berechnung von Expertengebühren künftig nicht mehr in Frage kommt.

**üchtiges
kaufmännisches
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.

Stettin, Bollwerk 1 B, Fernruf 36685—86

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

Messen und Ausstellungen.

Unveränderte Mietpreise zur Leipziger Herbstmesse. Die Schiedsstelle für Meßsachen beim Rat der Stadt Leipzig hat die Mietpreise für die Leipziger Herbstmesse 1930 in gleicher Höhe wie für die Frühjahrsmesse 1930 festgesetzt. Die Paritätische Mietausgleichs-Kommission beim Leipziger Meßamt hat ihr Gutachten im gleichen Sinne abgegeben.

Das internationale Plakat auf der 18. Deutschen Ostmesse. Unter allen Werbemitteln ist das Plakat das älteste. Seine Anfänge reichen bis in das Altertum zurück. Noch heute muß jeder, der dem „Mann auf der Straße“ etwas zuzurufen will, das Plakat benutzen. Die erstaunliche Entwicklung der Reklame in den letzten Jahrzehnten hat auch die Ansprüche, die an das Plakat gestellt werden, außerordentlich gesteigert. Um die größte Wirkung des Anschlages zu erzielen, müssen Entwurf und Ausführung künstlerische und reklametechnische Leistung ersten Ranges sein. Es ist von großem Interesse, die angegedutete Entwicklung bei den verschiedensten Nationen vergleichend zu verfolgen. Daraus können nicht nur die Gebrauchsgraphiker und Reproduktionstechniker, sondern alle Kreise der Wirtschaft, die sich der Werbung bedienen müssen — und wer könnte darauf verzichten —, fruchtbare Anregungen und greifbaren Nutzen ziehen. Aus diesen Erwägungen heraus wird im Rahmen der 1. Ostdeutschen Reklameschau, die mit der 18. Deutschen Ostmesse (17.—31. August) verbunden ist, eine Ausstellung „Das Internationale Plakat“ gezeigt. Diese Ausstellung, für deren Organisation sich der Städte-Reklame-Konzern einsetzt, bringt nicht nur die interessantesten Beispiele aus dem im Vorjahr in München anlässlich des Internationalen Reklame-Kongresses zusammengebrachten Material sie ist bis auf die Gegenwart durchgeführt und gibt einen nahezu lückenlosen Querschnitt über die Weltleistungen auf dem Gebiete des künstlerischen Plakates.

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

Land	Tgb	Datum	Inhalt
Persien	5813.	Berlin, 21. 5. 30.	Eisenbahnmateriale für Persien.
Polen	5694.	Berlin, 21. 5. 30.	Niederlassung reichsdeutscher Interessenten.
"	5670.	Berlin, 20. 5. 30.	Wirtschaftslage im Lodzer Bezirk.
"	5781.	Berlin, 23. 5. 30.	Handelsverträge Polens m. Griechenland, Egypten u. Spanien. Beginn der polnisch-rumänischen Vertragsverhandlungen.
"	6107.	Berlin, 26. 5. 30.	Polnische Gesellschaft für Fernkabel.
"	6288.	Berlin, 3. 6. 30.	Neue polnische Verordnung über das Zollverfahren.
"	6098.	Berlin, 31. 5. 30.	Aussichten für den Absatz von Automobilen u. Lastkraftwagen in Polnisch-Oberschlesien.
Frankreich	5815.	Berlin, 2. 5. 30.	Einreiseformalitäten für deutsche Monteure.
"	5933.	Berlin, 22. 5. 30.	Kritische Beurteilung der Entwicklung des französischen Außenhandels 1929, insbesondere des deutsch-franz. Warenverkehrs.
Norwegen	5006.	Berlin, 21. 5. 30.	Die Fischerei in der Woche vom 4. bis 10. Mai 1930.
"	6048.	Berlin, 28. 5. 30.	Die Fischerei in der Woche vom 11. bis 17. Mai 1930.
Finnland	4899.	Berlin, 19. 5. 30.	Neues finnisches Arbeitsschutzgesetz.
Syrien	4747.	Berlin, 22. 5. 30.	Wirtschaftliche Gesamtlage der syrischen Staaten 1929.
China	5935.	Berlin, 22. 5. 30.	Projekt einer Eisenbahnfahre zwischen Nanking und Pukow.



Nordlandmützen

ges. gesch.

für Seereisen, für den Strandaufenthalt

5,00 6,00 7,50

Die Mitnahme jeder weiteren Kopfbedeckung erübrigt sich

Breite Straße 6
Ruf 26020

Leichte Herrenhüte / Leichte Mützen

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
"	6386.	Berlin, 3. 6. 30.	Handel mit der Mongolei.
"	6071.	Berlin, 28. 5. 30.	Zustände in der Mongolei.
Italien	5923.	Berlin, 22. 5. 30.	Einfuhr von Maschinen.
"	5394.	Berlin, 27. 5. 30.	Wirtschaftliche Lage.
Britisch-Indien	5839.	Berlin, 22. 5. 30.	Boykottbewegung.
"	6503.	Berlin, 3. 6. 30.	Boykottbewegung.
Ver. Staaten	5698.	Berlin, 21. 5. 30.	Ankunft der „Chichibu Maru“ der Nippong Kaisha Line.
"	6275.	Berlin, 2. 6. 30.	Rediskontierung von Wechseln amer kanischer Banken in Südamerika durch die Federal Reserve Bank.
"	6416.	Berlin, 4. 6. 30.	Pullman Comp. und Pullman Car & Mfg. Corp.
"	6198.	Berlin, 30. 5. 30.	Vertragliche Vereinbarung der ausschließlichen Anwendbarkeit deutschen Rechts in kaufmännischen Verträgen mit den Vereinigten Staaten von Amerika.
Rumänien	6016.	Berlin, 27. 5. 30.	Auskunft über die finanzielle Lage der Firma Brüder Schiel Maschinenfabrik A.-G., Kronstadt.
"	6537.	Berlin, 4. 6. 30.	Aufnahme einer Stadtanleihe.
Irak	5950.	Berlin, 26. 5. 30.	Liste Bagdader Firmen.
Belgien	5967.	Berlin, 23. 5. 30.	Vergebung von Staatsaufträgen an die ausländische Industrie.
"	6080.	Berlin, 21. 5. 30.	Anleihe der Stadt Antwerpen.
Schweden	6011.	Berlin, 27. 5. 30.	Fischereibericht.
Japan	6319.	Berlin, 2. 6. 30.	Starke Zunahme der Ausfuhr japanischer Kunstseidengewebe nach Niederländisch-Indien.
"	6046.	Berlin, 31. 5. 30.	Die japanische Stahl- u. Eisenindustrie 1929, unter besond. Berücksichtigung der Einfuhr aus Deutschland.
Ostafrika (Engl.)	6097.	Berlin, 31. 5. 30.	Werbung für die Südafrikanische Union in Ostafrika.
Irland	6009.	Berlin, 28. 5. 30.	Aufnahme einer langfristigen Anleihe.
Schweiz	6169.	Berlin, 31. 5. 30.	Eine neue Automobilstatistik.
Bulgarien	5897.	Berlin, 30. 5. 30.	Außenhandel 1929.
Griechenland	6194.	Berlin, 2. 6. 30.	Wirtschaftliche Jahresübersicht 1929.
Niederl.-Indien	6382.	Berlin, 4. 6. 30.	Vergebung der gesamten Schiefertafellieferung an Amerika.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Rußland	6153.	Berlin, 30. 5. 30.	Mangelhafte Materialbelieferung des Trusts Asneft.
"	6041.	Berlin, 28. 5. 30.	Sowjetische Zuckerindustrie, Rohstoffversorgung.
"	6141.	Berlin, 28. 5. 30.	Halbjahr - Wirtschaftsbericht.
"	5595.	Berlin, 2. 6. 30.	Wöchentlicher Wirtschaftsbericht.
Estland	6372.	Berlin, 3. 6. 30.	Estländische-Englische Schifffahrtlinie.
Mexiko	6104.	Berlin, 26. 5. 30.	Erteilung von Kreditauskünften.

