

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

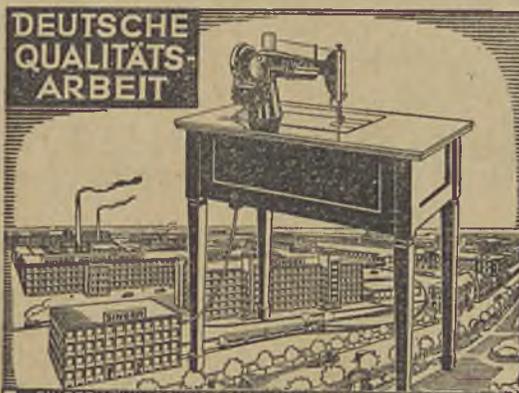
Gegründet 1857

Transportversicherungen aller Art

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

DEUTSCHE
QUALITÄTS-
ARBEIT



SINGER NÄHMASCHINEN-FABRIK WITTENBERGE BEZ. POITSDAM

SINGER

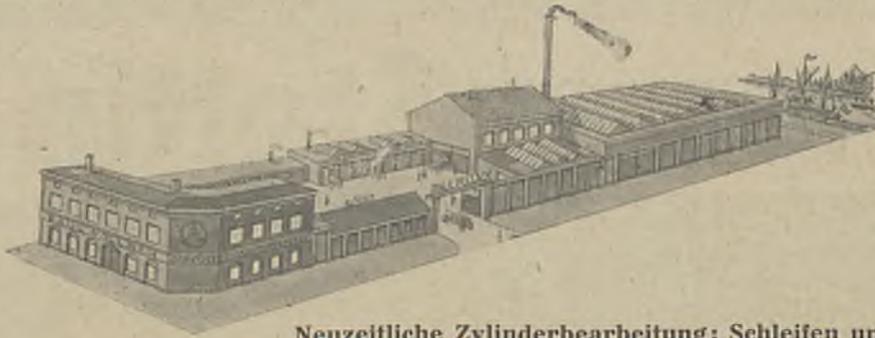
Haushalt-Nähmaschinen
IN ALTBEWÄHRTER GÜTE

*Weitestgehende
Zahlungserleichterungen
Müßige Monatsraten*

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT
SINGER LÄDEN ÜBERALL

Geschäftsstellen in Pommern:

Anklam, Peenstraße 7
 Barth, Lange Straße 50
 Belgard (Persante), Karlstraße 27
 Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
 Bublitz, Poststraße 144
 Bütow, Lange Straße 68
 Demmin, Luisenstraße 28
 Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7
 Greifswald, Lange Straße 15
 Köslin, Bergstraße 1
 Kolberg, Kaiserplatz 6
 Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57
 Lauenburg i. Pom., Stolper Straße 38
 Neustettin, Preußische Straße 2
 Pölitz, Baustraße 7
 Polzin, Brunnenstraße 17
 Pyritz, Bahnerstraße 50
 Rügenwalde, Lange Straße 32
 Rummelsburg i. Pom., Gr. Kirchenstr. 7
 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
 Treptow a. Rega, Kurze Marktstr. 5
 Wolgast, Wilhelmstraße 4



Neuzeitliche Zylinderbearbeitung: Schleifen und Honen.
 Einbaufertige Kolben jeder Metallart. Ventil-Spezialbearbeitung.
 Moderne Schweißtechnik: Aluminium- und Gußschweißreparaturen nach patentiertem Verfahren unter Garantie.
 Anfertigung von Maschinenteilen jeder Art.
 Hydraulisches Richten von Automobilachsen und Maschinenteilen.
 Autohilfe. Beratung und Veranschlagung vorkommender Motor- und Wagenschäden. Sofortige Hilfe auf Anruf.
 Karosserie-Arbeiten kleinsten Umfanges bis zum Neubau.
 Lackierungs-Arbeiten im Spritzverfahren.
 VATRA Accumulatoren-Dienst und Verkauf.
 Reichhaltiges Lager in Motor-Zubehör. Fahrschule für alle Klassen.

PAUL POLLACK / STETTIN

Ältestes und größtes Reparaturwerk Stettins und der Provinz für sämtliche Fabrikate. Tag und Nacht geöffnet. Sammel-Fernruf 25121, Nachtanruf für sofortige Hilfe: 22016.
 Generalvertretung der Mercedes-Benz u. Wanderer Personen- u. Nutzfahrzeuge.

Hugo Minack Nachf.

Stettin und Hamburg

Telegrammadresse: „Konsul Minack“
 GEGRÜNDET 1889

*
Spediteure
 für Gütertransporte

Eugen Rüdénburg

STETTIN

Telegrammadresse: „Konsulrüdénburg“
 GEGRÜNDET 1859

Getreide-Großhandlung

Import — Export

Adolf Gutstein

Stettin, Berliner Tor Nr. 7

ist ständig Abgeber von
pomm./märk. Weizen,
Roggen, Gerste, Hafer
 cif allen Stationen
 und ist Käufer für
Mais, Futtermittel und
ausländisch. Getreide.

Fernsprecher 37450, 37451, 37452
 Telegramm-Adresse: „Brotfrucht“



Kunsteisfabrik



Modernste
Kühl - Lagerhäuser



Grosstankstelle



Fernsprecher 30104

Stettiner Kühl- und Gefrierhaus G. m. b. H., Stettin

Cohrs & Ammé Nachfolger, Stettin

Spedition

Lagerung

Versicherung

Zweigniederlassungen in: **Berlin-Charlottenburg 5, Sophie-Charlotte-Str. 15**

Lübeck, Große Altefähr 28

Telegrammadresse für alle Häuser: „C o h r s a m“

Durchfrachten nach und von allen Richtungen, auch auf Durchgangskonnossement. / Große Lagerhäuser mit direktem Bahnanschluß an seetiefen Kais in unmittelbarer Nähe des Stettiner Freibezirks. / Charterung von Extraschiffen. Musternahme, Verwiegung, Qualitätskontrolle.

H **HAGEN & CO**
STETTIN
BOLLWERK 3

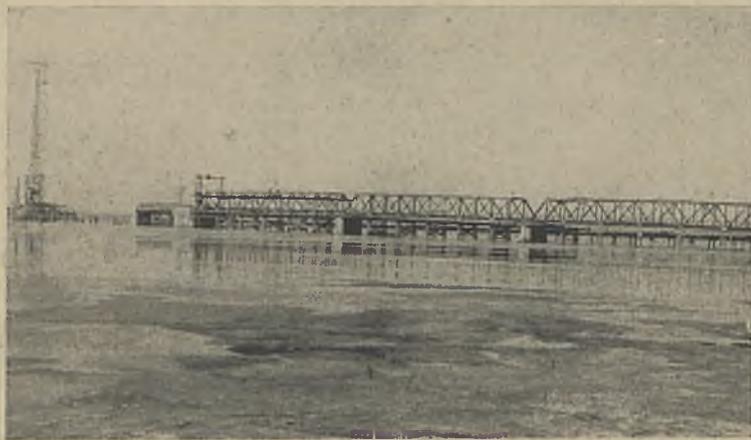
SÄMTLICHE 'OLE
MASCHINEN-BEDARF
ASBEST ★ GUMMI

GEGR. 1853

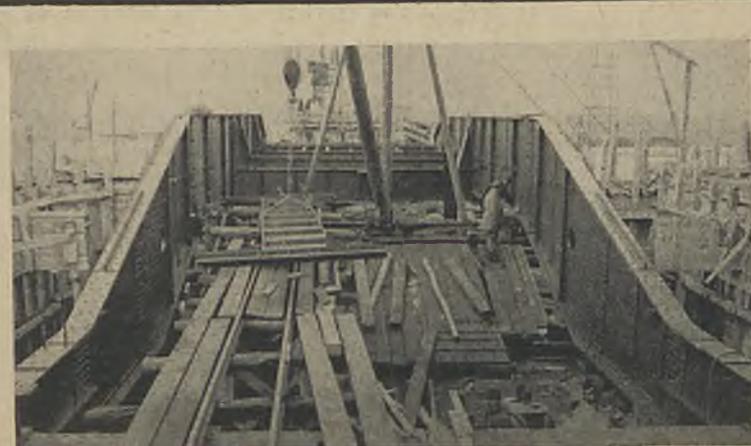
I. GOLLNOW

& SOHN

FLUGHALLEN
VERLADEANLAGEN
GITTERMASTE



Usedomer Bäderbrücke im Bau.
3 Ueberbauten und die Klappe fertiggestellt.



Brückenklappe während der Montage.

STETTIN

EISEN-GROSS-
HANDLUNG

W. Kunstmann

Gegründet
1870

Stettin und Swinemünde

Gegründet
1870

Telegr.-Adresse: Stettin: Kunstmann. Swinemünde: Kunstmann. — Fernsprech-Anschluß: Stettin: Sammel-Nummer 25601 (6 Leitungen). Swinemünde Nr. 2036. — Codes: Scott's 1906, 1896 und 1885, Watkins and Appendix 1881/84, The Boe Code, Seedienschlüssel

Reederei

Massengut-Spedition / Schiffsgeschäfte

Bunkerkohlen / Schleppbetrieb

.....

Lloyd's Agent • Swinemünde

Hermann Riedel • Stettin

Spedition | Lagerung
Versicherung



Fernsprecher:
Sammel-Nummer 35071

Telegramm - Adresse:
„Spriedel“

FELDMÜHLE, PAPIER- UND ZELLSTOFFWERKE, AKTIENGESELLSCHAFT STETTIN

Werke in Odermünde und Hohenkrug b. Stettin, Liebau i. Schles., Reisholz bei Düsseldorf, Flensburg, Ütersen (Holstein), Arnsberg in Westf., Sackheim und Cosse bei Königsberg i. Pr., Hillegossen bei Bielefeld, Wesseling a. Rh., Lülsdorf a. Rh., Oberlahnstein a. Rh.

Tägliche Produktion: 884 000 kg Papier, 610 000 kg Zellstoff
7¹/₂ Millionen Liter Alkohol jährlich.

Haupterzeugnisse:

Zeitungsdruckpapier — Tapetenrohpapier — Zellstoffpapiere — Pergamyn u. Pergament-ersatz — Echt Pergament — Hochfeine und feine holzfreie und holzhaltige Papiere — Normalpapiere — Krepppapiere — Holzkarton — Graukarton — Chromoersatzkarton — Postkartenkarton — Schmirgel- und Schleifpapiere — Schleiftuche — Sulfitzellstoff — Elektrokorunde — Chemikalien mannigfacher Art — Ziegel.

Spezialitäten: „Feldmühle Special-Bank-Post“ „Heliozell“.

Emil Aron

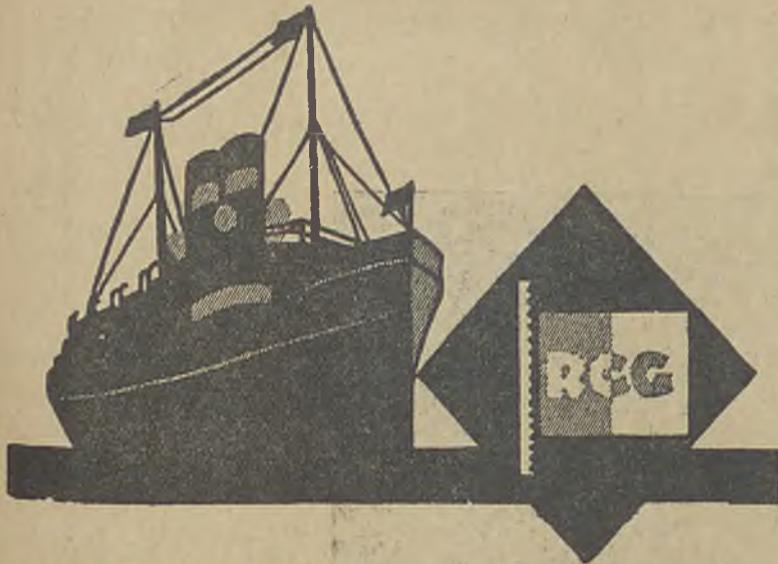
Spedition — Lagerung — Versicherung

Spezialität:

{	Getreide
	Mehl
	Futtermittel

Stettin — Hamburg

Fernruf: Stettin 36220 u. Hamburg C 2 Bismarck 1631 — Tel.-Adr.: Milaron



Rud. Christ. Gribel

Stettin

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen:

Stettin—Danzig	alle 7 Tage
Stettin—Elbing	„ 7 „
Stettin—Königsberg	„ 3 „
Stettin—Memel	„ 7 „
Stettin—Libau	„ 14 „
Stettin—Riga	„ 7 „
Stettin—Reval	„ 7 „
Stettin—Leningrad	„ 7 „
Stettin—Kotka—Wiborg	„ 7 „
Stettin—Helsingfors	„ 7 „
Stettin—Abo	„ 7 „
Stettin—Raumo—Mäntyluoto—Wasa	„ 14 „
Stettin—Stockholm	„ 5 „
Stettin—Nörrköping	„ 15 „
Stettin—Westschweden	„ 3 „
Stettin—Westnorwegen	„ 7 „
Stettin—Flensburg	„ 10 „
Stettin—Kiel	„ 7 „
Stettin—Hamburg	„ 3 „
Stettin—Bremen	„ 7 „
Stettin—London	„ 7 „
Stettin—Rotterdam	„ 7 „
Stettin—Antwerpen	„ 7 „
Stettin—Gent	„ 14 „
Stettin—Rheinhäfen bis Köln	„ 7 „
Stettin—anderen Ost- u. Nordseehäfen nach Bedarf	

Regelmäßige Passagierdampferlinien

zwischen

Stettin-Riga, Stettin-Reval-Wiborg
Stettin-Leningrad, Stettin-Helsingfors
Stettin-Stockholm

Auskünfte in allen Fracht- und Passageangelegenheiten
 durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Telegr.-Adr.: Gribel — Telefon: Sammel-Nr. 355 31

Gothaer

Lebensversicherungsbank a. G.

Versicherung zum Selbstkostenpreise

Versicherten-Dividende 1931

nach den Tarifen A, B und a:

38,5% auf den Jahresbeitrag
 und 4,3% auf das Deckungskapital

nach Tarif b:

18,5% auf den Jahresbeitrag
 und 4,3% auf das Deckungskapital

Auskunft und Prospekte durch die Vertreter:

Dr. A. Bartels, Augustastr. 44

C. Proch, Pestalozzistraße 21

H. Schumacher, Kl. Domstr. 1

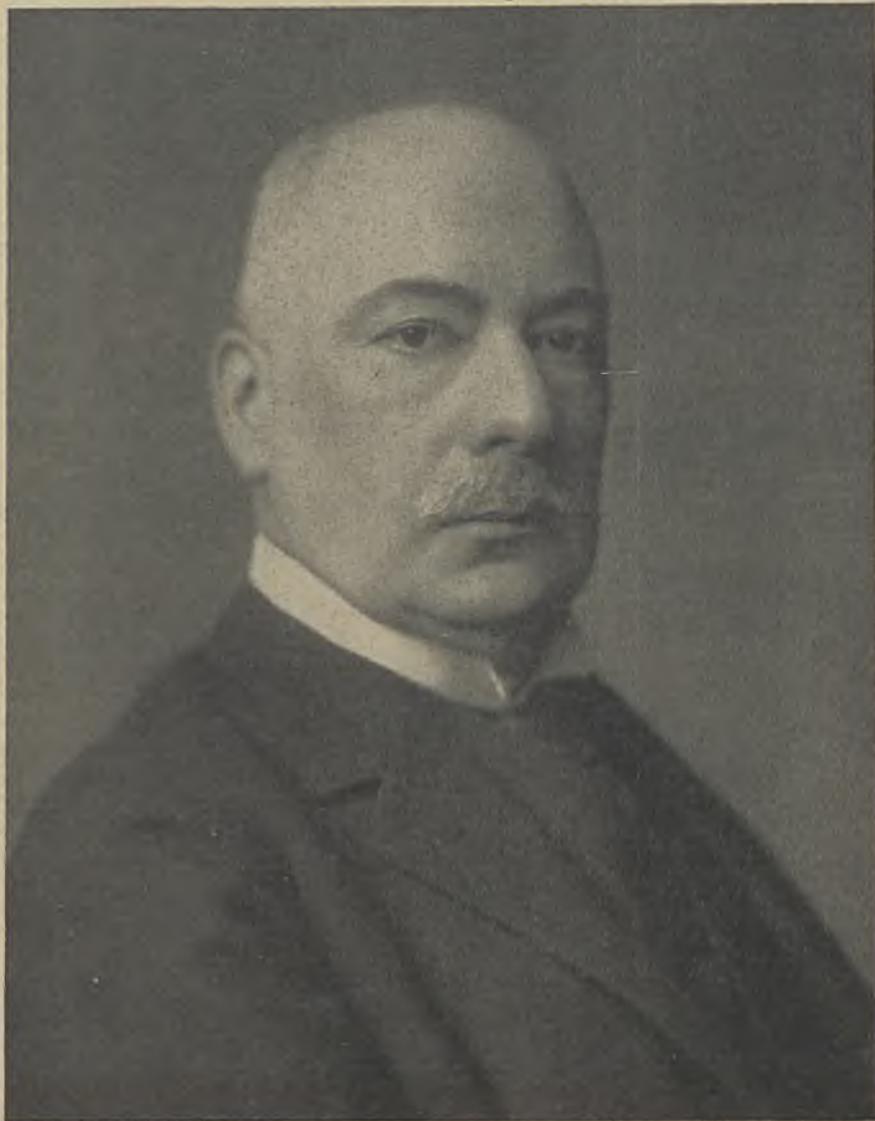
Feinste Weizen- und Roggenmehle



Mühlenwerke

H. STEGE • PASEWALK

FERNSPRECHER NUMMER 561—562



Franz v. Mendelssohn.

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin.
des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.
und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincg, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil i. V.: O. Hahn, 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-Annahme: 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. 6

Stettin, 15. März 1931

11. Jahrg.

Zum Geleit!

Gemessen an der Länge des Schienenwegs, der Landstraßen und der Wasserstraßen ist Stettin Berlins nächster Seehafen. Seit Berlin im Wirtschaftsleben Norddeutschlands eine besondere Rolle spielt, ist daher ein erheblicher Teil unseres Verkehrs in Stettin umgeschlagen worden. Das Streben nach Verbesserung der Wasserstraßen zwischen Berlin und Stettin und der Umschlags- und Verlade-Einrichtungen des Stettiner Hafens hat demgemäß in Berlin sehr lebhafte Unterstützung gefunden. Mit der Vollendung des Hohenzollern-Kanals ist 1914 die Ausgestaltung des Wasserweges zwischen Berlin und Stettin zu einem gewissen Abschluß gekommen. Wenn das Schiffshebewerk Nieder-Finow fertiggestellt ist, das sich gegenwärtig noch im Bau befindet, so wird die Leistungsfähigkeit der wichtigen Wasserstraße noch erheblich gesteigert werden. Die außerordentlichen Anstrengungen, die in den letzten Jahren für die Verbesserung und den Ausbau der technischen Vorrichtungen im Stettiner Hafen aufgewendet worden sind, ermöglichen den reibungslosen Umschlag eines Massenverkehrs. — Nach alledem ist sicher anzunehmen, daß mit einer Weiterentwicklung des Berliner gewerblichen Lebens die Bedeutung des Seehafens Stettin für Berlin erheblich wachsen wird. Ich begrüße es daher mit Genugtuung, daß eine Nummer dieser Zeitschrift dem Thema „Stettin als Seehafen Berlins“ gewidmet ist. Ich hoffe, daß durch die Veröffentlichung die regen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Berlin und Stettin, auf deren Pflege die Berliner Industrie- und Handelskammer stets den größten Wert legt, eine weitere Anregung erfahren werden

Berlin, im Februar 1931.

Franz v. Mendelssohn

Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Berlin und des Deutschen Industrie- und Handelstages.



Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G., Berlin-Plötzensee, Westhafenstr. 1



Güterumschlag und Lagerhausbetrieb		Die hauptsächlichsten Betriebsstellen	
93 Krane	3 Getreidespeicher	Westhafen	Berlin-Plötzensee Westhafenstr. 1
10 Verladebrücken	1 Zollspeicher	Osthafen	Berlin O 17 Stralauer Allee 1-16
4 Schiffselevatoren	20 Lagerhäuser	Viktoriaspeicher	Berlin SO 36 Köpenickerstr. 24a
1 Saugförderanlage		Ladestraßen	Berlin-Plötzensee Westhafenstr. 1
Tarifstationen sind der West- und Osthafen		Spandau-Tegel	
Spandau und Neukölln haben Bahnanschluß		Berlin-Spandau Schulenburgbrücke	
		Zollämter befinden sich im West- und Osthafen	
		Freilagerplätze im Westhafen, Neukölln und Spandau	

Der Seehafen Stettin im Dienst der Berliner Wirtschaft.

Von Reichsminister Dr. ing. e. h. Dr. jur. Krohne.

Man bedenke: das Groß-Berliner Wirtschaftsgebiet wird von rd. 5 Millionen Menschen bewohnt. Eine ungewöhnliche Bevölkerungsdichte auf verhältnismäßig engem Raum, wenn man sich vergegenwärtigt, daß z. B. ganz Schweden demgegenüber nur 6 Millionen Einwohner zählt. — Bereits in einer Zeit, in der es noch keine industriellen Zusammenballungen gibt, wo aber frühkapitalistischer Wirtschaftsgeist in der Pflege von Handel und Verkehr ein wichtiges staatsförderndes Mittel erkennt, gewann Stettin schon über seine frühere lokalbegrenzte Seehafenstellung hinaus besondere Bedeutung für die Mark Brandenburg.

Stettins Seehafenfunktion dem Brandenburgischen Staate nutzbar zu machen, war das vom Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg mit großer Energie verfolgte Ziel. Nach seinen von merkantilistischen Ideen getragenen Ueberlegungen — Seehäfen sind die Tore, durch die Gold ins Land strömt — sollte Stettin nicht nur der Seehafen, sondern gleichzeitig auch des Reiches Hauptstadt werden. Als aber dem Großen Kurfürsten im Jahre 1677 schließlich nach langem Bombardement die Einnahme der starken Festung Stettin gelang, war die ganze Stadt mit allen ihren Kirchen und Gebäuden, namentlich im Hafenviertel, nur noch ein wüster Schutt- und Trümmerhaufen.

Erst einer späteren Zeit sollte die Erfüllung solcher verkehrswirtschaftlichen Wünsche vorbehalten bleiben. Heute ist Stettin nicht nur Preußens größter Seehafen, sondern Deutschlands größter Ostseehafen überhaupt. Nur noch 2 D-Zugstunden von Berlin entfernt, führt diese alte deutsche, im Rahmen der Ostfrage heute viel genannte Hansestadt jetzt den Beinamen: Der Seehafen von Berlin.

Mehrere Ursachen sind es, die die enge Verflechtung Berlin—Stettin beeinflussen. Zunächst einmal die Tatsache, daß Stettin als südlichster deutscher Hafen tief in das kontinentale Europa einschneidet. In dem Maße, wie sich hierdurch die Entfernungen verringern, bessern sich bei Verladungen über See die sogenannten Vorfrachtverhältnisse. Freilich — und es mag ohne Scheu zugegeben werden — die in der Nachkriegszeit von der Reichsbahn eingeführten Staffeltarife haben der günstigen geographischen Lage Stettins mehr geschadet als genützt. Bei einer eisenbahnkilometrischen Entfernung von nur 135 km zwischen Berlin und Stettin können sich für den wirtschaftsnahen Hafen keine Vorteile mehr aus einer Tarifart ergeben, deren Frachtsätze in Staffeln von je 100 km progressive Verbilligungen erfahren.

