

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

**Gegründet 1857**

## Transportversicherungen aller Art

**Fernsprecher: Nr. 27060**

**Drahtanschrift: Seeunion**

## Nach dem Norden über Stettin!

**Kopenhagen** Abg. Stettin: 3—4 mal wöchentl. Abg. Kopenhagen: 3—4 mal wöchentl. Fahrpreis: Stettin-Kopenhagen I. RM. 27.00, II. RM. 18.50, Deck RM. 12.50. Billige Vergnügungsreisen, Stettin-Kopenhagen und zurück 2—5 Tage. I. RM. 40.00, II. RM. 28.00, Deck RM. 20.00.

**Oslo** Abg. Stettin: Dienstag und Freitag. Abg. Oslo: Dienstag u. Sonnabend. Fahrpreis: Stettin-Oslo I. RM. 83.50, II. RM. 57.00, Deck RM. 33.00.

**Gothenburg** Abg. Stettin: Sonnabend. Abg. Gothenburg: Mittwoch. Fahrpreis Stettin—Gothenburg: I. RM. 50.00, II. RM. 35.50, Deck RM. 24.00.

**Weslnorwegen** bis Drontheim. Abg. Kopenhagen ca. jeden Dienstag. Dauer der Rundr. 13 Tage. Rotourbill. Kopenhagen—Drontheim—Kopenh. mit demselb. Schiff I. Kajüte Kr. 150 plus Kostgeld Kr. 8.— per Tag.

**Island** Abg. Kopenhagen alle 14 Tage. Dauer der Rundreise 20 Tage. Fahrpr.: Kopenhagen—Island—Kopenhagen I. ca. Kr. 270.—, II. ca. Kr. 180.—, plus Kostgeld, Kr. 8.— in I. Kajüte per Tag, Kr. 5.— in II. Kajüte per Tag.

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

**Det Forenede Dampskibs-Selskab**

Aktieselskab. Kopenhagen.



*Ihre Geschäfts-Briefe*

1528-FELDMÜHLE-1528  
SPECIAL-BANK-POST

und Werbe-Drucksachen gewinnen  
augenfällig an Wirkung durch die Ver-  
wendung der schönen, charaktervol-  
len, zähen und griffigen Papiermarke

**FELDMÜHLE  
SPECIAL-BANK-POST**

Verlangen Sie das Angebot Ihres  
Papiergroßhändlers oder Druckers.

★

FELDMÜHLE, PAPIER- U. ZELLSTOFFWERKE A.-G. STETTIN



Die nachstehend benannten, von der

## Industrie- und Handelskammer zu Stettin öffentlich bestellen und beedigten Bücherrevisoren,

Mitglieder des Verbandes Deutscher Bücherrevisoren (VDB), übernehmen die Erledigung aller einschlägigen Arbeiten, auch die Vorbereitung und Durchführung von Vergleichen und Konkursangelegenheiten:

Rudolf Altmann, Stettin, Birkenallee 36, Tel. 225 16  
Herbert Hodemacher, Stettin, Friedrich-Karl-Straße 22, Tel. 233 69  
Paul C. Jankowski, Stettin, Moltkestr. 14, Tel. 215 15  
Kurt Jonas, Stettin, Frauenstraße 50, Tel. 213 59  
Hugo Romer, Stettin, Linsingenstr. 36, Tel. 246 68  
Edmund Zander, Stettin, Gr. Domstr. 24, Tel. 331 86  
Arthur Grabow, Swinemünde, Lindenstraße 8, Tel. 2985  
Otto Wiedemann, Demmin, Anklamer Straße 3, Tel. 336

### NORD-OSTSEE

SCHIFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT  
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

**STETTIN / AUGUSTASTR. 12**

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

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

### GEBR. KOLBE STETTIN

MARIENSTRASSE 1 FERNSPRECHER 308 83

Maschinenfabrik • Kessel-  
Schmiede • Schiffsreparaturen



**Stettin-Wollin-  
Camminer-Dievenower  
Dampfschiffahrts-  
Gesellsch. Cammin i. P.**

Fernruf: 269.

Vertreter in Stettin:  
Oscar Braeunlich, Bollwerk 1b  
Fernruf 214 49.

Linie 1: Stettin-Wollin-  
Heidebrink - Cammin-  
Dievenow.

Linie 2: Stettin-Misdroy-  
(Laatziger Ablage).

Linie 3: Cammin-Die-  
venow.

Linie 4: Cammin-Heide-  
brink.

Linie 5: Küstenfahrten  
bis Rügen.

Vereinsfahrten nach  
Vereinbarung

### Hermann Riedel STETTIN

Spedition und Lagerung  
von  
Getreide und Futtermitteln

Fernsprecher: Sammelnummer 35071  
Telegr.-Anschrift: Speriedel.

## Fischer & Schmidt / Stettin

### Drucksachen für Handel

Briefbogen, Rechnungen, Postkarten,  
Anschriften, Preislisten

### Drucksachen für Industrie

Kataloge jeder Art und Größe  
in moderner Ausführung



### Reklame-Drucksachen

für alle Geschäftszweige in ein- und  
mehrfarbiger Ausführung

### Zeitschriften und Werke

werden auch bei größten Auflagen  
sauber und pünktlich geliefert

**Buchdruckerei / Steindruckerei / Buchbinderei**



# Wieler & Hardtmann

Act.-Ges.

**Danzig — STETTIN — Hamburg**

gegründet 1881

**Spedition aller Art**  
**Lagerung / Befrachtung / Versicherung**

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

Telegramm-Adresse für alle drei Häuser: Warrant.

## Fink & Michaelis • Stettin

Telegr.-Adr.: Fimikleider,

Fernruf Nr. 21149, 21150



Gesellig geschützt.

### Herrenkleider-Fabrik

Abteilung I: Größtes Spezial-Unternehmen für Anfertigung besserer und bester  
**Herren- und Burschen-Konfektion bei Einsendung von Stoffen**  
für Lager und Maß.

Abteilung II: **Fertige Konfektion** in mittleren und besten Preislagen. —  
Besonders leistungsfähig in **blauen Kammgarn-Anzügen**.

Preisliste und Fassonkatalog kostenlos und portofrei / Tadelloser Sitz / Saubere Verarbeitung.



# W. Kunstmann

Gegründet  
1870

**Stettin und Swinemünde**

Gegründet  
1870

Telegr.-Adresse: Stettin: Kunstmania. 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, Seedienstschlüssel

## Reederei

Massengut-Spedition / Schiffsgeschäfte

Bunkerkohlen / Schleppbetrieb

## Lloyd's Agent • Swinemünde

### 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

Sei zeitgemäß

*Nähe  
elektrisch*

DER  
**SINGER  
MOTOR**

spart das Treten

DAS

**SINGER  
NÄHLICHT**

schont die Augen



*Nähe  
elektrisch*



SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT  
 SINGER LÄDEN ÜBERALL



# Ostsee-Handel

*Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet  
und sein Hinterland*

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

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

des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.

und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, 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-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

**Nr. 11**

**Stettin, 1. Juni 1931**

**11. Jahrg.**

## Die Wirtschaftslage in Skandinavien.

Von Professor Dr. Zadow, Berlin.

Im schwedischen Wirtschaftsleben sind während der letzten Monate keine Zeichen einer Verbesserung der Konjunkturlage hervorgetreten. Das Preisniveau sank weiter, die industrielle Produktion und der Warenumsatz haben sich weiter vermindert, und die Arbeitslosigkeit zeigt die Tendenz zu beunruhigender Steigerung. Eine Verschärfung der Depression zeigte sich insbesondere bei den Sägewerken, der Zellstoffindustrie und den Eisenerz fördernden Unternehmen. Nachdem die Sägewerke bereits im Vorjahre ihre Erzeugung um 20% eingeschränkt hatten, wurde die diesjährige Produktion um weitere 20% der Produktion des Jahres 1929 vermindert.

Der schwedische Holzmarkt leidet schwer unter der Konkurrenz der russischen Holzverkäufe in England; ebenso kämpft die Eisenindustrie gegen die sich immer stärker entwickelnde Konkurrenz des Auslandes, die ständig wachsende Mengen nach Schweden einführt. In der Maschinenindustrie hat sich der Absatz von Separatoren wegen der ungünstigen Lage der Landwirtschaft stark verringert. Ebenso hat die Kugellagerindustrie einen Rückgang der Aufträge infolge der ungünstigen Lage der Automobilindustrie erfahren. Zu den Industrien, die von der Depression kaum berührt wurden, gehört vor allem die Elektroindustrie, die auch fernerhin auf Grund der umfangreichen Eisenbahnelektrifizierung auf gute Beschäftigung rechnen kann; auch für die Telefonindustrie eröffnen sich — dank der Protektion des Kreugerkonzerns — günstige Aussichten.

Das Problem des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen ist in Schweden erneut in den Vordergrund der Erörterungen getreten. In einem Schreiben der Verwaltung der schwedischen

Staatsbahnen an die Regierung wurde auf die Folgen der Ausdehnung des gewerbsmäßigen Kraftfahr-Verkehrs für die Rentabilität der Eisenbahnen und auf die Notwendigkeit staatlicher Maßnahmen zur Beseitigung einer ungesunden Konkurrenz hingewiesen. Der durch die Konkurrenz der Kraftwagen verursachte Ausfall von Einnahmen wird für die schwedischen Staats- und Privatbahnen für das Jahr 1929 auf 25 Millionen Kronen geschätzt, wovon 11 Millionen auf die Staatsbahnen entfallen. Für das Betriebsjahr 1930 rechnet man mit einem Einnahme-Ausfall von insgesamt 30 Millionen Kronen. —

Auch das dänische Wirtschaftsleben beginnt in immer stärkerem Grade den Druck der Weltdepression zu spüren. Die ersten Schwierigkeiten zeigten sich bekanntlich bei der Schifffahrt, dann — seit dem Frühjahr 1930 — auch bei der Landwirtschaft, und seit dem Herbst 1930 begann auch die Industrie unter der allgemeinen Konjunkturverschlechterung zu leiden. Die Lage der Schifffahrt wird am besten durch die aufgelegte Tonnage gekennzeichnet, die nunmehr bereits rund 200 000 BRT. = 17% der gesamten dänischen Handelsflotte umfaßt. Der Frachtenmarkt liegt still. Besonders passiv ist Nordamerika, und es ist ein schlimmes Symptom, daß die „Forenede Dampskibsselskabs“ (Amerikalinie) ihre nordatlantische Passagierfahrt wegen des stark rückgängigen Verkehrs hat einschränken müssen. Auch an den europäischen Märkten war die Tätigkeit der Handelsflotte äußerst gering. Weder der Holzmarkt in der Ostsee, noch der Kohlenmarkt von England aus hatte nennenswerte Nachfrage aufzuweisen, und auch im Mittelmeer war das Angebot an Schiffsraum im Verhältnis zur Nachfrage allzu reichlich.



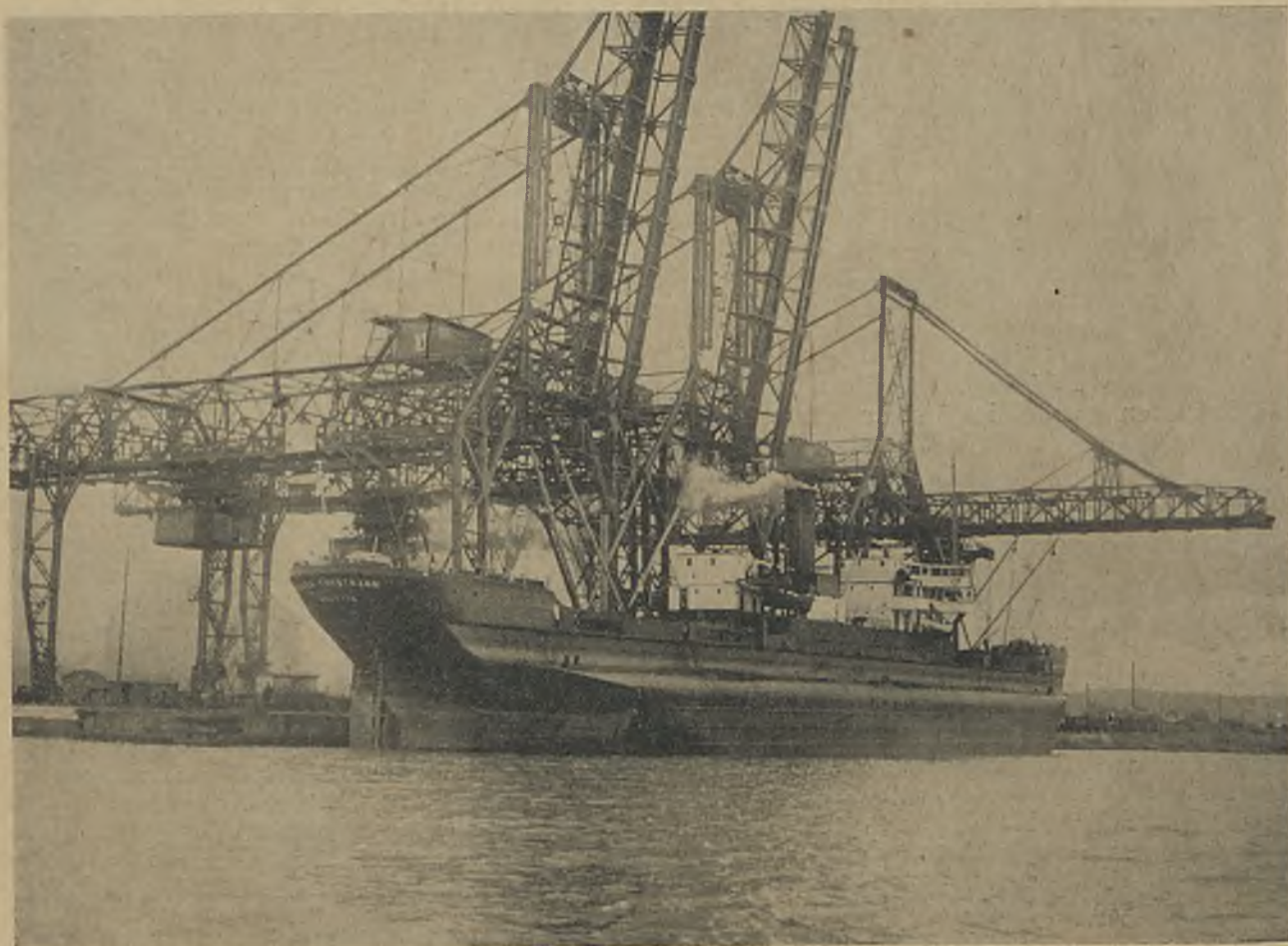
In der dänischen Landwirtschaft rentierte sich noch vor einigen Jahren die Butter-, sowie die Speckproduktion. Die letztere verdankte ihre Rentabilität den niedrigen Futterpreisen, die auf der anderen Seite bereits seit langem die Getreideerzeugung für den Markt zu einem wenig lohnenden Geschäft gemacht haben. Seitdem ist jedoch auch die Rentabilität der Viehzucht stark zurückgegangen, vor allem der Schweinezucht, die infolge der günstigen Absatzverhältnisse auf dem englischen Markt zu Beginn des Jahres 1930 stark forziert worden war. Widerstandsfähiger scheinen noch die kleinen Wirtschaften zu sein, die Getreide und andere Futtermittel zukaufen und denen daher die jetzt gebotene Möglichkeit zugutekommt, russische Gerste zu sehr niedrigen Preisen zu kaufen. Dagegen haben die größeren Wirtschaften, bei denen die Erzeugung von Getreide und in vielen Fällen auch Futterrüben eine entscheidende Rolle spielt, die größten Schwierigkeiten bei dem Bestreben, Einnahmen und Ausgaben in Einklang zu bringen.

Die Lage der dänischen Industrie ist nach vielen Richtungen hin ernst; jedoch darf bei einer zusammenfassenden Beurteilung der industriellen Verhältnisse nicht übersehen werden, daß die guten Konjunkturen in den vergangenen Jahren zu einer Rationalisierung und wirtschaftlichen Konsolidie-

rung benutzt worden sind und daß die Betriebe nunmehr wesentlich besser gegen die schlechten Zeiten gerüstet dastehen, als während der letzten Krise im Jahre 1921 und den darauf folgenden Jahren. —

Auch in Norwegen hat sich die Rückwirkung der Weltwirtschaftskrise auf die Wirtschaftslage fortgesetzt. Der Großhandelsindex (1913 = 100) ist auf 131 und der Lebenshaltungsindex (Juli 1914 = 100) ist auf 169 mit und 161 ohne Steuern zurückgegangen. Immerhin zeigt die Lage im allgemeinen keinen krisenhaften Charakter, was vor allem darin seinen Grund hat, daß das Kreditwesen in den letzten Jahren eine Stärkung erfuhr und die Produktion sich in gesunden Grenzen hielt.

Bemerkenswert ist, daß der Walfang für diese Saison erneute Rekordzahlen bringt, die noch auf kein Aussterben des Wals im südlichen Eismeer schließen lassen. Infolge der großen Walölbestände ist auf Betreiben des Margarinetrusts in der nächsten Saison eine Fangpause beabsichtigt. Am 15. März d. Js. stellte sich der Gesamtfang der norwegischen Walfanggesellschaft für die Saison 1930/31 auf rund 1,9 Millionen Faß Walöl gegen 1,3 Millionen in 1929/30 und 0,9 Millionen Faß in 1928/29.