Buchbesprechungen.

Merkblatt für den deutsch-polnischen Handelsverkehr.

Die Außenhandelsstelle bei der Industrie und Handelskammer für die Provinz Oberschlesien in Oppeln, Fesselstr. 8, hat ein äußerst wertvolles Merkblatt für den deutsch-polnischen Handelsverkehr herausgegeben, das auf dem Büro der Kammer für Interessenten zur Einsicht ausliegt. Es enthält in kurzer Zusammenfassung sowohl einen Ueberblick über den polnischen Staat im allgemeinen, über Staatsgebiet, Bevölkerung, Verwaltung, ferner eine ausführliche Liste der deutschen Konsulate in Polen sowie der polnischen Konsulate in Deutschland, sodann sämtliche geltenden Bestimmungen über Einreise nach Polen, Geschäftsverkehr, Niederlassungsrecht, Steuern etc. Endlich wird das Zollwesen ausführlich dargestellt unter Anfügung der gegenwärtigen Fassung der polnischen Zolltarife. Das Merkblatt ist auch direkt bei der genannten Außenhandelsstelle einschließlich zweier Nachträge, die die während des Druckes eingetretenen Änderungen enthalten, zum Preise von RM. 1,50 zu beziehen.

Ratschläge für die Handelskammerprüfung. Im Deutschen Kurzschrift-Verlag Göttingen ist eine Broschüre mit dem Titel: „Ratschläge für die Handelskammerprüfung“ erschienen, die den bekannten Oberregierungsrat Dr. Karl Bode, Braunschweig, zum Verfasser hat. Diese Broschüre liegt auf dem Büro der Kammer aus und kann von Interessenten eingesehen werden. Sie schildert in kurzen Zügen die Vorbereitung zur Prüfung sowie den Gang der Prüfung selber und dürfte für angehende Bewerber um die Kurzschriftprüfung außerordentlich lehrreich sein.

Die „Fibel“ der Rationalisierung im Handel. Eine neue Veröffentlichung der Forschungsstelle für den Handel, Berlin. Im deutschen Handel dringt in immer stärkerem Maße die Einsicht durch, wie wichtig der Betriebsvergleich als Hilfsmittel für die praktische Rationalisierungsarbeit ist. Die neueste Veröffentlichung der Forschungsstelle für den Handel, Berlin C. 2, Heft 5, „Der monatliche Betriebsvergleich“, beweist wiederum, wie erfolgreich von diesem Institut wissenschaftliche Methoden für die Zwecke der Praxis fruchtbar gemacht werden. Diese Forschungsstelle hat es in dankenswerter Weise unternommen, durch fortlaufende Aufstellung von Richtzahlen einen Betriebsvergleich zu ermöglichen.

Jeder Teilnehmer an dieser Gemeinschaftsarbeit hat bei der Art der Ermittlung zugleich Gewähr dafür, daß das Geschäftsgeheimnis nicht verletzt wird. Auf Grund der von zahlreichen Betrieben monatlich bereitgestellten Zahlen werden von der Forschungsstelle für den Handel typische Durchschnittsziffern errechnet für Gehälter und Löhne, Miete, Licht, Kraft, Heizung, Gesamtkosten, Umsatz je beschäftigte Person und je Verkaufskraft, Kundenzahl je beschäftigte Person und je Verkaufskraft, Umsatz je Kunde. Weiter werden monatlich Umsatz, Wareneingang und Kosten den entsprechenden Zahlen im gleichen Monat des Vorjahres gegenübergestellt. Auf Grund dieser Richtzahlen kann der Geschäftsleiter seinen Betrieb hinsichtlich seiner Kosten und Umsatzentwicklung kontrollieren und seine Dispositionen treffen.

Von der Forschungsstelle für den Handel werden seither für die Verbände des Einzelhandels mit Textilschnittwaren, Wäsche und Posamentierwaren, Damen- und Mädchenkleidung, Schuhe, Drogen, Eisen, Bauartikel, Glas und Por-

zellan, Haus- und Küchengeräte usw. monatliche Vergleichszahlen aufgestellt. Der Betriebsvergleich in weiteren Branchen ist in Angriff genommen. In allgemein verständlicher Darstellung werden in der Arbeit an Hand von bereits 1929 durchgeführten Vergleichen die einzelnen Richtzahlen besprochen. Die Berichterstattung über die Ergebnisse ist auf so einleuchtende Weise dargestellt, daß auch der weniger geschulte Einzelhändler nunmehr in der Lage ist, ohne Schwierigkeiten sich an dem Betriebsvergleich zu beteiligen und vor allem für seinen Betrieb Nutzen aus den Ergebnissen zu ziehen.

Angebote und Nachfragen.