Eine Folge des Staffeltarifsystems ist es, daß Hamburg bei einer Entfernung von 280 km nach Berlin frachtlich näher herangerückt wird, ohne allerdings den kilometrischen Vorsprung des Stettiner Hafens erreichen zu können. Zweifellos haben die Staffeltarife die Konkurrenzlage dieser beiden deutschen Häfen in einer Zeit verschärft, in der neue fremdländische Wettbewerbsverhältnisse, namentlich im Osten des Reiches, innerdeutsche Entspannung wünschenswert sein lassen.

Die neue Konkurrenz für Eisenbahn und Binnenschiff als Zubringer des Stettiner Hafens, die

Auto-Eilspedition, hat gerade im Verkehr mit Berlin einen recht beachtlichen Aufschwung erlebt. Ob die starke Verkehrszunahme des Autodienstes Berlin—Stettin über die neuerdings in vorzüglichem Zustand befindliche Kunststraße Schwedt a. d. Oder—Angermünde durch den vorerwähnten Tarifaufbau der Reichsbahn mitbeeinflusst ist, kann nicht ohne weiteres behauptet oder wenigstens nicht bewiesen werden. Bei dieser kurzen Entfernung von nur 135 km scheint vor allem die Zeitersparnis entscheidend zu sein, die bei direktem Transport ab Fabrikhof bis zum Ladekai des Stettiner Hafens unter Vermeidung des Doppelumschlages, des Umrollens usw. entsteht. Sind doch gerade hinsichtlich der Schnelligkeit des Eisenbahn-Güterverkehrs Stettin—Berlin denkbar beste Zeiten herauszuholen. Um nur ein Beispiel zu nennen: Ein Waggon Heringe, der bis 19 Uhr auf dem Stettiner Hauptgüterbahnhof aufgegeben wird, steht bereits am nächsten Morgen um 7 Uhr zur Verfügung des Berliner Empfängers. Nicht minder günstig liegen die Verhältnisse beim Transport ganzer Wagenladungen, die zur Ausfuhr über Stettin bestimmt sind. Stückgüter, die noch bis 18 Uhr der Reichsbahn in Berlin auf dem Stettiner Bahnhof aufgeliefert werden, sind am nächsten Morgen bereits in Stettin greifbar und können sofort den einzelnen Verladestellen an den Kais zugeteilt werden, so daß das Gut unter Umständen noch am selben Vormittag den Hafen seewärts verlassen kann.

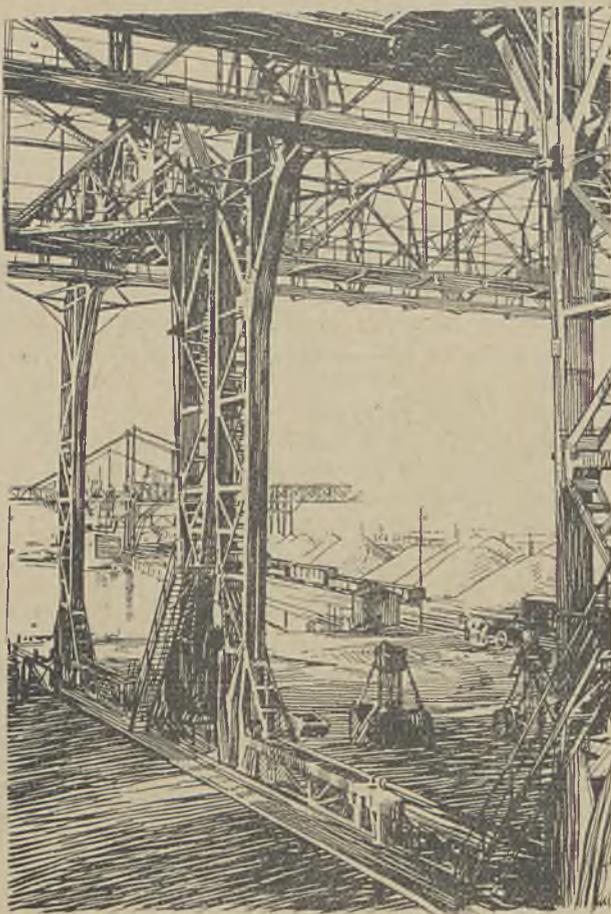
Stettin ist aber nicht nur Ostdeutschlands größter Eisenbahn- und Seehafen, sondern weist auch nach Hamburg den größten Kahnumschlag in Verbindung mit Eisenbahn- und Seenumschlag auf. Besitzt Deutschland doch in dem 1914 in Betrieb genommenen Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin (Hohenzollernkanal) die einzige niemals unter Versommerungen leidende Wasserstraße. Allein durch diese Tatsache ist ihre Wichtigkeit als Verkehrsträger des Berliner Wirtschaftsbereiches gekennzeichnet. Die folgenden Zahlen erläutern die im Binnenschiffahrtsverkehr Stettins ein- und ausgegangenen Gütermengen von und nach den märkischen Wasserstraßen in den letzten 10 Jahren. Hierbei kommt deutlich eine ansteigende Entwicklung zum Ausdruck, wenn auch das letzte Berichtsjahr mit seinem zunehmenden Druck der Weltwirtschaftskrise einen geringen Rückgang aufweist.

Stettins Binnenschiffsverkehr mit den märkischen Wasserstraßen.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg).

Jahr	Eingang	Ausgang	Insgesamt
1920	214 891	135 970	350 861
1921	197 669	138 166	335 835
1922	250 732	275 349	526 081
1923	254 408	222 812	477 220
1924	314 445	260 056	574 501
1925	337 934	370 125	708 059
1926	363 772	331 132	694 904
1927	396 106	478 828	874 934
1928	388 936	1 105 973	1 494 909
1929	311 474	830 737	1 142 211
1930	304 557	688 641	993 198

Betrachtet man im einzelnen die Güterarten, die das Berliner Wirtschaftsgebiet über Stettin versendet oder empfängt, so sind im Berliner Versand



Blick auf 5 t Verladebrücken im Stettiner Hafen.

an industriellen Erzeugnissen vor allem solche der Elektroindustrie zu nennen. Aber auch Fabrikate der Berliner Maschinenindustrie wählen am vorteilhaftesten den Weg über den Stettiner Hafen, namentlich wenn es sich um einen Absatz in dem von den Stettiner Linienreedereien beherrschten nordeuropäischen Verkehrsgebiet handelt. Auch agrarische Erzeugnisse, wie Getreide und Mehl, fehlen nicht und geben Zeugnis für die Bedeutung der Reichshauptstadt im Großhandel dieser Güterarten.

Im Abtransport nach Berlin steht mengenmäßig an erster Stelle die Steinkohle. Die Gas- und Elektrizitätswerke sind neben der Berliner Industrie die Hauptverbraucher. Hierbei handelt es sich sowohl um englische Kohle, aber auch um westdeutsche Kohle, die bei relativ niedrigen Frachtraten den Weg über Rhein, Nord- und Ostsee wählt. Neben Eisen und Eisenwaren, Holz roh und verarbeitet, Papier und Pappe sind noch Fette, Oele und Benzin sowie auch Heringe zu nennen, für die Stettin von jeher alter Stapel- und Handelsplatz ist. Bei allen diesen aufgeführten Güterarten handelt es sich um Transporte, die gern den Großschiffahrtsweg benutzen. Ist doch ein Vorzug dieser Wasserstraße auch der, daß mit Rücksicht auf beschleunigte Stückgutabfertigung mehrmals täglich Eildampfer in besonderem Schnellverkehr nach beiden Richtungen abgefertigt werden.

Sind in den vorhergehenden Ausführungen die Vorteile erläutert worden, die durch die Nähe des

Stettiner Hafens zu Berlin gegeben sind, so bleibt noch zu untersuchen, ob auch die technischen Hafeneinrichtungen und die seewärtigen Schiffsverbindungen den vielfachen und verschieden gearteten Ansprüchen der Berliner Wirtschaft entsprechen. — Trotzdem Deutschland wie kein anderes Land auf die Entfaltung eines lebhaften Außenhandels, zu dem es wiederum dringend leistungsfähige Seehäfen benötigt, angewiesen ist, stößt man gerade beim Stettiner Hafen noch häufig auf falsche Vorstellungen hinsichtlich seiner Rangstellung unter den europäischen Häfen. Das hat seinen Grund darin, daß Stettin sich erst in der jüngsten, seit Ausgang des vorigen Jahrhunderts einsetzenden Weltverkehrsepoche verhältnismäßig schnell zu einem Großhafen entwickelte, wobei es seine früheren Wettbewerber in der Ostsee bald überflügelte.

War Stettins Güterumschlag über See schon in der Vorkriegszeit größer als der von Lübeck, Kiel, Danzig und Königsberg zusammengenommen, so hat Stettins Hafenfunktion durch die unglückliche Grenzneubildung im Osten des Reiches als Versorgungshafen der nationalen Wirtschaft an Bedeutung womöglich noch zugenommen. Wenn Polen durch den Ausbau des Hafens von Gdingen die ost-europäische Verkehrswirtschaft zu eigenem Nutzen

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd Akt.-Ges. Stettin

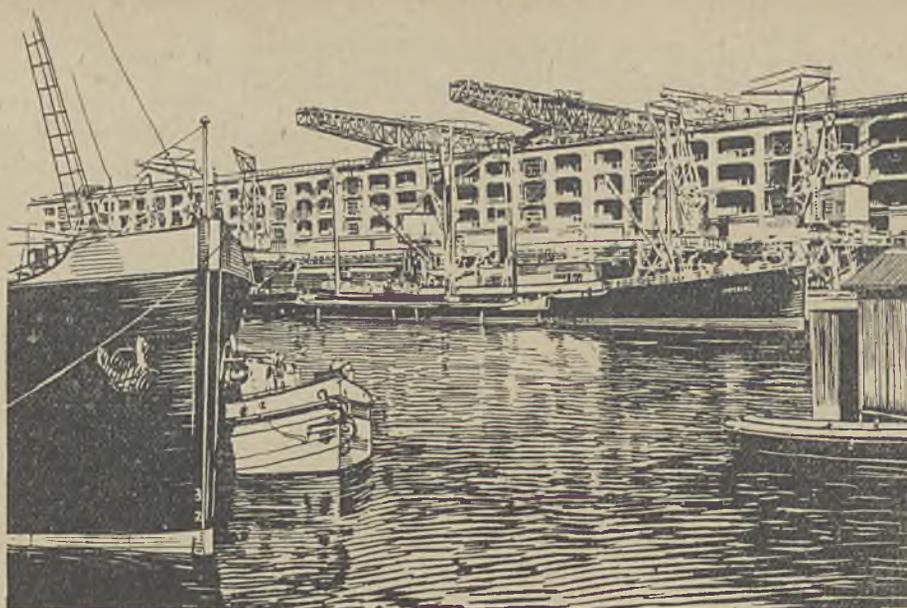
Eildampfer-Güterverkehr

von **Stettin** nach:

<p>Berlin</p> <p>Oranienburg Spandau Potsdam</p>	} täglich	<p>Schandau Tetschen</p>	} 3 mal wöchentlich
<p>Brandenburg</p> <p>Genthin Burg</p>	} 3 mal wöchentlich	<p>Rathenow Havelberg Wittenberge</p>	} täglich
<p>Magdeburg</p> <p>Aken Barby Wallwitzhafen Schönebeck Calbe Nienburg Bernburg Alsleben</p>	} 3 mal wöchentlich	<p>Hamburg</p> <p>Cüstrin Frankfurt/Oder Fürstenberg/Oder Fürstenwalde a. d. Spree Crossen Tschicherzig Neusalz Glogau Steinau Maltsch</p>	} 2 mal wöchentlich
<p>Halle a. S./Trotha</p> <p>Kl. Wittenberg Torgau</p>	} (via Berlin) täglich	<p>Breslau</p> <p>Oppeln Cosel Gleiwitz</p>	

und in umgekehrter Richtung.

Ferner Schleppkahnverkehr nach vorgenannten Wasserplätzen nach Bedarf.



Moderner Schuppenspeicher im Stettiner Freibezirk (210 m lang, 65 000 t Fassungsvermögen).

umzugestalten sucht, so ist Stettin heute Deutschlands letzter und wichtigster östlich vorgeschobener Brückenkopf im Kampf gegen das polnische Verkehrsdumping.

Durch die Gebietsverluste als Folge von Versailles ist das von Stettin beherrschte Hinterland um rd. 48 000 qkm verkleinert worden. Wenn es dennoch gelungen ist, den im Jahre 1919 auf 1,1 Mill. to gesunkenen Güterumschlag über See wieder auf rd. 5 Mill. to im Jahre 1930 zu heben, so ist dies ein Erfolg der in den letzten 10 Jahren im Stettiner Hafen geleisteten Wiederaufbauarbeit. Ich verweise auf eine Reihe von Sonderabhandlungen, die der „Ostsee-Handel“ zu diesem Thema veröffentlicht hat.

Aber auch Stettins seewärtiges Verkehrsnetz hat mancherlei Verbesserungen erfahren. Vor allem ist hier die Begradigung und Vertiefung der Seestraße Stettin—Swinemünde auf 8,7 m hervorzuheben, so daß das Regelschiff des Weltverkehrs bequem den Stettiner Hafen zum Löschen und Laden anlaufen kann. Durch organisatorische Zusammenlegung der Reederei Rud. Christ. Gribel und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Renata“ hat der nordeuropäische Tourdienst eine wesentliche Stärkung erfahren. Besonders hervorzuheben wäre noch die Belebung des Verkehrs mit U.d.S.S.R., der auch dadurch zum Ausdruck kommt, daß Sowjet-Rußland den neu erbauten Schuppenspeicher am Preußen-Kai mehr und mehr mit Lagerware belegt, zumal Berlin neben Prag und Wien eine russische Verteilungszentrale für Gummischuhe hat.

Gustav Metzler

Befrachtung / Schiffsmakler / Bunkerung
Stettin und Swinemünde

Fernsprech-Anschluß Nr. 355 71 Sammelnummer
 Telegramm-Adresse: Metzler

Vertreter für:

Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors
 Det Forenede Dampskibs - Selskab Aktieselskab,
 Kopenhagen
 Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen
 Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
 Hamburg
 Deutsche Dampfschiffahrts - Gesellschaft „Hansa“,
 Bremen
 Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gothenburg
 Svenska Lloyd, Gothenburg
 H. C. Horn, Flensburg.

*Baut mit Ziegeln,
 dem besten Baustoff der Welt!*

Berlin—Stettin.

Von Generaldirektor Schüning, Berlin.

Berlin mit seinen $4\frac{1}{2}$ Millionen Einwohnern ist in erster Linie Konsumstadt. Die Einfuhr ist um ein Mehrfaches größer als die Ausfuhr. Was Berlin konsumiert und für seine Industrie benötigt, sind Weltprodukte, die aus allen Ländern nach Deutschland kommen.

Der Jahresbedarf Berlins beträgt rund 25 Millionen Tonnen, die Ausfuhr etwas über 4 Millionen Tonnen. An der Einfuhr ist Stettin mit rund 1,8 Mill. Tonnen und an der Ausfuhr mit etwas über 300 000 Tonnen beteiligt.

Die Güter, welche in der Hauptsache von Stettin nach Berlin kommen, sind folgende:

Steinkohlen	517 000
Düngemittel	313 000
Erde, Kies, Sand, Mergel, Lehm	139 000
Getreide, Futtermittel	120 000
Eisen u. Stahl in Stäben, Formeisen, Platten, Blechen	85 000
Zement, Traß	78 000
Bau- und Nutzholz	76 000
Künstl. Steine, Mauersteine, Zementplatten	65 000
Kartoffeln	56 000
Eisenbahnschienen und Weichen	39 000
Briketts und Koks	33 000
Papier und Pappe	27 000
Petroleum und Mineralöle	17 000
Spiritus, Branntwein, Essig	15 000
Brennholz, Kort- und Floßwinden	14 000
Chemikalien, Drogen	13 000
Porzellanerde, Ton, Farberde	13 000
Mehl, Mühlenzeugnisse	13 000
Eisen- und Stahlbruch	12 000
Dampfkessel und Maschinen	11 000
Fische und Schaltiere	11 000
Zucker	11 000

Von Berlin nach Stettin sind die wichtigsten Güter:

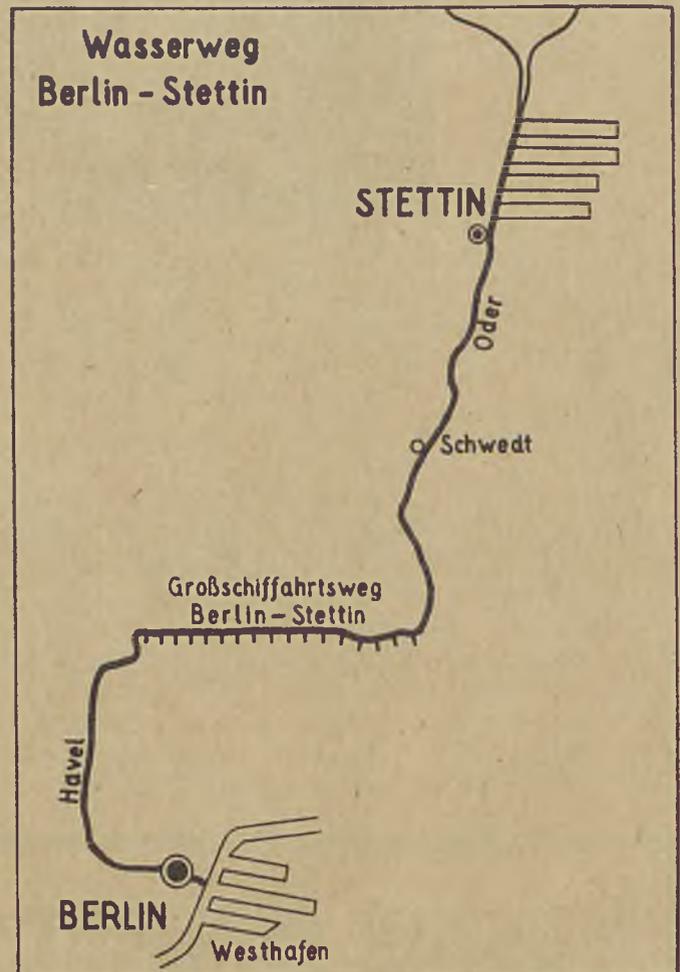
Erde, Kies, Sand, Mergel, Lehm	173 000
Getreide, Futtermittel	38 000
Dampfkessel, Maschinen	10 500
Bier	9 500
Mehl, Mühlenprodukte	8 100
Obst, Gemüse, Pflanzen	6 500
Petroleum, Mineralöle	6 000
Eisen- und Stahlwaren	4 700
Eisen, Stahl usw.	4 500
Blei, Bleiwaren	4 300
Braunkohlen	4 300
Chemikalien, Drogen	4 000
Eisen- und Stahlbruch	3 800
Papier, Pappe, Papierwaren	3 500
Aluminium, Zinn, unedle Metalle usw.	3 500
Erze	3 500

(Einen genauen Aufschluß über den Güterverkehr zwischen Berlin und Stettin gibt eine Tabelle am Schluß des Artikels. Die Zahlen stammen aus der Statistik des Deutschen Reiches 1929.)

Stettin hat also von jeher eine große Bedeutung für Berlin gehabt, da es der nächstgelegene Seehafen ist; Stettin ist durch eine besondere Wasserstraße mit Berlin verbunden. Die Reisedauer beträgt $1\frac{1}{2}$ Tage. Berlin hat, um den Wasserverkehr Stettin—Berlin zu be-

fruchten, keine Kosten gescheut, Hafenanlagen zu schaffen, die nicht nur zur Förderung der Schifffahrt dienen, sondern insbesondere der Wirtschaft.

Der Berliner Westhafen liegt am Endpunkt des Schifffahrtsweges Stettin—Berlin. Er ist eine der modernsten Hafenanlagen. 3 Becken, ausgerüstet mit einem Zollspeicher, Getreidespeicher, 14 Lagerhallen, Freilagerplätzen, Verladebrücken



und zahlreichen Kränen, stehen zur Verfügung. Der Westhafen ist Tarifstation,

Die größten Schifffahrtsgesellschaften haben hier ihren Sitz, z. B. die Schlesische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A.G. und die Ostdeutsche Eilschiffahrt G.m.b.H. Diese Reedereien unterhalten täglichen Verkehr von Stettin nach Berlin und umgekehrt.

Dieser günstige Verkehrsweg von Stettin nach Berlin und umgekehrt, sowie auch die Einrichtungen Berlins für Umschlag und Lagerung, dürften nicht allgemein genug bekannt sein, denn sonst müßte der Anteil der Schifffahrt am Berlin—Stettiner Verkehr größer sein. Es ist deshalb zu begrüßen, wenn maßgebende Kreise sich bemühen, die gemeinsamen Verkehrsinteressen Stettins und Berlins durch eine Steigerung des Schifffahrtsverkehrs zu fördern, und zwar im Interesse unserer Wirtschaft.

Güterverkehr zwischen Berlin und Pommern.

Güterarten	Von Pommern nach Berlin			Von Berlin nach Pommern		
	Binnen- schiffe	Reichs- bahn	zusammen	Binnen- schiffe	Reichs- bahn	zusammen
Bier	—	6 599	6 599	—	9 550	9 550
Blei, Bleiwaren	100	50	150	4 232	113	4 345
Braunkohlen, rohe	—	63	63	4 355	—	4 355
Braunkohlen, Briketts und Koks	—	26 034	26 034	—	61	61
Zement, Traß	2 606	76 271	78 877	971	109	1 080
Chemikalien, Drogen	644	12 354	12 998	1 701	2 329	4 030
Düngemittel, tier.	—	4 313	4 313	—	429	429
Düngemittel, phosphorhaltig	—	121 482	121 482	—	—	—
Chilesalpeter	—	2 140	2 140	—	1	1
Kalisalze zum Düngen	—	5 608	5 608	—	2	2
Künstl. Stickstoff, Düngemittel	—	6 468	6 468	—	1 511	1 511
Sonstige Düngemittel	80	172 063	172 143	93	111	204
Roheisen	192	2 892	3 084	26	112	138
Eisen- und Stahlbruch	511	11 015	11 526	313	3 578	3 891
Eisen und Stahl in Stäben, Formeisen, Platten, Blechen	71 033	14 145	85 178	1 965	2 614	4 579
Eisenbahnschienen und -Weichen	16 679	22 176	38 855	954	954	1 904
Eisenbahnachsen und -Räder	—	1 633	1 633	—	1 200	1 200
Eiserne Dampfkessel, Maschinen, -Teile	69	10 486	10 555	2 415	8 164	10 579
Eiserne Röhren-Säulen	2 798	1 450	4 248	63	1 590	1 653
Sonstige Eisen- und Stahlwaren	170	8 443	8 513	1 001	3 681	4 682
Aluminium, Zinn, Waren unedler Metalle ohne Blei, Eisen, Zink	1 439	53	1 492	3 144	322	3 467
Kupfer und Waren	—	181	181	—	1 866	1 866
Erde, Kies, Sand, Mergel, Lehm	212	138 890	139 102	1 067	171 774	172 841
Porzellanerde, Ton, Farberden, Bauxit usw.	8 695	4 393	13 089	16	119	135
Schwefelkies, Abbrände	1 466	7 085	8 551	—	—	—
Andere Erze, zur Verhüttung bestimmte Schlacken	—	123	123	2 628	892	3 520
Fische und Schaltiere	7 639	3 788	11 427	86	61	147
Weizen und Spelz	11 463	29 748	41 211	895	1	896
Roggen	4 117	42 922	47 039	36 578	1	36 579
Hafer	3 408	5 612	9 020	298	57	355
Gerste	13 277	7 724	21 001	173	15	188
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1 128	782	1 910	42	20	62
Glas und Glaswaren	—	222	222	159	1 955	2 114
Häute, Leder, Felle, Pelzwaren	206	2 472	2 768	350	204	554
Bau- und Nutzholz, unbearb., quer bearb., roh beschlagen	1 340	4 819	6 159	6	42	48
Bauholz, längs bearb. Bohlen und Bretter	7 288	62 752	70 040	50	317	367
Hölzerne Eisenbahnschwellen	3 043	6 064	9 107	115	72	187
Brennholz, Korb- und Floßweiden	2 744	11 413	14 157	3	25	28
Holzzeugmasse, Zellstoff, Zellulose, Strohmasse	3 043	504	3 547	115	1	116
Gehobelte Hölzer, Holzware	—	5 898	5 898	—	2 094	2 094
Kalk, Kalksteine zum Brennen	2 583	1	2 584	12	411	423
Kartoffeln	—	45 900	45 900	—	562	562
Mehl, Mühlenerzeugnisse	7 069	6 281	13 350	7 131	1 006	8 137
Kleie	5	697	702	110	3 780	3 890
Obst, Gemüse, Pflanzen	90	5 415	5 505	116	6 450	6 566
Oele, außer Mineralölen, Fette, Tran, Talg	5 037	1 148	6 185	479	310	789
Papier, Pappe, Papierwaren	13 127	13 780	26 907	2 004	1 476	3 480
Petroleum und andere Mineralöle	16 194	699	16 893	46	6 045	6 091
Salz, außer Kalisalz	—	2 348	2 348	3	89	92
Spiritus, Branntwein, Essig	—	14 640	14 640	—	876	876
Künstl. Steine, Mauersteine, Zementplatten	61 117	4 268	65 385	4	496	500
Natürl. Steine, Werk- u. Pflastersteine, Schotter, Schiefer	3 625	975	4 600	4	472	476
Steinkohlen, rohe	495 913	21 815	517 728	227	445	672
Steinkohlen, Koks	38 929	4 509	43 438	—	83	83
Teer, Pech, Asphalt, Harz	316	915	1 231	892	5 070	5 962
Verbrauchszucker	8 781	2 142	10 923	75	13	88
Heu, Stroh	—	5 955	5 955	—	195	195
Milch, Rahm	—	3 689	3 689	—	2	2
Sonstige Güter	1 509	7 446	8 955	577	3 430	4 007
	819 775	983 753	1 803 528	75 494	247 152	322 646

Leopold Ewald - Stettin

:: Specialspediteur für die Ostsee-Staaten ::

Die Berliner Industrie und der Handel mit den Ostseeländern.