D. „Clara Kunstmann“, Stettin, (ca. 6 700 To) im Reiherwerderhafen Eisenerz, löschend.



# Die Handels- u. Verkehrsbeziehungen zwischen Stettin u. Skandinavien.

Von Dr. E. Schoene.

Daß die Möglichkeiten zu intensiven wirtschaftlichen Wechselbeziehungen zwischen Stettin und den drei skandinavischen Ländern, die sich aus der geographischen Lage dieser Länder zu dem südlichsten Ostseehafen Stettin mit einem gewissen Zwang ergeben, auch in der Praxis zur Ausnutzung gelangen, das lehrt besonders deutlich ein Blick

auf den Stettiner Schiffsverkehr. So drückt sich unter anderem, wie die folgenden Zahlen zeigen, in der starken Beteiligung der Flaggen der skandinavischen Staaten im Stettiner Hafenverkehr die vitale Bedeutung aus, die Stettin für die drei skandinavischen Länder als Mittler ihres Güteraus-  
tauschs mit Deutschland sowie Mittel- und Osteuropa hat:

## Seewärtiger Schiffsverkehr Stettins nach Flaggen.

| Jahr     | Schweden |         | Dänemark |         | Norwegen |         | Ausländische Flaggen insgesamt: |           |
|----------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|---------------------------------|-----------|
|          | Zahl     | cbm     | Zahl     | cbm     | Zahl     | cbm     | Zahl                            | cbm       |
| Eingang: |          |         |          |         |          |         |                                 |           |
| 1926     | 680      | 817 755 | 499      | 852 412 | 348      | 589 843 | 2 112                           | 4 130 484 |
| 1927     | 551      | 464 508 | 392      | 496 965 | 226      | 374 514 | 1 412                           | 1 866 542 |
| 1928     | 625      | 524 288 | 480      | 642 043 | 195      | 319 988 | 1 669                           | 2 387 033 |
| 1929     | 491      | 406 850 | 492      | 603 851 | 192      | 327 288 | 1 565                           | 2 334 904 |
| 1930     | 466      | 449 567 | 761      | 818 655 | 171      | 292 845 | 1 817                           | 2 607 154 |
| Ausgang: |          |         |          |         |          |         |                                 |           |
|          | Zahl     | cbm     | Zahl     | cbm     | Zahl     | cbm     | Zahl                            | cbm       |
| 1926     | 753      | 853 622 | 559      | 868 652 | 354      | 599 405 | 2 272                           | 4 221 209 |
| 1927     | 560      | 465 239 | 410      | 501 318 | 226      | 376 637 | 1 450                           | 1 902 578 |
| 1928     | 629      | 516 008 | 476      | 614 565 | 196      | 322 804 | 1 670                           | 2 361 909 |
| 1929     | 509      | 416 634 | 509      | 619 995 | 187      | 320 836 | 1 591                           | 2 353 159 |
| 1930     | 474      | 486 305 | 784      | 827 195 | 172      | 292 504 | 1 850                           | 2 642 581 |

Auch ein Blick auf die Herkunfts- und Bestimmungs-  
häfen der im Stettiner Hafen eingehenden bzw. ausgehenden Schiffe lehrt die große Bedeutung, die der Verkehr zwischen Stettin und den norwegischen, schwedischen und dänischen Häfen hat. Das Jahr 1930 gibt hier folgendes Bild:

### Im Stettiner Hafen eingegangen:

| Herkunft                | Zahl der Schiffe | Raumgehalt in cbm |
|-------------------------|------------------|-------------------|
| aus:                    |                  |                   |
| Norwegen                | 156              | 203 029.—         |
| Schweden                | 747              | 1 119 227.—       |
| Dänemark                | 1 733            | 938 930.—         |
| Skandinavien insgesamt: | 2 636            | 2 261 186.—       |
| Gesamteingang:          | 5 365            | 6 994 924.—       |

### Aus dem Stettiner Hafen abgegangen:

| Bestimmungsland         | Zahl der Schiffe | Raumgehalt in cbm |
|-------------------------|------------------|-------------------|
| nach:                   |                  |                   |
| Norwegen                | 65               | 144 144.—         |
| Schweden                | 646              | 1 349 771.—       |
| Dänemark                | 2 023            | 883 973.—         |
| Skandinavien insgesamt: | 2 734            | 2 377 888.—       |
| Gesamtausgang:          | 5 443            | 6 982 533.—       |

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß aus skandinavischen Häfen der Zahl nach ungefähr die Hälfte aller im Stettiner Hafen eingehenden Seeschiffe, dem Raumgehalt nach ungefähr ein Drittel aller Schiffe stammen; ähnlich verhält es sich mit dem Ausgang.

Es wäre natürlich ein Irrtum, anzunehmen, daß der bedeutende Warenaustausch zwischen Stettin und Skandinavien sich vorwiegend auf schwedischen, dänischen und norwegischen Schiffen vollzieht, vielmehr ist auch die Stettiner Reederei in hervorragendem Maße Trägerin dieses Verkehrs. Stettin ist bekanntlich der größte Reedereiplatz an der deutschen Ostsee, und die Stettiner Seeschiffahrt hat ihren Schiffspark in weitsichtiger Weise nicht nur ständig erweitert, sondern auch nach Maßgabe der besonderen Erfordernisse, die im Verkehr nach den einzelnen Ländern vorliegen, ausgebaut. So verfügt Stettin heute über alle Arten von Spezialschiffen vom 10 000 Tonnen großen, für den Massengut-, namentlich den Erztransport von Skandinavien bestimmten Trampdampfer bis zum schnellen, komfortabel eingerichteten Tour- und Passagierschiff. Die Massenguttransporte, die innerhalb des Güterauswechsels mit Skandinavien einen breiten Raum einnehmen, sind überhaupt als ein wichtiger Bestandteil des Stettiner Hafenverkehrs zu bezeichnen, und die Tatsache, daß diese Transporte zum großen Teil von Schiffen der Stettiner Reederei bewerkstelligt werden, verdient demgemäß besonders hervorgehoben zu werden. Aber auch der Stückgutverkehr nach und von

skandinavischen Häfen ist von kaum minderer Wichtigkeit. Die auf Jahrhunderte alte Traditionen zurückblickende Stettiner Linienreederei unterhält teilweise allein, teilweise in enger Zusammenarbeit mit skandinavischen Reedereien mit ihren Dampfern, die zum Teil auch für den Passagierverkehr eingerichtet sind, einen häufigen und regelmäßigen Tourdienst von Stettin nach allen bedeutenden Hafenplätzen der drei skandinavischen Staaten. Von der Stettiner Reederei werden insbesondere Norköping und Stockholm, Götterburg und Malmö, außerdem auch andere westschwedische sowie westnorwegische Häfen regelmäßig angelaufen, während den sehr lebhaften Verkehr mit Kopenhagen eine dänische Reederei, die Forenede Dampskibs-Selskab, bestreitet. Die Vorteile des Umstandes, daß von Stettin aus mit allen größeren skandinavischen Plätzen regelmäßige und teilweise sehr dichte und sehr frequentierte Tour-schiffsverbindungen bestehen, bedürfen keiner weiteren Erläuterung. Stettin wird dadurch zum hervorragenden Mittler des Güterauswechsels zwischen Skandinavien und seinem eigenen ost- und mitteleuropäischen Hinterland, da von und nach dem Stettiner Hafen von allen wirtschaftlich wichtigen skandinavischen Plätzen fast immer ohne Umladung, jedenfalls aber stets zu direkter Fracht verladen werden kann. Der regelmäßige Linien-dampferdienst mit den häufig hochwertigen Stückgütern, die hier zum Transport gelangen, hat wichtige überlieferte Verbindungen zwischen Stettin und den skandinavischen Ländern schaffen helfen, die ihm bis heute einen bedeutenden wirtschaftlichen Nutzen eingetragen haben.

Neben der Stettiner Reederei und dem von Stettin ausgehenden Liniendienst hat aber auch der Stettiner Hafen als solcher in Bezug auf seine technischen Einrichtungen einen fortdauernden Aufschwung genommen. Insbesondere ist hier die gerade für den Verkehr mit Skandinavien überaus wichtige Erzverladeanlage im Reiherwerder-Hafen zu erwähnen, die stündlich ca. 200 Tonnen leistet und die gerade jetzt wieder durch eine große Verladebrücke ergänzt wird, die demnächst dem Verkehr übergeben werden soll. Auch die Vorrichtungen für einen schnellen Umschlag vom Waggon in das Schiff sind in der Massengutumschlagsstelle Reiherwerder-Hafen gegeben, so daß schnellste Abwicklung des Massengutumschlags in beiden Richtungen sowie sowie wie binnenwärts gewährleistet ist. Auch im Hinblick auf den Stückgutverkehr hat Stettin seine Hafenanlagen ständig erweitert und modernisiert. Hier ist insbesondere auf den neuen großen, gleichzeitig dem Umschlag und der Lagerung dienenden Speicher im Freibezirk zu verweisen, das modernste Hafenbauwerk Europas in dieser Art. Schließlich ist auch die dem Stückgutverkehr dienende Dunzigkai-Anlage gerade jetzt dadurch erheblich verbessert worden, daß die veralteten Kräne fast völlig durch moderne, elektrisch betriebene Wippkräne ersetzt worden sind.

Welche Güter sind es nun, die auf Grund der geschilderten Verkehrsgrundlagen im Verkehr zwischen Stettin



und Skandinavien die Hauptrolle spielen? Hier sind zunächst einmal diejenigen Güterarten zu nennen, für die Stettin nicht nur Umschlagsplatz von und nach Skandinavien ist, für die es vielmehr als unmittelbare Verbrauchsstätte bzw. als Erzeugungsort im Verhältnis zu den skandinavischen Ländern anzusehen ist. In diesem Zusammenhang ist vor allem hervorzuheben, daß Stettin die skandinavischen Erze, die hier alljährlich in großen Mengen eintreffen, nicht nur für die in seinem Hinterland gelegene Eisenhüttenindustrie umschlägt, daß vielmehr ein bedeutendes Werk der Eisen erzeugenden Industrie in Stettin selbst vorhanden ist, die „Hütte-Kraft“ in Stolzenhagen-Kratzwieck, die jährlich bedeutende Partien skandinavischer Erze verarbeitet. Dem unmittelbaren Bedarf des Stettiner Platzes dienen zum großen Teil auch die bedeutenden skandinavischen Feldspateinfuhren, die hier von der Stettiner Mineralmahlindustrie weiter verarbeitet werden. Im umgekehrten Verhältnis liefern die großen Stettiner Industrien ihre Produkte, vor allem Superphosphat und Chemikalien, Chamottesteine, Oelkuchen usw. nach allen skandinavischen Ländern. Besondere Wichtigkeit hat der skandinavische Markt ferner für die bedeutende Stettiner Herren- und Knabenkonfektion, die diese Länder mit ihren Erzeugnissen teilweise im Wege des Eigenexports, teilweise auch im Wege des Veredelungsverkehrs beliefert.

Im ganzen genommen gestaltet sich der Güteraustausch Stettins mit Skandinavien in den Jahren nach dem Kriege im Vergleich zur Vorkriegszeit wie folgt:

#### Ausfuhr/Einfuhr seewärts in Stettin in to zu 1000 kg:

| Jahr | Schweden  |         | Dänemark |         | Norwegen |         |
|------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|      | Eingang   | Ausgang | Eingang  | Ausgang | Eingang  | Ausgang |
| 1913 | 1 440 937 | 134 213 | 68 210   | 97 126  | 118 678  | 144 660 |
| 1925 | 1 106 132 | 88 410  | 42 412   | 86 299  | 148 900  | 23 275  |
| 1926 | 698 984   | 296 819 | 82 656   | 516 993 | 96 251   | 171 234 |
| 1927 | 825 113   | 104 730 | 83 999   | 148 165 | 191 213  | 26 625  |
| 1928 | 730 893   | 118 029 | 74 889   | 139 151 | 188 747  | 39 365  |
| 1929 | 877 672   | 178 380 | 100 827  | 165 477 | 174 861  | 65 459  |
| 1930 | 737 893   | 134 054 | 56 699   | 277 416 | 124 565  | 68 889  |

In den wichtigsten Güterarten war die Bewegung die folgende:

#### Seewärtiger Wareneingang in Stettin in to zu 1000 kg:

| Warenart           | Schweden  |         | Dänemark |         | Norwegen |         |
|--------------------|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|
|                    | Eingang   | Ausgang | Eingang  | Ausgang | Eingang  | Ausgang |
| Holz aller Art     | 1317      | 8 676   | 11 350   | 23 532  | 18 666   | 19 096  |
| Erze und Schlacken | 1 162 697 | 981 941 | 675 709  | 585 463 | 753 727  | 655 546 |
| Butter             | 9         | 7       | 749      | 1 023   | 928      | 927     |
| Feldspat           | 21 072    | 62 288  | 23 097   | 23 939  | 22 662   | 17 531  |
| Pflastersteine     | 104 007   | 57 807  | 48 723   | 21 775  | 2 703    |         |
| Norwegen           |           |         |          |         |          |         |
| Salzheringe        | 19 733    | 17 996  | 20 342   | 15 325  | 12 883   | 8 245   |
| Fischmehl          | 844       | 376     | 2 918    | 3 285   | 5 075    | 5 467   |
| Feldspat           | 18 462    | 14 399  | 13 211   | 7 319   | 8 031    | 6 371   |
| Dänemark           |           |         |          |         |          |         |
| Butter             | 2 133     | 1 153   | 408      | 401     | 323      | 364     |
| Häute, Felle       | 817       | 81      | 526      | 705     | 588      | 360     |
| Tierische Fette    | 1 177     | 1 725   | 3 092    | 2 423   | 1 975    | 2 842   |

#### Seewärtiger Warenausgang von Stettin in to zu 1000 kg:

| Warenart         | Schweden |        | Norwegen |        | Dänemark |         |
|------------------|----------|--------|----------|--------|----------|---------|
|                  | 1913     | 1925   | 1927     | 1928   | 1929     | 1930    |
| Maschinen        | 1 017    | 1 341  | 490      | 628    | 863      | 1 242   |
| Getreide         | 17 531   | 1 852  | 1 281    | 19 622 | 67 511   | 41 639  |
| Mehl             | 10 125   | 151    | 57       | 371    | 1 905    | 3 488   |
| Zucker           | 2 682    | 1 896  | 7 134    | 2 147  | 14 605   | 10 931  |
| Kohlen, Briketts | 48 815   | 31 812 | 41 836   | 15 946 | 12 153   | 10 232  |
| Chemikalien      | 4 154    | 1 149  | 3 297    | 4 052  | 3 424    | 3 519   |
| Chamottesteine   | 2 072    | —      | 2 653    | 2 717  | 3 516    | 2 596   |
| Glas und Waren   | 435      | —      | 767      | 927    | 1 666    | 2 073   |
| Eisenwaren       | 2 429    | 11 830 | 16 774   | 18 696 | 22 834   | 17 666  |
| Zink             | 2 556    | 2 858  | 5 993    | 6 246  | 8 319    | 9 220   |
| Kupfer           | 788      | —      | 1 147    | 833    | 1 541    | 2 566   |
| Norwegen         |          |        |          |        |          |         |
| Getreide         | 42 722   | 3 695  | 800      | 11 115 | 30 682   | 31 042  |
| Mehl             | 52 179   | 260    | 820      | 3 140  | 6 947    | 6 333   |
| Zucker           | 22 119   | 2 770  | 10 484   | 3 274  | 7 922    | 8 737   |
| Elektroden       | —        | —      | 1 496    | 5 816  | 3 785    | 2 415   |
| Dänemark         |          |        |          |        |          |         |
| Eisen und Waren  | 4 634    | 7 558  | 12 875   | 11 257 | 12 127   | 12 202  |
| Zink             | 2 337    | 1 330  | 2 590    | 3 578  | 3 519    | 4 125   |
| Maschinen        | 963      | 1 002  | 301      | 301    | 586      | 385     |
| Getreide         | 13 876   | 15 032 | 6 970    | 10 150 | 58 704   | 161 197 |
| Mehl             | 6 545    | 1 732  | 670      | 1 779  | 3 629    | 5 936   |
| Zucker           | 1 607    | 5 880  | 4 269    | 11 344 | 2 929    | 4 762   |
| Oelkuchen        | 2 979    | 4 853  | 2 114    | 4 115  | 3 281    | 6 972   |
| Kohlen, Briketts | 23 456   | 23 793 | 93 670   | 74 123 | 41 632   | 54 117  |
| Chemikalien      | 2 530    | 1 018  | 1 469    | 1 896  | 1 087    | 1 925   |
| Superphosphat    | 15 729   | 4      | 2 260    | 760    | 19 527   | 5 320   |
| Papier, Pappe    | 1 139    | 5 050  | 6 758    | 3 677  | 4 167    | 4 065   |

