Die Sicherheit auf deutschen Schiffen.

Ein Nachwort zum Vestris-Skandal.

Von Herrn G. L. Maron vom Norddeutschen Lloyd, Winnipeg, wird uns folgender Artikel aus einer deutschen Zeitung zur Verfügung gestellt, der unsere Leser interessieren dürfte:

Für die Sicherheit der Beförderung auf See geschieht in den deutschen Häfen Bremerhaven und Hamburg das denkbar mögliche. Zunächst wird vor allem bei Verladung der Güter mit größter Umsicht vorgegangen. Geladen wird durch geschulte Schauerleute, die langjährige Erfahrung besitzen und besondere Eignung für ihren Beruf haben müssen. Sie sind nach der Mitteilung Sachkundiger die bestbezahlten Handarbeiter im Hafenbetrieb. Oberinspektoren und staatliche Aufsicht überzeugen sich danach, ob auch in jeder Beziehung richtig und zuverlässig geladen worden ist. Ohne solche Nachprüfung würde übrigens auch keine Versicherung die Haftpflicht für Schiff und Ware übernehmen. Wenn einmal durch einen besonderen Umstand nicht vollgeladen werden kann, so wird durch Ballast mit Wasser oder Sand ein entsprechender Ausgleich geschafft, der das Verschieben der Ladung, das sogenannte „Rollen", während der Fahrt auf See unter allen Umständen verhindert.

Besondere Sorgfalt wendet man auch der Sicherheit der Fahrgäste zu. Für sie stehen auf allen deutschen Dampfern und Frachtdampfern, die zur Personenbeförderung mit verwandt werden, stets Rettungsboote jeden Augenblick im besten Zustand zur Verfügung. Diese Rettungsboote werden vor jeder Ausfahrt sehr genau nachgesehen und stets wieder mit sogenannten „eisernen Rationen" und Frischwasser versehen, damit sie aufgenommene Schiffbrüchige tagelang versorgen können. Man sieht diese Boote auch schon darum immer wieder kurz vor Antritt der Fahrt nochmals genau nach, weil sich erfahrungsgemäß gern „blinde Passagiere" darin verstecken. Alle Mannschaften einschließlich der Stewards der drei großen deutschen Schiffahrtslinien, des Norddeutschen Lloyds, der Hamburg-Amerika-Linie und der Südamerika-Dampfschiffahrt, müssen in halbjährlicher Wiederholung auf dazu bestimmten Schulschiffen Rettungskurse mitmachen, um sich in allen Lagen bei Seenot zurechtfinden zu können.

Nach Ausfahrt der großen deutschen Dampfer wird in den ersten Seehäfen stets zu ganz unvorhergesehener Zeit Alarm gegeben, dem ein Rettungsmanöver folgt, an dem auch die Fahrgäste teilzunehmen haben. Jeder Passagier muß sich dann ganz wie im Ernstfall an die ihm erteilten Weisungen halten und sie raschestens befolgen. Es ist wiederholt vorgekommen, daß solches Manöver Uneingeweihte in den Glauben versetzte, sie müßten nun wirklich in dem ihnen angewiesenen Boot das Schiff verlassen.

Die Zahl der Rettungsboote auf deutschen Dampfern unterliegt vor Ausfahrt eines jeden Dampfers gleichfalls der Nachprüfung durch einen staatlichen Oberinspektor. Beispielsweise sind an Deck A und an Deck B des 32,000-Tonnen-Dampfers „Columbus" vom Norddeutschen Lloyd zur Rettung der 2600 Fahrgäste und Mannschaften nicht weniger als 34 Rettungsboote vorhanden, darunter auch eine Anzahl von Motorschiffen, sogenannten Barkassen, die sogar Funkgerät mit sich führen und allein 120 Fahrgäste und noch Mannschaften aufnehmen können.

