

ausgewöhnlich milde Winter eine rege Schifffahrt erlaubt hätte. Der seewärtige Güterumschlag umfaßte nach vorläufigen Schätzungen 140 000 t in der Einfuhr und 120 000 t in der Ausfuhr. Zahlen, die etwa die Hälfte des Normalverkehrs ausmachen. Vorherrschend sind wie bisher in Eingang Massengüter. An englischer Kohle sind 60 000 t eingegangen, gegen 50 000 bis nur 120 000 Tonnen in den Vormonaten.

Der Binnenschiffsverkehr bestand sich zu Beginn des Monats noch sehr lebhaft, da er während der ganzen Woche, wie wohl schon in den Vorjahren, keine Eischwierigkeiten hatte. Gegen Monatsende hat er wegen der allfälligen Schloßensparaturen, die einige Binnenschiffstraßen geschlossen haben, nachgelassen. Im Eingang von oberhalb der Oder und von Berlin sind etwa 300 Fahrzeuge gezählt, davon die meisten mit Kohle aus Oberschlesien und Breckets aus Mitteldeutschland. Nach oberhalb und nach Berlin sind 230 Fahrzeuge zu verzeichnen, die meist Erze für Oberschlesien und Kolliden für Breckets sind. Die Anzahl ging hierher und dortwärts zeigte in jeder Richtung nur 80 Fahrzeuge, die ausnahmsweise mit Kohle und Gütern, eingehend Maeresteine und Güter aller Art gekehrt hatten.

Die abschließenden Zahlen über den ein- und ausgehenden Schiffsverkehr im Monat Dezember ergeben im Eingang 303 Schiffe mit 100 000 Netto-Reg.-Tonnen und 150 Schiffe mit 80 000 Netto-Reg.-Tonnen im Ausgang. Die deutsche Flagge führen im Eingang 172 Schiffe mit 50 000 Netto-Reg.-Tonnen und 115 Schiffe mit 13 000 Netto-Reg.-Tonnen im Ausgang. Im Eingang sind folgende hervorgehoben: 12 Schiffe mit 5 100 Netto-Reg.-Tonnen, 10 Dampfer mit 400 Netto-Reg.-Tonnen, 6 Norweger mit 3800 Netto-Reg.-Tonnen, 3 Fährdampfer mit 1200 Netto-Reg.-Tonnen, 3 Esthäuser mit 2300 Netto-Reg.-Tonnen und ein Engländer mit 100 Netto-Reg.-Tonnen. An Neukäufen liefen diesen Monat auf der Schiffsvertriebs-Nische & Co. der Frachtdampfer „Rhenania“ von Bremerhaven nach Hamburg, „Sachsen“ von Hamburg nach Danzig, „Düsseldorfer“ von Stapel. Durch Zukauf von 4 bisher der Reederei Wilhelm Wilhelmsen gehörigen alteren Dampfer erlangt die Schiffsvertriebs-Nische & Co. im Dezember 1922 einen Dampferpark, der sich aus 15 Dampfern zusammensetzt. An neuen Schiffsunternehmungen ist namentlich der Dampfer „Merker“ 1922 G. m. b. H. Hamburg, der sich aus 15 Schiffen von den bekannten Reedern F. H. und R. Brelviß mit einer Stammpflicht von einer Million Mark gegründet ist. Die Verhandlungen über die Abgestaltung der Statuten dieses Unternehmens sind in dem betreffenden Staatsever weiter fortgesetzt. Der Abschluß wird demnächst erhofft.

Neuregelung der Binnenschifffahrt in der Tschechoslowakei.

Mehrere Gesetzentwürfe über die Regelung der Binnenschifffahrt, die das tschechoslowakische Handelsministerium den an der Schifffahrt auf der Elbe, Moldau und Donau beteiligten Kreisen schon vor längerer Zeit zur Begutachtung vorgelegt hatte, bildeten neuerdings den Gegenstand eingehender Beratungen am 22. Januar in Prag unter dem Vorsitz der Handelskammer. Franz Gabel, Vorsitzender der Handelskammer, sprach sich mit den Binnenschiffahrtskreisen.