Diese Zahlen zeigen, sowohl was das Gesamtbild anbetrifft, als auch hinsichtlich der Entwicklung einzelner Güterarten keine einheitliche Tendenz. Besonders auffällig ist die Steigerung der Getreideausfuhr nach den skandinavischen Ländern in den letzten Jahren, insbesondere nach Dänemark, wohin im Jahre 1930 allein die stattliche Menge von über 160 000 Tonnen geliefert wurden. Andere Posten zeigen eine rückläufige Tendenz, so z. B. die Salzherings- und Buttereinkünfte aus Norwegen und Dänemark, was teilweise darauf zurückzuführen ist, daß diese Waren heute hier aus anderen Ländern in stärkerem Umfang eingeführt werden. Auch die früher sehr bedeutende Pflastersteineinfuhr aus Schweden ist leider sehr empfindlich zurückgegangen; das selbe gilt auch für das eigentliche Rückgrat des Stettinschwedischen Güterverkehrs, die Erzeinfuhr, die einen ziemlich kontinuierlichen Rückgang aufweist. Man geht nicht fehl, wenn man den Grund hierfür allerdings nicht in wirtschaftlichen, sondern mehr politisch gearteten Momenten sucht. Abgesehen davon, daß Stettin durch die neue Grenzziehung im Osten von einem großen Teil seines Hinterlandes heute getrennt ist, und gerade von solchen Gebieten, die wichtige Empfänger für skandinavische Waren sind und selbst andererseits über Stettin nach den skandinavischen Ländern Export in bedeutendem Umfange betrieben, schädigt die sehr expansive und rücksichtslose polnische Verkehrspolitik die Stettiner Interessen im Handel mit Skandinavien je länger je mehr; die Folge hiervon ist auch, daß gerade

## Der neue Gasherd

von Junker & Ruh

zum bedeutend ermäßigten Preis

|                            |          |
|----------------------------|----------|
| bar . . . . .              | RM. 88.— |
| 6 Monatsraten je . . . . . | „ 15.11  |
| 12 „ „ „ „ „               | „ 7.77   |
| 24 „ „ „ „ „               | „ 4.11   |

mit praktisch rückschlagsicheren Brennern  
mit weiß emaillierten Seitenwänden  
mit innen emailliertem Brat- und Backraum  
mit Umstellbrenner für Ober- und Unterhitze  
eine Meisterleistung deutscher Technik wird auch Ihnen gefallen

Städtische Werke A.-G., Stettin

**Stadtgeschäft Kl. Domstr. 20**

Fernruf 31909



der Stettiner Erzeugung einen so bedeutenden Rückgang erfahren hat und daß heute infolge der polnischen Tarifpolitik die Weichselhäfen die Versorgung eines wichtigen Teils geographisch unbestritten als Hinterland Stettins anzusehender Gebiete gerade mit Erzen teilweise an sich gerissen haben. In dem harten Konkurrenzkampf, der Stettin aufgezwungen ist, hat es sich den Ausbau seiner Flotte und seines Hafens in den letzten Jahren, wie schon erwähnt wurde, besonders angelegen sein lassen. Gerade im Zusammenhang mit dem Erzverkehr muß aber ergänzend noch darauf hingewiesen werden, daß ihm auch die fortdauernd betriebene Vertiefung der Seewasserstraße Stettin-Swinemünde, die demnächst durchweg auf 9,6 m Baggertiefe gebracht sein wird, zugute kommen wird, so daß dann auch die größten Schiffe, wie sie gerade für den Massengutverkehr in Frage kommen, ohne Ableichterung nach Stettin gelangen können. Auch der im vorigen Jahre dem Betrieb übergebene Swantedurchstich, der eine rasche gerade Verbindung von der Seewasserstraße zur Massengutumschlagsstelle Reiherwerderhafen unter Vermeidung der bisherigen zeitraubenden und unbequemen Umwege ermöglicht, ist unmittelbar auf den Massengutverkehr, insbesondere den Erzverkehr, zugeschnitten und bedarf daher besonderer Erwähnung. — Durch die Schaffung einer sachgemäßen Kühlanlage im Freibeizirk, die der Einfuhr von skandinavischer Butter zugutekommt, durch eine befriedigende Organisation des Weitertransportes verderblicher Güter durch die Zurverfügungstellung von Kühlwagen, durch die Schaffung eines modernen Kühlhauses für Salzheringe usw. hat Stettin auch für andere Güter seine Absicht bewiesen, alles zu tun, was für die Erhaltung seines Verkehrs in dem heutigen Wettbewerbskampf getan werden kann.

Dauern kann letzten Endes nur, was auf natürlichen und unveränderlichen Grundlagen beruht. Durch künstliche Ablenkungsmaßnahmen können wohl vorübergehend auf kürzere oder auch längere Zeit diese natürlichen Grundlagen bis zu einem gewissen Grade ausgeschaltet werden, auf die Dauer kann doch nur Bestand haben,

was organisch gewachsen und aufgebaut, nicht was künstlich geschaffen ist. Auf den Güterverkehr zwischen Stettin und Skandinavien angewendet, bedeutet dies, daß die polnische Weichselhäfenpolitik dem Seehafen Stettin heute zwar einen schweren und leider auch verlustreichen Wettbewerbskampf auferlegt, daß Abwanderungen mancher altangestammten Verkehre zwischen Stettin und Skandinavien zugunsten der Weichselhäfen vorgekommen sind und auch vorerst noch weiter vorkommen dürften. Demgegenüber trägt aber der Stettiner Seehafen die natürlichen, bleibenden Vorzüge in sich, die sich vielleicht vorübergehend in ihrer Wirkung abschwächen, die sich aber niemals ganz beseitigen lassen werden, Vorzüge, die in dem Stettin heute aufgezwungenen Wettbewerbskampf um Erhaltung seines skandinavischen und auch anderer Verkehre eine unerschöpfliche Reserve bedeuten. Dies sind seine geographische Lage als südlichster Ostseehafen an der Mündung des auf ca. 700 km schiffbaren Oderstroms, das ausgedehnte Kanalsystem seines Hinterlandes, die Vorzüglichkeit der technischen Einrichtungen seines Hafens, das dichte Verkehrsnetz, dessen Mittelpunkt Stettin ist, insbesondere auch seine günstigen rückwärtigen Eisenbahnverbindungen und die Vorteile, die aus der Tatsache resultieren, daß Stettin weit nach Südosten und Südwesten ausstrahlend die kürzesten eisenbahnkilometrischen Entfernungen gegenüber seinen Nachbarhäfen hat, schließlich die jahrhundertealte Tradition, die in seinen Beziehungen zu den skandinavischen Ländern waltet und die ausgezeichnete persönliche und wirtschaftliche Verbindungen hat schaffen helfen. Gestützt auf diese Momente, die Stettin die natürliche Verpflichtung auferlegen, der hauptsächliche Vermittlungshafen zwischen Mitteleuropa und den nordischen Ländern zu sein, kann diese größte Hafenstadt Deutschlands an der Ostsee trotz der unbefriedigenden heutigen Lage darauf bauen, daß die kommende Entwicklung den Gesamtverkehr Stettins und insbesondere auch seinen Verkehr mit Skandinavien nicht nur erhalten, sondern in Ausnutzung aller hierfür gegebenen natürlichen Grundlagen noch bedeutend über den heutigen Stand hinaus erweitern wird.



Getreideumschlag von Schiff zu Schiff im Stettiner Hafen.



## Der Wiederaufbau der russischen Handelsflotte.

*Das Schiffsbauprogramm. — Reorganisation des Schiffsreparaturwesens. — Die Einführung der „einheitlichen Befehlsgewalt“ auf den Schiffen. — Die russischen Schiffsbestellungen im Auslande.*

Die Verhältnisse im russischen Seetransportwesen sind recht unbefriedigend und zwar betrifft dies sowohl die Sowjethandelsflotte als auch die Seehäfen. Dabei kommt dem Seetransport eine besondere Bedeutung zu, denn nicht weniger als 90 Prozent des russischen Außenhandels geht auf dem Seewege vor sich. Es ist der Sowjetregierung besonders unangenehm, daß der Anteil der Sowjethandelsflotte an dem russischen Frachtverkehr auf dem Seewege außerordentlich gering, die „Abhängigkeit vom Auslande“ also auf diesem Gebiet eine sehr große ist. Zu dem großen Mangel an Tonnage kommen noch der schlechte technische Zustand der Schiffe und die große Rückständigkeit in bezug auf die Instandsetzung und Erneuerung der Tonnage hinzu. Immer wieder wird in der Sowjetpresse Klage darüber geführt, daß das Schiffsbauprogramm von den russischen Werften nicht durchgeführt wird. Die festgesetzten Baufristen werden nicht eingehalten, wobei Schiffe vielfach mit einer Verspätung von über einem Jahr von Stapel gelassen werden. Weitere Mängel im Seetransportwesen sind die schlechte Ausrüstung der Schiffe, die zunehmende Zahl von Schiffsunfällen infolge der Fahrlässigkeit und Unachtsamkeit des Schiffspersonals, die zahlreichen Fälle der Einmischung der Parteiorgane und Gewerkschaften in die Schiffsleitung usw.

Dies alles, sowie der Umstand, daß nach dem Plan der Sowjetregierung im Jahre 1931 der Seefrachtverkehr im Vergleich zum Vorjahre eine Steigerung um nahezu 70 Prozent erfahren soll, haben die Sowjetregierung veranlaßt, nunmehr durchgreifende Maßnahmen zur Wiederherstellung der russischen Handelsflotte anzuordnen. Am 14. April d. J. wurde ein von Molotow unterzeichnetes Dekret des Rates für Arbeit und Verteidigung veröffentlicht, das auf die Notwendigkeit „einer grundlegenden Umstellung der Arbeit des Seetransports entsprechend dem Entwicklungstempo der gesamten Sowjetwirtschaft“ hinweist. Das Volkskommissariat für Wassertransportwesen wird angewiesen, dem Rat für Arbeit und Verteidigung zum 15. Juni d. J. einen Plan für den Wiederaufbau der Häfen und der Sowjethandelsflotte vorzulegen. Der Oberste Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion hat Maßnahmen zu treffen, um die Ausführung des Schiffsbauprogramms für 1931 sicherzustellen. Es ist der Bau von 44 Schiffen mit zusammen 170 000 to vorgesehen, wobei die Schiffsbauten für das Kaspische Meer nicht mitgerechnet sind. Im Kaspischen Meer sind außerdem 2 Naphtha-Tankschiffe bis zum 1. Juni, 2 weitere bis zum 1. Oktober d. J. und 3 Schlepper bis zum 1. Juni d. J. in Dienst zu stellen. Ferner sind 6 Stahlkähne zur Benzinbeförderung zu je 1500 to in Bau zu geben und bis zum 1. Juni 1932 zu liefern. Das Volkskommissariat für Wassertransportwesen hat seinerseits im Laufe des Jahres 1931 20 Holzkähne für den Holztransport zu je 2000 to und 12 Holzkähne zu 900 to zu bauen. Dies Kommissariat hat außerdem bis zum 15. Juni d. J. das Programm für die Vergebung der Bauaufträge auf Schlepper, Leichter und kleine Hilfsfahrzeuge an die Fabriken des Obersten Volkswirtschaftsrates und die Werkstätten des Seetransportwesens in den Jahren 1931 und 1932 vorzulegen. Ferner sind vom Obersten Volkswirtschaftsrat der Sowjetunion Maßnahmen zur Durchführung der früheren Regierungsbeschlüsse über die Reorganisation und Rationalisierung des Schiffsbaues zu treffen und außerdem bis Mitte Juni ergänzende Vorschläge über die Erweiterung und Reorganisation der Werftindustrie zu machen. Auch wird der Oberste Volkswirtschafts-

rat angewiesen, den Bau von Schiffen, Schiffsmaschinen und Kesseln „auf das Niveau der neuesten technischen Errungenschaften“ zu bringen. Zur Bewältigung dieser Aufgabe wird zweifellos ausländische technische Hilfeleistung notwendig sein, wie überhaupt die Durchführung der im Dekret vorgesehenen Maßnahmen verschiedene Möglichkeiten für ausländische Mitarbeit ergeben kann.

Auch mit dem Schiffsreparaturwesen, in dem bisher zahlreiche Mißstände zu verzeichnen waren, beschäftigt sich das Dekret sehr eingehend. Das Volkskommissariat für Wassertransportwesen wird angewiesen, binnen zwei Monaten den Plan einer vollständigen Reorganisation des Schiffsreparaturwesens vorzulegen mit dem Ziel, die Werke des Obersten Volkswirtschaftsrates von den Reparaturarbeiten zu entlasten.

Weiterhin sieht das Dekret Maßnahmen zur besseren Ausnutzung der Schiffe vor. Um die unproduktive Anliegezeit der Schiffe zu verkürzen, wird in der Schiffsperiode 1931 für die Verlade- und Entladearbeiten der ununterbrochene Arbeitstag eingeführt, wobei gleichzeitig die Normen für die Verladung und Ausladung der einzelnen Frachtgüter erhöht werden. Um die gegenwärtig recht niedrige Arbeitsleistung der Schiffe zu heben, geht man ähnlich wie in den Fabriken vor, wo man bekanntlich schon vor längerer Zeit die Machtbefugnisse der Fabrikdirektoren erweitert und den Einfluß der Gewerkschaften, Parteizellen und Betriebsräte zurückgedrängt hat. In dem Dekret wird das Schiff ausdrücklich einem Unternehmen gleichgestellt und es wird bestimmt, daß es auf kaufmännischer Grundlage nach einem festen Arbeits- und Finanzplan zu arbeiten hat. Der Kapitän verwaltet das Schiff auf Grund der „einheitlichen Befehlsgewalt“ und ist der alleinige und verantwortliche Leiter, dem die gesamte Schiffsbesatzung unterstellt ist. Zur Hebung der Arbeitsleistung der Schiffsbesatzungen wird mit Wirkung vom 1. Mai d. J. eine bessere Entlohnung eingeführt, indem zu den Grundlöhnen und -gehältern eine besondere Entlohnung pro Tonne Meile hinzukommt, die sich nach der Durchführung der Betriebspläne usw. richtet. Zu erwähnen ist ferner, daß zur Behebung des Mangels an erfahrenen Seeleuten und an technischen Kräften das Arbeitskommissariat angewiesen wird, binnen Zweimonatsfrist bei Behörden und Unternehmungen beschäftigte Schiffsingenieure sowie leitendes Schiffspersonal und Schiffsmaschinisten „wieder dem Seetransport zuzuführen“. Gleichartige Maßnahmen sind bekanntlich vor einiger Zeit auch in bezug auf die Eisenbahner angeordnet worden.

Soweit die Bestimmungen des Dekrets, das, wie man sieht, für die Verhältnisse in der russischen Seeschifffahrt von erheblicher Bedeutung werden kann. Ergänzend wäre zu bemerken, daß zu den Maßnahmen der Sowjetregierung zur Wiederherstellung der russischen Handelsflotte, neben der beschleunigten Durchführung des Schiffsbauprogramms auf den eigenen Werften, auch die Vergebung von Schiffsbestellungen im Auslande gehört. Bekanntlich ist in den letzten Jahren bereits eine ganze Anzahl von Schiffen für die Sowjethandelsflotte auf Werften in Deutschland, Italien, Frankreich und Danzig gebaut worden. Vor allem handelt es sich dabei allerdings um kleinere Schiffsbauten, Fischereidampfer usw. Neuerdings besteht von russischer Seite die Absicht, weitere bedeutende Schiffsbestellungen im Auslande, darunter in Deutschland und Italien, zu vergeben.

### Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

*zur Pflege und Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen e. V.*

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

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



# Wirtschaftliche Nachrichten

## Schweden.

**Einfuhrbeschränkungen für Brotgetreide und Mülerei-erzeugnisse daraus.** Zur Verhinderung einer spekulativen Voreinfuhr von Brotgetreide und Mülerei-erzeugnissen daraus aus Anlaß des in Aussicht genommenen Getreide-Einfuhrmonopols hat der König von Schweden am 30. April 1931 eine — vorerst nur bis Ende Mai 1931 gültige — Verordnung erlassen, wonach Weizen, Roggen, Getreidemischung, in welcher Weizen oder Roggen enthalten sind, Mehl von Weizen oder Roggen sowie Weizengrütze, die zur Verzollung angemeldet worden sind oder werden, von der Zollbehörde nur an diejenigen ausgeliefert werden dürfen, die von dem staatlichen Getreideamt die Genehmigung erhalten haben, die Ware zur Verwendung innerhalb Schwedens zu beziehen.

**Vermahlungszwang für inländisches Getreide.** Für die Monate Mai und Juni 1931 sind die Vermahlungsprozentsätze für schwedisches Getreide durch die Verordnung vom 24. April 1931 unverändert auf 85 für Weizen und 95 für Roggen sowie der Mindestprozentsatz für Weizen auf 60 festgesetzt worden.

**Zu den deutsch-schwedischen Verhandlungen über den Holzzoll** erklärt das schwedische offiziöse Telegraphenbüro: „Vor einiger Zeit wurde seitens der deutschen Regierung bei der schwedischen Regierung beantragt, die im Zollvertrag gebundenen Zollsätze auf gesägte, ungehobelte Holzwaren von weichem Holz freizugeben. Im Austausch gegen ein solches Entgegenkommen wurde deutscherseits Garantie einer gewissen Einfuhrmenge der fraglichen Warengruppe nach Deutschland angeboten. Der von der deutschen Regierung gemachte Vorschlag wurde bei Verhandlungen in Stockholm Ende April näher präzisiert. Bei eingehender Prüfung des Vorschlags wurde dieser jedoch vom schwedischen Interesse aus als unbefriedigend befunden. Da deutscherseits keine andere für die schwedische Holzindustrie annehmbare Lösung angeboten wurde, verliefen die Verhandlungen ergebnislos.“

Svenska Dagbladet führt hierzu an, daß schwedischerseits von Prinzipienreiterei nicht die Rede sein könne. Selbstverständlich habe die schwedische Regierung, die während der Verhandlungen in enger Verbindung mit der schwedischen Holzindustrie gestanden habe, nicht ohne befriedigende Kompensationen von einer vertragsmäßig zugesicherten Vergünstigung absteigen können. Der Handelsvertrag von 1926 hat nämlich den deutschen Einfuhrzoll auf gesägte, ungehobelte Holzwaren aus weichem Holz auf 1 M. per 100 kg festgesetzt. Angesichts der protektionistischen Entwicklung in Deutschland seit 1926 sei ein Festhalten an dieser Vertragsbestimmung zweifellos von Wert. Das Blatt schließt mit der Bemerkung, daß die schwedische Regierung nur die Interessen der schwer leidenden Holzwarenindustrie durch Abweisung des deutschen Kontingentvorschlags wahrgenommen habe.