Man kann mit gutem Gewissen feststellen, daß in den deutschen Schiffahrtshäfen alles in mustergültiger Weise vorbereitet ist, um die Sicherheit von Leib und Leben der Fahrgäste vor Ausfahrt aus dem Hafen sicherzustellen. Es muß nur nach den Vorschriften gehandelt werden, und derartige Unglücksfälle wie bei der „Vestris" sind nicht möglich. Bei den großen Schiffahrtsgesellschaften kann man auch wohl mit genauer Einhaltung der Vorschriften rechnen, weil das schon in ihrem eigensten Interesse liegt.

Auch bietet die Einrichtung der Seemannsgerichte mit Zutritt der Oeffentlichkeit eine Gewähr für eine gewissenhafte Nachprüfung der Schuldfrage, wodurch wiederum ein gewisser Druck auf die Reedereien und ihr Personal ausgeübt wird. Es wäre jedenfalls bei uns kaum denkbar, daß man nach einem Jahre noch nicht einmal Genaues über die Zahl der Toten und die Schuldfrage bei einem Schiffsunglück weiß, wie im Fall „Prinzipessa Mafalda", der letzten großen Schiffahrtstragödie. Die Untersuchung, die man in den Ver. Staaten in der Vestrissache bereits eingeleitet hat, wird wohl genügende Klarheit geben und auch erweisen, was an der Behauptung der Reederei, eine Ladungsverschiebung habe das Unglück verschuldet, richtig ist. Die Tatsache, daß das Schiff veraltet und die Rettungseinrichtungen in unverantwortlicher Weise vernachlässigt waren, wird man aber angesichts der vielen übereinstimmenden Zeugenaussagen nicht aus der Welt schaffen können.

Getreide wird vom Tank eines 10 Fuß McCormick-Deering Erntedreschers, der in der letzten Saison von Fred Rogerson, Kelfield, Sask., gekauft worden ist, auf einen schnellen Lastkraftwagen (International Harvester) übertragen. Dieser Lastkraftwagen gehört James Sharpe in Kelfield. Rogerson gedenkt einen Lastkraftwagen ähnlicher Machart zu kaufen.

Probeflug des „Graf Zeppelin".

Friedrichshafen, Deutschland. — Das Luftschiff „Graf Zeppelin", welches nach seinem Transatlantikflug einer gründlichen Revision unterzogen wurde, machte seinen ersten Probeflug. Sieben dieser Flüge sind vom deutschen Luftamt vorgeschrieben. An dem Fluge beteiligten sich etwa 90 Personen. Der Leiter war Kapitän Lehmann, die Passagiere waren zum größten Teil alle Techniker und der „Zeppelin" kreiste sieben Stunden über dem Bodensee und der Umgebung.

Fife Lake, Sask.

Als ich nach Willow Bunch kam, der alten Stadt, von der ich schon so viel gehört hatte, konnte ich mich davon überzeugen, daß es wirklich ein schönes altes Städtchen ist, aufgebaut von Französisch-Canadiern. Mein Onkel Georg Weisgerber holte mich mit seinen Söhnen ab. So kam ich das erste Mal auf ihre Farm. Meine Verwandten bei Fife Lake und Rockglen haben sehr nette Farmen, wie ich solche in der ganzen Umgebung antreffen konnte. Ich traf auch eine Mitschülerin, die bis 1908 in Sulz, Südrußland, mit mir zur Schule gegangen war, nämlich Frau Johann Batsch in Little Woody, Sask. Ferner besuchte ich die alte Großmutter, die unsere Nachbarin war und heute schon 78 Jahre alt ist; sie weinte vor Freude, da wir uns seit 1910 nicht mehr gesehen hatten.

Die Leute leben in dieser Gegend viel zufriedener als in unserer Gegend, was nicht zu verwundern ist; denn sie hatten in letzter Zeit gute Ernten. Die neuen Städtchen Fife Lake, Rockglen usw. an der neuen C.P.R.-Linie sind im Aufblühen begriffen, obwohl sie erst 2 Jahre bestehen.