Von H. Klein, Mitglied der Geschäftsführung des Deutschen Industrie- und Handelstags.

In der gegenwärtigen Wirtschaftskrise ist unser Außenhandel noch einer der wenigen Wirtschaftszweige, die, unter Berücksichtigung der Gesamtlage, einen nicht ungünstigen Eindruck machen. Freilich dürfen steigende Ausfuhrziffern und Aktivsaldo der Handelsbilanz nicht über den Ernst der Lage und über die Frage nach dem wirtschaftlichen Nutzen des erzielten Exportes hinwegtäuschen. Für die deutsche Wirtschaft wird es aber aus den bekannten wirtschafts- und finanzpolitischen Gründen weiterhin darauf ankommen, alle ausländischen Absatzgebiete mit dem Ziel einer weiteren Entwicklung unserer Ausfuhr eifrig zu bearbeiten. Dies gilt in besonderem Maße für die Industrie des Berliner Wirtschaftsbezirks, deren Produktion im allgemeinen zwar zum überwiegenden Teil auf dem Inlandsmarkt abgesetzt wird, die aber ebenso sehr auf den Export angewiesen ist. Zudem befindet sich in Berlin eine Reihe von Industrien, die zu den bedeutendsten Zweigen der deutschen Exportindustrie überhaupt gehören, wie z. B. Elektrotechnik, Maschinenbau, Chemie.

Die Reichshauptstadt und der zu ihr gehörende Wirtschaftsbezirk umfaßt einen ganz erheblichen Teil der Gesamtindustrie des Reichs. Die Ergebnisse der letzten Betriebszählung stammen aus dem Jahre 1925, das im Verhältnis zur gegenwärtigen anormalen Lage immerhin als Grundlage der Beurteilung dienen kann*). Danach erreichte Berlin mit rund 138 000 Industriebetrieben und rund 1,1 Millionen darin beschäftigten Personen 7,5 % der Reichssumme. Im Vordergrund steht hierbei die Maschinenindustrie mit 108 700 Arbeitnehmern, ferner die Gruppe der Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik (195 000 Arbeitnehmer); die Bekleidungsindustrie (208 227 Arbeitnehmer, sehr viel Heimarbeit); Papierindustrie und Vervielfältigungsgewerbe (74 300 Arbeitnehmer); Eisen- und Metallwarenindustrie (62 400 Arbeitnehmer); chemische Industrie (24 900 Arbeitnehmer); Musikinstrumenten- und Spielwarenindustrie (13 500 Arbeitnehmer).

Die genannten Industrien sind, neben zahlreichen anderen im Berliner Bezirk vertretenen, im hervorragenden Maße Exportindustrien. Besonders hervorzuheben ist auch, daß in der Berliner Elektrotechnik und Maschinenindustrie die bekannten Riesenkonzerne und großen Maschinenbauanstalten einen ganz erheblichen, teilweise überwiegenden, Teil dieser Industrie im ganzen Reich darstellen. Die elektrotechnischen Konzerne in Berlin, die auch in erheblichem Umfange Maschinen anderer Art bauen (Dampfmaschinen, Lokomotiven, Kompressoren, Pumpen u. a. m.), umfassen fast 75 % aller im Reich in diesem Industriezweig beschäftigten Personen; sie exportieren nach allen Ländern der Welt und dürften den Hauptanteil am gesamten deutschen Export von Erzeugnissen dieser Gruppe nach den Ostseeländern haben. Für den Export nach den Ostseeländern kommen ferner noch besonders in Frage die übrige Maschinenindustrie, chemische Industrie, Schuhindustrie, Konfektion, Papierindustrie, Musikinstrumentenbau und einige andere Industriezweige.

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

Im deutschen Außenhandel nimmt der Verkehr mit den Ostseeländern einen bedeutenden Platz ein. Unsere Ausfuhr nach Danzig, Estland, Finnland, Lettland, Litauen (Memel), Rußland erreichte im Jahre 1930 rund 8,6 % unserer gesamten Ausfuhr nach Europa und rund 6,4 % der gesamten Ausfuhr des Reichs. Die folgende Tafel enthält die Zahlen der Ausfuhr nach den genannten Ländern in den Jahren 1929 und 1930. Für das Jahr 1930 sind auch die Zahlen für die Ausfuhr von Fertigfabrikaten, die für den Berliner Industriebezirk von besonderer Bedeutung sind, beigefügt.

Ausfuhr
(Spezialhandel, reiner Warenverkehr)**)

Länder	Werte in Millionen RM.		
	1929	1930	1930 Fertigwaren
Danzig	82,0	78,7	59,9
Estland	41,1	30,7	21,4
Finnland	188,2	137,5	99,1
Lettland	94,7	71,2	56,1
Litauen	56,0	60,1	45,2
Rußland	353,9	430,6	366,8
	815,9	808,8	648,5

Die vorstehende Tafel enthält die Zahlen der gesamten deutschen Ausfuhr nach den Ostseeländern; davon wird naturgemäß nur ein, bei einzelnen Ländern allerdings erheblicher, Teil auf dem Seewege über Stettin ausgeführt.

Nimmt man die vornehmlich am Ostseeverkehr mit Deutschland beteiligten Gebiete Danzig, Estland, Finnland und Lettland für sich allein, so kommt man zu einer Ausfuhr von 318,1 Millionen RM im Jahre 1930, für die Stettin eines der wichtigsten Ausfalltore ist.

Von besonderem Interesse ist es, die Struktur unserer Fertigwarenausfuhr nach den Ostseeländern näher zu untersuchen, wobei sich ergibt, daß der Berliner Industriebezirk ein ganz besonderes Interesse an der Ausfuhr nach jenen Gebieten haben muß.

Die folgende Tafel enthält die wichtigsten Posten unserer Fertigwarenausfuhr im Jahre 1930 nach Lettland, Finnland, Rußland und Estland.

Deutsche Ausfuhr von Fertigwaren
im Jahre 1930
(Nach der Gruppeneinteilung des Internationalen
Warenverzeichnisses***)
(Werte in 100⁰ RM.)

Warenbenennung	Finnland	Rußland	Lettland	Estland
Fertigwarenausfuhr insgesamt	99 154	366 872	56 275	21 427
Garne aus Wolle u. a.				
Tierhaaren	3 656	—	2 061	940
Baumwolle	312	—	389	—
Gewebe aus Seide und Kunstseide	1 722	43	967	114
Gewebe u. a. nicht genähte Waren aus Wolle u. a. Tierhaaren	7 671	131	2 752	1 128
Gewebe aus Baumwolle	3 242	1 723	3 162	1 107
Kleidung, Wäsche	1 073	62	252	—
Sonst. Textilwaren	1 496	257	726	330
Pelze und Pelzwaren	2 403	1 290	2 052	722
Möbel und Holzwaren	1 474	1 430	881	158
Papier und Papierwaren	1 494	3 066	1 969	860

**) Vgl. Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands, Ergänzungsheft I. 1931.

***) Vgl. Monatliche Nachweise a. O.

Warenbenennung	Finnland	Rußland	Lettland	Estland
Farben, Firnisse und Lacke	3 440	1 794	1 372	777
Sonst. chem. und pharm. Erzeugnisse	4 975	23 210	3 181	979
Glas und Glaswaren	1 745	5 339	1 355	581
Waren aus Eisen				
Röhren und Walzen	1 405	12 425	435	195
Stab- und Formeisen	3 419	4 591	1 283	376
Blech und Draht	3 391	13 704	1 108	355
Eisenbahnoberbaumat.	1 237	69	131	—
Kessel, Maschinenteile	2 248	33 637	1 943	382
Werkzeuge und landwirtsch. Geräte	501	5 120	607	358
Sonst. Eisenwaren	10 023	35 822	5 780	1 979
Waren aus Kupfer	4 236	3 539	1 817	887
Sonstige Waren aus unedlen Metallen	1 776	1 565	987	488
Werkzeugmaschinen	796	51 619	1 159	157
Landw. Maschinen	219	9 030	284	83
Sonst. Maschinen außer elektr.	7 082	79 956	3 077	1 108
Elektr. Maschinen einschließlich Teile	1 032	12 923	583	106
Elektrotechn. Erzeugn.	8 089	19 275	3 340	1 244
Sonstige Erzeugnisse der Feinmechanik	1 171	5 974	578	143
Sonstige Fertige Waren	3 481	10 428	1 291	548

In der Tafel ist Danzig nicht aufgeführt, dessen politische Lage und Abschnürung durch die dazwischen liegenden polnischen Gebietsteile die Bedeutung des Seeweges dorthin besonders erhöht hat. An der deutschen Ausfuhr von Fertigwaren nach dem Danziger Gebiet in Höhe von 59,9 Millionen RM im Jahre 1930 sind die Erzeugnisse der Textilindustrie, der Maschinenindustrie und der meisten übrigen im Berliner Wirtschaftsbezirk vertretenen Fertigwarenindustrien erheblich beteiligt.

Bei Betrachtung der Verkehrsbeziehungen des Berliner Wirtschaftsbezirks mit den Ostseeländern muß auch Schweden berücksichtigt werden, obgleich ein erheblicher Teil des Verkehrs nicht über Stettin, sondern über Saßnitz geht. Es ist kaum möglich, den Anteil der Berliner Industrie an der Ausfuhr nach den Ostseeländern genau festzustellen.

Nach der Struktur dieser Fertigwarenausfuhr muß der Berliner Wirtschaftsbezirk an den meisten Gruppen der ausgeführten Waren erheblich beteiligt sein. Dies gilt insbesondere für Maschinen, elektrotechnische Erzeugnisse, chemische und pharmazeutische Erzeugnisse, Gewebe aus Seide, Kleidung und Wäsche, Papier- und Papierwaren, Farben, Firnisse und Lacke, Eisenwaren, Kupferwaren.

Die Bedeutung der Ostseeländer für die deutsche Fertigwarenindustrie und damit auch für den Berliner Wirtschaftsbezirk liegt aber nicht nur in dem gegenwärtigen Werte der erzielten Ausfuhr, sondern auch in den hier vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten. Die Ostseeländer mit einer Bevölkerung von insgesamt rund 25 Millionen Menschen sind, wenn man von Schweden absieht, wirtschaftlich noch verhältnismäßig stark entwicklungsfähig. Insoweit es reine Agrarstaaten sind, ist die landwirtschaftliche Betriebstechnik noch lange nicht in dem Maße fortgeschritten, wie das bei anderen Ländern der Fall ist. Die Verfeinerung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktion wird den Bedarf von Maschinen und Produktionsmitteln jeder Art steigern. Ferner ist zu berücksichtigen, daß Agrarländer wie z. B. Finnland dazu übergehen, sich zu industrialisieren. Papier-

industrie, Holzindustrie und gewisse Veredelungsindustrien nehmen eine wachsende Bedeutung an und beginnen sogar auf den überseeischen Absatzmärkten als bedeutsame Konkurrenten ins Gewicht zu fallen. Auch die Textilindustrie wird wahrscheinlich auch in den Ostseeländern noch eine weitere Entwicklung erfahren. Die Industrialisierung wird aber einen steigenden Bedarf an Produktionsmitteln jeder Art zur Folge haben. Die danach zu erwartende Steigerung des Lebensstandards und Wohlstandes dieser Völker wird eine Zunahme der Einfuhr an Fertigwaren jeder Art zur Folge haben. Wir haben daher in nächster Nähe ein großes Wirtschaftsgebiet, das noch sehr erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten und damit Absatzmöglichkeiten für die deutsche Fertigwarenindustrie bieten dürfte. Der Berliner Wirtschaftsbezirk ist berufen, Produktionsgebiet für einen erheblichen Teil des zu erwartenden zusätzlichen Bedarfs jener Länder zu werden.

Es ergibt sich hieraus die Notwendigkeit, unsere Wirtschaftsbeziehungen zu den Ostseeländern mit größter Aufmerksamkeit zu pflegen. Dies wird einmal durch eine ständige und gründliche Bearbeitung jener Absatzmärkte durch die Ausfuhrindustrien selbst geschehen müssen. Zum anderen ist es notwendig, die Verkehrswege und Verkehrsmittel, welche der Warenausfuhr nach jenen Absatzgebieten dienen, weiter zu verbessern.

Als wichtige Voraussetzung für die Förderung unserer Ausfuhr nach den Ostseeländern ist schließlich eine erfolgreiche Handelspolitik im Verhältnis zu den Ostseestaaten notwendig. Diese Gebiete müssen, wenn sie uns Waren abkaufen sollen, in der Lage sein, diese ihre Einfuhr mit Erzeugnissen eigener Arbeit zu bezahlen. Hier werden auf lange Zeit die in den Ostseeländern produzierten landwirtschaftlichen Erzeugnisse im Vordergrund stehen. Auch diese unsere Einfuhr, die erheblich zur Versorgung des Berliner Wirtschaftsbezirks beiträgt, verdient Berücksichtigung. Notwendig erscheint daher, daß, unbeschadet der Wahrung berechtigter Interessen der deutschen Landwirtschaft und auch gewisser Zweige der deutschen Industrie, eine Handelspolitik gepflegt wird, die unseren Warenaustausch mit den Ostseeländern fördert. Handelspolitische Experimente, die jenen Staaten das Interesse am Handelsverkehr mit Deutschland nehmen, unter Umständen sogar zu Boykottbewegungen führen können, sind geeignet, nicht nur unsere augenblicklichen Ausfuhrinteressen nach den Ostseeländern zu beeinträchtigen, sondern auch die zukünftige Beteiligung der deutschen Industrie an der Versorgung und Entwicklung des Wirtschaftsraumes der Ostseestaaten zu hemmen und uns gegenüber anderen, bereits in hartem Wettbewerb mit uns stehenden, Staaten zu benachteiligen. Deutschland, insbesondere der Berliner Wirtschaftsbezirk, ist eine Brücke für den Handelsverkehr mit dem gesamten Osten, sowie auch das vor dem östlichen Wirtschaftsraum liegende Produktionszentrum, das durch seine Leistungsfähigkeit, die Gunst und Vielfältigkeit der Verkehrswege in besonderem Maße geeignet ist, an der Versorgung jener Staaten mit Waren jeder Art beteiligt zu sein.

Lack und Farbe.

Die Steffiner Lack- und Farbenindustrie.

Von Dr. E. Woelfert.

Grundlegend für die gedeihliche Entwicklung jedes Fabrikunternehmens ist die Gestellung preiswerter Rohstoffe, sowie ein für die Fertigwaren aufnahmefähiges Absatzgebiet. Diese Voraussetzungen waren in Stettin für die Eröffnung einer Lackfabrik in so reichhaltigem Maße gegeben, daß es fast verwunderlich erscheint, wenn erst um die Jahrhundertwende die Eröffnung einer größeren Fabrik stattfand.

Die Firma Woelfert & Heinrich, die seit dem Jahre 1887 Fabrikation von angeriebenen und streichfertigen Farben, sowie in bedeutendem Maße die Herstellung von Kitten betrieb, erweiterte 1900 ihren Betrieb und eröffnete damit die erste Stettiner Lackfabrik. Die für die Lackherstellung erforderlichen Rohstoffe, wie Leinöl, Holzöl, Copal, Harz und Terpentinöl konnten teils direkt, teils über Hamburg auf dem billigsten Wasserwege herangeschafft werden. Drei leistungsfähige Oelmühlen, sowie die ebenfalls am Orte befindlichen großen Tanklager der großen Mineralölgesellschaften ermöglichten schnellste und durch Fracht nicht verteuerte Anlieferung von Oel und Benzin. Solche frachtlche Vergünstigung den Fabriken im Landinneren gegenüber spielte für die Preisfrage naturgemäß eine nicht unbedeutende Rolle. Oestlich Stettins bestehen keine weiteren Lackfabriken. Auch die schlesische Lackindustrie war damals noch recht wenig entwickelt, so daß sofort nach Eröffnung der Fabrik ein recht umfangreiches Absatzgebiet erschlossen werden konnte. Herstellungs- und Absatzmenge konnte von Jahr zu Jahr gesteigert werden, so daß räumliche Erweiterungen und dauernde Verbesserungen und Vervollkommnungen der Apparaturen vorgenommen werden mußten. Die an der Oder gelegenen und wohl jedem Oeraufwärtsreisenden bekannten Grundstücke umfassen eine bebauete Fläche von 5000 qm. Die zum Antrieb der vielerlei Maschinenarten erforderliche Kraft wird durch Heißluftlocomobile und Gasmotor erzeugt. Wechselstrom von 110 Volt wird für Lichterzeugung und sonstigen elektrischen Energiebedarf in eigenen Betrieben geschaffen.

Ein Stab treuer Meister und Arbeiter unter Leitung tüchtiger Chemiker, ein umfangreiches Laboratorium zur Untersuchung von Rohstoffen und Fertigwaren, bot Gewähr für Güte der herausgebrachten Fabrikate.

Die fortlaufende Weiter- und Aufwärtsentwicklung des Betriebes fand eine starke Gefährdung durch die Auswirkungen des Versailler Schandfriedens. Hauptteile des schlesischen Industriegebietes, Danzig und Westpreußen waren als Absatzgebiet verloren. Der Export nach Polen wurde durch hohe Schutzzölle gehemmt. Nur angestrenzte, rastlose Anspannung konnte das Verlorene durch Werbung eines neuen Abnehmerkreises ersetzen. Auch die wirtschaftsfeindliche Steuerpolitik und der Verlust so manchen hiesigen, weit über Stet in hinaus bekannten Industriebetriebes konnten eine weitere technische Vervollkommnung nicht verhindern.

Ins Jahr 1914 fällt die Gründung einer 2. Stettiner Lackfabrik, des Pommerschen Lack- und Farbenwerkes. Bis auf wenige Spezialfabrikate stellen beide Firmen alles her, was für Zwecke der Sachwerterhaltung an Farbe und Lack überhaupt nur geschaffen wird. Aus dem vielfältigen Fabrikationsprogramm seien nur angeführt:

Rostschutzfarben, Schiffsfarben, Maler- und Anstrichfarben, Dosenfarben für Drogisten und Händler, Klarlacke für jeden Verwendungszweck auf Oel, Spiritus und Cellulosebasis, Spachtelkitte, Kitte für Glaser und Installateure, dick angeriebene Farben, Polituren, Mattinen, Anbeizmittel und dergl.

Das Absatzgebiet ist durch die Lage Stettins gegeben und liegt zum Hauptteil in den östlichen Provinzen, die zu Stettin frachtlch günstig liegen. Der Export ist in den letzten Jahren auf Grund des Emporwachsens neuer, staatlicherseits geförderter Lackfabriken in fast allen Nachbarstaaten eingeengt und wenig lohnend.

Das Handbuch der Lack- und Farbenindustrie vom Jahre 1927 weist für den Betrieb von Woelfert & Heinrich eine Arbeitnehmerzahl von 50, für die Pommerschen Lack- und Farbenwerke eine solche von 25 aus.

Der Steffiner Farbenhandel und seine Entwicklung.

Von Hermann Haase, Stettin.

In früheren Jahren wurden Farben und andere Anstrichmaterialien hier in Stettin durch den Warenhandel verkauft, welcher in seiner früheren Struktur sich mehr um diese Artikel als heute kümmerte. Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde in Stettin das erste Farbenspezialgeschäft begründet, und zwar durch einen Einzelhandelsbetrieb, der sich auch nebenbei ein wenig für den Großhandel interessierte. Allmählich entwickelten sich aus diesem kleinen Anfang heraus mehrere Spezialgeschäfte der Farbenbranche, und es wurde auch damit angefangen, die Kundschaft besuchen zu lassen. Man beschränkte sich also nicht mehr auf den Einzelhandel, sondern ging dazu über, zunächst die Verbraucher-kundschaft in der Stadt Stettin selbst, Maler, Lackierer, Maschinenfabriken, die Industrie überhaupt, soweit sie Farbenverbraucher ist, zu besuchen, und erweckte so nach und nach das Interesse nicht nur für das Kaufen von Farben, sondern auch vor allen Dingen für das Verbrauchen derselben und trug mit dazu bei, mehr Freude an dem Aussehen der Stadt durch Anstrich der Häuser von außen und innen zu verbreiten. Solch eine Entwicklung bringt es naturgemäß mit sich, daß das Interesse an dem guten Aussehen von Gegenständen geweckt wird und daß die Freude an Farben bei der Verbraucherschaft größer wird. Dadurch, daß man sich nun nicht nur auf Stettin beschränkte, sondern auch in die Provinz hineinging, wurde auch da der Wunsch geweckt, mehr Farbe zu verarbeiten, und dadurch der Konsum gesteigert. Naturgemäß fanden an der sich gut entwickelnden Branche nach und nach mehrere Spezialfarbenhändler Interesse und dehnten ihren Wirkungskreis über die Provinz Pommern hinaus aus. Es wurden nach und nach die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Posen, Schlesien, Pommern,

Brandenburg, die beiden Mecklenburg und auch Schleswig-Holstein in den Wirkungskreis einbezogen. Ueberall fand der Stettiner Farbenhandel Anklang, so daß er sich so entwickeln konnte, daß eine ganze Anzahl Großhandelsfirmen ihr gutes Auskommen in ihrem Betriebe fanden. Einzelne der Firmen gingen auch dazu über, neben dem Großhandel mit Farben, Lacken und Anstrichmaterialien und Utensilien, die Fabrikation einschlägiger Artikel aufzunehmen. Der erste davon war der Artikel Glaserkitt und die damit zusammenhängenden Sorten Kitte, welche eine so ausgedehnte Verwendung haben, daß sich wohl die wenigsten Menschen vorstellen können, daß es in Stettin Firmen gibt, die jährlich 15 000 bis 20 000 Ztr. davon herstellen.

Weiter wurde die Fabrikation von Spirituslacken aufgenommen. Dann kam die Pflanzenleimfabrikation, die aus kleinen Anfängen sich sehr umfangreich entwickelt hat, und später ging man dazu über, Oellacke und Zelluloselacke herzustellen.