**Russische Dumping-Konkurrenz auf dem englischen Holzmarkt.** Nach einer (T.T.)-Meldung aus London an „Sydsvenska Dagbladet“ hat die schwedische Handelskammer in Großbritannien sämtlichen britischen Parlamentsmitgliedern eine Denkschrift zugestellt, welche gemeinsam vom Schwedischen Holzexportverband und der Vereinigung finnischer Sägewerksbesitzer verfaßt worden ist, und in der klargelegt wird, in welchem Maße Schweden und Finnland von der sowjetrussischen Schleuderkonkurrenz auf dem Holzmarkt betroffen werden. In der Denkschrift wird darauf hingewiesen, daß das russische Holz durch richtige Sklavensarbeit handelsfertig gemacht wird, ein Umstand, welcher es erklärt, daß Großbritannien durch die Einfuhr großer Mengen dieses Holzes dazu beigetragen hat, den Holzhandel Schwedens und Finnlands zu zerstören und auch den Inlandsmarkt dieser Länder zu ruinieren. Zum Schluß wird betont, daß Ergreifung von Maßnahmen unbedingt notwendig sei, um diesen Mißständen abzuweichen und daß eine freie Konkurrenz nach gesunden wirtschaftlichen Grundsätzen absolut notwendig sei.

**Senkung des schwedischen Frachtenindex.** Der von Svenska Handelsbanken errechnete Frachtenindex lautet im April 104 gegen 105 im Vormonat. Die einzelnen Frachtraten zeigen eine überaus uneinheitliche Entwicklung. Kohlenfrachten sind etwas gestiegen, aber nicht in dem Umfange, daß sie die Indexziffer — 75 — hätten verändern können.

Getreidefrachten haben eine Steigerung von 100 auf 106 aufzuweisen, während Holz- und Papiermassefrachten von 113 auf 111 bzw. von 131 auf 125 gefallen sind. Der Ausfrachtenindex ist von 122 auf 118 gefallen, aber der Einfuhrfrachtenindex von 88 auf 90 gestiegen.

**Bei der Kugellagerfabrik wird wieder mit vollem Betrieb gearbeitet.** Wie aus Stockholm gemeldet wird, wird bei der schwedischen Kugellagerfabrik in der nächsten Zeit wieder mit der vollen Arbeitswoche gearbeitet werden. Während des Winters hat die Produktion zum größten Teil nur während 4 Wochentagen stattgefunden, aber bereits im April war man in der Lage, das halbe Personal voll zu beschäftigen. Noch im Laufe des Monats Mai gedenkt die Verwaltung zum vollen Betrieb zurückkehren zu können. Es ist sogar möglich, daß ein Teil des entlassenen Personals wieder Einstellung bekommt. Gegenwärtig wird mit 2300 Leuten gearbeitet.

**Besuch der Flugtechnischen Ausstellung in Stockholm.** Ausländer, welche die Absicht haben, die Flugtechnische Ausstellung in Stockholm zu besuchen, können nähere Auskünfte über das Programm, Unterkunft usw. bei der Akademie für Ingenieurwissenschaften in Stockholm erhalten. Die genaue Adresse lautet: Ingenjörsvetenskapsakademien, Grevturegatan 14, Stockholm, Fernanruf Stockholm 730 80.

Journalisten, die über die Ausstellung berichten wollen, erhalten Freikarten auf den schwedischen Staatsbahnen und müssen sich zu diesem Zwecke an die Eisenbahnverwaltung in Stockholm: Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm, oder an das Schwedisch-Internationale Preßbüro, Regeringsgatan 16, Stockholm, wenden.

**Generalstreik in Stockholm.** Am 15. Mai sind 20 000 Arbeiter des nordschwedischen Sägewerkgebiets in Ausstand getreten. Im Anschluß daran wurde in Stockholm der Generalstreik proklamiert, von dem 12 000 Arbeiter betroffen werden.

## Norwegen.

**Außenhandel.** Die norwegische Einfuhr im März d. J. betrug 75,96 Mill. Kr. gegen 91 Mill. Kr. im März 1930, die Ausfuhr 58,86 Mill. Kr. gegen 63,74 Mill. Kr. Somit ergibt sich ein Einfuhrüberschuß von 17,1 Mill. Kr. Auf der Importseite sind Fett, Oel und Gummi von 7,4 auf 3,08 Mill. Kr. und Mineralien von 10,5 auf 7,35 Mill. Kr. zurückgegangen. Der Kohlenimport weist ebenfalls einen bedeutenden Rückgang auf, nämlich von 211 700 to im März 1930 auf 152 900 to im März d. J. Der Koksimport ist von 50 100 auf 40 500 to zurückgegangen. Der Import von Schiffen, Wagen, Maschinen u. dergl. stieg von 15,2 auf 16,2 Mill. Kr., hiervon Schiffe allein von 6,16 auf 9,54 Mill. Kronen. Auf der Exportseite sind Heringe und Fische von 15,2 auf 12,1 Mill. Kr., Holz von 3,5 auf 2,4 Mill. Kr. und Papier und Holzmasse von 15,4 auf 14,1 Mill. Kr. zurückgegangen. Die Ausfuhr von Kunstdünger stieg hingegen von ca. 8 auf ca. 10,5 Mill. Kr.

**Fischerei.** Der Gesamtbetrag der Dorschfischereien bis zum 2. Mai ist auf 34,1 Mill. Stück gegen 56 Mill. Stück 1930 und 66,1 Mill. Stück 1929 geschätzt worden. Die Lofotfischerei ist jetzt beendet, der Gesamtbetrag ist be-



Der in **Skandinavien** wohlbekannte  
Spezialist für

## Künstliche Augen

**C. Müller-Welt**, ist in **Schweden** an  
folgenden Orten und Daten zu treffen:

**Stockholm**, Wattugatan 8 (Tennstopet): 6.—8. Juni, 19.—21. September u. 3.—4. Dezember. — **Malmö**, Temperance: 1. Juni. — **Göteborg**, Kontoristföreningen: 3. Juni. — **Norrköping**, Stora Hot: 11. Juni. — **Uppsala Hot**, Svea: 9. Juni. — **Västerås**, Stadshotell: 10. Juni. — **Katrineholm**, Jernvågshotell: 5. Juni. — **Halmstad**, Grandhotell: 2. Juni.

Sprechzeiten: 9—2 Uhr.

Adresse in **Stettin**: Preußische Straße 2.



deutend geringer als in den letzten sechs Jahren. Der Wert ist d. J. auf etwa 10 Mill. Kr. gegen 19,6 Mill. v. J. und 17,6 Mill. Kr. 1929 veranschlagt worden. Fetthering- und Kleinerheringsfischereien waren im April auch gering.

#### **Liquidation der Norsk Tangaktieselskap beschlossen.**

Auf einer kürzlich unter der Leitung des Ingenieurs Pihl stattgefundenen Generalversammlung der Norsk Tangaktieselskap (Norwegische Tangaktiengesellschaft) wurde beschlossen, die Gesellschaft zu liquidieren.

**Lebenshaltungskostenindex gesunken.** Der Lebenshaltungskostenindex per 15. März d. Js. ist gegenüber dem 15. Februar d. Js. um 1 Punkt, und zwar von 170 auf 169 und per 15. April auf 168 mit und 160 ohne Steuern gesunken.

## **Dänemark.**

**Verbote und Beschränkungen der Einfuhr von Pelztieren und Hasen.** Nach einer Bekanntmachung des Landwirtschaftsministeriums vom 31. März 1931 ist die Einfuhr von Bisamratten verboten. Wer in Dänemark Bisamratten besitzt, hat dies baldmöglichst dem Landwirtschaftsministerium anzuzeigen. Ebenso wird der Verkauf von Bisamratten untersagt.

Ferner ist die Einfuhr sowohl von lebenden als auch von geschossenen Hasen aus Ländern, in denen die Tularämie vorkommt, zur Zeit Norwegen, verboten.

Die Einfuhr von Biberratten (Nutria) und Karakulschafen ist nur zugelassen, wenn hierfür eine unter näheren Bedingungen vom Landwirtschaftsministerium erteilte Bewilligung vorliegt.

Die Einfuhr von Füchsen aller Art, Waschbären, Skunks (Stinktieren), Silberdachsen, Opossums, Mardern, darunter Nerze (Minks), Zobeln und Itissen sowie anderen fleischfressenden Pelztieren ist nur gestattet, wenn dafür eine vom Landwirtschaftsministerium unter näheren Bedingungen erteilte Bewilligung vorliegt.

Die Einfuhr der in den Absätzen 3 und 4 genannten Tiere ist nur über Kopenhagen, Helsingör, Frederikshavn, Padborg oder Gedser zugelassen. Die Tiere müssen in ausreichend festen und sicher verschlossenen Kisten oder Bauern untergebracht sein. Der Versand vom Einfuhrorte muß unmittelbar, ohne Umladen, nach einem vorher vom zuständigen Polizeimeister gutgeheißenen Gehege stattfinden.

Die Durchfuhr der hier behandelten Tiere mit durchlaufendem Frachtbrief ist zugelassen.

Der Verkauf der genannten Tiere und ihrer Nachkommen in Dänemark ist nur zugelassen, wenn der Verkäufer dem Polizeimeister des Polizeibezirks, in den die Tiere gebracht werden sollen, Mitteilung gemacht hat, und wenn dieser das Gehege, in welchem der Käufer die Tiere unterbringen will, gutgeheißen hat.

Das Ausbrechen übertragbarer Krankheiten unter den Tieren ist einem Tierarzt oder dem zuständigen Polizeimeister anzuzeigen.

Diese Bekanntmachung ist sogleich in Kraft getreten.

**Abnahme der aufgelegten Tonnage.** Am 15. Mai lagen in dänischen Häfen insgesamt 104 Schiffe mit 212 392 Br.-R.-T. auf gegen 107 Schiffe mit 217 859 Br.-R.-T. Ende April. Gerechnet zu der Gesamttonnage der dänischen Handelsflotte betragen die Auflegungen 21% der Tonnage.

#### **Fahrtrichtungsanzeiger und Stoppsignale am Kraftwagen.**

Nach einer Bekanntmachung des Justizministeriums vom 28. April 1931 muß vom 1. Januar 1933 ab jeder in Dänemark registrierte Motorwagen mit zwei Fahrtrichtungsanzeigern sowie einem Stoppsignal an der Rückseite des Wagens versehen sein. Die Verordnung gibt nähere Bestimmungen darüber, wie die Signale eingerichtet sein müssen.

**Senkung der dänischen Großhandels-Richtzahl.** Die vom Statistischen Amt errechnete Richtzahl der in Dänemark geltenden Großhandelspreise lauten für April 115 gegen 116 im Monat zuvor. Vor einem Jahr betrug sie 135, so daß also im Laufe der letzten zwölf Monate ein Rückgang von 15 Prozent zu verzeichnen ist. In diesem Zeitraum ist die Richtzahl für Importwaren von 133 auf 114 und für Exportwaren von 128 auf 95 sowie schließlich für Inlandswaren von 139 auf 121 zurückgegangen.

## **Lettland.**

**Außenhandel.** Nach vorläufigen Daten der statistischen Verwaltung stellte sich der Import Lettlands im März d. J. auf 15,2 Mill. Lat, der Export auf 10,5 Mill. Lat, so daß sich eine Passivität der Handelsbilanz von 4,7 Mill. Lat ergab. Unter den Importwaren standen die Textil-

waren mit 3,5 Mill. Lat an erster Stelle. Es folgten Leder und Felle mit 0,79 Mill., Südfrüchte mit 0,68 Mill. usw. Beim Export stand Butter mit 2,7 Mill. Lat an der Spitze. Es folgten Holz mit 1,7 Mill. und Waggonen mit 1,3 Mill. Lat. Unter den Lieferanten Lettlands stand im Berichtsmonat Deutschland mit 5,6 Mill. Lat an erster Stelle; aus Sowjetrußland wurden Waren für 1,3 Mill., aus Polen für 1,2 Mill., aus England für 1,1 Mill. und aus Litauen für 1 Mill. Lat bezogen. Auch unter den Abnehmern lettändischer Waren stand Deutschland mit 2,7 Mill. Lat an erster Stelle, dicht gefolgt von Sowjetrußland mit 2,5 Mill., England mit 1,6 Mill., Belgien mit 1 Mill., und Frankreich mit 0,9 Mill. Lat.

**Wiederaufnahme der estländisch-lettländischen Handelsvertragsverhandlungen.** In Reval war Mitte Mai die lettländische Delegation zur Fortsetzung der Handelsvertragsverhandlungen eingetroffen. Man hofft, daß es gelingen wird, eine Vereinbarung über die Liste der Waren zu erzielen, für die besondere Vergünstigungen gewährt werden sollen. Um eine Verschleppung der Verhandlungen zu verhindern, werden landwirtschaftliche Erzeugnisse in die Liste nicht aufgenommen. Man hofft, daß der Abschluß des Konventionaltarifs noch in diesem Frühjahr erfolgen wird. Am 22. Mai wurde der Konventionaltarifvertrag paraphiert.

**Das Gesetz über Kreditgarantien für das lettländische Rußlandgeschäft bis 10 Mill. Lat und 12 Monate Frist** ist vom Parlament genehmigt worden. Offen ist noch die Frage des Rediskonts der Sowjetratten durch die Bank von Lettland im Auslande.

**Zunehmende Baconausfuhr.** Der Baconexport im März d. J. weist eine Zunahme von etwa 57 000 kg gegenüber dem Vormonat auf und erreichte 143 490 kg. An Fleischprodukten sind im Laufe des ersten Viertels dieses Jahres 307 875 kg exportiert worden und für die nächsten Monate ist mit einer Zunahme besonders des Baconexports zu rechnen.

**Ergänzung zur Aufhebung des Ausfuhrzolls auf Papierholz.** Vom Ministerkabinett ist eine Ergänzung zu der bis zum 1. August d. J. verfügten Aufhebung des Ausfuhrzolls auf Papierholz erlassen worden, die darin besteht, daß auch dasjenige Papierholz, das noch auf einer Reihe von Bahnstationen lagerte und noch nicht in die Häfen abgeführt, oder verkauft werden konnte, ebenfalls vom Ausfuhrzoll in der Höhe von 30 Lat pro Kubikfaden befreit wird. Die provisorische Aufhebung des Papierholz-Ausfuhrzolls bezog sich vorerst nur auf solches Holz, das bereits in den Häfen lagerte und im Laufe eines Monats nach der Publizierung der Tarifänderung bei den zuständigen Zollämtern angemeldet sein mußte.

**Luftverkehr.** Am 1. Mai d. J. ist eine vom Minister der Finanzen erlassene Verordnung über die Zollaufsicht im Luftverkehr in Kraft getreten. Eine Übersetzung derselben in deutscher Sprache befindet sich in der Nr. 10 der „Rigae Wirtschaftszeitung“.

**Jahresabschluß der Bank von Lettland.** Der Minister der Finanzen hat den Rechenschaftsbericht der Bank von Lettland für das Jahr 1930 bestätigt. Der von der Bank erzielte Gewinn beläuft sich auf 5,7 Mill. Ls und wird folgendermaßen verteilt: 2,4 Mill. Ls werden an die Staatskasse abgeführt, 25 Proz. (d. s. 41 485 Ls) zum Grundkapital geschlagen und 10 Proz. (376 094 Ls) zum Reservekapital. An Tantiemen hat die Bank 205 087 Ls ausgezahlt.

**Zunahme der Wechselproteste.** In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres sind rund 75 000 Wechsel protestiert worden gegen 59 000 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Protestsumme wuchs demgemäß auf 14,9 Millionen Ls. an gegen 13,1 Mill. Ls. im ersten Viertel 1930.

**Der Libauer Freihafen** ist eingerichtet und wird in Betrieb genommen. Der Freihafen soll nach denselben Prinzipien wie der Hamburger Freihafen geleitet werden.

Das Umpacken und die Verarbeitung von Waren (mit Ausnahme von Alkohol und Tabak) unterliegt keiner Beschränkung. Der Lagerschein (Warrant) ist durch Indossament übertragbar. Die Freihafenverwaltung übernimmt für die eingelagerten Waren dieselben Garantien wie die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft in Hamburg. Anfragen sind zu richten an die Libauer Freihafen-Verwaltung, Libau (Lettland). Neue Teichstr. 8. —

## **Estland.**

**Die staatliche Ausfallgarantie für das Rußlandgeschäft.** Das Gesetz über die staatliche Ausfallgarantie für das Rußlandgeschäft ist vom estländischen Parlament nunmehr



angenommen worden, nachdem sich die in der Opposition befindlichen Fraktionen der Ansiedler und der Arbeitspartei gegen das Gesetz ausgesprochen hatten. Die Gesamthöhe des Kredits, der vom Staat garantiert wird, beträgt 3 Mill. Kr. Die Ausfallgarantie soll in der Regel bis zu 9 Monaten gewährt werden.