Neue Leser gewann ich folgende: Jakob Kupper, Rockglen; Franz Kupper, Rockglen; Anton Kupper, Rockglen; John Kleckner Jr., Rockglen; Anton Josch, Willowbunch; Joh. Bartsch, Little Woody. Herr Joh. Bartsch grüßt seinen Vater und seine Schwager Sittler in Kendal, Sask.

B. Piotrofsky.

Bereist den canadischen Westen.

Wie wir von dem Leiter des Büros der Hamburg-Amerika Linie in Winnipeg, Herrn A. J. Tekniepe, erfahren, begleitete Herr Theo. Untiedt vom Hamburger Büro der Hamburg-Amerika Linie die Passagiere des Dampfers „Cleveland" von Montreal nach Winnipeg und wird nunmehr zwei Monate den Westen Canadas bereisen, um die canadischen Verhältnisse an Ort und Stelle kennen zu lernen; er wird dadurch den Auswanderern nach seiner Rückkehr in Hamburg mit Rat und Tat zur Seite stehen zu können.

Wir haben weiter erfahren, daß Herr Untiedt bereits einen Monat im Büro der Hamburg-Amerika Linie in Montreal gewesen ist und er hat während dieser Zeit den Osten Canadas bereist. Herr Untiedt hatte hierbei vor allen Dingen Gelegenheit, die Formalitäten, die bei der Ankunft der Einwanderer im Landungshafen zu erfüllen sind, kennen zu lernen. Trotzdem Herr Untiedt vom Osten Canadas den besten Eindruck gewonnen hat, glaubt er jedoch schon jetzt annehmen zu dürfen, daß der Westen Canadas den Einwanderern die weitaus günstigere Gelegenheit bietet wird, vorwärts zu kommen.

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß Herr Untiedt allen seit dem Frühjahr 1928 mit Dampfern der Hamburg-Amerika Linie nach Canada gefahrenen Passagieren bei der Erteilung des canadischen Einwanderungssichtvermerkes in Hamburg behilflich gewesen ist und dadurch viele der somit mit ihm bekannt gewordenen Passagiere in Canada wieder getroffen hat. Die von ihm bei dieser Gelegenheit über ihr Fortkommen in Canada befragten Passagiere, haben alle nur günstig von sich berichten können.

Wir sind überzeugt, daß Herr Untiedt vor seiner Abreise über New York nach Hamburg nochmals bei uns vorsprechen wird, um uns seine Eindrücke zu schildern, die er während seines Aufenthaltes hier im Westen Canadas gewonnen hat.

Wasserflaschen, die einen Brand verursachen.

Ein kleiner Brand, der kürzlich im Londoner Stadthause entstand, erhält durch die Umstände, die ihn hervorgerufen hatten, seine besondere Bedeutung. Der Fensterrahmen geriet nämlich durch eine im Fenster stehende Wasserflasche in Brand, die die darauffallenden Sonnenstrahlen in einen Brennspiegel verwandelt hatten. Der Fall steht angeblich nicht vereinzelt da, denn auch mehrere Brände in Privathäusern werden auf die gleiche Ursache zurückgeführt.

Anekdoten vom Amerikaflug des Zeppelin.

Der Amerikaner, Dr. Reiner, ein Passagier des Luftschiffes, der ein starker Raucher ist, konnte im Zeppelin sehr gut ohne Rauchen auskommen.

„Fällt Ihnen das nicht schwer?" fragte ihn ein anderer Passagier.

„Hier nicht," entgegnete Dr. Reiner, „zu Hause muß ich rauchen. Meine Frau sagte einmal zu mir: „Immer, wenn ich dir einen Kuß geben will, hat Du eine Zigarette im Mund." Seitdem rauche ich hundert Zigaretten täglich."

*

In Lakehurst gelang es einem unbekannten Mann mit Dr. Eckener zu sprechen.

„Lieber Herr Kollege, können Sie mir 1000 Mark borgen?"

„Kollege? Wer sind Sie denn, ich kenne Sie doch gar nicht?" fragte Dr. Eckener.