Was zunächst den Gesetzentwurf, betreffend die Privatwirtschaftlichkeit in der Binnenschifffahrt, anbelangt, so wird mit diesem Gesetze sollen nämlich die gegenwärtig ungeklärten privatwirtschaftlichen Fragen der Binnenschifffahrt, der Erwerbung von Schiffseigentum, des Handelsrechts an den Schiffen, der Vollmacht des Schiffers zum Abschluss eines Frachtsvertrages, der Kontrolle der Frachtsbedingungen durch die Aufsichtsbehörden usw. geregelt werden. — so lag der Konferenz der dritte Entwurf eines Gesetzes vor, in welchem die Befreiung der Binnenschifffahrt von den Körperschaften, die am Verkehr auf der Elbe, Moldau und Donau teilnehmen, gebührt werden. Ein solches Gesetz würde die Binnenschifffahrt in den nächsten Monaten in den Donaustaaten ein solches Gesetz neuerlich zweifelhafte Gedanken mit Dampfschiffen betreibbar ist, durch die bekanntlich 7 Staaten, in welchen nicht nur in rechtlicher, sondern auch in kommerzieller, technischer und sonstiger Beziehung verschiedene Gesetzgebungen und Anschauungen bestehen. Trotzdem müsse die Donau von Standpunkten der Schifffahrt als eine einheitliche Wasserstraße aufgeführt werden. Eine Vereinheitlichung des Rechts der Schifffahrt auf der Donau könne aber nur durch ein entsprechendes Gesetz erreicht werden. Der Verkehr der Donauschifffahrt sei hauptsächlich ein internationaler. Der Lokalkonflikt ist von untergeordneter Bedeutung. Die internationale Regelung dieser privatwirtschaftlichen Fragen, hierauf gab die Handelskammer, die dem Handelsministerium die Besondere Erklärung ab, daß das Handelsministerium im Sinne dieser bereits wiederholt eingeleiteten Anträge in den oben genannten Staaten in sieben Anträgen mit den oben genannten Kreisen die Forderung der Binnenschifffahrt an das Deutsche Reich bezüglich der Rheinschifffahrt an das Deutsche Reich mit dem gleichen Verlangen herangereicht ist.

Dem Gesetze, betreffend die Regelung einzelner öffentlich-rechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, stimmte die Konferenz im großen und ganzen zu. Die Schiffsverkehrsverhältnisse in Deutschland, die in den inländischen Wasserstraßen erleichternde Bestimmungen getroffen werden. Bezüglich des weiteren Gesetzentwurfes, mit welchem die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse der tschechoslowakischen Schifffahrt (Hafengesetz) geregelt werden sollen, wurde vom Handelsministerium ausdrücklich betont, daß es sich ja vorläufig nur um eine Studie handelt. Das Handelsministerium ist durch internationale Verträge gebunden, ein solches Gesetz zu schaffen. Die vorliegende Studie wird eine Unannehmlichkeit erfahren, wobei die Wünsche der Beteiligten, welche u. a. auch die Schaffung von Freihandelszonen verlangen haben, die Beachtung der öffentlichen Interessen zu berücksichtigen sind. Die Konferenz empfiehlt des weiteren, die Verwaltung der Umschlagplätze, für welche gegenwärtig das Eisenbahnministerium zuständig ist, dem Handelsministerium zuzuwenden. Eine überaus lebhaft entwickelte Arbeit ergab die Beratung über die Hebung des Donauverkehrs, welcher der gegenwärtig leidet der Schifffahrt als auch den Vergehensmäßig sowohl unter den Absperrungen und Kontrollen

maßnahmen in den Grenzübergangspunkten; von den einzelnen Überstufen werden Hafentaxen und sonstige Gebühren erhoben, deren Höhe in gar keinem Verhältnis zur Leistung stehen; hieraus ergibt sich eine empfindliche Frachterhöhung, insbesondere seien es Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien, welche in dieser Richtung geradezu Unglaubliches leisten. Direkte Frachtarife zu erstellen, sei gegenwärtig gar nicht möglich. Der Verfrachter wisse deshalb bei der Aufgabe der Waren nicht, mit welchen Frachtkosten er rechnen habe. Die Veränderung der Währungen der einzelnen Donauländer erfordert dringend die Herstellung von Tarifen in einer einheitlichen Währung, die aber nicht eine der Landeswährungen der Überstufen sein dürfte. Die Vornahme der Verringerung in den verschiedenen Grenzübergangspunkten sei äußerst vertraulich und müsse vielfach als schlichtes bezeichnet werden. Für die Besetzung der Schifffahrt wäre eine Zollfreiheit anzustreben usw. Auch sei der tschechoslowakische Donauumschlagstarif über Freiburg und Komorn nicht geeignet, die Transporte den tschechoslowakischen Häfen zuzuführen. Der Vertreter des Handelsministeriums gab die Zusicherung, die vorgebrachten Beschwerden zum Gegenstand einer eingehenden Untersuchung zu machen.