- 2694 Mannheim sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Herrenmode-Geschäften für den Absatz von Gamaschen.
- 2755 Lüneburg sucht für den Vertrieb von Druckfarben Vertreter für Stettin und Umgegend, der
a) Fachmann ist, d. h. in der graphischen Branche gelernt hat,
b) nach Möglichkeit schon im Besitze anderer Vertretungen ist.
- 2827 Mülheim a. Ruhr sucht Geschäftsverbindung mit Firmen der Industriebranche, die den Vertrieb eines Glasdichtungsmittels übernehmen wollen. In Frage kommen hauptsächlich Firmen, die mit größeren Werken, Behörden oder Bahngesellschaften in Verbindung stehen, welche über glasbedeckte Hallen verfügen.
- 2828 Budapest sucht als Exporteur von Oelsaaten und Hülsenfrüchten, hauptsächlich Bohnen, Großhandlungsvertreter für hiesigen Platz.
- 2861 Köln möchte Vertretungen hiesiger Firmen übernehmen, die Fleischkonserven, wie Würstchen in Dosen, Sülze in Dosen, Kleinfleisch usw. herstellen. Ferner wird die Uebernahme einer Vertretung einer Käsefabrik gewünscht.
- 2903 Bukarest möchte Vertretungen hiesiger Firmen für Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien und Griechenland übernehmen. In Frage kommen medizinische Spezialitäten, pharmazeutische Erzeugnisse aller Art, ärztliche Instrumente und Einrichtungen, sowie alles, was mit Medizin, d. h. mit Heilkunst und Heilmitteln in Zusammenhang steht.
- 2982 Offenbach a. Main sucht für Pommern Provisionsvertreter für den Vertrieb von Schleifscheiben und Schleifmitteln.
- 3116 Berlin sucht für Pommern Provisionsvertreter für den Verkauf von Damenkostüm- und Mantelstoffen, der bei einschlägigen Firmen gut eingeführt ist.
- 3210 Ismail (Rumänien) wünscht Geschäftsverbindung mit hiesigen Bauunternehmungen, die sich mit dem Bau von Arbeiterwohnungen befassen.
- 3164 Szeged (Ungarn) sucht Vertreter zum Verkauf von Paprika, der bei Drogen-, Kolonialwaren- und Gewürzgroßhandlungen gut eingeführt ist.
- 3276 Berlin sucht Provisionsvertreter für den Verkauf von Triebketten und Sicherheitsmutter „Elastic Stop“, der bei Auto- und Maschinenfabriken gut eingeführt ist.
- 3326 Riga (Lettland) sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Importeuren und erstklassigen Agenturfirmen für den Absatz von lettländischer Leinsaat und anderen lettländischen Saaten, wie Klee usw.
- 3336 Arpino (Prov. Neapel) sucht Vertreter für den Vertrieb von getrockneten Früchten und Nüssen in Schalen und Kernen.

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

Die östl. Oderschiffahrt.

Von Kapitän Wilh. Wurdaek.

Wir begrüßen es auf das lebhafteste, daß der „Ostsee-Handel“ den Besuch von Abordnungen der tschechoslovakischen Handelskammern zum Anlaß genommen hat, in einer Sonderausgabe die Bedeutung Stettins als Industrie- und Handelsplatz weiten Kreisen zu schildern. Es ist wohl müßig noch besonders hervorzuheben, daß unser Unternehmen — bisher das einzige fremdländische auf der Oder — an dem Gedeihen Stettins, insbesondere der Entwicklung seines so hervorragend gelegenen Hafens, das größte Interesse hat. Der natürliche Zubringer Stettins, sein Oderstrom, an dessen Ufern auch uralte Siedlungsstätten slawischer Völkerschaften blühten, verbindet Stettin mit unserer Heimat und gerade mit seinem machtvollen Industriegebiet um Mähr. Ostrau—Witkowitz und in weiterer Folge mit dem zukunftsreichen Osten der tschechoslovakischen Republik. Die Oder ist es aber auch, welche den Weg zur Donau und damit jene von der Ostsee zum Schwarzen Meere weist. Stettin — Sulina, — welche Perspektiven eröffnet die Verbindung dieser zwei Umschlagsplätze, wo Binnen- und Seeschiffahrt einander die Hände reichen!

Die Tschechoslovakische Oderschiffahrts-A.-G., 1924 als jüngstes der tschechoslovakischen Binnenschiffahrtsunternehmen ins Leben gerufen, mit einem Kahnpark von rund 35 000 to Tragfähigkeit und rund 5500 PS Schleppkraft, tritt auf dem hiesigen Platze besonders im Erztransport in sehr beachtliche Erscheinung, indem sie jährlich rund 300 000 Tonnen Uebersee-Erze von Stettin oderaufwärts verfrachtet. Auch im Talverkehr ist sie mit 80% an den vom Hauptum-

schlagsplatz Cosel ausgehenden Verladungen beteiligt. Die Tschechoslovakische Oderschiffahrts-A.-G. ist ständig bemüht, den Export aus der Tschechoslovakische nach Norden — soweit er zur Oder und nach Stettin gravitiert — zu heben und begrüßt jede vom Hafen Stettin ergriffene Maßnahme, die dieses Ziel fördern soll. Besonders würde sie es begrüßen, wenn es gelänge, die Zahl der seewärtigen Anschlüsse ab Stettin, besonders nach dem Westen, zu vermehren, da sich an der geringeren Dichte dieser Verbindungen schon so manches Transportgeschäft zer schlagen hat.

Stettin muß aber auch in Zukunft mit allem Nachdruck auf dem Ausbau der Oderwasserstraße nicht nur in seiner derzeit bestehenden schiffbaren Länge, sondern bis in sein Quellgebiet bestehen, woraus ihm nur Förderung und Aufstieg und die Möglichkeit, sich erfolgreich neben den östl. Seeplätzen der Ostsee zu behaupten, zuteil werden können.

Die Anwesenheit so zahlreicher Vertreter aus den Kreisen der tschechoslovakischen Industrie und der tschechoslovakischen Handelswelt, welche nicht nur die landschaftlich schöne Lage Stettins, sondern seine vorzüglichen Hafeneinrichtungen bewundern werden, scheint uns ein verheißungsvolles Zeichen dafür zu sein, daß die Pflege und die Erleichterung der Verkehrsbeziehungen zwischen der Tschechoslovakie und Stettin und umgekehrt in den beteiligten Kreisen große Beachtung finden.

Stettiner Dampfer-Compagnie Aktien-Gesellschaft.