„Natürlich sind wir Kollegen," entgegnete der Unbekannte. „Sie leben von der Luft — und ich auch."

*

Unmittelbar nach der Landung des Zepp in Lakehurst wurde die englische Schriftstellerin Lady Drummond Hay von einem Reporter interviewt. Nachdem sie ihm mehrere Fragen beantwortet hatte, begann er, ihr Komplimente über ihren Wagemut zu machen und sagte schließlich zu ihr:

„Sie hätten als Mann auf die Welt kommen müssen!"

„Sie auch!" entgegnete Lady Hay und wandte sich von ihm ab.

— Neun Städte haben den Ruhm, Bundeshauptstädte der Vereinigten Staaten gewesen zu sein: York, Pa., New York, Philadelphia, Lancaster, Trenton, Princeton, Baltimore, Annapolis und Washington.

FARM SALES AGENCY

Dieser Name sagt Ihnen, daß wir Agenten für Landverkauf sind, aber sagt Ihnen nicht, daß wir 35 Jahre Erfahrung haben und in nahen Beziehungen mit guten und dürftigen Distrikten stehen, mit guten sowie armen Farmen in verschiedenen Distrikten im größten Teile der Provinz. Wir wissen, daß die folgenden gute Käufe sind:

Indian Head — 640 Acker Quadrat, ausgezeichnete Gebäude, gute Ausrüstung, Saat und Futter, schweres Land, $40 per Acker. $3,500 bar.

Montmartre — 960 Acker, sehr gute Gebäude und eine Menge von diesen; sehr große Ausstattung; Saat u. Futter. $38 per Acker. $5,000 bar.

Treelman — 640 Acker, gute Gebäude, nahe der Stadt, richtiges schweres Land, große Herbstbrache. $35 per Acker. $2,000 bar.

Heward — 320 Acker, gute Gebäude, gutes Brachland, und schweres Land. $30 per Acker. $500 bar.

FARM SALES AGENCY

1706 Scarth St. Phone 2984.

Die Weiber von Oldenzaal.

Erzählung von Gideon Gosele.

Der Fern-D-Zug Warschau—Amsterdam keuchte aus der Bahnhofshalle in Osnabrück. Schneller und schneller wurden die Umdrehungen der stählernen Räder. Wie ein abgeschossener Pfeil glitt die klirrende Schlange über die vorgezeichnete Schienenbahn.

In einem Abteile hatte der Zug all eine bunte Reisegesellschaft zusammengewirbelt.

„Es ist Unsinn, daß Sie den Wert Ihrer Ware voll deklarieren wollen", sagte der kleine Bijouteriefabrikant aus Pforzheim zu seinem Gegenüber, einem jungen Berliner Konfektionsreisenden. „Man muß heutzutage den Zollbehörden ein Schnippchen schlagen, wo man kann. Ist es nicht Unfug, daß das Halbinselchen Europa durch zahlreiche Zollbarrieren zu einem wirtschaftlichen Torso gemacht wird?"

„Der Herr hat zweifellos recht," meinte lachend eine reizende Deutschamerikanerin. „Glauben Sie, ich würde den Wert der alten italienischen Spitzen, die ich bei mir führe, in voller Höhe angeben?"

Der dicke Viehhändler mit dem roten Gesicht tippte in nicht mißzuverstehender Weise mit dem wulstigen Zeigefinger seiner linken Hand gegen die Stirn und sagte: „Wie kann der Mensch nur so dumm sein, und 200 Gulden Zoll bezahlen, wenn es mit 100 abgemacht werden kann. Schade um die schönen holländischen Eierchen."

Der also Angeredete ließ sich nicht aus seiner Fassung bringen. „Sie mögen ja recht haben", erwiderte er, „aber mich kriegen keine zehn Gäule dazu, jemals wieder in meinem Leben Konfektionsware, die ich mit über die Grenze nehme, niedriger zu deklarieren, als sie wert ist. Soll ich Ihnen eine Geschichte erzählen, die Ihnen mein Verhalten verständlich macht? — Ja? — Also gut! Hören Sie!"