Das Gebiet der Betätigung ist also, wie ich in dem Vorgesagten schilderte, sehr umfangreich, und rührige Geschäftsleute haben ein großes Feld der Ausdehnung. Vor dem Kriege, als über reichliche Geldmittel verfügt wurde und die roher genannten Absatzgebiete intensiv bearbeitet werden konnten, war die Warenmenge, die von Stettin aus in den Handel getragen wurde, wesentlich größer als heute. Die Verminderung des Mengenabsatzes ist hauptsächlich auf die politischen Verhältnisse zurückzuführen, welche uns von unseren natürlichen Absatzgebieten wieder fortnahmen: das Memelgebiet, den Freistaat Danzig, die ehemalige Provinz Posen und einen Teil von Oberschlesien. Trotz allen Fleißes und trotz aller Bemühungen, diese

verlorengegangenen Absatzgebiete wieder zu gewinnen, sind die Stettiner Farbenhändler zur Ohnmacht verurteilt, denn die verschiedenen Länder, besonders aber Polen, haben sich mit derartigen Zollschranken umgeben, daß es einfach unmöglich ist, zur Zeit Waren nach dort zu exportieren. Die Zollsätze betragen häufig das Mehrfache von dem Wert der Ware selbst, so daß also nicht daran zu denken ist, dorthin liefern zu können, obgleich wir es während der verflossenen Jahre dauernd erlebt haben, daß unsere früheren Freunde im jetzigen Polen sich an uns wandten, um die alten Beziehungen wieder anzuknüpfen. Ferner sind uns durch Stilllegung großer Werftbetriebe wertvolle Absatzmöglichkeiten genommen.

Ein weiterer Faktor, der unserer Ausdehnung hinderlich im Wege steht, ist die Wohnungszwangswirtschaft und die gedrosselte, wenn man nicht sagen will, vollkommen erlegene private Bautätigkeit. Wenn man dagegen einwenden wird, daß doch recht lebhaft gebaut würde, so können wir als Fachleute dem entgegenhalten, daß alles das, was heute gebaut wird, im Vergleich zu den früher erbauten Häusern doch nur Vogelkäfige sind und daß eine ganz erkleckliche Anzahl solcher Siedlungsbauten, die ja nur auf das Notdürftigste mit Farbe versehen werden, nur einen Bruchteil gegenüber dem früheren Bedarf darstellt.

Unsere Artikel sind reine Vertrauenssache, und der Handel beruht deshalb großen Teils auf der gründlichen Fachkenntnis des Händlers. Leider sind in den Jahren nach dem Kriege Elemente in die Branche eingedrungen, die vollkommen fach- und branchenunkundig sind, und durch deren Handelsgebräuche Unruhe in unseren Markt getragen worden ist. Auch eine Anzahl Kaufleute, die ihre Selbständigkeit nicht aufrecht erhalten konnten und sich jetzt dem Vertreterberufe gewidmet haben, tragen dazu bei, das Preisniveau in unverantwortlicher Weise zu drücken, und bringen alle möglichen Firmen in unsere Absatzgebiete, die gar nicht hierher gehören; und wenn sie auch keine Dauererfolge erzielen, so stören sie doch den Markt unangenehm.

Störend eingegriffen in den normalen Betrieb des Bau-faches hat zu unserem Schaden die öffentliche Hand. Dieselbe arbeitet zweifellos teurer und weniger rationell als die Privatwirtschaft, macht sich aber bei ihren Einkäufen durch teilweise gewollte Bevorzugungen und zum Teil auch durch wenig gute Fachkenntnisse sehr störend in unserer Branche bemerkbar.

Leider vermissen wir seitens der Behörden und Körperschaften hier in Stettin das Interesse für den heimischen Farbenhandel. Wir wissen aus unseren Organisationen, daß gerade dieser Stettiner Geschäftszweig so bedeutend ist, daß er sich mit dem jeder anderen Stadt, sowohl in Bezug auf die Farben- und Lackindustrie als auf den Farbengroßhandel, durchaus messen kann, und deshalb wäre es eigentlich eine Selbstverständlichkeit für die hiesigen Kommunal- und sonstigen Behörden und ebenfalls für die hiesige Industrie, ihren Bedarf ausnahmslos in Stettin zu decken. Befriedigt würden die verwöhntesten Ansprüche, sowohl qualitativ als auch preislich, unter allen Umständen.

Auch von dem hiesigen Farben verarbeitenden Handwerk, vor allen Dingen von den Malern, müßte eine weit größere Berücksichtigung des heimischen Farbenhandels erwartet werden, die ja eigentlich selbstverständlich sein sollte, als es in Wirklichkeit der Fall ist. Welches Geschrei würde wohl einsetzen, wenn ein hiesiger Farbenhändler, der sein Haus oder seine Wohnung instand setzen lassen wollte, sich dazu einen Maler aus Dresden oder aus München kommen lassen würde. Das wäre ein Kapitalverbrechen in den Augen des Handwerks, aber wie es in unseren Kreisen empfunden wird, daß ein großer Teil des Bedarfes von weither gedeckt wird, danach wird leider sehr wenig gefragt.

Wir wollen uns natürlich nicht in Pessimismus verlieren und fröhlich, wie die Farbe selbst ist, in die Zukunft sehen und unser Möglichstes dazu beitragen, die Freude an der Farbe zu heben und damit auch unserem eigenen Wohl zu dienen. Aber der Verlauf des letzten Jahres und der Ausblick für das kommende, sind wahrlich nicht dazu angetan, den Stettiner Farbenhandel rosig in die Zukunft sehen zu lassen. Der Preisabbau, ich möchte beinahe sagen auf Befehl, und das gleichzeitige Einsetzen einer strak rückläufigen Konjunktur in verschiedenen Hauptbedarfsartikeln, haben Zustände herbeigeführt, die man einfach nicht für möglich halten sollte. Es ist zur Zeit ungefähr so, daß man von einem regelrechten Käuferstreik sprechen könnte; durch diese Umstände veranlaßt, hat ein Kampf nach Aufträgen und ein Kampf um den Kunden eingesetzt, der geradezu beängstigend ist und der auf das Preisniveau in einer so abträglichen Weise eingewirkt hat, daß man schlimme Befürchtungen für die Zukunft hegen könnte, wenn man nicht über eine Portion gesunden Optimismus verfügte. Die Unkosten, und vor allen Dingen die steuerlichen und sozialen Lasten, sind nicht gesenkt worden, aber von uns wird Preisabbau mit Gewalt gefordert. Wo bleibt da die Vernunft?

In jedem Zeitalter und für jede Branche hat es Zeiten des Aufstieges und des Niederganges gegeben, und wenn wir uns im Augenblick auch in einer Situation befinden, die wenig beneidenswert ist, so zeigt uns doch der gesunde Menschenverstand, daß für die Branche an sich eigentlich keine Not vorhanden sein kann, sobald einmal die Zwangswirtschaft aufgehoben wird und die Bautätigkeit sich wieder frei entfalten kann.

Ein Rundgang durch die Stadt Stettin oder eine Reise in irgend eine beliebige Stadt unseres Vaterlandes zeigen uns, daß eigentlich, natürlich nicht wörtlich genommen, jedes Haus im lieben Vaterlande von innen und von außen „überholt“ werden müßte. Der Hausbesitz als solcher hat sicherlich selbst das größte Interesse daran, sich seinen Besitz durch Anstrich nicht nur zu verschönern, sondern in erster Linie ihn zu erhalten, und wäre deshalb gezwungen, Arbeiten ausführen zu lassen, zu dem ihm leider unter den heutigen Verhältnissen die Mittel fehlen. Aber der Deutsche läßt seine Werte nicht untergehen und wünscht seine Belange stets in guter Ordnung zu haben, und deshalb haben wir Stettiner Farbenhändler das feste Vertrauen, daß nach dieser schlechten Zeit auch wieder Jahre kommen werden, nein, sogar kommen müssen, die das augenblicklich nicht Erreichbare doppelt und dreifach wieder wettmachen werden.

Unsere Absatzgebiete sind reine Agrarländer, und da die Landwirtschaft heute größte Not leidet, wird unsere Branche z. Zt. stark davon in Mitleidenschaft gezogen. In guten Zeiten wurde unsere Abnehmerschaft besonders auf den großen Gütern ausgiebig beschäftigt; heute beschränkt sich der Besitzer auf das Notwendigste. Man sieht hier deutlich den engen Zusammenhang zwischen Industrie und Landwirtschaft, der wir recht baldigen Wiederaufstieg wünschen.

Die Organisation unseres Farbenfaches, welche als Spitze den Reichsverband des Lack- und Farbenfaches in Berlin hat, setzt sich aus Landesverbänden zusammen, die das Ihrige tun, das Geschäft zu beleben, und die wiederum unterstützt werden durch den Reichsausschuß für Sachwerterhaltung durch Anstrich, welchem die größten Organisationen unserer Branche als Mitglieder angehören. So z. B. sämtliche Fabrikantenverbände, die Maler- und Lackiererinnungen, die Fachverbände der Gehilfenorganisationen usw. usw., unterstützen uns in unserm Bestreben, Interesse an der Farbe zu wecken, auf das Lebhafteste, und wir hoffen, daß, wie in früheren Jahren, auch für die Zukunft unser Geschäftszweig blühen und gedeihen wird. Darum, Ihr Fachgenossen, laßt keinen Pessimismus aufkommen, sondern arbeitet Hand in Hand zuversichtlich weiter.

**üchtiges
kaufmännisches
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.
Stettin, Schillerstr. 13, Fernruf 36685—86

Stralsund, Mönchstr. 51, Fernr. 2116 — Stolp, Präsidentenstr. 48/49, Fernr. 472

Kaufmännische Lehrstellenanwärter mit Volksschul- u. Mittelschulbildung sind zum Ostertermin 1931 vorgemerkt



Die neue Geschäftsfront durch neuen Anstrich.



**Farbenhaus
Lack-Lehmann**

seit 1893

Fabrik: streichfertiger Oel- und Lackfarben

sowie

Rostschutzfarben nach Reichsbahn-Vorschrift

Grosshandlung für Farben und Lacke

August Lehmann

Stargard i. Pom.



**Das Zeichen für Qualität
seit über 50 Jahren!**

Adler-Pinsel-Fabrik

G. m. b. H.

Bad Lauterberg i. Harz

Bezugsquellen werden nachgewiesen.

**CARL BECKER G. M. STRALSUND
B. H.**

Lack- und Lackfarben-Fabrik

Gegründet 1824

Fernsprech-Anschluß Nr. 2239

Nach Geschäftsschluß Nr. 1736

Tel.-Adr.: Lackfabrik Stralsund



Fabrik-Marke

Niederlagen in allen Teilen
des Reiches

Export nach allen Ländern

Lieferant des Reichsbahn-Zentralamtes, zahlreicher Privat-Eisenbahnen, Straßenbahnen, Maschinen-Bauanstalten, Waggon- und Lokomotiv-Fabriken, Automobil- u. Karosserie-Werke, Schiffswerften, Wasserbauämter, Wagenbau-Anstalten, Industrie-Unternehmungen, Maler- u. Lackier-Werkstätten

SPEZIAL-FABRIKATE:

Becker's Auto- u. Wagen-Lacke. schnelltrockn.

„Ceberit“-Cellulose-Lacke und Emailen

„Sundia“-Boots-Lacke

Becker's Japan-Grund-Oel- und Lackfarben

Spachtel und Siccativ

Becker's Auto-Hochglanz-Politur

Maschinen-Lackfarben — Rostschutzfarben

Becker's Maler-Lacke für Außen und Innen

„Sundia“-Weißlacke

„Sundia-Rekord“-Polier-Schleifemaille für
neuezeitliche Seidenglanzschliff-Lackierung

„Sundia“-Seidenglanz und Matt

„Strela“-Heizkörper- und Fußboden-Lacke

Becker's Möbel- und Spiritus-Lacke

Becker-Lacke — Qualitäts-Lacke

**Hautz & Schmidt
Stettin**

Spedition · Lagerung · Versicherung

Zweigniederlassung: Hamburg 1, Ferdinandstr. 29

Stettin

die Stadt der Lack- u. Farbengroßhändler.

Farben - Lacke

für

Industrie **Gewerbe** **Handwerk** **Haus**

Liefen zu billigen Preisen in besten Qualitäten

Carl G. Albrecht, Schwennstr.
Paul Bernhardt, Frauenstr.
August Cammeraff, Gr. Lastadie
Kannenberg & Haase, Holzstr.
Walter Kösterke, Holzmarktstr.
Pom.Lack-u.Farbenwerk G.m.b.H.
Freiburger Straße

Rabehl, G. m. b. H., Parnitzstr.
Gebrüder Schmidt, Breslauer Str.
Erich Stoltenburg, Falkenwalder Str.
Martin Stoltenburg, Mönchenstr.
Woellerl & Heinrich, Oberwick
Walter Zappe, Holzmarktstr.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Ueber den Außenhandel im Jahre 1930 entnehmen wir der „Kommersiella Meddelanden“ folgende Einzelheiten: Der höchste Exportwert war im Jahre 1930 in der Gruppe „Papiermasse, Pappe, Papier, Arbeiten daraus und Drucksachen“ mit 402,7 Mill. Kr. zu verzeichnen; 1929 brachte diese Gruppe allerdings 465,3 Mill. Kr. Ein Teil der Differenz kommt auf Rechnung des Preisrückganges; z. B. fiel 1930 der Preisindex im Großhandel für Papiermasse von 142 auf 116, also um 26 Einheiten. Dem Gewichte nach hat die Ausfuhr von Papiermasse (Trockengewicht) um 200 000 to (von 1,8 auf 1,6 Mill. to) abgenommen. Als nächste Gruppe nach dem Exportwert folgt „Holzwaren, Kork und Arbeiten daraus“ mit 274,2 Mill. Kr., hier ist der Rückgang noch größer, denn Holzwaren allein hatten 1929 einen Exportwert von 339,4 Mill. Kr. In dieser Gruppe wirkte sich die verminderte Ausfuhr aus, der Preisfall war hier nicht bedeutend. Es folgen dann als nächst bedeutende Gruppen: „unedle Metalle und Arbeiten daraus“, „Maschinen“, mineralische und fossile Waren“, auch in all diesen Gruppen zeigte sich 1930 ein Rückgang. Interessant ist, daß die Ausfuhr von Butter von 24,2 auf 26,7 Mill. kg gesteigert werden konnte und ebenso die Fleischausfuhr von 19,7 auf 27,8 Mill. kg, dagegen ging die Eierausfuhr von 89,2 Mill. auf 78,4 Mill. Stück zurück.

Auf der Einfuhrseite finden sich sechs Gruppen, die einen Einfuhrwert über 100 Mill. Kr. aufweisen. Den höchsten Einfuhrwert haben „Spinnstoffe und Arbeiten daraus“ mit 302 Mill. Kr.; im Vorjahre zeigte diese Gruppe einen Wert von 313,6 Mill. Kr.; die nächste Gruppe „vegetabilische Waren“ enthält hauptsächlich Getreide, die Einfuhr dieses Artikels ging dank der guten Ernte 1930 beträchtlich zurück: Weizen von 274,5 Mill. kg auf 175,5 Mill. kg, Roggen von 97,5 Mill. kg auf 73,0 Mill. kg, Hafer von 56,0 Mill. kg auf 45,8 Mill. kg. Nur für Mais war eine Steigerung der Einfuhr von 76,8 Mill. kg auf 134,3 Mill. kg zu verzeichnen; die dritthöchste Gruppe bilden „mineralische und fossile Waren“; hierher werden auch Steinkohlen und Benzin gerechnet; der Einfuhrwert dieser Gruppe war 1930: 220,1 Mill. Kr., bei den einzelnen Waren kamen nur geringe Veränderungen gegen 1929 vor. bloß die Einfuhr von Benzin stieg von 344 auf 411 Mill. Liter. — Die Gruppe „unedle Metalle und Arbeiten daraus“ hatte 1930 einen Einfuhrwert von 177,1 Mill. Kronen gegen 197,6 Mill. Kr. im Jahre 1929. Die Gruppe „Maschinen“ ging von 223,9 Mill. Kr. des Jahres 1929 auf 218,5 Mill. Kr. im Jahre 1930 zurück; die Einfuhr speziell von Automobilen ging von 40,0 Mill. Kr. auf 30,5 Mill. Kr. im Jahre 1930 zurück, dagegen stieg der Wert der Einfuhr von Apparaten für drahtlose Telegraphie und der Telefonie (Radioapparate) von 6,5 auf 10,7 Mill. Kronen.

Der Schwedentrust baut in Litauen eine Papierfabrik. Die Papierfabrik, zu deren Bau sich der schwedische Streichholztrust gemäß dem Verträge mit der litauischen Regierung verpflichtet hat, wird in Petraschuny in der Nähe der neuen Ueberlandzentrale errichtet werden. Der Schwedentrust hat bereits den Grund und Boden für das Fabrikgebäude und die Arbeiterwohnungen erworben. Mit den Bauarbeiten soll in diesem Frühjahr begonnen werden, die Montage der Maschinen wird jedoch erst im nächsten Jahre erfolgen. Die Fabrik wird außer Zeitungspapier auch andere Papiersorten herstellen.

Rückgang der Eisenausfuhr im Jahre 1930 um 30 Proz.

Wie aus den auf der am 30. Januar abgehaltenen Tagung der Vereinigung schwedischer Eisenwerke veröffentlichten Angaben erhellt, hat die schwedische Eisenausfuhr im vorigen Jahre, verglichen mit dem Jahre 1929, einen Rückgang um rund 30 Prozent erfahren, nämlich von 279 800 auf 197 500 Tonnen. Man muß bis auf die schlimmsten Nachkriegsjahre 1921—22 zurückgehen, um auf eine gleich niedrige Ausfuhrziffer zu stoßen. Die verschiedenen Ausfuhrsorten werden durch den Rückgang ziemlich gleichmäßig betroffen.

Die Produktionsmengen zeigen sowohl bei Roheisen als auch bei schmiedbaren Zwischenprodukten und gewalztem Eisen und Stahl Minderungen. Bei handelsfertig gewalztem Eisen und geschmiedetem Stahl beläuft sich der Rückgang

auf 17,5 Prozent. Die Marktlage steht nach wie vor unter dem Einfluß der allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse.

Die vom Verbands am 30. Januar festgesetzten neuen Eisennotierungen weichen von den früheren nur wenig ab. Exportroheisen erfuhr eine Herabsetzung von 5 Pfd. 18 sh auf 5 Pfd. 16 sh für die englische Tonne von 1016 kg fob Exporthafen netto 30 Tage.

Norwegen.

Außenhandel 1930. Die norwegische Gesamteinfuhr betrug 1930 1067,1 Mill. Kr. gegen 1072,6 Mill. Kr. im Jahre 1929. Die Gesamtausfuhr belief sich auf 683,7 Mill. Kr. gegen 752 Mill. Kr. im Jahre 1929. Auf der Importseite weisen die Schiffsankäufe gegenüber dem Jahre 1929 eine beträchtliche Steigerung auf, und zwar von 107,4 Mill. Kr. auf 198,5 Mill. Kronen. Der Kornimport ging dagegen von 91,4 auf 73,6 Mill. Kr., der Import von Kolonialwaren von 66,2 auf 52,7 Mill. Kr. zurück. Auf der Exportseite sind Papier und Holzmasse von 194 auf 172,7 Mill. Kr., Hering und Fisch von 111,3 auf 106,7 Mill. Kr. und Konserven von 45,9 auf 35,5 Mill. Kr. zurückgegangen. Der Export von Kunstdünger weist dagegen eine Steigerung von 35,9 auf 56,4 Mill. Kr. auf.

Warenaustausch mit Rußland. Die wichtigsten russischen Exportwaren nach Norwegen bildeten in den ersten 9 Monaten des Wirtschaftsjahres 1929/30 (1. Oktober 1929 bis 1. Juli 1930): Roggen 883 000 Rubel, Holz 1 229 000 Rubel und Oel 907 000 Rubel.

Ein Zoll auf importierten Benzin mit 3 Oere je Liter ist am 1. Januar 1931 in Kraft getreten. Benzin, der im Motorwagen zum eignen Gebrauch mitgeführt wird, ist bis zu 200 Liter zollfrei.

A/S Norsk Russisk Oljekompani. Unter dem Namen A/S Norsk Russisk Oljekompani wurde in Aalesund eine Gesellschaft zum Zwecke des Handels mit russischem Oel gegründet. Das Aktienkapital beträgt 200 000 Kr.

Kennzeichnung des Ursprungs der Textilwaren. Die I. & H. bringt in ihren N. N. 14 und 21 genaue Angaben über Ursprungskennzeichnung der Textilwaren bei der Einfuhr nach Norwegen.

Dänemark.

Anschwellen des Hafenverkehrs in Kopenhagen. Nach einer Mitteilung an den Reedereiverband von Stockholm sind im Laufe des vorigen Jahres 20 457 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 6 462 811 Nettoregistertonnen in den Häfen von Kopenhagen eingelaufen. Das bedeutet ein Mehr von 2314 Schiffen von zusammen 534 156 Nettoregistertonnen im Vergleich mit dem Vorjahre. In diesen Zahlen ist der Dampferfährverkehr zwischen Malmö und Kopenhagen ebensowenig eingerechnet wie diejenigen Schiffe, welche die Hafenanlagen von Kopenhagen benutzt haben, um Kohlen einzunehmen, sich zu verproviantieren, und dergl.

Zusammenschluß in der Papierindustrie. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Verwaltung von der Forenede Papirfabriker in Dänemark dieser Tage Frederiksberg Papirfabrik, die s. Z. von dem Gründer der Ferslew-Zeitungen gegründet worden ist, angekauft. Dieses Geschäft ist in verschiedener Beziehung bemerkenswert. Ganz abgesehen davon, daß dadurch die Verhandlungen bezüglich des Verkaufs der Ferslew-Zeitungen (als eventuelle Käufer werden „Berlingske Tidende“ bzw. ein mit Gyldendals Forlag im Zusammenhang stehendes Konsortium vermutet) wesentlich weiter fortgeschritten sind, so ist durch den Kauf von Frederiksbergfabriken durch die Forenede Papirfabriker die gesamte dänische Papierindustrie in einer Hand vereinigt worden.

Dividendenminderung bei Det Oestasiatiske Compagnie. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Verwaltung von Det Oestasiatiske Compagnie für das verflossene Geschäftsjahr eine Dividende von acht Prozent (10 Prozent im Jahre zuvor) in Voranschlag gebracht. Die Einnahmen beliefen sich 1930 auf 13,5 Mill. Kr. gegen 17 Mill. Kr. 1929. 17,5 Mill. Kr. aus dem Reservefonds, der 50 Mill. Kr. beträgt, sollen zu Abschreibungen und Kursregulierungen bei Beteiligungen der Gesellschaft an fremden Unternehmungen Verwendung finden.

Lettland.

Schiffsverkehr. Im Jahre 1930 liefen in die lettlandischen Häfen 4028 Schiffe mit 1 951 848 Nrgt. ein gegen 3841 Schiffe mit 1 872 790 Nrgt. im Jahre 1929, was eine Zunahme von 187 Schiffen mit 79 058 Nrgt. bedeutet.

Was den Kobotageverkehr betrifft, so stieg derselbe im abgelaufenen Jahr auf 100 714 t, während im Jahre vorher 98 622 t Waren zur Beförderung gelangten.

Butterausfuhr. Im Januar d. J. brachte Lettland 21 201 Faß Butter (à 50,8 kg) zur Ausfuhr gegen 23 720 Faß im gleichen Monat 1930. Der Wert der ausgeführten Butter betrug 3,15 Mill. Ls gegen 4,45 Mill. Ls im Januar des Vorjahres.