**Die Ausarbeitung des neuen estländischen Zolltarifs** ist vom interministeriellen Ausschuss jetzt abgeschlossen worden. Wie verlautet, sieht der neue Zolltarif auf geringe Erhöhungen der Einfuhrzölle für Zucker, Salz und Petroleum vor. Im allgemeinen sind die Zolländerungen im neuen Tarif nicht erheblich.

**Landwirtschaftliche Ausfuhr.** Der Butterexport Estlands weist im April und in der ersten Hälfte Mai d. J. im Vergleich zum Vorjahre eine steigende Tendenz auf. Im April wurden 8427 Quintal gegen 7429 Quintal im Vorjahr ausgeführt. Der Gesamtexport an Butter im Laufe dieses Jahres bis zum 10. Mai erreichte 2894,4 zu gegen 2703,3 zu zur selben Zeit des Vorjahres. Die Ausfuhr von Butter aus Estland nach Deutschland ist von 1240,8 auf 1786,4 gestiegen, während der Export nach England von 1414,7 auf 568,9 zu zurückgegangen ist. — Als neuer Abnehmer ist Belgien mit 422,1 zu hinzugekommen. — Die Baconausfuhr ist in derselben Zeitspanne bedeutend gestiegen, während die Flachsausfuhr von 3448,8 auf 2146,7 zu zurückgegangen ist.

**Erschwerte Einfuhr von Arzneimitteln.** Zur Einschränkung der Einfuhr ausländischer patentierter Arzneimittel und Sonderpräparate, die auch in estländischen Apotheken hergestellt werden können, sind von der Sanitäts- und Fürsorgeverwaltung entsprechende Maßnahmen ergriffen worden. Besonders groß sei bisher die Einfuhr von Medikamenten und verschiedenen Patentmitteln aus Deutschland und Frankreich gewesen.

**Gegen Bata.** Die Industrie- und Handelskammer hat erneut beim estländischen Wirtschaftsministerium den Antrag gestellt, die Einfuhrzölle für Schuhwerk, bei dessen Herstellung Ersatzmaterial verwendet worden ist, zu erhöhen, um den estländischen Schuhmarkt vor der Konkurrenz des tschechoslowakischen Schuhkönigs Bata zu schützen, der nunmehr in der Hauptstadt Estlands Reval ein großes Schuhwarenlager eröffnet hat.

**Russisches Benzinumping.** Während die Benzinpreise in Estland im Winter, als die staatliche Benzinfabrik noch nicht in Betrieb war, sehr stark in die Höhe gegangen waren und zeitweise 34 Cent erreichten, sind sie, nachdem das von der staatlichen Benzinfabrik in Kochtel hergestellte Benzin zu 23 und 24 Cent pro Liter zum Verkauf gelangte, auf dem estländischen Markt stark zurückgegangen. Die Russen haben begonnen, ihr Benzin zu Schleuderpreisen zu verkaufen, und zwar sind bereits einige Verkäufe zu 20 Cent je Liter zustande gekommen. Wie verlautet, soll russischerseits die Absicht bestehen, die Preise noch weiter herabzusetzen. Angesichts des russischen Dumpings haben einige Privatfirmen, die estländisches Brennschieferbenzin herstellen wollen, beim Wirtschaftsministerium den Antrag gestellt, die einheimische Benzinindustrie durch Erhöhung des Einfuhrzolles zu schützen.

**Die Siemens & Schuckertwerke** haben einen Vertreter nach Estland entsandt, um die sog. Kleine Narowa-Konzession zu Gunsten der Kränholme-Manufaktur zu erlangen. Die Firma hat bereits 1,7 Mill. Kr. in die Anlagen eines Kraftwerkes investiert. Die Konzession wurde bis 1. November d. J. erteilt.

**Die Estländische Zündholzmonopol A.G.** hat das Geschäftsjahr 1930 mit einem Gewinn von 147 272 Kr. abgeschlossen. Laut Bilanz zum 31. Dezember 1930 beträgt das Aktienkapital der Gesellschaft 4 Mill. Kr., der Reservefonds 10 000 Kr.

**Der Revaler Bankenverband** hat beschlossen, alle Banken zu veranlassen, von einem Diskont von Wechseln im Werte unter 50 Kr. abzusehen, um eine Verwendung des Wechsels als Zahlungsmittel und ein weiteres Ueberhandnehmen des Wechselverkehrs zu verhindern.

**Silva liquidiert.** Die unter Geschäftsaufsicht gestellte Firma „Silva“ in Reval, die große Filialen und Unternehmungen in der Provinz hatte, soll nunmehr liquidiert werden. Die Eisenwarenabteilung der „Silva“ wird von der Großfirma Puhk & Söhne übernommen.

## Litauen

**Die Getreidestützungsaktion der litauischen Regierung.** Die ungünstige Konjunktur auf dem Weltgetreidemarkt zwingt die litauische Regierung, größere Summen zur Stützung

der Brotgetreidepreise aufzuwenden. Wie verlautet, zahlt die Regierung gegenwärtig beim Ankauf des Brotgetreides für Roggen 2,30 Lit und für Weizen 1,50 Lit pro Zentner mehr als für litauisches Getreide in Antwerpen und Rotterdam erzielt wird. Der Regierungszuschuß stellt sich gegenwärtig auf 39 % des den Landwirten gezahlten Preises. Man rechnet damit, daß die Realisierung der Brotgetreidernte 1930/31 Staatszuschüsse von etwa 6 Mill. Lit erfordern wird. Wie verlautet, ist man in Regierungskreisen entschlossen, bei Anhalten der ungünstigen Konjunktur auf dem Weltgetreidemarkt den Landwirten ab Neujahr nur den Weltmarktpreis zu zahlen. Die Regierung würde sich dann darauf beschränken, lediglich die Frachtkosten usw. zu tragen.

**Scheitern der Verhandlungen über Schweinelieferungen nach Rußland.** Die litauisch-russischen Verhandlungen über den Ankauf von Baconzuchtschweinen für Rußland im Werte von 5 Mill. Lit. sind ergebnislos abgebrochen worden. Die Russen boten 62 Lit pro Ztr. Lebendgewicht, worauf die Vertreter der Maistas A.G. nicht eingingen.

**Kohlenbedarf der litauischen Eisenbahnen.** Das Beschaffungsamt der litauischen Eisenbahnverwaltung (Kaunas, Kanto g. 14) veranstaltet einen Wettbewerb betreffend Lieferung von 70 000 to Steinkohle für Lokomotivheizung. Bevorzugt werden folgende Sorten: 1. westfälische Gasflammkohle (Marke „Stück“), 2. westfälische Fettkohle, 3. schlesische (Marke „Stück“ und „Würfel“), 4. Durham Best Screened Steam Coal, 5. Yorkshire und 6. Anthrazit. Offerten werden bis zum 4. Juni d. J. angenommen.

**Baconfabrik.** In Tauroggen ist mit dem Bau einer Baconfabrik begonnen worden. Die Fabrik, in der wöchentlich 2 000 Schweine geschlachtet werden sollen, soll bis Oktober d. J. fertiggestellt werden, die Maschinen liefert die Firma Krull & Co. in Reval.

**Urteile deutscher Gerichte sind in Litauen nicht vollstreckbar,** auch wenn Vereinbarung über einen deutschen Gerichtsstand und Anwendung deutschen Rechts vorliegt. Da eine Zwangsvollstreckung solcher Urteile nicht in Frage kommt, kann der litauische Schuldner nur durch moralischen Druck zur Erfüllung des Urteils eines deutschen Gerichts veranlaßt werden.

## Polen.

**Außenhandel.** Der Wert der Einfuhr im April betrug 142,9 Mill. Zl. (gegenüber 125,5 Mill. Zl. im März d. J. und 179,4 Mill. Zl. im April v. J.), die Ausfuhr bezifferte sich auf 168,7 Mill. Zl. (163,8 Mill. bzw. 208,9 Mill. Zl.). Die Handelsbilanz war somit im April mit 25,8 Mill. Zl. aktiv.

**Der Entwurf des neuen Zolltarifes.** Der Sejm Ausschuss hat den Entwurf des neuen polnischen Zolltarifes jetzt fertiggestellt und bereits verschiedenen Wirtschaftsverbänden zur Stellungnahme übersandt. Wie man erfährt, sind in dem neuen Tarif eine völlig neue Nomenklatur und neue Grundsätze angewandt. Der neue Tarif ist viel mehr differenziert und weit protektionistischer als der bisherige. Er gliedert sich in 19 Abteilungen, 90 Gruppen, etwa 1300 Positionen mit etwa 3000 Punkten. Die Gesamtzahl der neuen Zollsätze beläuft sich auf 5200, während der bisherige Tarif nur 1742 Zollsätze umfaßte. Zollermäßigungen sind nur für einige Südf Früchte wie Melonen, Feigen, Zitronen usw. vorgesehen; dagegen sind sämtliche Zölle für landwirtschaftliche Erzeugnisse bedeutend, teils bis um das Vierfache erhöht worden.

**Erhöhung der Zölle für Oelsamen, Öle und Fette.** Eine im „Dziennik Ustaw“ (Nr. 43/1931) veröffentlichte Verordnung bringt folgende Erhöhungen der polnischen Zölle für Oelsamen und einige pflanzliche bzw. tierische Fette (per 100 kg): Lein- und Hanfsamen 5 Zl. (bisher 1,3 Zl.), Raps-, Rüben- und Mohnsamen 5 Zl. (2,6 Zl.), Senfsamen 5 Zl. (bisher zollfrei), Erdnüsse 7,5 Zl., Sonnenblumen- und Mohnöl 85 Zl. (bisher 52 Zl.), Rüb-, Lein- und Hanföl 85 Zl. (84,5 Zl.), Rizinusöl 100 Zl. (84,5 Zl.). Die im Zolltarif nicht besonders genannten Pflanzenöle, die sich bei 15 Grad Celsius in festem Zustande befinden und ein Gehalt von 2 Prozent und mehr an freien Fettsäuren aufweisen, werden in vergälltem Zustande mit 10 Zl. (6,5 Zl.), in unvergälltem Zustande mit 25 Zl. (6,5 Zl.), Pflanzenöle, die sich bei 15 Grad Celsius in flüssigem Zustande befinden, vergällt mit 15 Zl. (6,5 Zl.), unvergällt mit 100 Zl. (52 Zl.) belegt. Für Pflanzenöle mit weniger als 2 Prozent freier Fettsäuren beträgt der Zoll 100 Zl. (52 Zl.). Für die unter Anwendung chemischer Mittel gehärteten Fette ist der Zollsatz auf 1,5 Zl. sofern sie 2 Prozent und mehr Säuren enthalten, bzw. auf 100 Zl., sofern der Säuregehalt unter 2 Prozent bleibt,



festgesetzt (unter gehärteten Fetten kommen vor allem Soja- und Leinöle in Betracht). Der Zoll für Margarine und künstliche Seisefette ist auf 100 Zl. (bisher 52 Zl.) erhöht worden.

**Die Zollvergünstigung für gesalzene Heringe**, von denen 10 kg nicht mehr als 60 Stück enthalten, ist durch eine im „Dziennik Ustaw“ Nr. 46/1931 veröffentlichte Verordnung von zwei Dritteln auf ein Drittel des Normalzolls verringert worden. Die Verordnung trat am 18. Mai in Kraft.

**Die Zusammenschlüsse im Papierholzexport.** Nachdem die kongreßpolnischen Exporteure von Papierholz Ende April ihren Zusammenschluß zu einem Syndikat beschlossen hatten, haben jetzt die Papierholzexporteure des Wilnaer Bezirkes ebenfalls die Gründung eines Syndikats beschlossen, das mit dem kongreßpolnischen zusammengelegt werden soll.

**Die schweizerisch-polnische Wegebaugesellschaft.** Die unter der Firma Société Routière Continentale mit 250 000 schweiz. Franken Kapital gegründete schweizerisch-polnische Wegebaugesellschaft zählt unter ihren Aktionären neben einer größeren Anzahl polnischer Unternehmungen die Internationale Stuaig in Basel, die Firma Grün & Bilfinger, Mannheim, die „Ebano“ in Hamburg. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wurde Oberst Hermann Obrecht-Solothurn, zum Vizevorsitzenden Dr. V. Kuttan, der Verbandsvorsitzende der polnischen Portlandzement-Fabriken, gewählt.

**Wechselproteste bei der Bank Polski.** Im April waren aus dem Wechselportefeuille der Bank Polski 293 000 Wechsel im Werte von 227,2 Mill. Zloty fällig, davon sind 34 000 Stück im Werte von 12,5 Mill. Zl. zu Protest gegangen. Im Verhältnis zur Gesamtzahl der Wechsel betrugen die Proteste demnach ca. 12 Prozent, im Verhältnis zum Gesamtwert der fälligen Wechsel etwa 5 Prozent. Gegenüber dem Vormonat ist eine Verschlechterung eingetreten, da im März das betreffende Verhältnis 10 Prozent bzw. 4,6 Prozent betrug.

**Sturmschäden im Hafen von Gdingen.** Zu unserer in der Nr. 9 des „Ostsee-Handel“ nach der D.N.N. gebrachten Mitteilung über Sturmschäden im Gdinger Hafen geht uns eine amtliche Zurechtstellung zu, deren zufolge der erwähnte Prähm nicht zertrümmert sein soll und der Fall mit dem Schlepper „Zubr“ unbekannt ist.

## Rußland.

**Die scharfen Maßnahmen der Russischen Staatsbank gegen die staatlichen Wirtschaftsorgane.** Die Russische Staatsbank setzt ihre scharfen Maßnahmen gegen die staatlichen Wirtschaftsorgane, die die „Finanzdisziplin“ nicht einhalten, fort. Die „Ekonomitscheskaja Shisn“, das Organ des Finanzkommissariats der Sowjetunion, bringt in den letzten Tagen lange Listen von staatlichen Industrie- und Handelsunternehmungen, Genossenschaften usw., denen die Kredite aus dem einen oder anderen Grunde (Überschreitung des Kreditlimits, Nichtvorlegung von Verträgen, Finanzplänen, Bilanzen usw.) gesperrt worden sind. So wurden dieser Tage von der Staatsbankfiliale in Iwanowo-Wosnessensk die Kredite 13 Textilfabriken, dem Maschinenbautrust von Iwanowo-Wosnessensk, der Fabrik „Transmissija“ und einer



# Nordlandmützen

ges. gesch.

**für Seereisen, für den Strandaufenthalt**

**5,00    6,00    7,50**

Die Mitnahme jeder weiteren Kopfbedeckung erübrigt sich

**Breite Straße 6**

**Ruf 26020**

**Leichte Herrenhüte / Leichte Mützen**

Reihe anderer Organisationen gesperrt, von der Staatsbankfiliale in Rybinsk 29 Wirtschaftsorganen, von der Filiale der Staatsbank in Woronesch 16 Wirtschaftsorganen usw. Ferner sind von einer Reihe von Staatsbankfilialen weitere Versteigerungen von Waren säumiger Schuldner angeordnet worden. Diese privatkapitalistischen Maßnahmen der Staatsbank wirken in einer staatskapitalistischen Wirtschaft, wie es die Sowjetunion ist, etwas eigenartig, denn es ist wohl ausgeschlossen, daß die Sowjetregierung es letzten Endes darauf ankommen lassen wird, daß diejenigen staatlichen Wirtschaftsorgane, denen von der Staatsbank die Kredite gesperrt wurden, aus diesem Grunde ihren Betrieb einstellen.

**Rückkehr 450 deutscher Bergarbeiter aus Rußland.** Die dortigen Verhältnisse für fremde Bergarbeiter untragbar. Bei einer Bergbaufirma des Ruhrbezirks lief dieser Tage nach der Katt. Ztg. ein Schreiben eines in russischen Diensten stehenden Bergingenieurs ein, das bezeichnend ist für die Lage, in der fremde, besonders deutsche Ingenieure und Bergleute sich in Rußland befinden.

Der Briefschreiber sucht um eine neue Anstellung bei der betreffenden Zeche nach und sagt in diesem Zusammenhang, er müsse seine bisher gutbezahlte Stellung in dem russischen Kohlengraben verlassen, da die Verhältnisse dort untragbar wären für einen Deutschen.

Die neuen Verträge für Bergleute und technische Beamte sähen nur noch 10 Prozent in deutschem Gelde, den Rest jedoch in russischen Rubeln vor, die im Lande selbst vollständig ausgegeben werden müßten. Aus diesem Grunde und den sonst kläglichen Ernährungs- und Wohnungsverhältnissen kehrten in aller nächster Zeit wieder über 450 deutsche Bergarbeiter ins Ruhrgebiet zurück, die dann von neuem in der Heimat von der Wohlfahrt und der Erwerbslosenunterstützung abhängig wären.

## Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

|                       | Gemacht | 21. Mai |        | 22. Mai |        | 23. Mai |        |
|-----------------------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
|                       |         | Käufer  | Verk.  | Käufer  | Verk.  | Käufer  | Verk.  |
| Neuyork . . .         | —       | 3,7890  | 3,7540 | 3,7890  | 3,7540 | 3,7890  | 3,7540 |
| London . . .          | —       | 18,21   | 18,26  | 18,21   | 18,26  | 18,21   | 18,26  |
| Berlin . . .          | —       | 89,05   | 89,55  | 89,05   | 89,55  | 89,05   | 89,55  |
| Helsingfors . . .     | —       | 9,4150  | 9,4650 | 9,41    | 9,46   | 9,41    | 9,46   |
| Stockholm . . .       | —       | 100,25  | 100,75 | 100,25  | 100,75 | 100,30  | 100,80 |
| Kopenhagen . . .      | —       | 100,10  | 100,70 | 100,10  | 100,70 | 100,15  | 100,75 |
| Oslo . . .            | —       | 100,10  | 100,80 | 100,10  | 100,80 | 100,10  | 100,80 |
| Paris . . .           | —       | 14,60   | 14,75  | 14,60   | 14,75  | 14,60   | 14,75  |
| Amsterdam . . .       | —       | 156,20  | 151,00 | 150,80  | 151,10 | 150,30  | 151,10 |
| Riga . . .            | —       | 72,05   | 72,45  | 72,05   | 72,45  | 72,05   | 72,45  |
| Zürich . . .          | —       | 72,05   | 72,60  | 72,05   | 72,60  | 72,10   | 72,65  |
| Brüssel . . .         | —       | 52,00   | 52,40  | 52,00   | 52,40  | 52,00   | 52,40  |
| Mailand . . .         | —       | 19,55   | 19,75  | 19,55   | 19,75  | 19,55   | 19,75  |
| Prag . . .            | —       | 11,06   | 11,16  | 11,07   | 11,17  | 11,06   | 11,16  |
| Wien . . .            | —       | 52,50   | 52,90  | 52,50   | 52,90  | 52,50   | 52,90  |
| Budapest . . .        | —       | 65,40   | 65,90  | 65,40   | 65,90  | 65,40   | 65,90  |
| Warschau . . .        | —       | 41,85   | 42,25  | 41,85   | 42,25  | 41,85   | 42,25  |
| Kowno . . .           | —       | 37,25   | 37,55  | 37,25   | 37,55  | 37,25   | 37,55  |
| Moskau (Scheck) . . . | —       | 192,25  | 193,75 | 192,25  | 193,75 | 192,25  | 193,75 |
| Danzig . . .          | —       | 72,70   | 73,25  | 72,70   | 73,25  | 72,70   | 73,25  |

## Kurse.

## Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

|                              | 21. Mai |        | 22. Mai |        | 23. Mai |        |
|------------------------------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
|                              | Kauf.   | Verk.  | Kauf.   | Verk.  | Kauf.   | Verk.  |
| 1 amerik. Dollar . . .       | 5,177   | 5,187  | 5,177   | 5,187  | 5,177   | 5,187  |
| 1 Pfund Sterling . . .       | 25,20   | 25,25  | 25,20   | 25,25  | 25,20   | 25,25  |
| 100 franz. Francs . . .      | 20,22   | 20,37  | 20,22   | 20,37  | 20,21   | 20,36  |
| 100 belg. Belga . . .        | 71,90   | 72,45  | 71,90   | 72,45  | 71,90   | 72,45  |
| 100 schweizer Francs . . .   | 99,65   | 100,40 | 99,65   | 100,40 | 99,70   | 100,45 |
| 100 italienische Lire . . .  | 27,05   | 27,26  | 27,05   | 27,26  | 27,05   | 27,26  |
| 100 schwed. Kronen . . .     | 188,70  | 189,40 | 188,70  | 189,40 | 188,75  | 189,45 |
| 100 norweg. Kronen . . .     | 138,60  | 139,30 | 138,60  | 139,30 | 138,60  | 139,30 |
| 100 dänische Kronen . . .    | 188,55  | 189,25 | 188,55  | 189,25 | 188,55  | 189,25 |
| 100 österr. Schilling . . .  | 72,75   | 73,45  | 72,75   | 73,45  | 72,75   | 73,45  |
| 100 tschecho-slowac. Kr. . . | 15,31   | 15,46  | 15,31   | 15,46  | 15,31   | 15,46  |
| 100 holländ. Gulden . . .    | 207,85  | 208,90 | 207,90  | 208,95 | 207,95  | 209,00 |
| 100 deutsche Mark . . .      | 123,20  | 123,85 | 123,20  | 123,85 | 123,15  | 123,80 |
| 100 finnland. Mark . . .     | 12,98   | 13,10  | 12,98   | 13,10  | 12,98   | 13,10  |
| 100 estland. Kronen . . .    | 187,95  | 188,65 | 187,95  | 188,65 | 187,95  | 188,65 |
| 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 . . .    | —       | —      | —       | —      | —       | —      |



# Finland

## Schiffahrtsabkommen zwischen Finnland und Frankreich.

Die Unterhandlungen über ein Schiffahrtsabkommen zwischen Finnland und Frankreich, das den am 13. Juli 1921 in Paris abgeschlossenen Handelsvertrag ergänzen soll, sind am 24. April 1931 zum Abschluß gekommen. In dem durch Notenwechsel zustande gekommenen Verträge haben die vertragschließenden Teile sich in bezug auf Handelsschiffe, deren Besatzung, Fahrgäste und Ladung gegenseitig die gleiche Behandlung zugesichert, welche die Schiffe des eigenen Landes genießen. Hinsichtlich des Küstenverkehrs, des Lotsenzwanges und des Schleppens sollen jedoch die in den Vertragsstaaten geltenden Spezialgesetze auch weiterhin Anwendung finden. Bezüglich des Verkehrs auf den Binnengewässern haben die Länder einander die Meistbegünstigung eingeräumt.

Das Abkommen ist am 4. Mai 1931 in Kraft getreten und kann mit einer Frist von drei Monaten gekündigt werden.

Die finnländische Staatsschuld ist im April um 129 Mill. Fmk. gestiegen und hat zum 1. Mai d. J. 3 211 Mill. Fmk. erreicht, wovon 2 502 Mill. auf die konsolidierte und 307 Mill. Fmk. auf die nicht konsolidierte ausländische Schuld entfallen. Die inländische Schuld beträgt 402 Mill. Fmk. (davon konsolidiert 360 Mill.). —

Der Hafen von Helsingfors wurde im April von Schiffen mit 68 289 Nrgt. angelaufen gegenüber 126 885 To im entsprechenden Monat des Vorjahres, der Hafen von Abo von Schiffen mit 42 593 To.

**Schiffahrt.** Dem kürzlich erschienen reichhaltigen Jahresbericht der Zentralhandelskammer in Finnland entnehmen wir folgende Übersichten über den Schiffsverkehr mit dem Auslande im Jahre 1930 und den vorhergehenden Jahren, die entsprechend dem Zurückgehen des Außenhandels auch eine Einschränkung in der Frachtschiffahrt zeigen:

### 1. Der Frachtverkehr:

|      | Angekommene Schiffe |             | Abgegangene Schiffe |             |
|------|---------------------|-------------|---------------------|-------------|
|      | Anzahl              | Nettotonnen | Anzahl              | Nettotonnen |
| 1930 | 4 089               | 2 486 722   | 5 594               | 3 849 890   |
| 1929 | 4 284               | 2 400 481   | 6 018               | 4 272 247   |
| 1928 | 5 003               | 2 528 926   | 6 215               | 4 346 847   |
| 1927 | 4 654               | 2 182 775   | 6 723               | 4 482 960   |

Nach Abgangs- und Bestimmungsländer verteilt sich die ein- und ausgehende Frachttonnage folgendermaßen: Großbritannien 1 634 629 To, Deutschland 1 271 956 To, Schweden 584 261 To, Vereinigte Staaten 538 104 To, Niederland 414 629 To; es folgen mit über 100 000 To Belgien, Frankreich, Dänemark, Danzig, Estland usw.

Nach der Nationalität der Fahrzeuge, die 1929 finnländische Häfen besuchten, entfielen auf Deutschland 29,4%, auf finnländische Fahrzeuge 21,3%, auf Schweden 17,7%, von der gesamten mit Fracht und ohne Fracht einkommenden Tonnage. An der ausgehenden Tonnage waren 1929 beteiligt: Deutschland mit 24,5%, Finnland mit 20,9%, Schweden mit 17,7%; die übrige Tonnage verteilte sich auf 18 verschiedene Staaten.

Die ausländische Tonnage herrschte vor im Eingang mit 78,7% und im Ausgang mit 79,1%; die einheimische Flotte hatte somit verhältnismäßig geringen Anteil an der verkehrenden Tonnage, dem Gewichte der Waren nach aber betrugen der Anteil finnländischer Schiffe in der Einfuhr 30,6% und in der Ausfuhr 19,3%, während die deutschen Schiffe 34,1% der Einfuhr und 23,7% der Ausfuhr trugen.

II. Der Passagierverkehr wies im Gegensatz zum Frachtenverkehr 1930 eine Steigerung auf, denn mit dem Schiff

|            |      | Finnländer | Ausländer | Zusammen |
|------------|------|------------|-----------|----------|
| kamen an   | 1929 | 29 865     | 32 541    | 62 426   |
|            | 1930 | 32 850     | 34 119    | 66 969   |
| reisten ab | 1929 | 30 291     | 30 218    | 60 509   |
|            | 1930 | 33 114     | 29 325    | 62 439   |

Im Vergleich zu 1929 stieg also 1930 der Passagierverkehr nicht unerheblich.

Die Handelsflotte Finnlands umfaßte 1930: 4717 Einheiten mit zusammen 497 211 Nettortgt., davon 527 Dampfer mit 151 266 Nrgt., 150 Motorfahrzeuge mit 15541 Nrgt., 311 Segler mit 64621 Nrgt. und 3729 Prähme mit 266 179 Nrgt.

**Aenderung des Gesetzes über Ausfuhrscheine für Hühnererei und Speck.** Nach dem Gesetz vom 29. Dezember 1928 hat jeder, der in Finnland erzeugte Hühnererei und Schweinespeck ausführt, Anspruch auf Ausstellung eines Aus-

fuhrscheines, dessen Geldbetrag dem Zollbetrage entspricht, der bei der Einfuhr der gleichen Menge der ausgeführten Ware zu erlegen wäre. Der Empfänger eines solchen Ausfuhrscheines oder eine Genossenschaft oder eine kooperative Zentralorganisation, der ein solcher Ausfuhrschein überlassen worden ist, konnte bisher auf Grund dieses Scheines innerhalb von sechs Monaten nach dessen Ausfertigung Hühnererei, Schweinespeck sowie Roggen und Gerste in solchen Mengen zollfrei einführen, daß der Geldbetrag, der bei der Einfuhr dieser Waren als Zoll zu zahlen wäre, ebenso groß ist wie der Betrag, über den der Ausfuhrschein lautet. Diese Bestimmung hat schon während der kurzen Zeit ihrer Gültigkeit sehr günstig auf die Ausfuhr von Eiern und Schweinespeck eingewirkt, während gleichzeitig die Einfuhr in diesen Artikeln erheblich zurückgegangen ist.

Da die Zahl der ausgefertigten Ausfuhrscheine im Steigen begriffen ist, die Einfuhr solcher Waren aber, bei welchen die Ausfuhrscheine Verwendung finden können, zurückgeht, haben sich für die Inhaber von Ausfuhrscheinen Schwierigkeiten bei deren Ausnutzung ergeben. Aus diesem Grunde ist durch Gesetz vom 17. April 1931 der Kreis der Personen, die Ausfuhrscheine verwenden dürfen, auf Großhandels-geschäfte, die Einfuhrhandel treiben, und auf Mühlenbetriebe, die Getreide einführen, erweitert, und ferner zugelassen worden, daß diese Scheine auch bei der Einfuhr von Weizen, sowohl gemahlen wie ungemahlen, und von Roggen und Gerste, gemahlen, benutzt werden können.

**Ursprungszeugnisse.** Die Regierung bereitet ein Gesetz vor, das die Einführung des Ursprungsbezeichnungszwangs für gewisse Importwaren vorsieht. Bekanntlich haben in Finnland bisher in dieser Beziehung nur sehr wenige Bestimmungen bestanden. Eine Bezeichnung des Ursprungs war nur für Eier, Butter, Käse und gewisse Samen erforderlich.

**Eine Exportkontrolle für Islandmoos,** die durch die staatliche Forstverwaltung zwecks Hebung der Qualität dieses Ausfuhr-gutes ausgeübt werden soll, wird eben im Parlament beraten.

**Rückgang der Holzmasse- und Pappeausfuhr.** Im April wurden von dem finnländischen Holzschleifereiverein 2 593 to trockene Masse, 5 197 to nasse Masse (Trockengewicht) und 3 059 to Pappe ausgeführt, zusammen also 10 849 to gegenüber 18 419 to im April 1930, in dem 3 896 to auf trockene Masse, 10 781 to auf nasse Masse und 3 742 to auf Pappe entfielen.

**Die Papierausfuhr** betrug im April d. J. 20 224 to gegenüber 20 622 to im entsprechenden Monat des Vorjahres. Die Papierausfuhr in den ersten vier Monaten d. J. betrug 83 486 to gegenüber 86 105 to im Januar/April 1930.

**Die Baconausfuhr nach England** betrug im April 125 000 kg.

**Der Porzellankonzern „Arabia“** hat die Aktienmajorität der lettländischen Porzellanfabrik Kusnezow bei Riga erworben.

Eine Spezialnummer des „Mercator“ für den Mai ist erschienen; sie enthält viele lesenswerte Artikel in schwedischer und auch einen Artikel „Die Krise und die Anpassung des Erwerbslebens“ von Henrik Vidén in deutscher Sprache. Wir heben noch den Artikel die Industrien des Heimatmarktes und des Exports von Martti Kovero hervor.

## Kursnotierungen der Finlands-Bank.

| Finnländische Mark. Verkäufer. |         |         |         |         |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|
|                                | 20. Mai | 21. Mai | 22. Mai | 23. Mai |
| New-York                       | 39,70   | 39,70   | 39,70   | 39,70   |
| London                         | 193,30  | 193,25  | 193,25  | 193,30  |
| Stockholm                      | 1065,50 | 1065,25 | 1065,50 | 1065,50 |
| Berlin                         | 946,50  | 946,50  | 946,50  | 946,25  |
| Paris                          | 155,50  | 155,45  | 155,45  | 155,45  |
| Brüssel                        | 553,00  | 553,00  | 553,00  | 553,00  |
| Amsterdam                      | 1596,50 | 1596,50 | 1596,75 | 1597,50 |
| Basel                          | 766,25  | 766,25  | 766,50  | 767,25  |
| Oslo                           | 1064,50 | 1064,25 | 1064,25 | 1064,50 |
| Kopenhagen                     | 1064,25 | 1064,00 | 1064,00 | 1064,50 |
| Prag                           | 118,00  | 118,00  | 118,00  | 118,00  |
| Rom                            | 208,50  | 208,50  | 208,50  | 208,50  |
| Reval                          | 1061,00 | 1061,00 | 1061,00 | 1061,00 |
| Riga                           | 766,00  | 766,00  | 766,00  | 766,00  |
| Madrid                         | 400,00  | 400,00  | 399,00  | 395,00  |
| Warschau                       | 446,00  | 446,00  | 446,00  | 446,00  |



# 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 und umgekehrt).**

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 3 (Holzverkehr Oesterreich und darüber hinausgelegene Länder bzw. Donauumschlagstellen — deutsche Seehäfen).**

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutsche Seehäfen — deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt).**

Die Gültigkeitsdauer der vorstehend genannten Tarife und der Bestimmung Ziffer 10 im Abschnitt B I des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. 4 wird bis zum 31. Juli 1931 einschl. verlängert.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen — Polen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1931** wurden Frachtsätze für die Abteilung 76 (Kleie) zwischen den Seehäfen und Neumittelwalde Grenze eingeführt. Sie betragen für Stettin in der 10 t-Klasse 86 Rpf. und in der Hauptklasse 76 Rpf. für 100 kg.

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

Der **Ausnahmetarif 33 (Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren)** zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern wird zum 1. Juni 1931 neu herausgegeben. Durch den neuen Ausnahmetarif wird das Warenverzeichnis neu gefaßt. Die bisher unter die Abteilung A fallenden Güter sind in zwei Abteilungen A und B aufgeteilt worden. Die unter die bisherige Abteilung B fallenden Griffel, Märbel und Schiefertafeln sind mit Ausnahme der Glasmärbel (s. neue Abt. A) in die neue Abt. C aufgenommen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs werden mit Ausnahme für Glasmärbel weiter ermäßigt. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten diese erst ab 1. August 1931.

Der **Ausnahmetarif 33 a (Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren)** zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern wird zum 1. Juni 1931 eingeführt.

Der **Ausnahmetarif 44 a (Getreide usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 21. Mai 1931 unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 169 b (Grubenholz)** wurde mit Gültigkeit vom 21. Mai 1931 eingeführt.

## b) Deutsche Verbandtarife.

**Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Isello, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. Mai 1931, Teil III Heft B.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1931 wird der Nachtrag 1 herausgegeben. Er enthält für Feld- und Gartenfrüchte zur Verwendung im Deutschen Reich in Schnitttafel A und B neue außeritalienische Schnittfrachtsätze, deren Anwendung an die Frachtzahlung für mindestens 5, 7, 8, 9, 10 und 15 t gebunden ist.