Die Stettiner Dampfer-Compagnie Aktien-Gesellschaft eine der ältesten deutschen Reedereien, wurde im Jahre 1856 gegründet. Der Ausbau der Flotte wurde in dem Maßstab vorgenommen, wie der Handel Stettins sich hob. Die Gesellschaft baute einen Linienverkehr von Stettin ausgehend, vornehmlich nach Petersburg, Reval, Stockholm, Danzig, Königsberg und London auf und stellte in diese Tourfahrten so viel Schiffsraum ein, daß der regelmäßige Ablauf der Güterbeförderung gewährleistet war. Drei große Dampfer wöchentlich von Stettin nach London, ebenso nach Petersburg wurden in den letzten Vorkriegsjahren regelmäßig abgefertigt. Die nicht in der Tourfahrt beschäftigte Tonnage wurde in der Trampfahrt der Nord- und Ostsee verwandt, die größeren Dampfer auch im Mittelmeer. Im Jahre 1914 war die Flotte der Gesellschaft auf 22 Schiffe mit insgesamt 31 185 To. Tragfähigkeit angewachsen. Der Krieg brachte dem Bestande der Flotte schwere Verluste, die durch Dampferablieferungen auf Grund des Versailler Diktats noch vergrößert wurden. Der Schiffsbestand konnte aber bald wieder auf die alte Höhe gebracht und darüber hinaus vergrößert werden; die Gesellschaft verfügt zur Zeit über 24 Seedampfer mit 52 656 To. Tragfähigkeit. Infolge des besonders pfleglich behandelten Ausbaues des Liniennetzes kann die Reederei heute den Anspruch erheben, das weitestgespannte Liniennetz zu befahren, und zwar über das Nord-

und Ostseegebiet hinaus bis zu den Häfen des Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres. Die seit Jahrzehnten von der Gesellschaft allein befahrene Linie Stettin—Leningrad wird zur Zeit von den beiden modern ausgestatteten Schnelldampfern „Preußen“ und „Sachsen“ wöchentlich bedient, die Linie Stettin—Reval zweimal wöchentlich von den schnellen Passagier- und Frachtdampfern „Brandenburg“, „Wartburg“ und „Straßburg“. Eine regelmäßige Tourfahrt zwischen Stettin und Stockholm wird von dem Passagier- und Frachtdampfer „Nürnberg“ unterhalten. Regelmäßige Frachtfahrt treibt die Gesellschaft ferner zwischen Stettin—Königsberg, Stettin—Danzig, Stettin—Memel, Stettin—Südfinland (Kotka—Wiborg), Stettin—London, Stettin—Westschweden—Westnorwegen, Danzig—London, Rotterdam—Südfinland (Abo, Helsingfors, Kotka, Wiborg). Ferner ist die Levante-Fahrt der Reederei hervorzuheben; als sich das Bedürfnis herausstellte, eine größere Zahl von Dampfern in der Levante-Fahrt zu beschäftigen, wurde im Jahre 1921 die „Deutsche Orient-Linie“ gegründet. Im Sommer 1924 verband sich die Deutsche Orient-Linie mit der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd zu einem Gemeinschaftsdienst, der von den genannten Gesellschaften durch eine besondere Spitzenorganisation in Hamburg unter der Firma „Deutsche Levante-Linie“ in Deutschland geleitet wird.

Kronziegelei Ueckermünde.

Die Kronziegelei Ueckermünde, wohl die älteste Ziegelei im Ueckermünder Wirtschaftsgebiet, war ursprünglich eine Gründung und Besitz der preußischen Krone, daher auch der Name. Die heute noch vorhandenen Geschäftsakten reichen bis in die Regierungszeit Friedrichs des Großen zurück. Im Jahre 1794 ging Gut und Ziegelei, letztere damals aus einem großen und einem kleinen Ringofen bestehend, durch Erbpachtvertrag in Privathände über. Am 8. Mai 1873 erwarb der Pionier der modernen Ziegelindustrie, der damalige Baurat Friedrich Hoffmann Ziegelei und Gut Kronziegelei in Bellin, um auf Grund eines Vertrages mit der Eisenbahndirektion in Stettin die Lieferung der beim Bau der Eisenbahn Ducherow—Swinemünde erforderlichen großen Mengen Mauersteine und insbesondere die für die Eisenbahnbrücke bei Carnin benötigten 10 Milliarden Klinker durchführen zu können. Der von Hoffmann im Jahre 1873 nach seinen eigenen Plänen neu erbaute Ringofen war einer der ersten und ist auch heute noch einer der größten Ringöfen

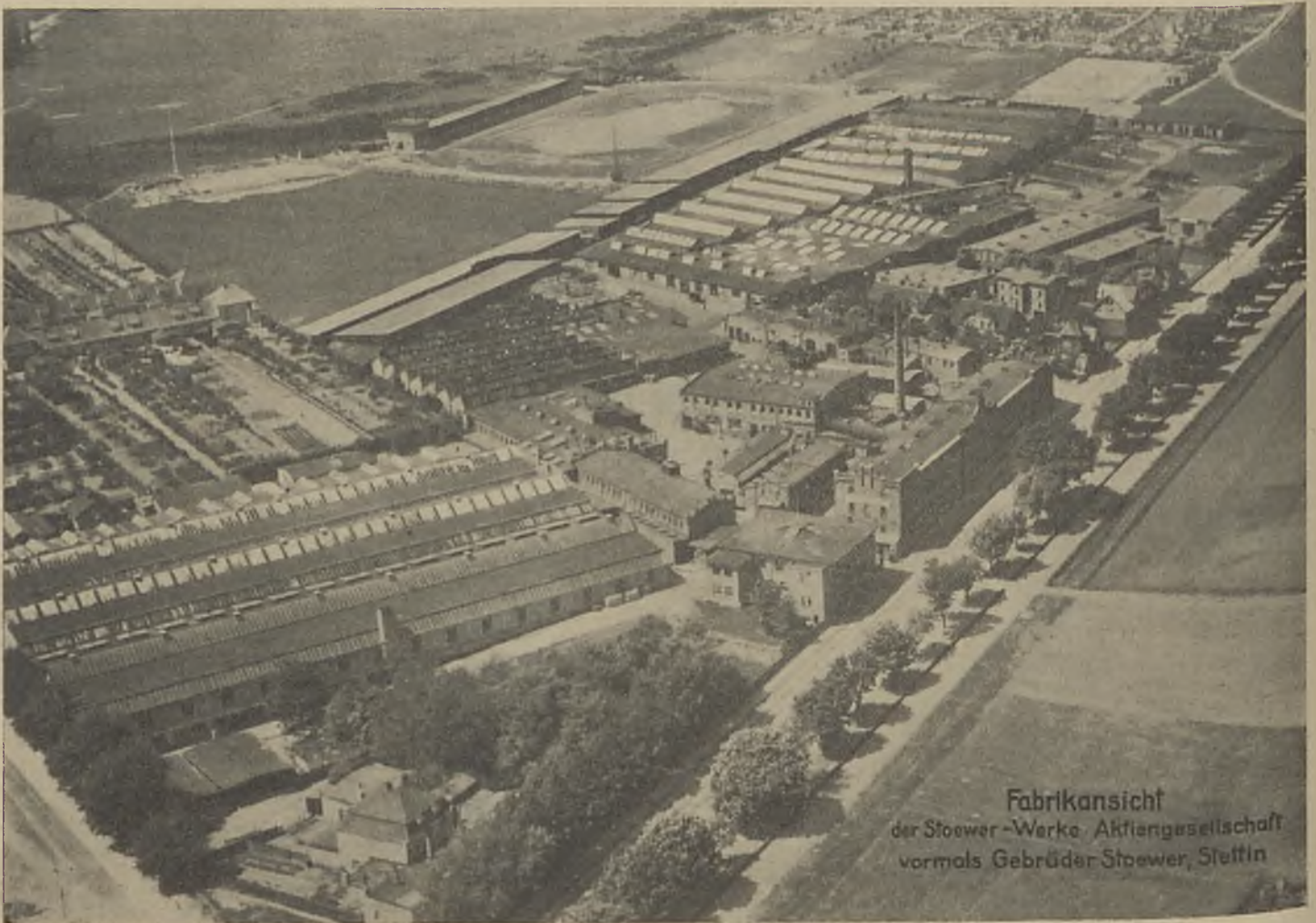
in Deutschland. Im Jahre 1900 ging die Kronziegelei mit allen Liegenschaften an den damaligen langjährigen Direktor des Werkes und Generalbevollmächtigten von Baurat Friedrich Hoffmann, Herrn Peter Bielfeld über. Heute ist das Werk nach vielfachen Umbauten eines der neuesten in Pommern, das in erster Linie bestrebt ist, die Qualität des Ziegels weiter zu entwickeln, um diesem die ihm innewohnende und durch Jahrtausende bewährte Ueberlegenheit vor allen Ersatzbaustoffen mehr und mehr zu sichern. Neben gewöhnlichen Hintermauerungssteinen werden alle Arten von Formsteinen, Klostersteine, Radial-, Loch- und Deckensteine, sowie Verblender hergestellt. Der gute Ruf der Fabrikate hat dem Werk ein ausgedehntes Absatzgebiet verschafft, das weit über die sonst durch Transportbelastung gezogenen Grenzen reicht. Zu den ständigen Abnehmern gehören in erster Linie auch Staats- und Kommunalbehörden. Auch das Ausland ist beteiligt.