Im Jahre 1922 verkaufte, auf deutschen Werften gebaute Schiffe.

Die englischen Schiffe (Fairplay und Syren & Shipping) führen in ihren ersten Jahresausgaben sämtliche Schiffe an, die während des vergangenen Jahres ihren Bau in Deutschland begonnen haben. Die folgende Aufzählung der Wertverhältnisse der verkauften Schiffe:

Table with columns: Name, Baujahr, Bauplatz, Tonnage, Preis, and R.T. (Reichsmark). Lists various ship names and their specifications.

Weltweite mit Oelferzeugung.

Table showing oil production statistics for various countries including Vereinigte Staaten, Großbritannien, Norwegen, etc., with columns for production and registered tonnage.

Die Schiffsflotte der norwegischen Handelsflotte.

Table detailing the Norwegian merchant fleet, including ship names, tonnage, and other specifications.

Die norwegische Schifffahrt und die neuen Heereszettel.

Text discussing the Norwegian shipping industry and the new military passes (Heereszettel) issued for the fleet.

abschließend etwas merkwürdig anmuten, wenn man die allgemeinen Verhältnisse berücksichtigt, unter denen sie zustande gekommen ist. Da ist zunächst die Tatsache von Bedeutung, daß die norwegische Schifffahrt einen besonders hohen Stand hat, und daß sich die Verhältnisse für sie besonders nach der letzten schiedsgerichtlichen Festsetzung des Lohnarbeits im August v. J. weiterhin erheblich verschlechtert hat. Obgleich während des vergangenen Jahres keine Tonnage aufgelegt war, war es doch hauptsächlich für die größeren Schiffe sehr schwer, während dieses Jahres die Kosten der Beschaffung von Holz zu erhalten, so daß die ganze Welt mit Ballast statt Holz beladen wurde. Diesem ungünstigen Zustand gehen sind, so daß die finanzielle Lage der Schifffahrt sehr bedauerlich ist. Die Beschaffung von Holz ist sehr schwierig, und die Preise sind sehr hoch. Die norwegische Schifffahrt gegenüber der Weltflotte stark vorbestanden. Einziges Ergebnis nach dem mehrjährigen Durchschneiden der letzten Verhältnisse sind geringere Einkommen vor zwei oder drei Jahren) eine starke Belastung für die Reederei; darüber hinaus sind noch neue Steuern geplant, während des vergangenen Jahres hat der Zollkrieg mit Portugal die norwegische Schifffahrt ungefähr 10 Mill. Kronen gekostet; jetzt scheint man mit Portugal zu neuen Entwürfen zu kommen, die für die norwegische Schifffahrt sehr ungünstig ausfallen können, der wohl ein wenig wahrscheinlich der norwegische Handel zu machen hat, wiederum allgemein auf die Schifffahrt abzuwälzen, wodurch dann vielleicht die portugiesischen Reedereien, die Konkurrenz z. B. mit England wird ferner dadurch erschwert, daß für norwegische Schiffe eine stärkere Bemessung vorgeschrieben ist, als für portugiesische. Das schlimmste aber ist die Gestaltung der Frachten, die sich in ständiger Rückgang befinden.

Kohlenfrachten von Großbritannien nach Norwegen.

Table showing coal freight rates from Great Britain to Norway for various months from January to October 1922.

Allein von Juli (August 1922 bis Februar 1923) sind die Frachten von und nach Madagaskar und Ostafrika um bis zu 50% (Zement nach Madagaskar) gefallen. Ein Rückgang zwischen 20 und 30% kommt auf allen Linienschiffen vor. Trotz dieser ungünstigen Lage der Schifffahrt und trotz der stark zurückgehenden Altona, trotzdem man früher von dem Schiedsgerichtsurteil allgemein glaubte annehmen zu können, daß gewisse Konzepte der verstanden erklären würden, hat das Schiedsgericht einstimmig sich für eine Lockerung um 5% erklärt, scheinbar, daß es möglich sein wird, die ganze norwegische Flotte unter Fahrt zu halten.