**Deutsch-Italienischer Güterverkehr über Isello, Pino, Chiasso, Brennero und Tarvisio. Direkter Tarif vom 1. Mai 1931, Teil IV, Heft B.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1931 wird der Nachtrag 1 herausgegeben. Er enthält für Feld-

und Gartenfrüchte zur Verwendung im Deutschen Reich neue außeritalienische Schnittfrachtsätze über Brennero—Kufstein, deren Anwendung an die Frachtzahlung für mindestens 5, 7, 8, 9, 10 und 15 t gebunden ist.

**Deutsch-Polnisch-Sowjetischer Gütertarif.** Am 1. Juli 1931 tritt ein neuer Gütertarif in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt wird der bisherige Tarif nebst Nachträgen aufgehoben. Der neue Tarif erscheint in Zweiteilung. Es enthält

der **Teil I** die allgemeinen Bestimmungen,  
der **Teil II Heft A und B** den direkten Tarif.

Das IUG. über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924 gilt auch weiterhin als besonders vereinbartes Frachtrecht im Verkehr von und nach den Bahnhöfen, deren Verwaltungen dieses Frachtrecht anerkannt haben (siehe Verzeichnis der beteiligten Verwaltungen im Teil I). Eilgutbeförderung sowie Eilgutbeförderung auf einer Teilstrecke sind zugelassen. Barvorschüsse bleiben auch weiter ausgeschlossen. Für besondere im Teil I näher genannte Güter kann der Lieferwert in bestimmten Fällen versichert werden. Der Beförderungsweg von Staat zu Staat ist vom Absender im Frachtbrief vorzuschreiben. Die Gütereinteilung des direkten Tarifs wurde erweitert. Nicht in der Gütereinteilung genannte Güter werden auf Grund der im Teil I Abschnitt II lfd. Nr. 4 „Zu Art. 9 des IUG.“ enthaltenen Bestimmungen abgefertigt.

## Deutsch-Ungarischer Gütertarif, Anhang vom 1. August

**1930.** Der Anhang tritt mit Ablauf des 14. Juni 1931 außer Kraft. Ersatzfrachtsätze für die Artikeltarife 101 (Hülsenfrüchte), 104 (Bauxit), 112 (Gemüse), 150 (Obst, frisches) und 152 (Obst, getrocknetes) enthält der mit Gültigkeit vom 15. Juni 1931 erscheinende Nachtrag II zum Deutsch-Ungarischen Gütertarif, Heft 4. Wegen späterer Neuausgabe des Artikeltarifs 120 (Getreide) erfolgt besondere Bekanntmachung.

**Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen. Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft 1 a.** Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1931 wurde der Nachtrag 4 herausgegeben. Er enthält außer den seit 10. Juni 1930 im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen eine vollständige Neuausgabe der Ausnahmetarife 2 (Schiffbaueisen) und 7 (Steine).

## c) Ausländische Tarife.

**Tschechoslowakisch-Polnischer Eisenbahnverband. Gütertarif Teil II, Heft 5.** Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1931 trat der Gütertarif Teil II, Heft 5 in Kraft. Er enthält Frachtsätze für Kalidüngesalze und Gips von Polen nach der Tschechoslowakei.

## d) Verschiedenes.

**Änderungen von Bahnhofsnamen.** Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1931 wurden nachstehende Bahnhofsnamen wie folgt geändert:

| von:         | auf:          |
|--------------|---------------|
| Zwötzen Ost  | Gera Ost      |
| Zwötzen West | Gera-Zwötzen. |

## Steuerkalender für den Monat Juni 1931.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

**5. Juni:** Abführung der im Monat Mai 1931 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit die Abführung nicht schon am 20. Mai 1931 erfolgen mußte. Gleichzeitig Abgabe einer Erklärung über den Gesamtbetrag der im Monat Mai 1931 einbehaltenen Beträge.

**15. Juni:** 1. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat Mai, soweit eine solche Steuer erhoben wird. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. Juni 1931 fällig.

2. Zahlung der Grundvermögensteuer für den Monat Juni 1931

für alle nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke.

3. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat Juni 1931.

**20. Juni:** 1. Zahlung der Lohnsummensteuer in Stettin.

2. Abführung der in der Zeit vom 1.—15. Juni 1931 einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, wenn sie für den ganzen Betrieb 200 Reichsmark übersteigen.

**30. Juni:** Abgabe der Vermögenserklärung für 1931.



# Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

## Handel und Gewerbe.

**Entscheidung betreffend die Eintragung eines Mühlenbetriebes in die Handwerksrolle.** Der Kreisausschuß in D. hatte die Einsprüche der Industrie- und Handelskammer und der . . . . mühle in T. gegen die beabsichtigte Eintragung des Mühlenbetriebes in die Handwerksrolle als begründet erachtet und dazu folgendes ausgeführt: Der Mühlenbesitzer G. betreibt in T. einen Handelsmühlenbetrieb. Handwerksmühlen, gleich welchen Umfanges, gehören nicht in die Handwerksrolle. Als Handelsmühle gelten Betriebe, in denen Getreide sowohl für eigene Rechnung gekauft als auch nach Vermahlung für eigene Rechnung im Handelsverkehr an Händler, Wiederverkäufer, Brotfabriken usw. abgesetzt wird. Bei derartigen Mühlen ist die Einrichtung des Betriebes rein maschinell. Die Mühle arbeitet automatisch und bedarf nur einer Beaufsichtigung. Die Leistung der Mühle beträgt 20—25 To. in 24 Stunden. Der Betrieb ist vollkommen automatisch eingerichtet. Nur 1 Mann ist zur Zeit in dem eigentlichen Mühlenbetriebe tätig, dem lediglich die Beaufsichtigung der Maschinen obliegt. Die Mülerei selbst geht rein fabrikmäßig vonstatten. Der Mühlenbesitzer G. betreibt auch Handel mit Mühlenfabrikaten, die in anderen Mühlen hergestellt sind. Es handelt sich hier nach um ein Handelsunternehmen, das nicht in die Handwerksrolle gehört.

Gegen diesen Beschluß des Kreisausschusses in D. hatte die Handelskammer an den Bezirksausschuß in Stettin Berufung eingelegt, die der Bezirksausschuß in seiner Sitzung vom 1. April 1931 mit folgender Begründung zurückgewiesen hat: Die Handelskammer begründet ihre Behauptung, es läge hier ein Handwerksbetrieb vor, damit, daß die Leistung der Mühle nur 25 To. je Tag betrage. Darauf kommt es aber nicht an. Vielmehr ist einmal maßgebend die Art der Einrichtung des Betriebes. Diese ist nach den glaubwürdigen und auch nicht angefochtenen Angaben des Vertreters der Industrie- und Handelskammer im höchsten Maße automatisiert. Vor allem aber ist ferner, wie auch die Firma selbst schon schriftlich mitgeteilt hatte, eine scharfe Trennung im Arbeitsprozeß zwischen der kaufmännischen und technischen Tätigkeit durchgeführt. Der Inhaber selbst ist Kaufmann, hat seinen Wohnsitz, wie in der mündlichen Verhandlung vorgetragen worden ist, gar nicht in T. und hat im wesentlichen die Leitung des Betriebes einem Prokuristen übertragen, dem ein kaufmännisches Büro zur Seite steht. Daneben werden 1 Obermüller und 3 gelernte Müller beschäftigt, die unter der Leitung des ersteren stehen. Bereits in einem anderen Falle hat sich der Bezirksausschuß auf den Standpunkt gestellt, daß ein Handwerksbetrieb nicht vorliegt, wenn der Leiter Kaufmann ist und in technischer Hinsicht sich lediglich auf die Oberaufsicht beschränkt, die eigentliche technische (handwerkliche) Arbeit aber handwerklich vorgebildeten Kräften überläßt. Das ist hier auch der Fall. Infolgedessen hat der Bezirksausschuß in Verfolg seiner schon festgelegten Auffassung auch hier die Eigenschaft des Mühlenbetriebes als eines handwerklichen abgelehnt. Demgemäß ist die fragliche Firma nicht in die Handwerksrolle einzutragen und der Beschluß der Vorinstanz also zutreffend; demgemäß konnte die Berufung keinen Erfolg haben.

**Der Kampf gegen den Adreßbuchschwindel.** Wie der Kammer von der Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V., Berlin W. 30, Hohenstaufenstr. 43, mitgeteilt wird, gehen in letzter Zeit häufig Beschwerden gegen Adreßbuchfirmen zu, die ihre Inseratenwerbung auf unreelle Art betreiben. Diese Firmen verschicken an Industrie- und Handelsfirmen des In- und Auslandes in großer Zahl Fragebogen mit Ausschnitten aus Adreßbüchern, wobei in besonders auffälligem Druck die Kostenfreiheit der Firmeneintragung betont zu werden pflegt. Entgegen der im Verkehr üblichen Anschauung wird dabei unter „Firma“ nur der reine Firmenname verstanden, während alle anderen Eintragungen, wie Adresse, Branchenbezeichnung usw. kostenpflichtig sind. Als Folge dieser offenbar beabsichtigten Unklarheit sind im Laufe der Zeit tausende von Zivilprozessen entstanden, da die betroffenen Firmen sich verständlicherweise weigern, die verlangten Inseratengebühren zu zahlen. Seitens der Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbe-

werbs ist in verschiedenen Fällen Strafanzeige erstattet worden. Auch ist gerade in letzter Zeit einer dieser Adreßbuchverleger zu einer hohen Gefängnis- und Geldstrafe verurteilt worden; trotzdem ist eine wesentliche Abnahme dieser unreellen Geschäfte bisher leider noch immer nicht zu verzeichnen. Die Industrie- und Handelskammer, die an dieser Stelle schon öfter vor unreellen Adreßbuchunternehmungen gewarnt hat, benutzt diese Gelegenheit aufs neue, im Verkehr mit Adreßbuchunternehmungen, es sei denn, daß es sich um eine der großen bekannten Unternehmungen handelt, Vorsicht anzuempfehlen. Die Kammer hat ein ausführliches, dauernd ergänztes Verzeichnis von solchen unzuverlässigen Adreßbuchunternehmungen vorliegen und empfiehlt ihren Bezirksfirmen, vor Abschluß einer Geschäftsverbindung mit einer unbekannten Adreßbuchfirma, sich jeweils an die Industrie- und Handelskammer mit der Bitte um Auskunft zu wenden. Auch ist die Kammer für alles Material, das zur Bekämpfung des Adreßbuchunwesens dienlich erscheint, dankbar.

## Post, Telegraphic.

### Übersicht

#### der Postpaketverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern.

(Monat Juni 1931)

| Bestimmungsland | Postschluß | Einschiffungshafen | des Schiffes                        |           |                                 | Überfahrtsdauer |      |
|-----------------|------------|--------------------|-------------------------------------|-----------|---------------------------------|-----------------|------|
|                 |            |                    | Abgang (ungefähr)                   | Name      | Eigentümer Schiffs-gesellschaft | bis Hafen       | Std. |
| 1               | 2          | 3                  | 4                                   | 5         | 6                               | 7               | 8    |
| Lettland        |            | Stettin            | 6.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | Brandenb. | 1)                              | Riga            | 40   |
|                 |            |                    | 13.6. „                             | Regina    | 1)                              | „               | „    |
|                 |            |                    | 20.6. „                             | Nordland  | 1)                              | „               | „    |
|                 |            |                    | 27.6. „                             | Regina    | 1)                              | „               | „    |
| Estland         |            | „                  | 3.6.16 <sup>00</sup>                | Ariadne   | 2)                              | Reval           | 42   |
|                 |            |                    | 5.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | Straßburg | 1)                              | „               | 48   |
|                 |            |                    | 6.6.16 <sup>00</sup>                | Nordland  | 1)                              | „               | 40   |
|                 |            |                    | 10.6.16 <sup>00</sup>               | Ariadne   | 2)                              | „               | 42   |
|                 |            |                    | 12.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Wartburg  | 1)                              | „               | 48   |
|                 |            |                    | 13.6.16 <sup>00</sup>               | Nordland  | 1)                              | „               | 40   |
|                 |            |                    | 17.6.16 <sup>00</sup>               | Ariadne   | 2)                              | „               | 42   |
|                 |            |                    | 19.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Straßburg | 1)                              | „               | 48   |
|                 |            |                    | 20.6.16 <sup>00</sup>               | Rügen     | 1)                              | „               | 40   |
|                 |            |                    | 24.6.16 <sup>00</sup>               | Ariadne   | 2)                              | „               | 42   |
|                 |            |                    | 26.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Wartburg  | 1)                              | „               | 48   |
|                 |            |                    | 27.6.16 <sup>00</sup>               | Rügen     | 1)                              | „               | 40   |
| Finnland        |            | „                  | 3.6.16 <sup>00</sup>                | Ariadne   | 2)                              | Helsingfors     | 46   |
|                 |            |                    | 3.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | Henny     | 1)                              | Abo             | 55   |
|                 |            |                    | 5.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | Straßburg | 1)                              | Kotka/Wiborg    | 72   |
|                 |            |                    | 6.6.16 <sup>00</sup>                | Nordland  | 1)                              | Helsingfors     | 44   |
|                 |            |                    | 10.6.16 <sup>00</sup>               | Ariadne   | 2)                              | Helsingfors     | 46   |
|                 |            |                    | 10.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Viadra    | 1)                              | Abo             | 55   |
|                 |            |                    | 12.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Wartburg  | 1)                              | Kotka/Wiborg    | 72   |
|                 |            |                    | 13.6.16 <sup>00</sup>               | Nordland  | 1)                              | Helsingfors     | 44   |
|                 |            |                    | 17.6.16 <sup>00</sup>               | Ariadne   | 2)                              | Helsingfors     | 46   |
|                 |            |                    | 17.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Ruth      | 1)                              | Abo             | 55   |
|                 |            |                    | 19.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Straßburg | 1)                              | Kotka/Wiborg    | 72   |
|                 |            |                    | 20.6.16 <sup>00</sup>               | Rügen     | 1)                              | Helsingfors     | 44   |
|                 |            |                    | 24.6.16 <sup>00</sup>               | Ariadne   | 2)                              | Helsingfors     | 46   |
|                 |            |                    | 24.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Hennö     | 1)                              | Abo             | 55   |
|                 |            |                    | 26.6.15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | Wartburg  | 1)                              | Kotka/Wiborg    | 72   |
|                 |            |                    | 27.6.16 <sup>00</sup>               | Rügen     | 1)                              | Helsingfors     | 44   |

Eigentümer der Schiffe 1) Rud. Christ. Gribel, Stettin.

2) Finn. Dampfsch. Ges. Helsingfors.

**Das Postreisescheckheft.** Das Postreisescheckheft der Deutschen Reichspost stellt wegen seiner Einfachheit, Bequemlichkeit, Billigkeit und Sicherheit eine praktische Neuerung für den Reiseverkehr dar. Bestellungen nehmen alle Postanstalten an. Einheitsgebühr 1 RM. — Gültigkeitsdauer 3 Monate. Ausfertigung durch die Postscheckämter auf alle durch 25 teilbaren RMbeträge bis zum Höchstbe-



trag von 2500 RM. oder 1000 RM., je nachdem als Ausweis bei Auszahlungen ein behördlicher Lichtbildausweis dienen soll oder Abhebungen von Beträgen nur gegen Unterschriftsausweis durch eigenhändige Unterschrift auf einem dem Reisescheckheft beiliegenden Unterschriftsblatt erfolgen sollen. Auszahlungen auf Postreiseschecks während der Schalterdienststunden bei jeder Postanstalt und auch durch die Bahnhofswchselstuben der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. Höchstbetrag einer Abhebung unbeschränkt, Mindestbetrag 25 RM.

Einzahlungen des Betrages, auf den das Postreisescheckheft lauten soll, durch Zahlkarte unter Angabe des Empfängers nach Namen, Wohnort und Wohnung und Angabe „Reisescheck“ an Stelle der Kontonummer. Postscheckkunden können statt der Zahlkarte eine Ueberweisung verwenden. Ein etwaiges Restguthaben wird auf Antrag bei Ein-sendung des Postreisescheckheftes mit den übriggebliebenen Reiseschecks an das Postscheckamt, das das Postreisescheckheft ausgestellt hat, zurückgezahlt. Weitere Auskunft erteilen die Postanstalten.

**Verzeichnis der Bordfunkstellen.** Das Berner Büro des Weltpostvereins bereitet die Herausgabe einer neuen Auflage des Verzeichnisses der Bordfunkstellen vor. Zur Herab-minderung der Kosten wird das eigentliche Verzeichnis als gemischte Ausgabe erscheinen, d. h. die einzelnen Spalten werden französisch, englisch und deutsch bezeichnet sein. Umschlag und Vorwort jedoch sind nach Wahl französisch, englisch oder deutsch zu beziehen. Der Preis für die bro-schierte und kartonierte Ausgabe ist der gleiche und wird sich auf ungefähr 5,70 RM. einschließlich der Nachträge be-laufen, wobei es gleichgültig ist, in welcher Sprache das Verzeichnis gewünscht wird. Etwaige Bestellungen sind an das Postamt 1 Stelle Az 4 in Stettin zu richten.