Die Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vormals Gebrüder Stoewer, Steffin.

Die Stoewer-Werke Aktiengesellschaft vormals Gebr. Stoewer sind aus der im Jahre 1896 gegründeten Firma „Stettiner Eisenwerk, Bernhard Stoewer sen.“ hervorgegangen. Das Fabrikationsprogramm erstreckte sich seiner Zeit zunächst auf Werkzeugmaschinen und Fahrradteile. Dieser Fabrikationszweig wurde aber nach kurzer Zeit wieder aufgegeben, da das Werk infolge günstig verlaufener Versuche mit Motoren aller Art bereits im Jahre 1899 sich auf den regelmäßigen Bau von Motorfahrzeugen umstellte. Unter den deutschen Firmen, die zuerst einen brauchbaren

maschinen usw. Selbstverständlich erfolgte auch schon vor einiger Zeit die Umstellung auf Fließarbeit.

In der Gründlichkeit der Konstruktionen, der Güte des Materials und der Ausführung stehen die Stoewer-Fabrikate wie vor dem Kriege noch heute in vorderster Reihe und repräsentieren allerbeste deutsche Werkmannsarbeit. Der beste Beweis dafür ist der schnell bekannt gewordene 8 Zylinder-Personenwagen, der in vielen in- und ausländischen Schönheitskonkurrenzen preisgekrönt wurde und auch mit ausländischen Fahrzeugen konkurrieren kann. Die 30 jäh-



Fabrikansicht
der Stoewer-Werke Aktiengesellschaft
vormals Gebrüder Stoewer, Steffin

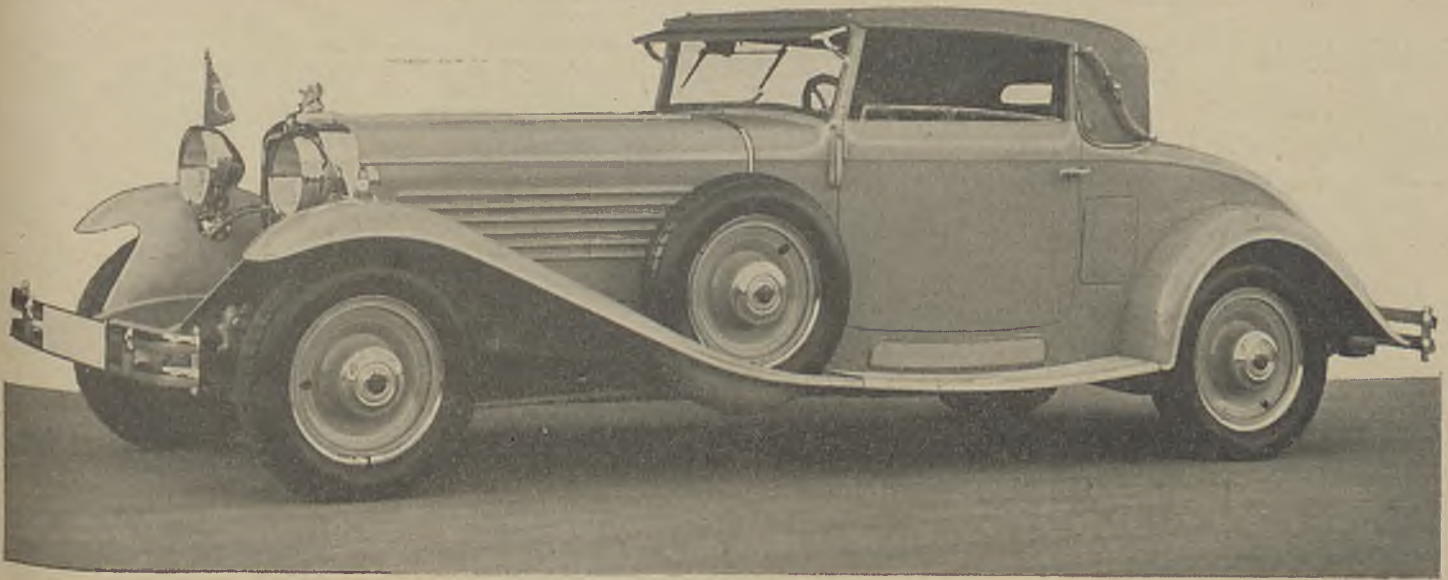
4 Zylinder-Motor auf den Markt brachten, stehen die Stoewer-Werke an vorderster Stelle. Auch den 6 Zylinder-Motor bauten die Stoewer-Werke als erste Firma und gingen 1928 dazu über, als eine der ersten deutschen Automobilfabriken den 8 Zylinder herausbringen, der nunmehr im In- und Ausland die größten Erfolge davongetragen hat.