Von der ausgeführten Buttermenge gingen nach Deutschland 65,38 Proz. (im Januar 1930—59,90 Proz.), Frankreich 26,39 (4,26) Proz., Belgien 5,22 (2,40) Proz., England 2,12 (32,73) Proz. und Dänemark 0,89 (0,71) Proz.

Die Bank von Lettland 1930. Der Jahresabschluss der Bank von Lettland für 1930 weist einen Reingewinn in Höhe von 3,8 Millionen Lat auf. Das Jahr 1930 hat der Bank von Lettland eine Reihe recht fühlbarer Verluste gebracht, die durch den Zusammenbruch der Unionbank, des Oekonomischen Vereins lettischer Landwirte und anderer hervorgerufen wurden. Ein Teil dieser Verluste ist jedoch durch Unterlagen gesichert, so daß auf Gewinn- und Verlustkonto 3,2 Mill. Lat abgeschrieben wurden, eine Summe, die derjenigen der Abschreibungen im Jahre 1927 fast gleichkommt. Auf die im Jahre 1929 abgeschriebene Summe konnten im Laufe des verflossenen Jahres 850 000 Lat vereinnahmt werden. Eine gewisse Verringerung der Einnahmen ist größtenteils darauf zurückzuführen, daß im Berichtsjahr eine Herabsetzung der Diskontsätze erfolgte. Dem Staatshaushalt werden 2,3 Millionen Lat zugeführt werden, während ein Eingang von 3,2 Mill. Lat veranschlagt worden war.

Die Abschlüsse der Aktienbanken für 1930. In aller nächster Zeit finden die Generalversammlungen der lettlandischen Aktienbanken statt, in denen die Bilanzen für das abgelaufene Geschäftsjahr 1930 vorgelegt werden. Trotz der allgemeinen schweren Wirtschaftslage und erheblicher Verluste, die mit der Finanzierung verschiedener Handelszweige verbunden waren, sind, wie verlautet, die Geschäftsergebnisse der lettlandischen Aktienbanken im abgelaufenen Jahr nicht viel schlechter als im vorangegangenen Jahr gewesen. Die Lage einiger Banken hat sich im Berichtsjahr sogar gebessert. Immerhin sollen im Durchschnitt niedrigere Dividenden als im Jahre 1929 zur Ausschüttung gelangen.

Estland.

Estlands Außenhandl. 1930. Die estländische Ausfuhr stellte sich 1930 auf 96,4 Mill. Kr., die Einfuhr auf 98,3 Mill. Kr. Die Handelsbilanz Estlands war somit im Jahre 1930 mit 1,9 Mill. Kr. passiv. Im Dezember erreichte die estländische Ausfuhr 6,6 Mill. Kr., die Einfuhr 5,5 Mill. Kr., der Aktivsaldo der Handelsbilanz somit 1,1 Mill. Kr.

Deutsch-estländischer Handel 1930. — Starker Rückgang der Einfuhr aus Deutschland. Im Jahre 1930 stellte sich die estländische Ausfuhr nach Deutschland auf 29,02 Mill. Kr. gegenüber 31,28 Mill. Kr. im Jahre 1929. Der Anteil Deutschlands an der estländischen Gesamtausfuhr ist somit von 26,6% 1929 auf 30,1% 1930 gestiegen. Die estländische Einfuhr aus Deutschland erreichte im Berichtsjahr 27,92 Mill. Kr. gegenüber 37,02 Mill. 1929. Der Anteil Deutschlands an der estnischen Gesamteinfuhr ist somit von 30,1% auf 28,4% gesunken. Zum ersten Mal war die deutsch-estländische Handelsbilanz zugunsten Estlands mit 1,09 Mill. Kr. aktiv gegenüber einer Passivität in Höhe von 5,74 Mill. im Jahre 1929. Der Rückgang der estländischen Ausfuhr nach Deutschland, die mengenmäßig allerdings um 5000 to im Vergleich zu 1929 gestiegen ist, erklärt sich durch den großen Preissturz für die estländischen Hauptexportartikel (Butter, Eier, Textilien). Der estländisch-russische Handel hatte 1930 einen Aufschwung zu verzeichnen. Die estländische Ausfuhr nach Rußland stieg 1930 um 1,5 Mill. Kr., die Einfuhr aus Rußland sogar um 3,9 Mill. Von der letzten Summe entfallen 2,7 Mill. Kr. auf russischen Roggen, der Rest auf Weizen, Hafer und Gerste. Im Handelsverkehr mit England machte sich ein außerordentlich starker Rückgang bemerkbar. Sowohl die Einfuhr als auch die Ausfuhr sind um je 33% zurückgegangen.

Ein Kartell der Brennschieferfabriken in Estland. Seit einiger Zeit sind Verhandlungen über die Gründung eines

Kartells im Gange, das alle privaten Unternehmungen der estländischen Brennschieferindustrie umfassen soll. U. a. soll das Kartell die Fabriken der staatlichen Brennschieferindustrie erwerben, um sie als Konkurrenten zu beseitigen.

Die Arbeiten am Bau der Goldfields-Werke gehen ihrem Abschluß entgegen. Das Fabrikgebäude sowie die übrigen Bauten sind bereits errichtet, und es findet zurzeit die Montage der Inneneinrichtung der Fabrik statt. Die erste Retorte soll bereits nach einem Monat in Betrieb gesetzt werden. Die Probefabrik wird 250 to Brennschiefer pro Tag verarbeiten und 50 to Brennschieferöl, Benzin und andere Erzeugnisse herstellen können. Falls die Versuche befriedigende Ergebnisse zeitigen, wird eine große Brennschieferölfabrik gebaut werden, deren Produktion diejenige der Probefabrik um das Mehrfache übersteigen wird. Die Goldfields-Gesellschaft soll für ihre Brennschiefererzeugnisse bereits Absatz gefunden haben. U. a. ist mit einer großen englischen Reederei, deren Schiffe auch Reval regelmäßig anlaufen, ein Vertrag über Lieferung von Brennschieferöl abgeschlossen worden.

Die Waggonfabrik „Dwigatel“, die seit Jahren infolge von Liquidation still stand, ist von der Rigaer Fabrik „Phönix“ erworben worden; es sollen in Reval Waggon für Rußland gebaut werden. Die Linke-Hoffmann-Werke sind am Unternehmen beteiligt.

Im neuen estländischen Zolltarif, der bereits dem Kabinett zugegangen war, sollen auf Wunsch des neuen Wirtschaftsministers noch einige Aenderungen vorgenommen werden. In der letzten Zeit sind im Wirtschaftsministerium zahlreiche Denkschriften aus den Wirtschaftskreisen zugegangen, in denen die Aenderung einiger Punkte der neuen Tarifsätze gefordert werden. Der neue Wirtschaftsminister will diesen Wünschen nach Möglichkeit Rechnung tragen.

Litauen.

Der Ausbau des Verkehrswesens. Nach Erklärungen des litauischen Verkehrsministers Wileischis hat das Verkehrsministerium einen umfassenden Ausbauplan für das litauische Verkehrswesen ausgearbeitet. Der Plan sieht neben der Instandsetzung der bereits bestehenden Eisenbahnlinien den Bau neuer Eisenbahnstrecken vor. Die Geschwindigkeit der Züge soll erhöht werden. Zu diesem Zweck ist eine Auswechslung der Eisenbahnschienen vorgesehen, da die alten russischen Schienen eine Erhöhung der Geschwindigkeit nicht gestatten. Im Auslande sollen 100 Güterwaggons, 70 Kühlwaggons, sowie eine größere Anzahl von Personen- und Gepäckwagen erworben werden, ferner Lokomotiven für die litauischen Kleinbahnen. Die Lokomotivkäufe sollen bereits in diesem Jahre erfolgen. Dagegen könne der Bau der großen Chaussee Kowno—Memel noch nicht verwirklicht werden. Dafür wird durch den Bau der Eisenbahnlinie Telschi—Kretingen eine bedeutende Erweiterung des Verkehrs im Memeler Hafen erwartet. Der Bau der Eisenbahnlinie wird 1933 fertiggestellt werden. In Memel soll das Fernsprechtamt automatisiert werden. Ausländische Baufirmen will man beim Ausbau des litauischen Verkehrswesens nur insofern heranziehen, als die litauischen Firmen nicht in der Lage seien, die Aufträge auszuführen. Im Laufe der nächsten sechs bis sieben Jahre sind schließlich 12 Mill. Lit für den Bau von Brücken vorgesehen.

Exportaussichten. Der litauische Landwirtschaftsminister Aleksa teilte in einer Presseunterredung mit, daß für die Getreidestützungsaktion 10 Mill. Lit bewilligt worden sind. Der litauische Schweineexport entwickelte sich recht günstig, doch kostete er der Regierung viel Geld, da infolge der Preisbaisse auf dem Weltmarkt große Zuschüsse gezahlt werden müßten, um den Landwirten einen Anreiz zur Schweinezucht zu geben. Infolge der allgemeinen rückläufigen Konjunktur und des russischen Dumpings werde Litauen vom Holzexport in diesem Jahre voraussichtlich noch weniger als im Vorjahre erzielen. Auch die Einnahmen aus dem Flachsgeschäft würden sinken. Das Obstgeschäft dürfte ebenfalls nicht so gut ausfallen wie im Vorjahre. Unter diesen Umständen ergebe sich die Notwendigkeit, die Einfuhr einzuschränken. Es seien Zollerhöhungen in Aussicht genommen, damit die litauische Handelsbilanz auch im Jahre 1931 aktiv bleibt.

Die Bank von Litauen 1930. Am 14. Februar fand in Kowno die ordentliche Generalversammlung der Bank von Litauen statt. Nach Erklärungen des stellvertretenden Generaldirektors der Bank Paknys ist das Geschäftsjahr 1930 im allgemeinen günstig verlaufen. Die Weltwirtschaftskrise hat erklärlicherweise auch die Lage der Banken in Litauen beeinflusst. Die Nachfrage nach Geld hat sich verringert,

die Zinssätze sind gesunken. Trotz des größeren Umsatzes ist der Gewinn gegenüber dem Vorjahre zurückgegangen. Die vorjährige Dividende wird trotzdem auch für 1930 ausgeschüttet (10%). Die Depositen sind im Berichtsjahr außerordentlich stark gestiegen. Da die Geldnachfrage nachließ, so wurde die Bank von Litauen vor die Notwendigkeit gestellt, größere Summen zu investieren. Der Banknoten-umlauf ist von 94,8 Mill. Lit am 1. Januar 1930 auf 117 Mill. am 1. Januar 1931 gestiegen. Der Devisenbestand stieg von 76,2 Mill. auf 86,5 Mill. Lit. Berücksichtigt man jedoch die Tatsache, daß Litauen 18 Mill. Lit in Devisen im Zusammenhang mit der Schwedenanleihe erhielt, so ist der Devisenbestand der Bank von Litauen in Wirklichkeit um 10 Mill. Lit gegenüber dem Vorjahre gesunken. Die von der Bank gewährten Kredite beliefen sich auf 103 Mill. Lit gegenüber 85 Mill. Lit im Vorjahre. Diese Steigerung ist vor allem auf die Beseitigung der Begrenzung der Importkredite zurückzuführen. Der Goldfonds wurde im Zusammenhang mit dem Gesetz über die Deckung des Banknotenumlaufs von 35 Mill. auf 39 Mill. Lit erhöht.

Freie Stadt Danzig.

Schifffahrt. Der seewärtige Schiffsverkehr Danzigs zeigte im Februar folgende Zahlen:

Eingang 376 Schiffe mit 249 884 Nrgt. (davon 259 Schiffe mit 173 481 Nrgt. leer oder in Ballast). —

Ausgang 365 Schiffe mit 250 048 Nrgt. (davon leer oder in Ballast 22 Schiffe mit 10 043 Nrgt.). —

Außenhandel. Im Januar 1931 umfaßte der seewärtige Warenverkehr des Danziger Hafens im Eingang 62 893 to, im Ausgang 585 060 to gegenüber 57 544 to bzw. 577 949 to im gleichen Monat des Jahres 1930. Zugenommen hat insbesondere die Einfuhr von Lebens- und Genußmitteln (um 2000 to), sowie von tierischen Erzeugnissen und Waren daraus (von 2700 auf 9500 to). Auch die Einfuhr von Erzen, Metallen und Metallwaren verzeichnet eine Zunahme von 32 800 auf 36 700 to. Im Export sind Lebens- und Genußmittel stark zurückgegangen und zwar von rund 70 000 auf 31 000 to. Dieser Rückgang ist namentlich dem verminderten Export von Getreide und Rohzucker zuzuschreiben. Dagegen ist der Holzexport im Berichtsmonat auf 60 000 to gestiegen gegenüber 37 000 to im Vorjahre. Etwas zugenommen hat die Ausfuhr von Brennstoffen, namentlich Kohle von 452 000 auf 483 000 to. Der Chemikalienexport ist von 1200 to auf 2000 to gestiegen, der Export von Erzen, Metallen und Metallwaren von 2800 auf 1180 to zurückgegangen.

Das Exportgeschäft zwischen Danzig und Rußland.

Nach Angaben der Sowjethandelsvertretung in Danzig betragen die Exportumsätze der Russen über Danzig im Jahre 1930 insgesamt 563 480 Dollar. In diesen Zahlen sind die Holzverkäufe an Danziger Firmen, die durch die Berliner Sowjethandelsvertretung getätigt wurden und sich angeblich auf mehr als 2 Mill. Dollar beliefen, nicht enthalten. Es wurden durch die Sowjethandelsvertretung in Danzig während des Jahres 1930 verkauft (in Dollar): Leinkuchen für 230 000, Hafer für 143 200, Gerste für 57 400, Roggen 10 000, Erbsen 2650, Linsen 800, Mohn 47 550, Sonnenblumenkuchen 37 960, Aprikoskerne 1500, Ackerbohnen 1800, weiße Bohnen 1350, Baumwollsaatöl 550, Bienenhonig 2100, Zündhölzer 25 980, Autoreifen 640 Dollar.

Polen.

Außenhandel. Die polnische Handelsbilanz im Januar d. J. hat auf der Einfuhrseite mit 153,5 Mill. Zl., auf der Ausfuhrseite mit 152,6 Mill. Zl. abgeschlossen. Der Passivsaldo beträgt somit 0,9 Mill. Zl. Die Einfuhr im Dezember 1930 bzw. Januar 1931 belief sich auf 158,9 Mill. bzw. 216,7 Mill. Zl., die Ausfuhr auf 183,2 Mill. bzw. 218,5 Mill. Zl.

Rückgang des Zuckerexports. In den ersten drei Monaten der laufenden Kampagne (Oktober—Dezember 1930) hat der polnische Zuckerexport im Vergleich zum gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres einen erheblichen Rückgang erfahren, und zwar wurden über Danzig 113 627 to (gegen 185 128 to im Vorjahre), über Gdingen 42 230 to (81 108 to) und über Hamburg 21 740 to (76 520 to) ausgeführt. Wie ersichtlich, ist der Anteil Hamburgs an der polnischen Zuckerausfuhr auch relativ stark zurückgegangen.

Erhöhung der Getreidezölle. Zur Abwehr der von der polnischen Landwirtschaft befürchteten Dumping-Einfuhr von Getreide hat die polnische Regierung der „Gazeta Handlowa“

zufolge beschlossen, den Roggenzoll von 11 Zl. auf 17 Zl. und den Weizenzoll von 17,50 Zl. auf 24 Zl. zu erhöhen.

Vergleichsvorschlag der Industriellenbank. Heute tritt die gerichtlich einberufene Gläubigerversammlung der Industriellenbank A. G. in Posen (Bank Przemyslowcow) zusammen, die den Vergleichsvorschlag der Bank prüfen wird. Gläubigern, für deren Forderungen die Bank einen Zahlungsaufschub erhalten hat, wird die Verminderung der Forderungen um 30% und die Annullierung der Zinsen vom 1. Januar 1930 ab vorgeschlagen. Der Restbetrag der Forderungen soll im Laufe von zwei Jahren in sieben Raten abgetragen werden.

Die zurückgehaltene Dividende der Modrzejewskie-Hüttenwerke A. G. Die von der Modrzejewskie-Hüttenwerke A. G. zum 1. März in Aussicht gestellte Auszahlung der rückständigen Dividende für 1927 in Höhe von 2,25 Zl. für jede 50-Zloty-Aktie ist trotz bestimmter Zusagen des Vorstandes nicht erfolgt. Im Zusammenhang damit ist der ohnehin geringe Kurswert der Aktien auf 6,75 Mill. Zl. gesunken.

Schiffsverbindung Gdingen—Golf von Mexiko. Wie die „Ajencja Wschodnia“ mitteilt, hat die norwegische Schifffahrtsgesellschaft Wilhelmsen, Oslo, einen ständigen Schiffsverkehr zwischen Gdingen und den amerikanischen Häfen New Orleans, Galveston, Savannah und Houston eingerichtet. Die Schiffe der norwegischen Gesellschaft werden Gdingen in zweiwöchentlichen Zeitabständen anlaufen. Der Herstellung dieser Schiffsverbindung wird eine große Bedeutung für die Verwirklichung der polnischen Pläne beigegeben, die auf die Umlenkung des polnischen Baumwollimports auf Gdingen hinzielen.

Rußland.

Der Kampf um den Finanzplan. Die Durchführung des Finanzplanes der Sowjetunion für das erste Quartal 1931 verläuft überaus schwach. Die Mobilisierung der Mittel der Bevölkerung ist im Januar sehr unbefriedigend gewesen. Anstelle der vorgesehenen 89 Mill. Rbl. sind im Rahmen des landwirtschaftlichen Kreditsystems nur 28,1 Mill. Rbl., d. s. nur 31,3% des Monatsvoranschlages, mobilisiert worden. Der Voranschlag für das erste Quartal 1931 sieht die Mobilisierung von 160 Mill. Rbl. vor. Die Russische Staatsbank hat strenge Anweisungen erteilt, die Mobilisierung der Mittel der Bevölkerung mit allen Kräften zu forcieren. In diejenigen Gebiete, in denen die Mobilisierung besonders schwach verläuft, sind 40 hohe Funktionäre der Bank entsandt worden.

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben ein Einfuhrverbot für Holz und Holzmasse aus den nördlichen Bezirken Rußlands erlassen, sofern diese Waren durch Sträf- lingsarbeit hergestellt werden. Dieses Einfuhrverbot wurde auch auf andere Staaten ausgedehnt, falls sie von Straf- gefangenen hergestellte Ware nach Amerika einführen sollten. Zu gleicher Zeit hat die Regierung von Kanada die Einfuhr von Kohle und Anthrazit aus Rußland verboten. Auch Schweden erwägt Maßnahmen zum Schutze der schwedischen Holzerzeugung.

Erhöhung der Bergarbeiterlöhne. Die schwere Brennstoffkrise, die infolge der unzureichenden Kohlenförderung in Rußland entstanden ist und die Durchführung der Industrialisierungspläne gefährdet, hat die Sowjetregierung zu einer einschneidenden Maßnahme veranlaßt. Zur Hebung der Arbeitsleistung und Vergrößerung der Kohlenförderung wird durch ein soeben erlassenes gemeinsames Dekret des Obersten Volkswirtschaftsrates der Sowjetunion, des Zentralrates der Sowjetgewerkschaften und des Zentralkomitees der Bergarbeiter der Lohn der unter Tag arbeitenden Bergarbeiter (des Bedienungspersonals der Schrämmaschinen, der Hauer usw.) um durchschnittlich 20% erhöht. Die zuständigen Wirtschaftsorgane haben mit den Sowjetgewerkschaften der Kohlenreviere unverzüglich ergänzende Tarifabmachungen auf dieser Grundlage abzuschließen. — Angesichts der gespannten Lage der Staatsfinanzen wird der Beschluß der Sowjetregierung nicht leicht gefallen sein.

Reise deutscher Wirtschaftsführer nach Moskau.

Deutsche Wirtschaftsführer, die auf Einladung des Obersten Volkswirtschaftsrates der Sowjetunion Rußland besuchten, traten ihre Reise nach Moskau am Donnerstag, den 26. Februar, an. Die Einladung des Obersten Volkswirtschaftsrates ist durch die Berliner Sowjetbotschaft unmittelbar an die einzelnen deutschen Industrieführer ergangen. Am 9. März wurde die Rückreise nach Berlin angetreten.

Finland

Aktive Handelsbilanz im Januar. Die Einfuhr betrug im Januar 223,2 Mill. Fmk. gegenüber 338,9 Mill. im Januar 1930, die Ausfuhr 248,4 Mill. gegenüber 319,4 Mill. Der finnländische Außenhandel weist somit einen starken Rückgang auf. Die Handelsbilanz war im Berichtsmonat im Gegensatz zu den früheren Jahren mit 25,2 Mill. Fmk. aktiv, während sie im Januar 1930 einen Einfuhrüberschuß von 10,4 Mill. Fmk. aufwies. Unter den wichtigsten Einfuhrwaren sind zu erwähnen (in Mill. Fmk.; dahinter Daten für Januar 1930): Getreide 10,5 (11,7), Kolonialwaren 7,9 (49,5), Metalle 26,8 (39,2), Maschinen 23,2 (26,4), Stoffe 22,5 (15,5), Futtermittel 17,5 (19,5) usw. Die wichtigsten Ausfuhrartikel waren Holz 41,1 (53,7), Papier und Zellstoff 138,9 (186,3) und tierische Lebensmittel (Butter) 44,5 (51,5). Der gewaltige Rückgang der Kolonialwareneinfuhr ist auf die am 1. Januar d. J. erfolgten Zollerhöhungen zurückzuführen. Der gesamte Januarbedarf wurde durch die Dezembereinkäufe gedeckt.

Verzollung von Rasierapparaten. Nach einem Rundschreiben der Tarifabteilung der Zolldirektion vom 16. Dezember 1930 sind Rasierapparate aus vergoldetem Messing, ohne Klingen, unter Einrechnung der Schachteln, nach Tarifnr. 644 mit 75 finn. Mark für 1 kg zu verzollen. Befinden sich indes in den Schachteln Stahlklingen, so sind die Apparate mit den Schachteln oder anderen Umschließungen nach Tarifnr. 587 dem Satze von 16 finn. Mark für 1 kg unterworfen.

Die Butterausfuhr betrug im Januar 1482 to gegenüber 1518 to im Januar 1930, ist somit um 36 to gesunken. Demgegenüber weist die Käseausfuhr eine Zunahme auf, und zwar betrug sie im Berichtsmonat 282 to gegenüber 164 to im Januar 1930.

Die Papierausfuhr betrug im Januar 19834 to gegenüber 23048 to im Januar 1929. Durch den Papiermühlenerwerb wurden 10468 to, durch das Papierkontor 3594 to und durch die Kymmene A./B. 772 to exportiert.

Anleihe der Stadt Helsingfors. Die Stadt Helsingfors hat eine französische Anleihe im Betrage von 20 Mill. Fmk. für sechs Monate zu dem außerordentlich niedrigen Zinssatz von 3½% erhalten.

Die Bewilligung von Handelserlaubnis an Ausländer wird in Zukunft unter anderem von einem Gutachten der örtlichen Handelskammer abhängig gemacht, das der Landeshauptmann einholt.

Entwicklung der Schifffahrt Finnlands im Jahre 1930. Nach einer (T. T.)-Meldung aus Stockholm hat die schwedische Gesandtschaft in Helsingfors über die Entwicklung der Schifffahrt im Laufe des vorigen Jahres folgende Angaben erhalten:

Während des Berichtsjahres haben 13605 Schiffe von zusammen 8796041 Tonnen die Häfen Finnlands angelaufen bzw. verlassen gegen 14568 Schiffe von zusammen 9296970 Tonnen im Jahre zuvor. Davon waren 9603 Schiffe von 6,34 Mill. Tonnen mit Ladung, während 4002 Schiffe von 2,46 Mill. Tonnen in Ballast gefahren sind. Die entsprechenden Ziffern vom Jahre 1929 lauten 10302 Schiffe mit Ladung von zusammen 6,69 Mill. Tonnen und 4266 Schiffe von 2,61 Mill. Tonnen, die in Ballast gefahren sind. Der Prozentsatz der Schiffe mit Ladung hat also 1930 eine geringe Zunahme erfahren, nämlich von 71,9 auf 72 Prozent, eine Entwicklung, die seit 1927 zu beobachten gewesen ist.