## Kreditschulz.

### Eröffnete Vergleichsverfahren.

| Firma und Geschäftszweig | Sitz:        | Tag der An-<br>ordnung: | Vertrauensperson:        |
|--------------------------|--------------|-------------------------|--------------------------|
| Seidenhaus Max           | Stettin,     | 8. 5. 31                | Kaufm. Gustav Brandt,    |
| Lichtenstein, Inh.       | Schulzen-    |                         | Stettin, Kaiser-Wilhelm- |
| Kaufmann Max             | straße 33/34 |                         | Straße 50                |
| Lichtenstein             |              |                         |                          |

### Beendete Vergleichsverfahren.

|                                                                                                                          |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Kfm. Alfred Hermannsolin, Inh. d. Herren- und Knabenkleiderfabrik Alfred Hermannsolin, Stettin, Gießereistr. 24 a        | 12. 5. 1931 |
| Willy Conrad vorm. Ernst Wedehase, Bäckerei- u. Konditoreibedarfsartikel, Inh. Kfm. Willy Conrad, Stettin, Turnerstr. 12 | 18. 5. 1931 |
| J. P. Degner, Eisen- und Metallwarenhandlung, Stettin, Gr. Oderstr. 33                                                   | 20. 5. 1931 |

### Eröffnete Konkurse.

| Firma u. Geschäftszweig:                                                                                 | Sitz:                         | Tag der An-<br>ordnung: | Vertrauensperson:                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------|
| „Tellus“ Continentale Wand- und Fußboden-platten-Vertriebsges. m. b. H. in Lique.                        | Stettin, Große Lastadie 90/92 | 7. 5. 31                | Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstr. 7            |
| Julius Jasper, Manu-fakturwaren, Inh. Karl u. Josef Jasper, Swinemünde mit Zweigniederlassung in Wolgast | Swinemünde, Bollwerk 27       | 8. 5. 31                | Kaufmann Johs. Srocka, Swinemünde, Moltke-straße 12 |
| Kaufmann Heinrich Bielawski, Manu-fakturwaren                                                            | Gollnow, Breitestraße         | 9. 5. 31                | Kaufmann Eckert, Gollnow                            |

### Beendete Konkurse.

|                                                                                            |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Richard Hensel, Schuhhaus, Gollnow, Gr. Bollwerkstr. 2                                     | 1. 4. 1931  |
| Kfm. Willy Boettcher, Inh. d. Fa. Most & Kern, Warengroßhandlung, Stettin, Speicherstr. 21 | 20. 4. 1931 |
| Hutmacher Willy Dauksch, Stettin, Schuhstr. 6 und Lindenstr. 25                            | 6. 5. 1931  |
| Kfm. Max Pohl, Radio- und Fahrräderhandlung, Stettin, Grüne Schanze 2                      | 7. 5. 1931  |
| Kfm. Johannes Kühl, Gollnow, Baustr. 36                                                    | 11. 5. 1931 |
| Paul Bengsch, Kurzwaren- und Garngroßhdlg., Stettin, Gr. Oderstr. 29                       | 12. 5. 1931 |

Kfm. Arthur Desjardins, Tabakwaren, Spiri-tuosengroßhdlg., Schokoladen- u. Zucker-waren, Löcknitz Krs. Randow 15. 5. 1931  
Ostseewerft, Schiffbau- u. Maschinenfabrik, A.-G., Frauendorf b. Stettin, Herrenwieser-straße 5/6 19. 5. 1931  
(mangels Masse).

## Binnenschifffahrt.

**Umschlagstelle Dt. Usch.** Die Umschlagstelle Dt. Usch G. m. b. H. in Schneidemühl hat die Industrie- und Handelskammer darauf hingewiesen, daß sie vor einigen Jahren in Dt. Usch an der Netze eine Umschlagstelle er-richtet hat, von wo aus Getreide, Mehl, Stärkemehl usw. speditiousweise und für eigene Rechnung auf dem Wasser-wege nach Stettin und anderen Wasserstationen verfrachtet werden können. In Anbetracht der zur Zeit sehr niedrigen Wasserfrachten unterhält die Umschlaghafen Dt. Usch G. m. b. H. gegenwärtig laufend Schiffsverkehr von Dt. Usch nach Stettin und ist in der Lage, auch Teilposten von 15 to aufwärts zur Verfrachtung zu übernehmen. Die Um-schlaghafen Dt. Usch G. m. b. H. bittet, Interessenten des Kammerbezirks, die von der Verfrachtungsgelegenheit über Dt. Usch Gebrauch machen wollen, an sie zu ver-weisen.

## Außenhandel.

**Konsulats- und Mustervorschriften.** Zu der von der Zollausskunftsabteilung der Handelskammer Hamburg bear-beiteten Zusammenstellung der Konsulats- und Mustervor-schriften ist der achte Nachtrag (zweite Nachtragsfolge) nach dem Stande vom 1. Mai d. Js. erschienen.

Der Preis des Nachtrages einschließlich der bereits erschienenen Nachträge beträgt RM 2,—. Bestellungen sind an die Handelskammer Hamburg, Hamburg 11, Börse, zu richten unter gleichzeitiger Einzahlung des Betrages auf das Postscheckkonto der Handelskammer, Hamburg 59 886.

## Innere Angelegenheiten.

**Beerdigungen.** In der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 5. Mai 1931 sind folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beerdigt worden:

1. Walter Neumann, Stettin, für Leinöl und Firnis;
  2. Dr. Fritz Woelfert, Stettin, für Leinöl, Firnis, Far-ben, Farbwaren, Lacke und Kitte;
  3. Ernst Hinrichs, Stettin, für Motorfahrzeuge, Fahr-räder, Fahrradteile und -zubehör, Nähmaschinen und Büromaschinen;
  4. Günther Molzahn, Stettin, für Tabake;
  5. Paul Brüning, Stettin, für Zigarren;
- ferner wurde Herr R. Paul Hutz, Stettin, als Handels-makler für Holz öffentlich angestellt und beerdigt.

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

1. Karl Schulz (30 Jahre bei der Firma H. Blasiesing, Pyritz i. Pommern);
2. Otto Straube (25 Jahre bei der Firma F. Hendeß G. m. b. H., Stargarder Zeitung, Stargard i. Pommern);
3. Karl Kohls (35 Jahre bei der Pommerschen Filz-waren-Fabrik A. J. Schleiffer, Stargard i. Pom.);
4. Friedrich Hübner (35 Jahre bei der Pommerschen Filzwaren-Fabrik A. J. Schleiffer, Stargard i. Pom.);
5. Josef Malek (45 Jahre bei der Pommerschen Filz-waren-Fabrik A. J. Schleiffer, Stargard i. Pom.).

## Buchbesprechungen.

**Amerika — Europa.** Man mag noch so viel über ameri-kanische Verhältnisse gelesen haben, immer wird man bloß über Einzelheiten aus dieser oder jener Sphäre unterrichtet worden sein, selten aber einen vielseitigen, auf amtlichen Daten aufgebauten Gesamteindruck über des jüngsten Erd-teiles Ueberlegenheit auf wirtschaftlichem Gebiete empfangen haben. Gute Orientierung darüber bietet die vor kurzem erschienene Auflage von Prof. Hickmann's geographisch-sta-tistischen Universal-Atlas 1930/31 (bearbeitet von Dr. A. Fischer, in Leinwand gebunden, Preis S 20.— Mk. 12.50. Verlag G. Freytag & Berndt A.-G., Wien VII), die ganz dazu geeignet ist, jedem Volkswirtschaftler, Lehrer, Politiker, Kaufmann, kurz jedem Gebildeten überhaupt, auf den ver-



schiedensten Gebieten des Allgemeinwissens auf dem Laufenden zu erhalten. Es seien hier nur kurz einige der vielen in Diagrammen greifbar deutlich gegebenen Zusammenstellungen erwähnt, die samt den geographischen Karten aller Länder der Erde die stattliche Zahl von 100 zählen und durch 96 Seiten Text mit weiterem wichtigen Material ergänzt werden. Zu ersterem zählen: Produktion und Verbrauch von Lebensmitteln und Gütern, Welthandel, Nationalvermögen, Menschenrassen, Rundfunk, Arbeitslosigkeit, Rüstungsfragen u. a. m., zu letzterem z. B. Einwohnerzahl, Größe, Dichte, Regierungsform, Währung, Finanzen, Außenhandel jedes Staates. Wie schon gesagt, finden sich in dem Atlas Karten sämtlicher Länder, so daß dieser, weit über den Rahmen einer statistischen Publikation hinausreichend, als Nachschlagewerk wohl in keiner an ihn gestellten Frage versagen wird. Das nun schon seit Jahrzehnten jährlich erscheinende Werk bringt auch diesmal wieder eine Fülle von Material auf Grund neuester Daten, so daß wir uns freuen, das Urteil von Fachleuten über Hickmann's Universal-Atlas bestätigen und vollinhaltlich unterschreiben zu können, die diesen den besten und teuersten Werken auf diesem Gebiete gleichstellen, wenn nicht auf Grund seiner zahlreichen Verwendungsmöglichkeiten sogar vorziehen.

**Kreditversicherung von Ing. Heinz Tschelnitz.** Verlag von Georg Stilke, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 65, Preis RM. 3,50 in Ganzleinen gebunden.

Die Kreditversicherung hat sich in den Nachkriegsjahren zu einem bedeutsamen Faktor des Wirtschaftslebens aller Länder entwickelt und als unentbehrliches Mittel für den Wiederaufbau des Ausfuhrhandels erwiesen. Ihre ursprüngliche und wichtigste Aufgabe aber ist es, den kreditgewährenden Kaufmann vor überraschenden Verlusten zu schützen. Das vorliegende Buch vermittelt eine rasche Orientierung. Es unterzieht deshalb, nach Vorausschickung eines geschichtlichen Abrisses, einer kurzen Erläuterung der volkswirtschaftlichen Grundlagen und einer Darlegung des internationalen Charakters der Kreditversicherung, die einzelnen Systeme derselben einer zunächst allgemeinen Betrachtung. Hierauf werden die beiden Hauptformen der Einzelkunden- und Pauschalversicherung in übersichtlicher Gliederung dargestellt und praktisch kommentiert. Es folgt sodann eine Erörterung, der zwischen Bankkredit und Kreditversicherung gegebenen Beziehungen, ein Exkurs auf das Gebiet der staatlich geförderten Exportkreditversicherung sowie ein Ausblick auf das Problem der Kreditversicherung im Abzahlungsge- schäft. Der letzte Abschnitt enthält eine Zusammenfassung

## Preußisch-Süddeutsche Klassenlotterie Lose in allen Abschnitten vorrätig

**v. NORMANN**

Ziehung 15. u. 16. Juni

Staatl. Lotterie-Einnahme

STETTIN, Moltkestraße Nr. 6, I  
Fernsprecher 31077  
Postcheck-Konto Berlin 30988

der gegen die Kreditversicherung erhobenen Einwände und deren Widerlegung.

### Angebote und Nachfragen.

- 1587 Gablonz a. N. wünscht Geschäftsverbindung mit Süßwaren-Fabriken des Kammerbezirks.
- 1671 Bielefeld sucht Geschäftsverbindung mit Großhandlungen des Kammerbezirks für Klempner-, elektrotechnische und Installationsartikel.
- 1887 Berlin sucht für den Vertrieb von Leimen geeigneten Vertreter, der bei der Möbelindustrie gut eingeführt ist.
- 1917 Brandenburg a. d. Havel. Schilderfabrik, Gravier- und Prägeanstalt sucht für den Vertrieb einiger Neuheiten der Büro-, Reklame- und Andenkenbranche für Pommern und speziell für die Ostseebäder geeigneten Vertreter.
- 1970 Berlin wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Firmen, die sich mit dem Import von englischem Koks befassen.
- 1986 Otaru/Japan wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Großhandlungen von Fischmehlen.
- 2003 Grao-Valencia/Spanien wünscht Geschäftsverbindung mit Stettiner Schiffsreedern und -Agenten.
- 2050 Hamburg sucht für den Verkauf von Honig, getrockneten und frischen Südfrüchten geeigneten Vertreter, der bei der Großkundschaft gut eingeführt ist.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin (Börse 2 Trp., 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.

## Versicherungen aller Art

Gebäude- u. Inventar-Feuer-  
versicherung, Heimschutzver-  
sicherung, Automobil-, Unfall-,  
Haftpflichtversicherungen,  
Transport-, Reisegepäckver-  
sicherung, Krankenversiche-  
rung, Lebensversicherung,  
Sterbegeld-, Pensionszuschuß-  
Töchterversorgungsversiche-  
rung

**POMM. FEUERSOZietät**

\*

**PROV.-LEBENSVERS.-ANSTALT**

STETTIN, Pölitzer Straße 1 — Fernruf 25441



## Heringsdorf.

### See-, Sol- und Moorbad.

Kurzeit vom 1. Mai bis 30. September.

Seebad Heringsdorf, auf der Insel Usedom-Wollin gelegen, ist im In- und Auslande durch seine landschaftlich vorzügliche Lage mit seinem über 4000 Meter langen, völlig steinfreien Badestrand als Perle der Ostseebäder bekannt. Dieser inmitten herrlichster Buchen- und Tannenwälder idyllisch gelegene Weltbadeort ist von Berlin in durch-



gehenden Eil- und D-Zügen in 3½ Stunden zu erreichen. Wer aber den Wasserweg vorzieht, kann mit den großen Salon-Schnelldampfern von Stettin bis zur Heringsdorfer Seebücke fahren.

Die sich 500 Meter in das Meer erstreckende Brücke ist mit ihrem Leben und Treiben und seinem gut geleiteten Restaurant auf dem Brückenkopf ein Lieblingsaufenthalt der Kurgäste. Täglich legen hier die Dampfer und Motorboote an, die den Verkehr mit Stettin, Rügen, Kopenhagen, Bornholm, Kolberg, Misdroy, Zinnowitz, Swinemünde, Ahlbeck und Bansin vermitteln. Auch wird von der Brücke aus Angelsport betrieben.

Die gesundheitlichen Verhältnisse sind die denkbar besten, daher haben in Heringsdorf niemals ansteckende Krankheiten geherrscht. So erklärt es sich, daß der Ort als Kinderbad sehr beliebt ist. Die Kurmittel sind vor allem die kräftige, reine See- und Waldluft und die kalten und warmen Seebäder. Im Warmbadehaus werden außer den warmen Seebädern noch fünfprozentige natürliche Solbäder aus der im Jahre 1927 neu erbohrten, über 400 Meter tiefen Solquelle verabfolgt. Ferner erfreuen sich die seit Jahrzehnten bestehenden, im Jahre 1927 ebenfalls neuzeitlich eingerichteten Moorbäder eines immer größeren Zuspruchs.

Das hochwertige Moor wird in der Nähe des Ortes gewonnen. Nach medizinischen Gutachten sind mit den Heringsdorfer Moorbädern außerordentlich gute Erfolge erzielt worden. Außerdem werden alle Arten medizinischer Behandlungen, wie elektrische Lichtbäder, Massagekuren, Packungen und dergleichen verabfolgt. Ein nach neuester Methode eingerichtetes orthopädisches Institut und ein Inhalationsraum sind gleichfalls vorhanden.

Zur Unterhaltung der Kurgäste finden mehrmals täglich Kurkonzerte auf dem in diesem Jahre noch wesentlich erweiterten neuen Konzert- und Kurplatz mit Leuchtbrunnen statt, desgleichen planmäßig zahlreiche Kurveranstaltungen, wie Kurgesellschaftsabende, Reit- und Fahrturniere, Blumenkorso, Kinderfeste, Wetschwimmen, Wettsegeln, Hundereennen, Boxkämpfe usw.

Außerdem stehen den Gästen zwölf mitten im Hochwald gelegene Tennisplätze zur Verfügung, auf denen in diesem Jahre in der Zeit vom 15. bis 19. Juli aus Anlaß des Ostseejahres 1931 das „Große internationale Ostseetennisturnier 1931“ abgehalten wird.

Gastliche Aufnahme findet der Kurgast in Hotels, Pensionen und Logierhäusern mit und ohne Verpflegung. Alle Häuser haben Wasserleitung, elektrische Lichtanlage und Gasanlage zu Kochzwecken.

Heringsdorf verfügt ferner über einen Golfplatz, eine Reitbahn und eine Wasserrutschbahn.

Auskunft erteilt die Kurverwaltung, die auf Wunsch auch einen großen Führer von Heringsdorf kostenfrei übersendet.



## Stettin-Skandinavien.

Der billigste und bequemste Reiseweg von Stettin nach Skandinavien ist mit den Dampfern der Det Forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab, Kopenhagen. Die Schiffe dieser Gesellschaft verkehren 3—4 mal wöchentlich Stettin—Kopenhagen, 2 mal wöchentlich S/S. „Kong Haakon“ und S/S. „Dronning Maud“ Stettin—Kopenhagen—Oslo und 1 mal wöchentlich S/S. „Odin“ Stettin—Kopenhagen—Gothenburg. Ferner verkehren von Stettin via Kopenhagen

nach Westnorwegen (Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Kristiansund, Drontheim) die Dampfer „Bergenhus“ und „Trondhjem“.

Auskunft erteilt der hiesige Vertreter der Reederei die Firma Gustav Metzler und sind Prospekte und Fahrkarten im Büro dieser Firma Königstraße 4/5 erhältlich. (Siehe Annonce in dieser Ausgabe.)

## Ihr bester und billigster Vertreter

ist der „OSTSEE-HANDEL“, denn er kommt monatlich zweimal zu Ihren Kunden im In- und Ausland.