An dem gewaltigen Aufschwung, den die deutsche Automobilindustrie in den letzten drei Jahren genommen hat, haben die Stoewer-Werke vollen Anteil gehabt, die aus ihren kleinen Anfängen heraus zu achtungsgebietender Größe heranwachsen und nach den vielen Erweiterungen nunmehr eine Gesamtgrundfläche von 76 000 qm einnimmt.

Die Stoewer-Werke sind natürlich technisch vollkommen auf die neuzeitlichen Fabrikationsmethoden einer führenden Automobilfabrik eingestellt und haben nicht nur die modernsten Präzisions- und Bearbeitungsmaschinen, sondern auch die dazu notwendigen Hilfsmittel, wie Materialprüfungs-

maschinen usw. rigen Erfahrungen mit einem Stamm erster Fachmitarbeiter und unter der Leitung erster Automobiltechniker befriedigen in jeder Hinsicht die verwöhntesten Ansprüche. Bei den in Serienfabrikation hergestellten Fahrzeugen sind Errungen geschaffen der modernsten Technik, wie die Lagerung der Federn in Gummikissen, ebenfalls die einfache Brennstoffpumpe zur Verwendung gekommen. Die Karosserien der Stoewer Achtzylinder-Typen sind leicht an internationalen Geschmack angelehnt und bringen in eleganter langgestreckter Form ein Höchstmaß von Bequemlichkeit auf. Der schlanke, wirkungsvolle Röhrenkühler mit seinem vornehmen Kühleremblem, erhöht, gemeinsam mit einer in prächtigen lebhaften Farbtönen gehaltenen Lackierung, die Eleganz des Wagens.

Die Stoewer-Werke haben mit ihrem Achtzylinder den in- und ausländischen Markt erobert und werden immer eines der führenden Industrie-Werke Stettins bleiben.



Ein Meisterstück des Automobilbaues
Stoeber-Achtzylinder-Roadster-Cabriolet „Gigant 80“.

Nähmaschinen-, Schreibmaschinen- und Fahrräder-Fabrikation.

Unter den Erzeugnissen der Nähmaschinen-, Fahrrad- und Schreibmaschinenbranche nehmen die Fabrikate der Nähmaschinen- und Fahrräder-Fabrik Bernh. Stoeber, Aktiengesellschaft, Stettin-Grünhof, in der deutschen Industrie eine ganz hervorragende Stellung ein, aber nicht nur im Inlande, sondern auch in den übrigen Ländern der Erde. Die Fabrik wurde im Jahre 1858 von Bernh. Stoeber, der zu den Senioren der deutschen Nähmaschinenindustrie zählt, gegründet. Zunächst betätigte sich dieses Werk mit der Eisengießerei, nahm aber bald die Herstellung von Nähmaschinen, später die Herstellung von Fahrrädern und seit etwa 30 Jahren auch die Herstellung von Schreibmaschinen auf. Stoeber-Nähmaschi-

nen, Stoeber's Greif-Fahrräder sowie Stoeber-Record- und Stoeber-Klein-Schreibmaschinen haben sich im Laufe der Zeit dank zielbewußter Arbeit und dank dem Grundsatz, in allen Betriebsabteilungen dieses Werkes nur wirklich erstklassiges Material zu verwenden, und vermöge ihrer konstruktiven Beschaffenheit, gediegener, vornehmer Bauart und eleganter Ausstattung, im In- und Auslande die ihnen gebührende Stellung errungen. Diese Erzeugnisse sind tatsächlich als technisch in höchster Vollendung dastehende Qualitätserzeugnisse anzusprechen und erfreuen sich in Käuferkreisen täglich größerer Beliebtheit und gesteigerter Nachfrage, so daß sie in diesem Industriezweige führend sind.

Thyssen, Eisen- und Stahl-Aktiengesellschaft.

Die Thyssen Eisen- und Stahl-Aktiengesellschaft, Zweigniederlassung Stettin, ist aus der zum früheren Thyssen-Konzern gehörigen Thyssen & Co. G. m. b. H. Berlin-Stettin hervorgegangen und gehört seit Anfang 1926 zu der Vereinigten Stahlwerke Aktiengesellschaft in Düsseldorf.

Die Stettiner Anlagen verfügen über einen ausgedehnten Lagerplatz am Steinbruchhafen, mit neuzeitlich eingerichteten Hallen zur Lagerung und für den Versand von Form-, Stab- und Bandeseisen, Blechen, Röhren, Heizungserzeugnissen, Drahtwaren, Eisenwaren usw.

Seedampfer bis zu 8000 To. Ladungsgewicht können am Lagerplatz anlegen und werden dort durch eine eigene Umschlagseinrichtung in kürzester Zeit gelöscht.

Zur Erfüllung aller Anforderungen der Kundschaft bestehen modernste Kran-Anlagen und außer dem Wasseranschluß Eisenbahn-Verbindung mit dem Hauptgüterbahnhof.

Für die Belieferung des Baumarktes und die Ausführung von Eisenhochbauten wird neben einem umfangreichen Trägerlager, besonders in Breitflanschprofilen, eine größere Werkstatt mit einem technischen Büro unterhalten.

C. F. Weber, Stettin.

Die im Jahre 1846 in Leipzig gegründete Firma C. F. Weber errichtete gleich nach dem Kriege in Stettin ein neues Werk, um ihre Abnehmerkreise, besonders die der Ostseeländer schneller und frachtgünstiger bedienen zu können. Das Stettiner Werk, eines der größten und modernsten eingerichteten, liefert Teer- und Asphalt-Erzeugnisse aller Art, die weltbekannten Weber-Fabrikate, die für

Bedachungszwecke, Straßenbauten, Dichtungs- und Isolierungszwecke gegen Feuchtigkeit, Grundwasser, Kälte, Wärme und Schall z. T. seit vielen Jahrzehnten im In- und Auslande Verwendung finden.

Näheres ist aus dem Inserat der Firma in der heutigen Nummer ersichtlich.

Die Wäscherei-Industrie in Pommern.