Sowohl bezüglich der einlaufenden als auch der abgehenden Schiffe haben Deutschland und Großbritannien 1930 als auch 1929 die beiden ersten Stellen eingenommen.

Holzverkäufe. Die diesjährigen finnländischen Holzverkäufe stellten sich zum 15. Februar auf 75000 Stds., während die schwedischen Verkäufe 85000 Stds. betragen. In den letzten Tagen scheint indessen eine Belebung auf dem Holzmarkt eingetreten zu sein.

Die große neue Zellstofffabrik des **Waldhof-Konzerns** in Kexholm am Ladogasee, die ursprünglich im Februar in Betrieb gesetzt werden sollte, wird voraussichtlich erst in den Monaten Juli/August ihre Tätigkeit aufnehmen.

Die **russischen Papierbestellungen in Finnland**, die für das 1. Quartal 1931 6000 to betragen, sind dieser Tage um 2200 to erweitert worden, sodaß sich also die Lieferungen der

finnischen Papierindustrie nach der Sowjetunion in den Monaten Januar/März 1931 auf insgesamt 8200 to stellen werden.

Starker Preisrückgang auf dem Rauchwarenmarkt. Dieser Tage hat der große Haut- und Rauchwarenmarkt in Rovaniemi (Nordfinland) begonnen. Das Angebot ist im Verhältnis zur Nachfrage groß und die Preise demnach niedrig. Es werden Preisrückgänge bis zu 50% der vorjährigen Preise notiert. Für Rentierfelle werden rückläufige Notierungen verzeichnet. Fuchsfelle, die im vorigen Jahre 1000 bis 1300 FMk' kosteten, wurden jetzt zu 600 bis 650 FMk. verkauft. Hermelfelle sind bis zu 50% im Preise gesunken. Es werden 30 bis 50 FMk. pro Stück bezahlt. Katastrophal ist der Preisrückgang bei Hasenfellen, die jetzt bis zu 3 FMk. pro Stück verkauft werden. Eichhornfelle wurden zu 7 FMk. gegenüber 15 bis 20 FMk. im Vorjahre verkauft. Für Otterfelle wurden 400 bis 500 FMk. geboten.

Einschränkung der industriellen Produktion. Eine im November veranstaltete Rundfrage des finnländischen Industrieverbandes, welcher nur die für den heimischen Markt produzierenden Industrien, nicht die Holzveredelungsindustrie umfaßt, ergab folgende Angaben über vorgenommene umfangreiche Produktionseinschränkungen:

Metallindustrie (Produktionseinschränkung 25—40%, teilweise sogar 60%), Wollindustrien (bis zu 15%), Leinen- (ca. 10%), Baumwolle- (Prozentangaben fehlen, der Verkauf ging um 5% zurück, verkürzte Arbeitszeit eingeführt), Band- (1929 — 20%, 1930 weitere 10%), Leder- (20%, ausgenommen Chromlederproduktion, die etwas stieg), Möbel- (—40%), Glas- und Kristall- (33—68%), Dachpappe- (—25—50%), Schuh- (—20%), Zement- (—28%) und die Margarineindustrie (—26%).

Unveränderte Produktionsziffern geben lediglich die Gummi-, Seifen-, Fayence- und Porzellanindustrien an.

Will man einen Gesamtüberblick über die Produktionseinschränkungen der finnländischen Industrie erhalten, ist vor allem noch die Holzveredelungsindustrie zu berücksichtigen: Das Abkommen von 1928 zwischen Finnland, Schweden und Norwegen über Beschränkung der Holzschliffproduktion sieht eine solche von 33%, das Abkommen der Sulfizelluloseproduzenten Finnlands, Schwedens, Norwegens, Deutschlands, Oesterreichs und der Tschechoslowakei vom Oktober 1930 eine von 15% und der Herbstbeschluß des finnischen Sägebesitzervereins eine von ca. 20% vor.

Da die Holzveredelungsindustrie, welche allein ca. 85% der finnländischen Ausfuhr bestreitet, (mit Ausnahme der Papierindustrie), 1931 ihre Produktionsanlagen zu bedeutenden Teilen nicht voll wird ausnützen können, muß man auch hierin, ganz abgesehen von der Preisbildung und den umfangreichen Einschränkungen der übrigen Industrien, ein wesentliches Hindernis für eine schnelle Wiederbelebung der Ausfuhr nach Finnland, sehen. —

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

	Finnländische Mark. Verkäufer			
	3. März.	4. März.	5. März.	6. März.
New-York	34,70	39,70	39,70	39,70
London	192,95	192,95	192,95	193,00
Stockholm	1064,25	1064,25	1061,25	1064,25
Berlin	944,50	944,25	944,25	944,50
Paris	155,70	155,65	155,65	155,65
Brüssel	554,00	554,00	554,00	554,00
Amsterdam	1593,50	1593,00	1592,75	1592,50
Basel	764,75	765,00	765,00	765,00
Oslo	1063,00	1062,75	1062,75	1063,00
Kopenhagen	1063,00	1062,75	1062,75	1063,00
Prag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1059,00	1059,00	1059,00	1059,00
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	418,00	426,00	426,00	424,00
Warschau	446,00	446,00	446,00	446,00

Bitte bei Anfragen stets auf den „Ostsee-Handel“ Bezug nehmen.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 1 (Holzverkehr Polen—Tschechoslowakei—deutsche Seehäfen). Die Gültigkeitsdauer vorstehend genannten Tarifs wird bis zum 30. Juni 1931 einschließlich verlängert.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 3 (Holzverkehr Oesterreich und darüber hinausgelegene Länder bzw. Donauumschlagstellen—deutsche Seehäfen). Die Gültigkeitsdauer vorstehend genannten Tarifs wird bis zum 30. Juni 1931 einschließlich verlängert.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen—Oesterreich oder Donauumschlagstellen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 26. Februar 1931 wurde die am 13. Januar 1931 in Kraft getretene Bestimmung, wonach die Frachtsätze für Passau Donauumschlagstelle Uebergang auch für Passau Hbf. Uebergang gelten, aufgehoben (Vgl. „Ostsee-Handel“ Nr. 3 v. 1. 2. 31 S. 18).

Die Gültigkeitsdauer des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. 4 und der Bestimmung 10 im Abschnitt B I wird bis zum 30. Juni 1931 einschließlich verlängert.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 5. März 1931 wurde an Stelle der mit Ablauf des 28. Februar 1931 außer Kraft tretenden Abteilung I im Abschnitt F des obengenannten Tarifs eine neue Abteilung I (Besondere Frachtermäßigung für Güter der Abteilung 23 für verschiedene Eisen- und Stahlwaren) eingeführt. Außer der Herabsetzung der aufzuliefernden Mindestmengen auf 35 000, 40 000, 50 000 und 60 000 t binnen 12 aufeinanderfolgenden Monaten wurden die prozentualen Kürzungen erhöht.

Die Gültigkeitsdauer des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. 6 wird bis zum 30. Juni 1931 einschließlich verlängert.

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

Der **Ausnahmetarif 98 (Ammoniak usw.)** wurde zum 10. März 1931 unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1929 neu herausgegeben. In der Neuausgabe wurden folgende Versandbahnhöfe neu aufgenommen: Bochum-Riemke, Essen Krupp Hbf., Langendreer, Preußen, Sterkrade und Wanne-Eickel Hbf.

Der **Ausnahmetarif 168 (Holzwaren)** wurde zum 10. März 1931 unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausgabe vom 1. Juni 1930 in geänderter Fassung neu herausgegeben. Soweit hierdurch Erschwernisse eintreten, gelten diese erst ab 10. Mai 1931.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 2. Die Frachtsätze für Weintrauben, frische, werden mit Ende März 1931 aufgehoben.

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 4. Mit Gültigkeit vom 1. März 1931 trat zu vorgenanntem Tarif der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen einzelner Tarifabschnitte sowie einen neuen Artikeltarif 12 für Zwiebeln und Knoblauch an Stelle des mit Ablauf des 6. Dezember 1930 außer Kraft getretenen Artikeltarifs.

c) Ausländische Tarife.

Rumänische Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. März 1931 wurde ein neuer allgemeiner Kilometerzeiger der rumänischen Eisenbahnen herausgegeben.

d) Verschiedenes.

Kursänderungen. Mit Gültigkeit vom 1. März 1931 wurden im Verkehr mit nachstehenden Ländern die Kurse wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
der Schweiz	1 Fr. 81,2 Rpf.	1 RM. = 1,23 Fr.
Italien	1 Lira 22,1 Rpf.	1 RM. = 4,55 Lire.

Der Verkehr im Steffiner Hafen im Monat Februar.

Im Monat Februar 1931 betrug der seewärtige Schiffs- emgang insgesamt 182 Schiffe mit 252 494 cbm NR. Hiervon führten 130 Schiffe die deutsche, 24 die dänische, 2 die finnische, 7 die holländische, 2 die lettische, 5 die norwegische, 2 die russische, 10 die schwedische Flagge.

Die Schiffe kamen aus folgenden Ländern: Deutsche Häfen 68, Belgien 7, Danzig 4, Dänemark 42, England 8, Estland 3, Finnland 8, Holland 12, Lettland 7, Memel 3, Norwegen 4, Ostasien 2, Schweden 11 Schiffe, Polen, Rußland, Spanien je 1 Schiff.

Der seewärtige Schiffsaustritt betrug im Monat Februar 1931 168 Schiffe mit 216 397 cbm NR, von denen 116 Schiffe die deutsche, 24 die dänische, 2 die finnische, 6 die holländische, 3 die lettische, 6 die norwegische, 2 die russische, 9 die schwedische Flagge führten.

Die Schiffe gingen nach folgenden Ländern: Deutsche Häfen 57, Belgien 3, Dänemark 38, Danzig 6, England 6, Estland 3, Finnland 5, Holland 17, Lettland 4, Memel 10, Schweden 18 Schiffe, Polen 1 Schiff.

Umgeschlagen wurden im Monat Februar 1931 insgesamt 161 000 to, und zwar

a) im Eingang 84 000 to, davon entfielen auf

Kohlen	15 000 to
Sojabohnen	13 000 „
Phosphate	8 000 „
Erze	7 000 „
Heringe	3 000 „
Eisen	1 000 „

b) im Ausgang 77 000 to

Kohlen	8 000 to
Getreide	7 000 „
Zucker	6 000 „
Papier	4 000 „
Koks	3 000 „
Düngemittel	2 000 „
Briketts	1 000 „

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

Gemacht	5. März		6. März		7. März	
	Käufer	Verk	Käufer	Verk	Käufer	Verk
Neuyork	3.7490	3.7590	3.7485	3.759	3.7495	3.7.05
London	18.21	18.26	18.21	18.26	18.21	18.26
Berlin	89.10	89.70	89.10	89.70	89.10	89.70
Helsingfors	9.43	9.48	9.43	9.48	9.43	9.48
Stockholm	100.45	101.05	100.40	101.00	100.40	101.—
Kopenhagen	100.25	100.85	100.25	100.85	100.25	100.85
Oslo	100.25	100.85	100.25	100.85	100.90	100.90
Paris	11.70	11.95	11.70	11.95	11.70	11.95
Amsterdam	150.23	151.05	150.25	151.05	150.30	151.10
Riga	72.15	72.65	72.15	72.65	72.15	72.65
Zürich	72.15	72.65	72.15	72.65	72.15	72.65
Brüssel	52.25	52.75	52.25	52.75	52.25	52.75
Mailand	19.65	20.05	19.65	20.05	19.65	20.05
Prag	11.10	11.30	11.10	11.30	11.10	11.30
Wien	52.70	53.90	52.65	53.25	52.70	53.30
Budapest	65.55	66.25	65.55	66.25	65.55	66.25
Warschau	41.90	42.70	41.90	42.70	41.90	42.70
Kowno	37.05	37.65	37.05	37.65	37.05	37.65
Moskau (Scheck)	193.00	194.50	193.—	194.50	193.—	194.50
Danzig	72.85	73.45	72.85	73.45	72.85	73.45

Kurse.

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	5. März		6. März		7. März	
	Kauf	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.18	5.19	5.18	5.19	5.18	5.19
1 Pfund Sterling	25.18	25.23	25.18	25.23	25.18	25.23
100 franz. Francs	20.27	20.42	20.27	20.42	20.27	20.42
100 belg. Belga	72.10	72.65	72.10	72.65	72.10	72.60
100 schweizer Francs	99.60	100.35	99.60	100.35	99.60	100.35
100 italienische Lire	27.10	27.31	27.10	27.31	27.10	27.31
100 schwed. Kronen	138.75	139.45	138.75	139.45	138.75	139.45
100 norweg. Kronen	138.55	139.25	138.55	139.25	138.55	139.25
100 dänische Kronen	138.55	139.25	138.55	139.25	138.55	139.25
100 österr. Schilling	72.80	73.50	72.80	73.50	72.80	73.50
100 tschecho-slowac. Kr.	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden	207.65	208.70	207.60	208.65	207.65	208.70
100 deutsche Mark	123.10	123.75	123.10	123.75	123.10	123.75
100 finnland. Mark	12.98	13.10	12.98	13.10	12.98	13.10
100 estland. Kronen	137.85	138.55	137.85	138.55	137.85	138.55
100 poln. Zloty	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits	51.45	52.15	51.45	52.15	51.45	52.15
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Außenhandel.

Rettung deutschen Vermögens im Auslande. Der Außenhandelsverband e. V. (Handelsvertragsverein), Berlin NW 6, Luisenplatz 2-4, hat die Kammer davon unterrichtet, daß er einen kostenlosen bzw. risikofreien Prozeßdienst im Auslande seit kurzem eingeführt hat, der bereits in großem Umfange in Anspruch genommen wird. Durch die ungünstige Weltwirtschaftslage erleiden bekanntlich die deutschen Firmen, die an der Ausfuhr beteiligt sind, in zunehmendem Umfange schwere Verluste, die in vielen Ländern durch schleppende Rechtsverfolgung und hohe Prozeßkosten verschärft werden. Nicht wenige Firmen scheuen sich daher, überfällige Forderungen überhaupt auf gerichtlichen Wege einzuklagen, wenn eine außergerichtliche Eintreibung nicht gelingt. Hierbei spricht auch die Tatsache mit, daß oft genug den Gläubigerfirmen zuverlässige und billige Anwälte in dem betreffenden Lande nicht bekannt sind. Der Außenhandelsverband e. V. als gemeinnütziger Spitzenverband der deutschen Außenhandelsinteressen, dem mehrere Tausend Einzelfirmen und 190 Handelskammern und Fachverbände angeschlossen sind, hat es daher für seine Pflicht gehalten, die Dienste seiner mehr als 600 Vertrauensleute und Vertrauensanwälte an allen wichtigeren Welthandelsplätzen dem deutschen Export zur Verfügung zu stellen, um mit ihrer Hilfe bedrohtes deutsches Vermögen im Auslande zu retten. Durch Sonderabkommen, die der Verband mit seinen Auslandsvertretern getroffen hat, wird weitgehende Gewähr geboten, daß die Forderungen zuverlässig, schnell und vor allem billig von den Schuldnern eingezogen werde, soweit es sich nicht um aussichtslose Fälle handelt. Die Inanspruchnahme des Außenhandelsverbandes wird von ihm auch Nichtmitgliedern zur Verfügung gestellt, damit der Eintreibungsdienst im Auslande möglichst weiten Kreisen des deutschen Exports zugute kommen kann. Ueber nähere Einzelheiten kann die Industrie- und Handelskammer den Interessenten Mitteilung machen.

Zweifelhafte Firmen des Auslandes. Noch immer kommen häufig Fälle zur Kenntniss der Kammer, in denen Firmen des Kammerbezirks Nachteile durch das zweifelhafte Geschäftsgeschäft ausländischer Firmen erleiden, die sich hätten vermeiden lassen, wenn die Mitgliedsfirma vorher bei der Kammer oder bei der Außenhandelsstelle in Berlin Erkundigungen nach dem Ruf der ausländischen Firma eingezogen hätte. Damit Schädigungen von Firmen des Kammerbezirks durch unzuverlässige Auslandsfirmen nach Möglichkeit künftig gänzlich vermieden werden, werden alle Firmen, die mit ausländischen Firmen in neue Geschäftsbeziehungen treten, gebeten, sich vorher an den zuständigen Stellen die erforderlichen Auskünfte zu beschaffen. Es wird insbesondere darauf aufmerksam gemacht, daß sich bei der Außenhandelsstelle für Berlin, Brandenburg Pommern und die Grenzmark in Berlin C. 2, Klosterstr. 41, eine Kartei zweifelhafter Firmen des Auslandes befindet, die zahlreiches, wertvolles Material enthält und die dauernd erweitert wird. Es wird ferner auch gebeten, daß Firmen, die ungünstige Erfahrungen mit ausländischen Firmen gemacht haben, dies hierher oder aber der Außenhandelsstelle in Berlin mitteilen, damit vorkommendenfalls in geeigneter Form davon Gebrauch gemacht werden kann.

Deutsche Handelskammer in Valparaiso. Die Deutsche Handelskammer in Valparaiso teilt mit, daß sie beschlossen hat, ihre Dienste über den Kreis der in Chile ansässigen deutschen Mitglieder hinaus auch den Kreisen der deutschen Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck können auch Firmen in den Verband der Deutschen Handelskammer Valparaiso aufgenommen werden, die ihren Sitz in Deutschland haben und die direkt an der Ausfuhr deutscher Waren nach Chile beteiligt sind. Nähere Auskunft über die Beitrittsmöglichkeiten sowie über die Satzungen und Geschäftsordnung kann die Kammer erteilen.

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

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Argentinien	1795.	Berlin, 19. 2. 31.	Schutz der Mate-Tee-Erzeugung.
"	1037.	Berlin, 31. 1. 31.	Sheffields Handelsabordnung.
Brasilien	1694.	Berlin, 18. 2. 31.	Die Mate-Krise.
"	2030.	Berlin, 25. 2. 31.	Kaffeebericht 1930.
"	961.	Berlin, 9. 2. 31.	Baumwollbericht 1930.
Peru	1916.	Berlin, 23. 2. 31.	Vertretungsgesuch.
Guatemala	1289.	Berlin, 17. 2. 31.	Die Kaffee-Ernte 1930.
"	1024.	Berlin, 30. 1. 31.	Betätigung der deutschen Elektrizitäts-Industrie in Guatemala.
England	1928.	Berlin, 18. 2. 31.	Propaganda und Kennzeichnung für Wollewebe, die in England von Mitgliedern der Federation of British Industries hergestellt sind.
"	2171.	Berlin, 26. 2. 31.	Warenhaus Lewis's Ltd. in Liverpool, Manchester, Birmingham.
"	1521.	Berlin, 9. 2. 31.	Das Grubenunglück in Cumberland.
"	792.	Berlin, 4. 2. 31.	Ziffern der englischen Ein- und Ausfuhr 1930.
Brit. Indien	1204.	Berlin, 17. 2. 31.	Der indische Staat Baroda.
Ver. Staaten	1967.	Berlin, 20. 2. 31.	Motorbootausstellung in New York.
"	1568.	Berlin, 10. 2. 31.	Die Frage der künftigen deutschen Biereinfuhr.
"	776.	Berlin, 11. 2. 31.	Konjunkturbericht.
"	726.	Berlin, 12. 2. 31.	Die wirtschaftliche Entwicklung im Bezirk des Generalkonsulats New York.
"	1312.	Berlin, 4. 2. 31.	Das Zollwesen.
"	1407.	Berlin, 7. 2. 31.	Die Ausfuhr von Düngemitteln.
Kanada	1641.	Berlin, 16. 2. 31.	Die gegenwärtige Lage der Landwirtschaft in Westkanada und ihre Auswirkung auf die innerpolitischen Verhältnisse.
Liberien	1276.	Berlin, 6. 2. 31.	Bankunternehmen in Liberia.
Ceylon	1216.	Berlin, 6. 2. 31.	Herausgabe des B. M. Presse-Magazins.
Persien	1403.	Berlin, 7. 2. 31.	Amerikanische Schifffahrtslinie nach dem Persischen Golf.
Irland	1792.	Berlin, 20. 2. 31.	Der Absatz von Fahrrädern.
Japan	2004.	Berlin, 23. 2. 31.	Besuch der englischen Handelsmission in Dairen.
"	1877.	Berlin, 23. 2. 31.	Milderung der Produktionseinschränkungen in der japanischen Baumwollindustrie.
"	1507.	Berlin, 9. 2. 31.	Japan liefert Brückenmaterial an Siam.
"	1702.	Berlin, 12. 2. 31.	Krisendumping mit Walzwerkmaterial auf ostasiatischen Märkten.
China	1429.	Berlin, 9. 2. 31.	Die Lage in der äußeren Mongolei.
"	1229.	Berlin, 6. 2. 31.	Die englische Industriekommission in Tientsin.
"	1503.	Berlin, 9. 2. 31.	Die englische Handelsmission.
"	1179.	Berlin, 4. 2. 31.	Werbeschreiben der National Good Roads Association of China.
Türkei	1569.	Berlin, 10. 2. 31.	Jahresübersicht 1930.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Oesterreich	1687.	Berlin, 17. 2. 31.	Die Lage der Bleiberger Bergwerksunion.
„	1048.	Berlin, 9. 2. 31.	Gefahr der Stilllegung der Bleiberger Bergwerksunion in Klagenfurt.
Polen	1213.	Berlin, 18. 2. 31.	Liste der in Polen zugelassenen Heilmittel.
„	1314.	Berlin, 11. 2. 31.	Neue Produktionsstatistik.
„	1056.	Berlin, 2. 2. 31.	Einführung eines Einfuhrzollses für Bücher in polnischer Sprache.
Schweden	1806.	Berlin, 19. 2. 31.	Absatzmöglichkeiten für Feuerlöschgeräte.
„	955.	Berlin, 4. 2. 31.	Entsendung einer englischen Schuhdelegation nach Skandinavien, Finnland und Holland.
Norwegen	1850.	Berlin, 19. 2. 31.	Die Fischerei vom 1. bis 7. Februar 1931.
„	2057.	Berlin, 26. 2. 31.	Die Fischerei vom 8. bis 14. Februar 1931.
„	1573.	Berlin, 11. 2. 31.	Die Fischerei vom 25. bis 31. Januar 1931.
„	1336.	Berlin, 5. 2. 31.	Die Fischerei vom 18. bis 24. Januar 1931.
Holland	2050.	Berlin, 25. 2. 31.	Holländischer Lokomotivaustrag nach Deutschland.
Italien	1986.	Berlin, 23. 2. 31.	Die innere Lage Liguriens.
„	1168.	Berlin, 31. 1. 31.	Agenzia Commerciale Italo-Bulgara in Mailand.
Frankreich	1524.	Berlin, 11. 2. 31.	Rundschreiben der Deutschen Handelskammer in Paris über die Umsatzsteuer.
Griechenland	1450.	Berlin, 10. 2. 31.	Der deutsche Schiffsverkehr im Hafen von Salonik im Jahre 1930.
Spanien	1561.	Berlin, 10. 2. 31.	Die spanische Währung.
„	6548.	Berlin	Jahresbericht 1929 des Deutschen Konsulats in Cartagena für die Provinz Marcia.
Schweiz	1525.	Berlin, 10. 2. 31.	Ergebnisse der schweizerischen Automobilstatistik.
„	1337.	Berlin, 5. 2. 31.	Beabsichtigte schweizerische Zollerhöhung für elastische Gewebe in Verbindung mit Kautschuk.
„	1338.	Berlin, 6. 2. 31.	Die Stickerei-Industrie.
„	958.	Berlin, 26. 1. 31.	Bauvorhaben in der Westschweiz.
Lettland	895.	Berlin, 3. 2. 31.	Kraftwerkbau in Dahlen.
Belgien	1400.	Berlin, 7. 2. 31.	Abkommen zwischen den belgischen Schwefelsäure-Erzeugern.