Alter und Größe von Dampfer- und Motorschiffen.

Die folgende interessante Zusammenstellung des Prozentsatzes der Gesamttonnage nach dem Alter:

Table showing the percentage of total tonnage by age group: Under 5 years, 5-10 years, 10-15 years, 15-20 years, 20-25 years, 25 and more years.

Schiffe über 25 Jahre nach Staaten gegliedert.

Table showing the number of ships over 25 years old, categorized by country: Großbritannien, Frankreich, Holland, Italien, Japan, Norwegen, Vereinigte Staaten, and Andere Länder.

Schiffe in und nach 1918 erbaut.

Table showing the number of ships built in and after 1918, categorized by country: Vereinigte Staaten, Japan, Deutschland, Frankreich, Holland, Norwegen, Italien, Spanien, Dänemark, Großbritannien, and Britische Dominions.

Schiffe über 10000 t.

Table showing the number of ships over 10,000 tons, categorized by country: Großbritannien, Vereinigte Staaten, and Andere Staaten.

Verfrachtungen nach Ueberssee.

Table listing shipping lines and their routes to various destinations like New York, Westindien, Südamerika, etc., including ship names and departure dates.

Regelmäßige Dampferverbindungen ab Bremen.

Ohne Verbindlichkeit mitgeteilt von Bremer Rhederei.

Nord- und Ostseehäfen: Unter den Köln: 8-10 tägig ein Dampfer. Danzig: 8-10 tägig. D. „Vulcan“ 28. 2. Königsberg: 8-10 tägig. D. „Vulcan“ 28. 2. Kiel und Stettin: 14 tägig dtsch. D. „Otto“. Hamburg: wöchentlich mehrere Male nach Bedarf Dampfer und Schlepper. Kopenhagen: wöchentlich ein Dampfer. Riga: falls keine Eiswierigkeiten, ein Dampfer. Abw: 10 tägig dtsch. D. „Amstel“ 3. 3. Helsinki: 8-10 tägig dtsch. D. „Amstel“ 3. 3. Göttingen: 8-10 tägig dtsch. D. „Leda“ 27. 2. Mainz und Gothenburg: dtsch. D. „Leda“ 27. 2. Moskau: dtsch. D. „Leda“ 27. 2. Stockholm: 10 tägig dtsch. D. „Juniper“ 27. 2. Christiania: 10 tägig ein Dampfer. Westküste Norwegens: 8-10 tägig ein Dampfer. Amsterdam: 7 tägig ein Dampfer. Rotterdam: wöchentlich ein Dampfer. Antwerpen: wöchl. mehrere Male dtsch. D. „Orest“ 28. 2. „Achilles“ 1. 3. „Juno“ 2. 3. Le Havre, Bordeaux und andere franz. Häfen: nach Bedarf ein Dampfer. London: 4 mal wöchl. ein dtsch. Dampfer. Leith, Dundee, Glasgow: 10 tägig dtsch. D. „Coblenz“ 1. 3. Southampton: 14 tägig engl. D. „Hansa“ 28. 2. Liverpool und Glasgow: 10 tägig d. „Julie“ 28. 2. Bristol, Cardiff, Newport, Swansea, Plymouth: 3 wöchl. ein engl. Dampfer. Belfast, Cork, Dublin: 3 wöchl. ein Dampfer.

Span. und port. Häfen, Südfrankreich-Italien.

Passages, Bilbao, Santander, Gijon: 14 tägig ein dtsch. Dampfer. Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Barcelona: 10 tägig dtsch. D. „Achilles“ 1. 3. „Atlas“ 1. 3. „Oporto-Lissabon“: 10 tägig dtsch. D. „Marie Gatz“ 28. 2. 2. Coruna, Vigo, Huelva, Cadix, Sevilla: D. „Orest“ 28. 2. Passages, Bilbao, Santander, Gijon, La Coruna und Vigo: ein Dampfer.

Mittelmeer - Adria - Schwarzes Meer.

Patras, Piräus, Volo, Saloniki: 14 tägig. D. „Dora“ 28. 2. Malta, Alexandria, Jaffa, Beirut, Tripolis (Syrien), Alexandria: 14 tägig ein Dampfer. Burgas, Varna, Constanza: dtsch. D. „Weimar“ 2. 3.