Backen Sie Ihr Brot noch zu Hause?? Nein!: Das war früher einmal. Das Bäckereigewerbe macht es besser und billiger!!

Ebenso das Waschen!

Die moderne, auf das Zweckmäßige und Wertvolle eingestellte Hausfrau kann ihre Wäsche nicht mehr im Hause waschen lassen. Ärger betr. Waschküchen- und Trocken-

bodenbenutzung, Störung der Haushaltsordnung, Mangel an zweckmäßigen, wäscheschonenden Wascheinrichtungen sind die bekannten Sorgen beim Hauswaschen!

Das kostbarste Kapital des Hausfrauenhaushaltes ist die Wäsche! Güter im Werte von Milliarden Reichsmark gehen jährlich durch die Hände der Waschfrauen. Die möglichst lange Erhaltung und schonende Behandlung dieser

Güter ist, volkswirtschaftlich gesehen, eine der brennendsten Fragen!! Besonders jetzt, wo die Qualität und Dauerhaftigkeit der Gewebe nicht mehr dieselbe hochprozentige ist wie vor dem Kriege.

So entstanden im Laufe der Zeit mehr und mehr gewerbliche Betriebe, die das Wäschewaschen in Massen vollführten und daher besser und mit schonenderen Einrichtungen arbeiten konnten als Hausfrauen und Waschfrauen! So wuchs das Wäschereigewerbe immer mehr. Und mittlerweile ist eine starke, mächtige Industrie daraus geworden.

Auch Stettin und seine nähere Umgebung hat einige große mustergültig eingerichtete Wäschereien. Teilweise finden dicht an hundert Arbeiter in diesen Betrieben Beschäftigung.

In diesen Fabriken ist die teure und für das Gewebe schädliche Handarbeit auf das äußerste ausgeschaltet. Handwaschen bedeutet Reiben, Bürsten, Zerren! . . . Die modernen riesigen Hochleistungs-Waschmaschinen (mit Fassungsinhalt bis zu 150–200 kg Trockenwäsche) verzichten auf jede mechanische Beanspruchung des Gewebes! Unten in der sich drehenden Maschinentrommel ist die Seifenlauge. Eine solide, auf Kundendienst eingestellte Großwäscherei verwendet nur hochprozentige Flockenseife und enthärtetes, von allen schädlichen Stoffen befreites Wasser! Leitungs- und Brunnenwasser enthält Hartebildner, die die Gewebe zerstören! Nur die modernen Großwäschereien können sich die teure Einrichtung der Wasserreinigung und der modernen großen Maschinen leisten, die im Gegensatz zu allen anderen billigen Wascheinrichtungen die Wäschefaser schonen und so das kostbarste Gut der Hausfrau erhalten!!

Gewaltige Maschinen und Apparate verarbeiten die ungeheuren Wäschmassen in der Großwäscherei. Neben den Wasch- und Spülmaschinen sind es die großen Trocken-, Roll- und Plättmaschinen, die teilweise bis 200 kg Wäsche stündlich verarbeiten und jedes Stück ebenso klar und glatt wie das andere.

Erstaunlich sind die Präzisionsmaschinen in den Plättsälen, die die Oberhemden und Kragen verarbeiten. Die

sinnigsten Apparate benutzt die Großwäscherei, um zum Beispiel den Kragen hohl zu plätten, damit der Binder sich leicht ziehen kann. Nie wird eine Haus- oder Waschfrau den Herrenkragen, auf dessen vornehmes Aussehen jeder Herr das größte Gewicht legen muß, mit solcher Eleganz und Gleichmäßigkeit fertig machen können wie die gewerbliche Wäscherei, die für jede Ausführungsart eine besondere Präzisionsmaschine besitzt.

Teilweise verarbeitet eine Großwäscherei 150 000 Wäschestücke und 7000 Kragen in der Woche. — Und alles wird pünktlich in 5–6 Tagen der Kundin zurückgeliefert.

Tempo — Rationalisierung — ist Zeichen und Vorteil der Zeit!

Auch in der Wäscherei-Industrie!

Es bestehen in Pommern einige mustergültig eingerichtete Großwäschereien, die jedem Interessenten wohl gerne die vielseitigen und kostspieligen Einrichtungen zeigen werden.

Die Waschfrau früher — sie wusch für höchstens 3–4 Kunden pro Tag. Sie zerzte und rieb die Wäsche, — und es gab Aerger!

Die Waschfrau von heute — ist eine Industrie, ist die modern eingerichtete Großwäscherei, die für tausende von Kunden am Tage wäscht. Und — mit schonenden Einrichtungen und Systemen.

Das Wäscherei-Gewerbe ist eine ungeheure, starke Industrie geworden, die tausenden von Arbeitern Beschäftigung verschafft! Diese Industrie steht in Bezug auf Anzahl der weiblichen Arbeitnehmer mit an der Spitze!

Viele Waschfrauen wurden brotlos! — Aber: die dreifache Arbeiterzahl fand in den Großwäschereien ihre Beschäftigung und ihren Lebensunterhalt! Es gibt in Deutschland viele Wäschereien mit 400–700 Arbeitern.

Die Wäscherei-Industrie ist auch in Pommern mit in erster Linie berufen, die große Arbeitslosigkeit zu verringern!!

Kaufmännische Stellenvermittlung des Deutschnationalen Handlungsgehilfen-Verbandes.

Keine weitere Verschlechterung des kaufmännischen Stellenmarktes im Mai. Nach den Beobachtungen der Kaufmännischen Stellenvermittlung des D. H. V. hat der Stellenmarkt im Monat Mai eine weitere Verschlechterung nicht mehr erfahren. Der Bewerberzugang hat sich im Verhältnis zum Monat April allerdings noch um 5½ % gesteigert. Diese Feststellung findet ihre Begründung in den zum Kündigungstermin (15. Mai) ausgesprochenen Massenkündigungen. Be-

setzungsaufträge gehen nach wie vor sehr zögernd ein. Dennoch war es möglich, die Auftragszahl und die Vermittlungen in feste Stellungen gegenüber dem Vormonat etwas zu steigern. Zahlenmäßig ausgedrückt, ergibt sich folgendes Bild: Andrangsziffer (Bewerber auf eine gemeldete offene Stelle) 21,4 (im April 1930 22,1) gegenüber 9,4 im Berichtsmonat des Vorjahres. Ein ausgesprochener Wirtschaftspessimismus kennzeichnet auch im Mai die Stellenmarktslage.

Das Eisenwerk Witkowitz.