Anmerkung: Die Berichte können von Interessenten von der Außenhandelsstelle für Brandenburg und Pommern, Berlin C 2, Klosterstraße 41, bezogen werden.

Post, Telegraphie.

Postverkehr mit dem Saargebiet. Von dem Reichspostministerium wird über den Postverkehr mit dem Saargebiet folgendes mitgeteilt:

Die Befügung eines Gewebemusters zu den Zollinhalts-erklärungen für Postpakete nach Frankreich und nach dem Saargebiet ist vor Jahren von der französischen Zollverwaltung als erwünscht bezeichnet worden, als sämtliche Wollgewebe — verarbeitete und unverarbeitete — noch nach Gewicht verzollt wurden. Zur Zeit werden nur noch unverarbeitete Stoffe nach Gewicht verzollt, verarbeitete nach dem Werte; für letztere ist deshalb keine Stoffprobe mehr erforderlich. Es empfiehlt sich aber nach wie vor, bei unverarbeiteten Wollgeweben zu Bekleidungs Zwecken den Zollinhalts-erklärungen eine Stoffprobe beizufügen. Da durch wird verhütet, daß zur Feststellung des Gewichts Proben der Ware selbst aus dem Paket entnommen werden müssen.

Kreditschutz.

Eröffnete Vergleichsverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Kaufmann Leopold Meyerhof, i. Fa. Dienemann & Co., Manufakturwarenhandlung	Stettin, Schulzenstraße 25/29	25. 2. 31	Kaufm. Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Stettiner Allgemeine Hoch- und Tiefbau-gesellschaft m. b. H.	Stettin, Birkenallee 21	23. 2. 31	Dipl.-Kaufm. Herbert Hodemacher, Stettin, Friedrich-Karl Straße 22
Kaufm. Hans Koplín	Colbitzow, Kr. Randow	26. 2. 31	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstraße 7
Kaufm. Franz Korch, Inh. der Fa. Jacobi & Morsch, Galanterie-, Kurz- und Spielwaren-Großhandlung	Stettin, Oderstraße 10	25. 2. 31	Bücherrevisor Paul C. Jankowski, Stettin, Moltkestr. 14
Zigarren- und Konfitürenhändler Stegmyer	Stettin, Heilige-geistsstr. 7a.	24. 2. 31	Kaufm. Erich Hammerstein, Stettin, Augustastraße 46
Pomm. Filzwarenfabr. A.G. Schleiffer	Stargard i. Pom., Holzmarktstr. 37	3. 3. 31	Rechnungsrat Voigt, Stargard i. Pom., Kalckenbergstraße 4
„Rawas“ Chromge-sellschaft „Ostmark“ m. b. H.	Stettin, Oberwick 4	28. 2. 31	Bücherrevisor Paul C. Jankowski, Stettin, Moltkestraße 14
Kaufmann Paul Lambrecht, alleiniger Inhaber der Fa. Lambrecht & Bütow, Kolonialwaren und Feinkost	Plathe i. Pom.	4. 3. 31	Sauerberater Bruno Hamm, Greifenberg i. P.
Nachlaß des am 20. Dezember 1930 verstorbenen Kaufmanns Wilhelm Fiebelkorn, alleiniger Inhaber der Fa. Wilhelm Fiebelkorn & Co., Putzgeschäft	Stettin, Kleine Domstraße 18	5. 3. 31	Konkursverwalter Julius Scherk, Stettin, Augustaplatz 1.

Beendete Konkursverfahren.

Schuhmachermeister Carl Pagel	Gollnow, Breite Str. 26 (22. 12. 1930)
Kaufmann Alfred Mattke	Kavalierbazar, Swinemünde, Gr. Kirchenstr. 93 (24. 2. 1931)
Kaufmann Richard Schultz	Stettin, Augustastr. 50 (27. 2. 1931)
Kaufmann Walter Krüger	Herren- und Knabenkonfektion, Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 7 (5. 3. 1931)
Nautische Handelsgesellschaft	Stettin m. b. H., Vertrieb von nautischen Instrumenten und Büchern, Stettin, Bollwerk 4/5 (4. 3. 1931)

Messen und Ausstellungen.

Bilanz der Leipziger Messe. Für jeden einzelnen Aussteller der Leipziger Messe ist es wertvoll, sich zu vergegenwärtigen, inwieweit die Beschickung der Messe seinem Betrieb Nutzen gebracht hat. Dabei ist nicht nur an die auf der Messe unmittelbar erhaltenen Aufträge zu denken, sondern auch in irgendeiner Form der Wert festzuhalten, der in der Anknüpfung neuer Beziehungen und Geschäftsverbindungen und in der Aussprache mit Geschäftsfreunden liegt.

Eine Gelegenheit, sich eine derartige Bilanz der Messebeschickung aufzustellen, bietet der Fragebogen des Leipziger Messeamts und des Instituts für Konjunkturforschung, der auch wieder in diesem Jahre an alle Aussteller versandt wird. Alle Aussteller, die den Fragebogen richtig ausgefüllt und zurückgesandt haben, erhalten nach Durcharbeit sämtlicher Fragebogen einen Vergleich der von ihnen angegebenen Ergebnisse mit dem Gesamtdurchschnitt ihrer Branche. Diese Maßnahme wird von den Betrieben sehr begrüßt werden, weil sie Gelegenheit bietet, die eigenen Ergebnisse mit denen

der übrigen der Branche in verschiedener Hinsicht vergleichen zu können, ohne damit die Vertraulichkeit der ganzen Umfrage zu verletzen.

Die Fragebogen werden in den ersten Tagen nach Beendigung der Frühjahrmesse versandt und sollen von den Firmen bis zum 19. März an die für sie zuständige Industrie- und Handelskammer ausgefüllt zurückgegeben werden.

Innere Angelegenheiten.

Beeidigung von Sachverständigen. In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am Dienstag, den 24. Februar 1931, ist Herr Diplomingenieur Herbert Stockmann, Stettin, als Sachverständiger für

- a) Motorfahrzeuge,
- b) Starkstromanlagen,
- c) Kraftanlagen,
- d) Holzbearbeitungsmaschinen,
- e) Müllereimaschinen,
- f) landwirtschaftliche Maschinen,
- g) Arbeitsmaschinen für Speicherbetriebe,

öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Bücherei der Industrie- und Handelskammer.

Liste der im Monat März 1931 erworbenen Bücher.

Titel des Buches	Signatur	Art der Erwerbung
Svensk Exportkalender 1931.	—	Geschenk
Verdensmarkedet og Danmark 1930.	O 7405	"
Jahresbericht 1930 der Industrie- und Handelskammer Lübeck.	O 6170	"
Odzuck, Fr., Der Angestellten-Tarif-Vertrag vom 1. Oktober 1927.	K 1150	Kauf
Anschütz, G., Handbuch des Deutschen Staatsrechts, Liefg. 19.	B 1725	"
Holzinger, F., Die Zulässigkeit von Wettbewerbshandlungen. 1931.	E 890	"
Der Eigentumsvorbehalt in Wirtschaft und Recht. 1931.	C 2305	"
Cabiati, Attil'o, Der Widersinn der Reparationen und die Internationale Bank. 1929.	S 9190	Geschenk
Vestberg, Jens, General Review from the World Markets and Denmark. 1930.	O 7407	"
Spieß, W., Tarif, eine encyclopädische Studie. 1931.	I 16340	Kauf
Warum die Reichsbahndirektion Magdeburg nicht aufgelöst werden kann und darf. 1931.	I 15050	Geschenk
Baade, Fritz, Deutsche Roggenpolitik. 1931.	H 1890	Kauf
Barnes, Julius, Privat gegen öffentliche Wirtschaft. 1929.	G 170	Geschenk
Neumann, Werner, Die Bevorzugung der öffentlich-rechtlichen Versicherungsanstalten. 1930.	P 100	"
Der deutsche Hausbesitz und seine Organisationen im Jahre 1929.	O 9486	"
Festschrift des Zentralverbandes Deutscher Haus- und Grundbesitzervereine anlässlich des 50 jährigen Bestehens 1929.	O 9485	"
Wirtschaftsbericht 1930 der Industrie u. Handelskammer Cassel.	O 5480	"
Jahresbericht 1930 der Handwerkskammer Stettin u. Köslin.	O 10010	Geschenk
Jahresbericht 1930 T. 1 der Industrie- und Handelskammer Arnsberg/Westf.	Oa 5250	"
Jahresbericht 1929 des Verbandes Nürnberger Kohlenhandlungen, Nürnberg.	O 9150	"
Jahresbericht 1930 des Vereins der Wollindustriellen Mährens in Brünn.	O 9137	"
Trachtenberg, Jakob, Rotes Rußland rüstet! 1931.	S 6410	"
Meier, Joh., Zur Reform der Umsatzsteuer. 1931.	M 4700	Kauf

Titel des Buches	Signatur	Art der Erwerbung
Jahrbuch der französischen Produktion. 1930.	A 2400	Geschenk
Statistik des Deutschen Reiches. Bd. 361, Umsatz und Umsatzsteuer in Deutschland.	N 2470	Kauf
Enquête-Ausschuß. T. 1, U. A. 1. Arb. Gr. 5, Bd. 12. Die deutsche Porzellan- und Steingutindustrie. 1931.		
IV. U. A., Bd. 9, Ergebnisse der Arbeiten des Arbeitsleistungsausschusses. 1931.	G 340	"
The Port of Bristol. 1931.	I 3885	Geschenk
Hamburgisches Feuerpolizeirecht. 1930.	B 4380	Kauf
Reichshandbuch der Deutschen Gesellschaft. 1930. Bd. 1.	A 895	"
Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, Ergänzungsheft 4. 1930.	N 2405	"
Bericht 1930 der Industrie- und Handelskammer Sonneberg.	O 6570	Geschenk
Bericht 1929/30 der Nederlandsche Kamer van Koophandel voor Duitschland.	O 7630	"
Friederichs, Hans, Ostpreußens Holzhandel und Holzindustrie. 1931.	G 2260	Eigentum des Baltischen Verlags, Stettin
Festschrift zum 50 jährigen Bestehen des Vereins Deutscher Zellstoff-Fabrikanten e. V., Berlin. 1930.	O 9465	"
Groß, Edwin, Mehr verdienen durch Postversand. 1930.	Q 6560	"
Meiers Adreßbuch der Exporteure und Importeure. 1931.		"
Schiffahrtskalender 1931 für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder.	I 8770	"

Verschiedenes.

Lichtbilder-Vortrag über Ruf-Buchhaltung. Am Mittwoch, dem 18. März 1931, abends 8 Uhr, findet im Großen Saal der Börse ein Vortrag mit Lichtbildern der Ruf-Buchhaltung, G. m. b. H., Berlin, statt, der es sich zur Aufgabe machen wird, Einblick in das Wesen der modernen Durchschreibe-Buchhaltung, insbesondere der konto-originalen Ruf-Buchhaltung zu gewähren. Der Vortrag wird allen Berufsgruppen und Kreisen der Wirtschaft Gelegenheit geben, sich über den gesamten Fragenkomplex der Durchschreibe-Buchhaltung zu informieren, wobei in organischer Folge auf die zur Führung der modernen Buchhaltung unbedingt notwendigen Voraussetzungen hingewiesen wird. Es sei hier bemerkt, daß Alfons Ruf, dem Schöpfer der modernen Kurzbuchhaltung das Verdienst gebührt, in Verbindung mit einer technischen Umstellung des Buchungsverfahrens den inneren Aufbau einer modernen Buchhaltungs-Organisation umgestellt zu haben. Die Arbeitsverminderung durch die Ruf-Buchhaltungsmethode gewährleistet in der Praxis wirtschaftlichstes Arbeiten. Heute sind in Deutschland mehr als 20 000 Firmen auf Ruf-Buchhaltung nach manueller und maschineller Art organisiert.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg. Die diesjährige 11. ordentliche Hauptversammlung wird unter Teilnahme des Koninklijk Instituut van Ingenieurs im Haag und zusammen mit einer geschäftlichen Sitzung des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt am 6. Juni in Emden stattfinden. Die in Aussicht genommenen Vorträge behandeln „Hafen- und Wasserbauten an der ostfriesischen Küste von Emden bis Wangerooze“; die beiden Vortragenden werden noch bestimmt, sowie „Verwaltungsformen deutscher und ausländischer Seehäfen“, Vortragender: Oberbaudirektor Dr.-Ing. Lohmeyer, Hamburg. An die Vorträge des Vormittags wird sich eine Besichtigung des Emdener Hafens und eine

Fahrt nach Borkum anschließen, bei der die Arbeiten an der Unterems und die Emsbefahrung besichtigt werden. Die Teilnehmer kehren am Sonntag, 7. Juni, von Borkum nach Emden oder Delfzyl (Holland) zurück. — An die Emdener Tagung werden sich auf Einladung des Koninklijk Instituut van Ingenieurs in Haag anschließen (jedoch nur für Mitglieder der Hafenbautechnischen Gesellschaft): 1. eine Besichtigung der Zuiderseewerke am Montag, 8. Juni, 2. die Teilnahme an der Hauptversammlung des Koninklijk Instituut van Ingenieurs am 9. Juni in Amsterdam und an diese Besichtigungen des Amsterdamer Hafens und der in Ausführung begriffenen Bauarbeiten vornehmlich am Coenhafen, sowie 3. am Mittwoch, den 10. Juni, Besichtigungen in Ymuiden (Fischereihafen, Nordschleuse, Hochofenwerk und Ueberlandzentrale). — Auskunft durch die Geschäftsstelle der H. T. G., Hamburg 8, Dalmannstraße 1.

— Nach einer Mitteilung der Berliner Königlich Schwedischen Gesandtschaft ist dem Schwedischen Wahl-Vizekonsul in Swinemünde, Eduard Rose, der persönliche Charakter als Konsul verliehen worden.

Nach einer Mitteilung der Berliner Tschechoslowakischen Gesandtschaft und ausweislich der vorgelegten Bestallungsurkunde ist Herr Wilhelm Lorenz zum Tschechoslowakischen Berufs-Generalkonsul in Berlin ernannt worden. Dem Generalkonsul Lorenz ist namens des Reichs unter dem 13. Februar 1931 das Exequatur erteilt worden.

Nach einer Mitteilung der Berliner Königlich Niederländischen Gesandtschaft befinden sich die Geschäftsräume des Niederländischen Konsulats in Stettin: Große Lastadie 56, Fernsprecher für Ferngespräche Nr. 36443, Fernsprecher für Ortsgespräche Nr. 35531, Amtsstunden 9—12, 16—18 Uhr (Sonnabends 9—12 Uhr).

Buchbesprechungen.

Leitfaden zur Einführung in das Konkursrecht und Konkursverfahren, zugleich Handbuch für den täglichen Gebrauch von Eckart Freiherr von Aufseß, Amtsgerichtsdirektor in München. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage. C. L. Hirschfeld Verlag, Leipzig 1931. Preis kartoniert RM. 6,—, Leinenband RM. 7,—.

Der Verfasser löst seine Aufgabe durch knappe, aber erschöpfende Darstellung und eine übersichtliche Verarbeitung des gesamten Stoffes, welche durch die Art der Drucklegung besonders gut zum Ausdruck kommt. Zu den wichtigsten Streitfragen ist unter zahlreichen Hinweisen auf das Schrifttum eingehend Stellung genommen. Ebenso wie der systematische Teil ist auch der Anhang mit seinen praktischen Beispielen von Anträgen, Protokollen, Verfügungen und Beschlüssen wesentlich erweitert worden. Dieser Anhang zeichnet das Buch vor anderen Lehrbüchern vorteilhaft aus, indem er einen Uebergang von der reinen Theorie zur Praxis vermittelt. Die Ausgestaltung, insbesondere auch des Anhangs, macht den „Leitfaden“ von Aufseß zu einem außerordentlich praktischen Handbuch für den täglichen Gebrauch der Gerichte, Anwälte und Konkursverwalter.

Fracht-, Speditions- und Lagergeschäft einschließlich Post-, Flug- und Kraftfahrzeugverkehr, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und Transportversicherung. Von Dr. Guido Fischer, Privatdozent an der Universität München. Hamburger Kaufmannsbücher Band 25. Kartoniert RM. 4,80. In Leinen geb. RM. 5,80. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36 und Berlin — Leipzig.

Die Transportkosten bilden heute für jeden Geschäftszweig einen sehr beträchtlichen Teil der gesamten Produktions- und Verteilungskosten; und nur der Kaufmann, der alle Kombinationsmöglichkeiten innerhalb des gesamten Transportgewerbes kennt, wird rationell wirtschaften können. Dazu will dieses Buch Helfer sein. In ebenso gründlicher wie zuverlässiger Behandlung finden wir alle wesentlichen betriebswirtschaftlichen Formen des Güterverkehrs bei den verschiedenen Transportunternehmungen und ihren Hilfsgewerben: das Eisenbahnfrachtgeschäft, den Post-, Flug-, Kraftfahrzeugverkehr, das Binnen- und Seeschifffahrts-, das Speditions- und Lagerhausgeschäft sowie die Transportversicherung. In übersichtlicher Weise sind alle Fragen des Verkehrs, wie Tarifwesen, Frachtbrief, Güterbehandlung und Güterbeförderung, Fleiverkehr, alle Arten des Speditions-geschäftes, das Ladeschein- und das Lagerscheinwesen usw. dargestellt. Auch die rechtliche Seite für jedes Verkehrsunternehmen, wie Umfang der Haftung, Haftpflichtausschließung und Verjährung für Eisenbahn, Post, Schifffahrt, Spedition usw. sind eingehend erörtert, so daß der Leser ohne besondere juristische Vorkenntnisse in jedem Falle schnell

Klarheit erlangen kann. Ein ausführliches Sachwortverzeichnis erhöht die Nützlichkeit des Buches noch wesentlich. Sowohl dem im praktischen Geschäftsleben stehenden Kaufmann wie auch dem Lernenden, der sich einen Gesamtüberblick über die Reichhaltigkeit und Verschiedenartigkeit der Verkehrsorganisation des deutschen Transportgewerbes verschaffen will, ist dieses Buch ein wertvolles Hilfsmittel.

Das Deutsche Eisenbahn-Adreßbuch, Ausgabe 1931, 15. Ausgabe, erschienen im Verlag H. Apitz, Druckerei und Verlagsbuchhandlung G. m. b. H., Berlin SW. 61, Belle-Alliance-Str. 92. — Preis RM. 15,—.

Gerade die letzten Monate haben innerhalb der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen außerordentliche Umstellungen mit sich gebracht. Dadurch sind hunderte bisher benutzte Anschriften hinfällig geworden. Beschaffungsvorgänge haben sich geändert, alte Beschaffungsstellen sind eingegangen und neue entstanden. Für Unternehmungen, die mit Eisenbahnbetrieben arbeiten, gerade jetzt zu Beginn des Beschaffungsjahres 1931 kein erfreulicher Zustand.

Zur rechten Zeit erscheint „Das Deutsche Eisenbahn-Adreßbuch“, mit sämtlichen neuen Anschriften der Aemter der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen, der Straßenbahnen, Kraftverkehrslinien und der mittleren europäischen Bahnen.

Die Bearbeitung des gewaltigen Materiales ist vom Verband der Ingenieure der Reichsbahn e. V. wieder in vorbildlicher Weise durchgeführt. Ueber die jeweiligen Anschriften hinaus werden die maßgebenden Beamten genannt und gerade für das Beschaffungswesen wichtige Angaben gemacht. Das Werk enthält für jede Firma, die Wert auf eine Verbindung mit den verschiedenen Verkehrsunternehmungen legt, wichtigstes Adressenmaterial. —

Im Verlage von C. Heinrich in Dresden-N. 6 erschien der 49. Jahrgang des altbewährten „Schiff-fahrtskalenders für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder“, herausgegeben von Dr. H. Grobleben. Der Preis beträgt in geschmackvollem Einband RM. 4,50.

Der reichhaltige Inhalt zeigt wieder, daß Schriftleitung und Verlag bestrebt sind, den Kalender zu einem getreuen und zuverlässigen Berater der Binnenschifffahrts-Interessenten zu machen. Wertvoll ist, daß die neue Hafenordnung für den Hamburger Hafen nebst Ausführungsbestimmungen sowie die Betriebsordnung für die öffentlichen Kaianlagen in Hamburg vollständig aufgenommen worden sind. Ferner bringt der Kalender das Güterverzeichnis für die Umschlagsgebührensätze nach dem Tarif für die Benutzung der öffentlichen Kaianlagen in Hamburg. Die Winterhafengebühren sowie die Ufer- und Hafenordnungen sind erweitert worden, ebenso das Verzeichnis der Schifffahrtsvereine. Hinzuweisen wäre auch noch auf die wichtige Polizeiverordnung über die Beförderung von feuergefährlichen Gegenständen, sowie von ätzenden Stoffen auf der Elbe. Der Statistik ist wiederum besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden. Ein ausführliches alphabetisches Sachverzeichnis, das im Kalender 1930 viel Anklang gefunden hat, ist auch diesem Kalender wieder beigelegt.

Abgesehen hiervon bringt der Kalender — wie stets in vollständiger und zuverlässiger Weise — eine chronologische Aufzählung der wichtigsten Ereignisse sowie die neuesten Gesetze und Verordnungen der Tschechoslowakei, des Reiches und der einzelnen Länder, die für die einzelnen Flußgebiete in Frage kommen. Es seien besonders noch die Sonderbestimmungen für die Tankfahrzeuge hervorgehoben. Ferner gibt der Kalender über Zusammensetzung der Wasserbaubehörden, Schifffahrtsgesellschaften usw. wie stets zuverlässige Antwort.

Bei dem reichhaltigen Inhalt kann der Kalender jedem Interessenten zur Anschaffung empfohlen werden.

Angebote und Nachfragen.

- 14205 Berlin sucht Vertreter für Preßspanit.
- 14243 Algier sucht Geschäftsverbindung mit hiesigen Importeuren von Pflanzenhaaren.
- 14330 Hamburg sucht für den Vertrieb eines Kesselstein- und Rost-Entfernungs- und -Verhütungsmittels geeignete Vertreter.
- 14402 Triggiano (Italien) sucht für Stettin gut eingeführten Vertreter für den Verkauf von Mandeln.
- 14451 New-York sucht Vertreter für den Vertrieb eines Ausbesserungs- und Dichtungsmittels für Gummischuhe, Gummiräder etc.
- 14458 Prag wünscht als Vertreter oder Einkäufer für deutsche Firmen in der Tschechoslowakei oder Oesterreich tätig zu werden.