Afrika.

Port Said, Sues: 14 tägig dtsch. D. „Ockenfels“ 10. 3. „Sachsen“ 12. 3. „Wartens“ 24. 3. Madeira, Teneriffa, Las Palmas, Monrovia, Sao Thomé, Landana, Cabinda, Angra, Luanda, Cuito, New Redondo, Bantora, Benguela, Namibe, Mossamedes: ein Dampfer. Teneriffa, Las Palmas, Dakar, Conakry, Monrovia, Grand Bassa, Victoria, Port Genua, Mayumba, Loango, Benguela, Matadi, Novak, Sao Antonio: ein dtsch. Dampfer.

Nordamerika.

New-York: D. „Annapolis“ 6. 3. „Pittsburgh“ 23. 3. „Montreal“ 19. 3. „Minnehaha“ 20. 3. „Orduna“ 28. 3. „Ohio“ 4. 4. „Orinoco“ 18. 4. Houston (Texas): D. „Conne Peake“ Anf. März.

Mittelamerika.

Christobal, Punta-Arenas, Corinto, Amalapa, Acapulco, Champerio: dtsch. D. „Kiel“ 18. 3.

Südamerika.

Buenos Aires: 3 wöchl. dtsch. D. „Gotha“ 11. 3. „Köln“ 1. 4. Pernambuco: 10. 3. „Janiero, Montevideo, Rosario, Buenos Aires: D. „Artur“ 29. 3. Westküste via Panama-Kanal: 14 tägig dtsch. D. „Harburg“ 8. 3. „Magellan“ monatl. dtsch. D. „Holger“ 27. 3.

Ostasien.

Straits, China, Japan: 10 tägig ein dtsch. D. „Hamburg“. Penang, Singapore, Manila, Hongkong, Schanghai, Nagasaki, Yokohama, Kobe, Otaru, Dalny, Tsingtau: D. „Onderkerk“ 16. 3.

Ostindien.

Bombay, Karachi: 14 tägig. D. „Falkenfeld“ 3. 3. „Bären“ 17. 3. Colombo, Madras, Rangoon, Calcutta: 11 tägig dtsch. D. „Ockenfels“ 10. 3. „Wartens“ 24. 3. „Onderkerk“ 16. 3.

Niederländisch-Indien und Australien.

Adelphi, Melbourne, Sydney, D. „Westfalen“ 24. 3. Colombo, Batavia, Cheribon, Samarang, Soerabaya, Makassar: 10 tägig ein Dampfer.

Ferner regelmäßige Dampferverbindungen ab Bremen nach Frankreich, Spanien, Portugal, Mittelmeer, Orient, dem Schwarzen Meer, Afrika, Asien, British-Indien, Australien, Canada, Nord- und Südamerika, Westindien, Mexiko und Honolulu.

Angedüngte Dampferfahrten ab Lübeck.

mitgeteilt vom Spediteur-Verein Hermann & Thielmeyer, Kopenhagen (mit Umladung nach dänischen Provinzplätzen) 3-4 Dampfer wöchentlich. Malmö: 10 tägig dtsch. Dampfer. Halmstad, Varberg: 10 tägig dtsch. Dampfer wöchentlich. Stockholm alle 8 Tage. Kalmar ca. alle 8 Tage. Norrköping ca. alle 8 Tage. Nordlandstationen mit Umladung alle 8 Tage. Kristiania alle 8 Tage. D. „Dora“ 3. 3. Stavanger, Bergen, Brønnøysund, evtl. Haugesund, Anslusend, Kristiansund D. „Polaris“ 7. 3. Helsingfors wegen Eises gesperrt. Hangö jeden Sonnabend D. „Agnes“ 3. 3. Abo jeden Sonnabend D. „Finland“ 3. 3. Kotka, Viborg wegen Eises gesperrt. Rangoon, Manlyto, Vasa wegen Eises gesperrt. Løhau monatlich zwei- bis dreimal. Riga ca. nach Bedarf. Wiga vorläufig keine Expedition. Königsberg einmal monatlich. Wismar, Rostock, Stettin einmal wöchentlich. Rotterdam und Rheinstationen zweimal monatlich.

Advertisement for Phs. van Ommeren (Hamburg) G. m. b. H. featuring shipping lines to India, Africa, and Oceania, with detailed schedules and contact information.