Im Jahre 1828 vom damaligen Erzbischof von Olmütz gegründet, hat sich das Eisenwerk Witkowitz im Laufe seines 100-jährigen Bestandes zu einem der bedeutendsten Eisenhütten-Unternehmen des Kontinents entwickelt. Das Eisenwerk Witkowitz, welches zurzeit an die 32 000 Arbeiter und Angestellte in allen seinen Betrieben und angegliederten Unternehmungen beschäftigt, umfaßt außer eigenen Kohlen- und Erzbergbauen, Hochofenanlagen mit 5 in Betrieb befindlichen Hochofen in Witkowitz und Mähr. Ostrau, mit einer durchschnittlichen Gesamt-Tagesproduktion von rund 2500 t Roheisen Stahl- und Walzwerke mit einer Jahreserzeugung von etwa 800 000 t Rohstahl, bzw. 700 000 t Walzeisen. Weiters: die Gußstahlfabrik mit angegliederter Formerei, Stahlgießerei, Schmiede, Preßwerk u. a., die Eisengießerei, sowie die mechanischen Betriebe, d. s. die Maschinenfabrik, das Rohrwalzwerk, welches nahtlose und geschweißte Röhren erzeugt, die Kesselfabrik und Brückenbauanstalt stellen Betriebe dar, von denen jeder für sich unter die großen Unternehmungen gezählt werden kann.

Die Elektrizitätswerke, Gasanstalt, Kupferhütte, Benzolfabrik, die Fabrik für feuerfeste Materialien, die Ziegelei, Werksbahn, das Baubüro u. a. m. vervollständigen die Reihe der zum Eisenwerk gehörenden Betriebe.

Es ist wohl selbstverständlich, daß ein Unternehmen von der Größe und Bedeutung des Eisenwerkes Witkowitz auch auf dem Gebiete der sozialen und humanitären Einrichtungen den ersten Platz einnimmt. So hat das Eisenwerk nicht bloß alle technischen Fortschritte praktisch verwertet, sondern es hat auch für seine Arbeiter und Angestellten mustergültige Einrichtungen geschaffen, die den neuesten Errungenschaften

auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge vollauf Rechnung tragen. Seit jeher wurde der Schaffung entsprechender Wohnungsmöglichkeiten für Arbeiter und Beamte das größte Augenmerk zugewendet. Die modernst eingerichteten Anlagen des Werks, Genesungsheime, Ferienheime, sowie zahlreiche Speisshallen u. ä. humanitäre Einrichtungen verdienen besonderer Erwähnung.

Der vorstehende Ueberblick dürfte die Größe und Bedeutung des Eisenwerkes Witkowitz genügend illustrieren und zeigen, daß dieses Werk ein in sich geschlossenes Unternehmen darstellt, das auf eigener Rohstoffbasis aufgebaut, sämtliche Erzeugungsstufen vom Rohprodukt bis zu den verschiedenen Fertigfabrikaten umfaßt.

Es ist wohl klar, daß für die Produktionskapazität des Eisenwerkes Witkowitz der Inlandsmarkt nicht genügen kann und das Eisenwerk darauf angewiesen ist, ungefähr die Hälfte seiner Erzeugung auf auswärtigen Märkten abzusetzen. Dank der guten Qualität und erstklassiger Ausführung erfreuen sich Witkowitz Erzeugnisse überall besten Rufes und konnten sich auf den Weltmärkten trotz fruchtlich ungünstiger Lage der Produktionsstätten mit Erfolg behaupten.

Ausgeführt werden vor allem: Walzware, Stahlguß- und Schmiedestücke, besonders für Schiffs- und Maschinenbau, Röhren, Radsatzmaterial, Kessel und deren Bestandteile, sowie Brückenkonstruktionen.

Der Export Witkowitz Erzeugnisse richtet sich in erster Reihe nach Oesterreich, Polen, Ungarn, den Balkanstaaten, Rußland, Holland, England, Italien, nach den Nordstaaten, der Schweiz sowie auch nach Uebersee und erfolgt teils über Hamburg, Stettin und auch über Triest.

Paul Körner

STETTIN



Herings- Import und Export

Eigene Kühlhaus-Anlagen

Telegramm-Adresse: „Peka“
Fernsprecher: Sammelnummer 35161

Suchen Sie Geschäfts-Verbindungen

mit der Tschechoslowakei, Oesterreich,
Rumänien, Jugoslawien? dann lesen Sie die

Erwerbs-Rundschau

Bezugsquellen-, Handels- und Geschäfts-
Anzeiger

Zentralblatt zur Einführung und Verbrei-
tung von Neuheiten und Massenartikeln.
Internationales Offertenblatt für Liefe-
ranten und Einkäufer.

Die „Erwerbs-Rundschau“ als offiz. Nachrichtenblatt zahl-
reicher Verbände und Wirtschafts-Körperschaften, nimmt
infolge der allgemeinen Verbreitung eine dominierende
Stellung im gesamten Wirtschaftsleben ein, ist daher ein

vorzügliches Inseritionsorgan!

Probenummern gegen Einsendung eines internationalen
Postantwortscheines versendet die Verwaltung der

„Erwerbs-Rundschau“

Brünn

Traubengasse 45/St, Tschechoslowakei

Louis Lindenberg

Fabrik der Vereinigte Dachpappen-
Fabriken Aktiengesellschaft

STETTIN, Altdammer Str. 5 / Tel. Nr. 35356

liefern:

Asphaltdachpappen, teerfreie Dachpappen, grau,
grün, rot, Steinkohlenteer, Kienteer, Carbolineum,
auch farbig, Asphalt-Mastix, Muffen- u. Pflasterkitt,
Isoliermaterialien.

Stettiner Träger-u. Baueisenges.

m. b. H.

37792, 37793

Holzmarktstr. 7/9

Hagen & Co.

Gegr. 1853

Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

Victoria-Dampfwäscherei

Modern
ingerichteter
Betrieb

G. Vander Haegen
Stettin, Hohenzollernstr. 10
Fernsprecher 31770

Wäscht * Plättet

Gut / Schonend / Preiswert

Bitte bei Anfragen stets auf den Ostsee-Handel Bezug nehmen!

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

werden in STETTIN nur durch



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

Speicherstraße 26 – Fernsprecher 30090

ausgeführt und beglaubigt.

**FRANZ MANDT
MINERAL-MAHLWERKE
STETTIN**



**EIGENE GRUBENBETRIEBE IN SKANDINAVIEN
ROHSTOFFE FÜR KERAMIK
SPEZIALITÄT:
FELDSPAT UND QUARZ**

Bohrisch

das

Qualitäts-Bier.



Die beliebten

Bergschloss

**in Fässern
u. Flaschen**

Biere

**Fernsprecher
Nr. 31623/5**