„Es war vor vier Jahren, mitten in der schlimmsten Inflation, als ich zum erstenmal nach Holland fuhr um einige hundert Kleider, Kunstgewerbe, handgedruckt — einfach Zucker, sage ich Ihnen —, gegen holländische Gulden einzutauschen."

„Ich verstehe", warf der Pforzheimer ein. „Devisen waren damals lebensnotwendiger als das tägliche Brot." Und er seufzte, als er an die zurückliegenden schweren Zeiten dachte.

„Ich war gut durch den deutschen Zoll in Bentheim gekommen", fuhr der Erzähler fort. „Doch dann kam Oldenzaal, dieses dreimal verflirte holländische Grenznest. Die Gepäckträger hatten meine Koffer aus dem Zug geholt und auf die Zolltische gestellt. „Wie teuer ist das Kleid im Verkauf?" fragte der Beamte, der meine Ware kontrollierte.

Ehe ich antwortete, hatte ich einen schweren Kampf in mir selber zu bestehen. Sagte ich 15 Gulden, dann hatte ich die Wahrheit gesprochen, aber 300 Gulden Zoll waren fällig. Und sagte ich nur 5 Gulden, dann hatte ich 200 Gulden Zoll gespart, aber eine wissentlich falsche Angabe gemacht. „Riskiere es nicht," sprach eine Stimme in mir. „Du bist ein Feigling", nörgelte eine andre. Ich nahm meinen ganzen Mut zusammen und brüllte aus Leibeskräften, um meine innere Lasthaftigkeit zu verbergen: 5 Gulden ist der Verkaufswert des Kleides!"

„Hoch genug deklariert", äußerte sich zufrieden der Viehhändler. Der Berliner erzählte weiter:

„Der Zollmensch sagte auf meine Deklaration hin gar nichts. Er sah mich nur durchdringend und spöttisch an. Dann ging er weg. Nach wenigen Augenblicken kam er mit einer jungen Dame wieder, die beim Zoll angestellt zu sein schien. Diese machte sich über meine Koffer her und musterte begeistert Kleid für Kleid. Dann fragte sie mich, ob die Ware an bestimmte holländische Firmen beordert sei. Selbstverständlich antwortete ich mit einem raschen „Nein", weil mir an einer Ortundigung der Zollbehörde bei meiner Abnehmerschaft nach dem Wert der Ware nichts gelegen sein konnte. Ach hätte ich Unglückswurm doch mit „Ja" geantwortet!

„Dann können Sie mir wohl zwei Kleider für je 5 Gulden abgeben?" sagte die Holländerin zu mir. Zu dem Beamten gewandt, meinte sie, daß die Kleider wirklich entzückend und sehr, sehr billig seien.

Natürlich gab ich die zwei Kleider ab und war froh, nachdem das Fräulein mit ihrem Raub verschwunden war. Gerne bezahlte ich den Zoll, welchem der von mir deklarierte Wert von 5 Gulden pro Kleid zugrundegelegt war. Eben wollte ich meine Koffer schließen, als atemlos zwei andere Damen auf mich zustürzten und mich anleuchten: „Sind Sie der Herr mit den wunderbaren Damengarderoben?" Als ich diese Frage zu meinem großen Leidwesen bejahen mußte, wollte jeder Der Damen zwei Kleider zu je 5 Gulden haben. Mit finsterer Miene schloß ich das Geschäft ab und beeilte mich, mit meinen Koffern in den Zug zu kommen. Doch drei neue Damen stellten sich mir als Kleiderliebhaberinnen vor. Als ich mich erdreistete, einen weiteren Verkauf abzulehnen, nahm mich mein Zollbeamter vor und erklärte grinsend, daß er mein Gebahren nicht verstehen könnte. Nach meinen eigenen Angaben handle es sich um seine bestellte Ware. Der Verkaufspreis von 5 Gulden pro Stück müsse auch richtig sein, weil ich ja so deklariert habe. Ich würde doch nur Unkosten sparen, wenn ich meine Ware bereits in Oldenzaal verkaufe und wenn mir eine Reise ins Innere des Landes erspart bliebe. Oder ob ich etwa den Wert der Ware zu nieder angegeben hätte? Mit strengem Gesicht sah er mich an.