- 14465 Jutespinnerei und -weberei in Hamburg sucht Geschäftsverbindung mit hiesiger Vertreterfirma, die den Vertrieb ihrer Erzeugnisse (Jutegarne, Gewebe und Säcke) übernimmt.
- 14508 Königsau sucht für den Verkauf von Majoran und anderen Gewürzkräutern geeigneten Vertreter.
- 14524 Dresden sucht Geschäftsverbindung mit Großhandlungen von Seemoos und Seegras im hiesigen Bezirk.
- 14549 Für den Vertrieb von dänischem Tran wird Vertreter gesucht.
- 14698 Ilmenau/Thür. sucht Vertreter für den Verkauf von chirurgischen Glasinstrumenten, Injektionspritzen etc.
- 14733 Riga möchte die Vertretung Stettiner Exporteure von Südfrüchten für Lettland übernehmen.
- 14780 Tschechoslowakei wünscht Geschäftsverbindung mit Firmen des Bezirks, die für den Bezug von handgeklöppelten Leinenspitzen Interesse haben.
- 14798 Memel möchte in Geschäftsverbindung treten mit Stettiner Firmen, die mit Schweinehaaren, Kuhschuhen und -hörnern handeln.
- 14799 Athen sucht Geschäftsverbindung mit Stettiner Importeuren von getrockneten Früchten.
- 14854 Dresden sucht für Ost- und Westpreußen zum Besuch der Baustoffhandlungen usw. Vertreter für den Vertrieb von Holzteeren, Teerölen und sonstigen Teerprodukten.
- 14882 Nürnberg sucht für den Vertrieb einer Kinderzeitung an Einzelhändler der Spielwarenbranche, an Warenhäuser und auch an andere Geschäfte eine Provisionsvertreterin.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin (Börse II, Zimmer 13) für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktäglich in der Zeit von 8—13 und 15—18 Uhr (außer Sonnabends nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

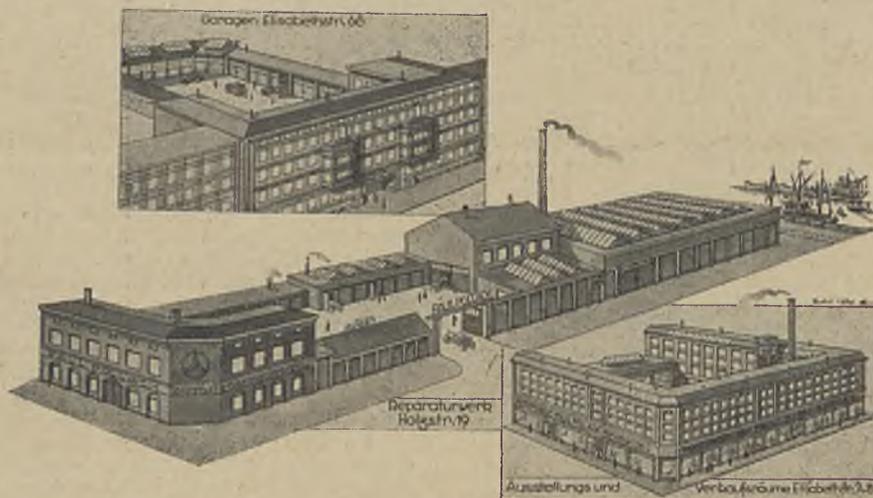
Schluss des redaktionellen Teils.

Der Betrieb Paul Pollack, Steffin.

Das Telephon rasselt. Autounfall im Walde bei Groß-Christinenberg, Wagen muß abgeschleppt werden. Der Abschleppwagen mit allen technischen Neuerungen eingerichtet, verläßt in wenigen Minuten das Werk. Der vorgefundene, verunglückte Wagen ist nicht mehr fahrfähig und wird daher auf den Rollanhänger, der bei dem Abschleppwagen vorgesehen ist, montiert. Der havarierte Wagen wird eingebracht und der Schaden von dem Betriebsingenieur untersucht. Nach Feststellung desselben beginnt man sofort mit der Wiederinstandsetzung. Die Kosten für die Reparatur werden sogleich laut Listenpreisen festgestellt, so daß sich Nachberechnungen kaum ergeben. Alle Reparaturarbeiten und die damit verbundene Erneuerung einzelner Teile werden

infolgedessen in der Lage, Karosserie-Lackierungen schnellstens bei allergrößter Sauberkeit auszuführen. Ist der beschädigte Wagen wiederhergestellt, so wird er von der Betriebsleitung eingehend untersucht und der Motor genau abgehört. Dadurch ist weiter die Garantie der absolut einwandfreien Erledigung des Schadens gegeben, und der Besitzer wird mit der Abwicklung zufrieden sein und den unangenehmen Fall sehr bald vergessen.

An diesen Reparaturbetrieb, der sich in der Holzstraße 19 unmittelbar am Parnitzufer befindet, ist noch eine Sonder-Abteilung für „Motor-Boots-Bau“ angegliedert. Hier werden Motorboote aller Dimensionen in Stahl gebaut und vollständig fahrfertig geliefert. Oertlich getrennt, in der



ohne Umweg über fremde Werkstätten im eigenen Betriebe ausgeführt. Die hervorragende technische Einrichtung des Reparaturwerkes, verbunden mit der außerordentlich zweckmäßigen Organisation, garantieren die restlose und reibungslose Abwicklung jeder Arbeit.

Ob es sich nun um Reparaturen am Motor oder Fahrgestell oder an der Karosserie handelt, in jedem Fall sind Spezialarbeiter unter Zuhilfenahme neuzeitlichster Maschinen am Werk, um den Schaden restlos zu beheben. Moderne Schleifmaschinen und Drehbänke sind vorhanden, die auf hundertstel Millimeter genau arbeiten und besonders für das Ausschleifen von Zylindern und das Herstellen von Kolben gebraucht werden. Sowohl Gußteile als auch Aluminium-Brüche werden nach einem für die Firma Paul Pollack patentamtlich geschützten Verfahren unter Garantie bruchfest geschweißt. Eine eigene Stellmacherei führt die jeweilig vorkommenden Karosserie-Arbeiten aus. Mit den modernsten Spritzverfahren ist die Lackiererei ausgerüstet und ist

Elisabethstraße, Ecke Bismarckstraße, befindet sich die Reparaturwerkstatt für „Motorräder“, die ebenfalls mit allen Errungenschaften der Neuzeit eingerichtet ist und gleichfalls auch hier nur Spezialmonteure beschäftigt. Im gleichen Grundstück werden weiter die von der Firma Paul Pollack vertriebenen „Stahlroßfahräder“ hergestellt.

Die Fahrschule, die zwei Fahrlehrer für Autofahrer und einen Fahrlehrer für Motorrad beschäftigt, ist mit besten Lehrmitteln für den theoretischen Anschauungsunterricht ausgestattet und benutzt für den praktischen Unterricht Wagen verschiedener Typen. Ein Parkplatz mit Garagen, im Hause Elisabethstr. 68, versieht das Auto-Service, wo jedem Fahrer die Möglichkeit geboten ist, seinen Wagen schnell waschen zu lassen, zu tanken, Luft und Wasser aufzufüllen, und das dazu alles im Zentrum der Stadt. Hier erhält man auch das für die Firma Paul Pollack gesetzlich geschützte Motoren-Spezial-Oel „Vexol“, das von Fachleuten amtlicher Laboratorien als hochwertig anerkannt worden ist.

Carl Becker, G. m. b. H., Stralsund.

Die Lack- und Lackfarbenfabrikate der ältesten pommerschen Lackfabrik

Carl Becker G. m. b. H., Lackfabrik Stralsund

gehören zu den führenden Qualitätserzeugnissen der Lackbranche. Becker-Lacke erfreuen sich in der gesamten Fachwelt des besten Rufes, und schon viele Jahrzehnte vor dem Kriege waren die Wagen- und Kutschenlacke dieser Firma den englischen Fabrikaten nicht nur ebenbürtig, sondern zum Teil überlegen. Seitdem die Wagen und Kutschenlacke durch das neuzeitliche Verkehrsmittel, den Kraftwagen, verdrängt wurden, stellte auch die Firma sich hierauf ein.

Heute sind es Becker's schnelltrocknende Autolacke und Autolackfarben, die — wie einst die alten Kutschen- und Wagenlacke — in fast jeder größeren Lackier-Werkstatt verarbeitet werden.

Nicht nur die schnelltrocknenden Holzöllacke, Auto-Schleifemallem sowie Spachtel-Fabrikate und Becker's Japangrund sind anerkannte Spitzen-Fabrikate, sondern auch die für die neuzeitliche Spritztechnik erforderlichen Ceberit-Cellulose-Lacke und Emailen, insbesondere Ceberit-Cellulose-Schwarz Nr. 2140, die sich in der letzten Zeit sehr gut eingeführt haben. Der traditionelle gute Ruf der Becker'schen Fabrikate haftet auch heute bereits den neuzeitlichen Ceberit-Cellulose-Spritzlacken an. Moderne Farbkarten und geschmackvolle Farbenblocks mit darin enthaltenen sehr übersichtlichen Farbenzusammenstellungen für die Lackierung der heutigen Karosserien ermöglichen es, daß weite Kreise über Becker-Lacke unterrichtet werden.

Zu den ständigen Abnehmerkreisen der Ceberit-Cellulose-Lacke gehören bereits heute verschiedene Automobil-Fabriken, Karosseriewerke, Industrie-Unternehmungen sowie Lackierereien in allen Teilen des Reiches und auch dem Ausland.

Ein wesentlicher Vorzug der Becker'schen Cellulose-Spritzlacke ist ihre denkbar einfache Verarbeitung. Mit Leichtigkeit lassen sich in den modernen Farbönen die schönsten Flächen in spiegelglattem Hochglanz erzielen. Die Dauerhaftigkeit und Wetterbeständigkeit von Becker-Lacken ist für den Fachmann eine feststehende Tatsache.

Es sei noch besonders auf Becker's Auto-Hochglanz-Politur hingewiesen, die zum raschen Blankpolieren von Oel- und Cellulose-Lackierungen unentbehrlich ist und daher in keiner Werkstatt fehlen sollte.

Auch Becker's Bootsacke und seewasserbeständige Anstrich-Materialien sowie Unterwasserfarben haben sich in Fachkreisen, bei den Wasserbauämtern, Reedereien und Schiffswerften gut bewährt. Becker's Bootsacke werden sowohl für Sportboote als auch unter dem Namen „Sundia“ Bootsacke für Yacht- und Segelboote bevorzugt und haben allgemein Anerkennung gefunden.

Ganz besonders sei auch noch auf Becker's Rostschutzfarben und Maschinenlackfarben hingewiesen, die bei den Behörden (der Reichsbahn, den Reichsbahnbetriebsämtern, Bahnmeistereien) und der Industrie zugelassen sind.

Ein besonderes Gebiet sind die unter dem Namen Sundia-Weißlacke bzw. Strela-Heizkörperlacke bekannten hochwertigen Qualitäts-Fabrikate für die Dekorationsmaler-Technik. Die Becker'schen Malerlacke und Copal-Lacke sowohl für Außen- und Innen-Arbeiten als auch für Möbel, Innen-Dekorationen und Fußböden erfreuen sich in Fachkreisen des besten Rufes.

Den modernen Anforderungen ist durch die Aufnahme der neuzeitlichen 4-Stunden-Luft- und 4-Stunden-Fußbodenlacke Rechnung getragen worden. Für die heute in besonderem Maße in Aufnahme gekommene Mattlackierung werden in Fachkreisen Becker's Hartmattlacke sowie Seidenglanzack Transparent bevorzugt angewendet.

Ein wichtiger Zweig der dekorativen Malerei ist in neuerer Zeit die Seidenglanzschliff-Lackierung mit Becker's Polier-Schleifemalle „Sundia-Rekord“, einem in Deutschland und im Auslande anerkannten Spitzen-Fabrikat, geworden.

Bei der Herstellung von Schleifack-Möbeln, der Innenausstattung von Schiffsräumen, Villen, Schlössern, Hotels, Gesellschaftsräumen etc., überall dort, wo an die dekorative Ausstattung besonders hohe Ansprüche gestellt werden, nimmt das Polier-Schleif-Verfahren bzw. die Seidenglanzlackierung mit Sundia-Seidenglanzemalle oder Sundia-Weiß-Matt einen wichtigen Platz ein. Die Emailen sind in allen modernen lichten Farbönen lieferbar, so daß jedem Geschmack weitestgehend Rechnung getragen werden kann.

Auf Wunsch ist die Firma Carl Becker, G. m. b. H., Stralsund zur Uebersendung von Ausfallproben sowie Propagandamaterial gern bereit.

Quartalskündigungsstermin bringt erneute Verschlechterung des kaufmännischen Stellenmarktes.

Der Quartalskündigungsstermin brachte — nach den Beobachtungen der Kaufmännischen Stellenvermittlung des D.H.V. — eine abermalige Verschlechterung des kaufmännischen Stellenmarktes. Der Bewerberzugang überschritt die Ziffer des Vormonats. Der Bewerberbestand erfuhr eine beträchtliche Steigerung. Es wurden im Berichtsmonat besonders viele Einzelkündigungen ausgesprochen. Mehrfach belasteten Massenkündigungen als Folge von Betriebsstillegungen, Fusionen und Konkursen den Arbeitsmarkt. An dem Bewerberzugänge sind fast ausnahmslos alle Geschäftszweige beteiligt. Größerer Bewerberzugang wurde aus

der Glas- und Porzellanindustrie, dem Baugewerbe, der Eisenindustrie und dem Lebensmitteleinzelhandel festgestellt. In verschiedenen Städten wurden auf Grund des Reichsbahn-Schenker-Abkommens zahlreiche Kündigungen ausgesprochen. Der Auftragseingang und die Vermittlungen gingen zurück.

Wie schwierig sich die Lage des kaufmännischen Stellenmarktes gestaltete, kennzeichnet die für die Kaufmännische Stellenvermittlung des D.H.V. errechnete Andrangsziffer (Bewerber auf eine offene Stelle) 45,8 im Februar 1931, 34,7 im Januar 1931, 16,4 im Februar 1930.

Auto-Stoewer.

Die Stoewer-Werke A. G. vormals Gebrüder Stoewer gehören zu den Pionieren der Automobilindustrie. Mit über 32 jährigen Erfahrungen waren sie die ersten, die die luxuriösen 8-Zylinder-Personenwagen mit doppelt gekröpftem Niederrahmen und Kugelfederlagerung herausgebracht haben. Die Stoewer-Werke sind ferner eine der ersten deutschen Automobilfabriken, die nicht nur die Bedeutung des 8-Zylinder-Motors erkannt, sondern der heutigen Wirtschaftslage Rechnung tragend in dem „Kleinen Stoewer“, 4-Zylinder mit Vorderrad-Antrieb, das das größte Interesse erregende Automobil der Automobilausstellung, die vor kurzem in Berlin stattgefunden hat, herausgebracht haben. Dieser leichte Wagen, der eine vollkommene Umwälzung im Kleinwagenbau bedeutet und der auf der Berliner Automobilausstellung großes Aufsehen erregt hat, ist für die Gesellschaft ein glücklicher geschäftlicher Griff geworden. Nach den vorliegenden Nachrichten sind bisher rund 3500 Wagen fest ver-

kauft worden. Die Werke rechnen damit, daß in Kürze bereits die doppelte Anzahl an Bestellungen vorliegen wird, da ein großer Teil der Händlerschaft, vor allem in Süddeutschland, auf der Automobilausstellung nicht vertreten war und das Hauptverkaufsgeschäft erst bei der systematischen Bearbeitung durch die Werksvertreter einsetzt. Auch verspricht sich die Leitung der Stoewer-Werke viel von der Genfer Ausstellung. Die bisher verkauften 3500 Wagen können bei intensivster Arbeitsweise und bei Vergrößerung der Belegschaft, durch die die Produktion auf 500—600 Wagen pro Monat gesteigert werden kann, bis Jahresende geliefert werden.

Das Februarbuch des Stoewer-Magazins, das dem „Ostsee-Handel“ vorliegt, berichtet in interessanter Weise über die Berliner Automobilausstellung und die auf ihr ausgestellten Stoewer-Wagen, insbesondere über den „Kleinen Stoewer“ und das Problem des Kleinwagens überhaupt.

Adler-Pinsel-Fabrik, G. m. b. H., Bad Lauterberg i. Harz.



Die im Jahre 1875 gegründete Firma Adler-Pinsel-Fabrik G. m. b. H., Bad Lauterberg i. Harz, bringt unter der Schutzmarke „Fliegender Adler“ (siehe Inserat) Fabrikate auf den Markt, die in den interessierenden Kreisen, infolge ihrer ganz vorzüglichen Beschaffenheit, Beachtung verdienen. Zur Herstellung ihrer erstklassigen Qualitätsware steht der Firma eine fast 60 Jahre lange Erfahrung zur Seite, welche sie in den Stand setzt, den jetzt massenhaft auf dem Markt erscheinenden minder-

wertigen Fabrikaten der Pinselindustrie erfolgreich die Spitze zu bieten. Jeder Fachmann, der einmal mit „Adler“-Fabrikaten gearbeitet hat, wird diese den andern billigeren immer wieder vorziehen. Durch die Verwendung von nur erstklassigem Rohmaterial verbürgen „Adler-Pinsel“ im Gebrauch äußerst geringe Abnutzung und gewährleisten ein flottes sauberes Arbeiten. Es ist eine bekannte Tatsache, daß „der Preis nicht sagen kann, ob die Ware billig ist, sondern die Ware muß zeigen, ob der Preis billig war“.

Dapolin.

Errichtung eines Seeumschlagplatzes für Mineralöle in Stettin durch die Dapolin-Gesellschaft. In Stettin baut die Dapolin-Gesellschaft ihre Tankanlage, die bisher durch Seeleichter mit Mineralölen versorgt wurde, zu einer Uebersee-Verladestelle aus. Dadurch werden die Uebersee-Tankschiffe bis an die Anlage, welche an der Parnitz belegen ist, heranhelfen und direkt in große Land-Tanks entläßt werden können. Stettin wird durch diesen Mineralöl-Seeumschlagplatz die Versorgungsbasis des Ostens, wie Hamburg für Nord- und Mitteldeutschland.

Die seit 40 Jahren im Besitz der Dapolin-Gesellschaft befindliche Tankanlage mit ca. 16 000 to Fassungsvermögen wird um ca. 20 000 to vergrößert. Es gelangen Tanks zur Aufstellung in Abmessungen von 30 m Durchmesser und 11 m Höhe, mit einem etwa 8000 cbm großen Fassungsvermögen, die in Anbetracht des sehr moorigen Grund und Bodens künstliche Pfahlfundierung erhalten, zu denen über 1000 Holzpfähle von 14 m Länge und 30 cm Durchmesser, die bis auf tragfähigen Boden eingerammt werden, Verwendung finden. Diese Holzpahlfundierung wird mit

einer Eisenbetondecke armiert, worauf die Tanks zu stehen kommen.

Für die Einfahrt der See-Tankschiffe in die Parnitz bis vor die Anlage mußten umfangreiche Baggerungen in der Parnitz durchgeführt werden. Die gewonnenen Baggermassen wurden für die Aufhöhung des Geländes verwendet.

Die für die direkte Versorgung der Verladestelle dienenden 13 000 to fassenden See-Tankschiffe werden vermittels der an Bord befindlichen Dampfpumpen in die Landtanks in kaum 20 Stunden entleert. Aus den Landtanks erfolgt die Verladung in Tankkähne und Leichter zur Versorgung der an der Oder und den Märkischen Wasserstraßen liegenden Tankanlagen, von denen aus wiederum die Mineralöle in Kesselwagen landeinwärts an die an Eisenbahnlinien liegenden Tankanlagen versandt werden.

Durch diesen bedeutenden Mineralöl-Seeumschlagplatz in Stettin, welcher Anfang nächsten Jahres dem Betrieb übergeben werden soll, wird ein wichtiger, wirtschaftlicher Knotenpunkt gebildet, der der Mineralöl-Versorgung des Ostens einschließlich Berlins dienen soll.

Iduna-Germania

Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft
BERLIN SW 68, Charlottenstr. 82



Germania-Iduna

Lebens - Versicherungs - Aktiengesellschaft
STETTIN, Paradeplatz 16

Aktienkapital: 16 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen

rd. **58 Millionen RM.**

Vorhandene Garantiemittel

rd. **150 Millionen RM.**

Gesamtbestand in der Lebensversicherung

rd. **675 Millionen RM.**

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,

Kraftfahrzeug-,

Feuer-, Einbruchdiebstahl-,

Aufrohr-

Versicherungen

Vertretungen in allen größeren Orten.

Fritz & Johs. Brandenburg

Maschinenfabrik

Stettin, Unterwiek 11

Fernsprecher 36937

Züllchow, Stadenstr. 6a

Fernsprecher 36876



**Fabrikation von Kochherden
Lösch- u. Ladeblöcken, Spann-
schrauben und Trossenwinden
Ausführungen
von Schiffs- u. Kesselreinigungen**

GEBR. KOLBE

STETTIN

MARIENSTRASSE 1

FERNSPRECHER 30883

Maschinenfabrik • Kessel-
Schmiede • Schiffsreparaturen

Julius Scherk

Konkursverwalter

Von der Industrie- und Handelskammer und gerichtlich
beideter Sachverständiger der Textilbranche

Telephon 21320 STETTIN Augustaplatz 1

Treuhänder

Bearbeitung von Vergleichsverfahren

Ostdeutsche Eilschiffahrt

G. m. b. H.

Betriebsgemeinschaft C. Rothenbücher G. m. b. H.
Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbeschiffahrt A. G.

**Täglicher Eildampfer-Verkehr
STETTIN—BERLIN—STETTIN**

BERLIN - Plötzensee, Westhafen, Fernsprecher: Moabit
1502, 1630 / Telegr.-Adresse: Ostdeutsche Eilschiffahrt,
Berlin-Plötzensee, Westhafen / Postscheckkonto: Berlin
Nr. 9901 / Lade- und Löschstelle: Westhafen, Halle 9

STETTIN, Filiale: Neue Königstr. 3, Fernspr.: Nr. 36113
und 36114 / Telegr.-Adr.: Ostdeutsche Eilschiffahrt, Stettin
Neue Königstraße / Postscheckkonto: Stettin Nr. 3879
Lade- und Löschstelle: Am grünen Graben (Bahnseite)

Diplom - Kaufmann, Diplom - Bücherrevisor

H. Hodemacher

staatl. geprüft an der Handelshochschule zu Leipzig

Durch die Industrie und Handelskammer zu Stettin
öffentlich angestellter und beedigter Bücherrevisor

Gerichtlich vereidigter Buchsachverständiger für die
Gerichte des Landgerichtsbezirks Stettin

STETTIN, Friedrich-Karl-Str. 22, Tel. 23369

Entscheidend

*für eine Werbe-Drucksache ist wie
bei jeder Reklame nicht der Preis,
ausschlaggebend ist allein*

der Erfolg

*Wirksame Propaganda ist niemals zu
teuer. Sie belebt das Geschäft. Wer
seinen Umsatz erhöhen will, ist auf
Reklame angewiesen. Im besten
Sinne moderne Werbe-Drucksachen
in vornehmer Ausführung
führen am sichersten zur Erweiterung
des Kundenkreises. — Ihre nächste
Werbe-Drucksache*

durch

Fischer & Schmidt

Buch- u. Steindruckerei, Buchbinderei
Stettin, Große Wollweberstr. 13

Empfehlenswerte Wein- und Bierrestaurants

„Alte Wache“

Inhaber: Fritz Puhlmann

Grösstes und behaglichstes Restaurant Nordostdeutschlands



Erstklassige Speisen / Gepflegte hiesige u. echte Biere
Schoppenweine / Solide Preise
Aufenthalt in historischen Räumen.

Fernruf: 36873 und 36882

WEINHANDLUNG

seit 1834

Kettner Breite Str. 13

WEINSTUBEN

Dieses Feld kostet monatlich 10,- RM.

Vereinigte Anklam-Friedländer Kartoffelstärke- und Flodkenfabriken G. m. b. H. zu Anklam

mit ihren Betrieben

Anklam, Friedland, Pasewalk und Gützkow

verarbeiten

**Kartoffeln zu Hochfein - Kartoffelmehl
Ia Glukose, Marke K.F.F. u. Kartoffelfloden**

Kapazität

2 Millionen Zentner Kartoffeln

C. F. Weber

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

37731, 37732

Telegr.: Nonnenmühle

Walter Strecker

Bogislavstr. 19 Stettin Fernruf 24097

Vertreter der Firmen: Ewald Dörken A.-G., Lackfabrik, Herdecke (Ruhr) / W. Cüttler A.-G., Farbenfabrik, Reichenstein i. Schl. / Adler-Pinsel-Fabrik G. m. b. H., Bad Lauterberg i. H. / Frankf. Broncefarnfabrik Jul. Schopflocher A.-G., Frankfurt a. M. / Erwin Wintgens, Malerwerkzeuge, Elberfeld / C. Bernhardt, Schellack-Import, Bremen

Lieferung an Verbraucher nur durch den Handel.