Ich beeilte mich, den verflirten Kerl zu versichern, daß das nicht der Fall sei. Zum Beweis verkaufte ich auch diesen drei Schönen sechs Kleider zu dem Bankrottpreis von 5 Gulden pro Stück. Ich zitterte innerlich vor Wut, wenn ich daran dachte, daß mich die Herstellung des Kleides allein fast das Doppelte gekostet hatte."

„Ich finde Sie sind der Sache immer noch ganz gut davongekommen", überrechnete der kleine Fabrikant. Sie verkauften insgesamt zwölf Kleider. Angenommen, Sie machten am Kleid einen Verlust von 5 Gulden, so verloren Sie immer erst 60 Gulden, denen eine Zollersparnis von 200 Gulden gegenüberstand."

„Ich glaube, Sie haben den Herrn nicht ausreden lassen," fiel dem Pforzheimer lachend die Deutschamerikanerin ins Wort. „Ich vermute fast, daß noch mehr Fräuleins kamen, die Kleider haben wollten," wandte sie sich dem Berliner zu. „Ist es nicht so?"

„Und ob es so ist", sprach der weiter. „In Trupps zu fünfen und zu zehn rückten sie nunmehr an. Aus allen Ecken krabbelten sie. Der kleine Bahnhof spie Weiber in ungeahnter Menge. Die gesamte Damlichkeit von Oldenzaal mußte alarmiert worden sein. Alte und Junge, Blonde und Schwarze, Schöne und Häßliche, Kleine und Große. Alle pilgerten sie zu meinen Koffern und wollten meine Kleider zu 5 Gulden haben. Ich bin heute noch erstaunt, wenn ich bedenke, wie es möglich war, daß im Zeitraum von weniger als einer Viertelstunde 200 Mädchen von meinen Kleidern erfahren haben konnten. Mein D-Zug nach Amsterdam war längst weggefahren, als ich immer noch auf dem Bahnhof in Oldenzaal im Schweiße meines Angesichts Kleider verkaufte. Bewacht wurde ich getreulich von dem Rothsamken, der mich in die Falle gelockt hatte. Kein einziges Röckchen ist mir damals übriggeblieben. Restlos ausverkauft, mußte ich mit dem nächsten Zuge nach Berlin zurückfahren. Mein Verlust betrug, die Unkosten einer Reise nach Amsterdam abgerechnet, 700 gute holländische Gulden. Und das alles nur, weil ich die Zollbehörde um 200 Gulden betrügen wollte! Oh, diese verflirten Weiber von Oldenzaal!"

Unter Gelächter der kleinen Reisegesellschaft war der Zug in die deutsche Grenzstation Bentheim eingefahren. Eine halbe Stunde später aber deklarierten sowohl der Pforzheimer Bijouteriefabrikant seine Goldwaren, als auch die Amerikanerin ihre italienischen Spitzen in Oldenzaal voll aus. Selbst der dicke Viehhändler legte unter dem Eindruck der Erzählung des Berliners für seinen Viehtransport ein paar holländische Eierchen mehr zu, als er ursprünglich die Absicht gehabt hatte. Aber zur vollen Deklaration hat er sich trotzdem nicht aufschwingen können. Die Oldenzaaler Schönen werden auch kaum Verlangen nach seinen Kälbchen gehabt haben.

— Im sonnigen Süden. „Ist es nicht herrlich, Ilse? Wenn wir nach Deutschland zurückkommen, ist es dort Frühling."

„Richtig. Da werde ich mir meine Sommergarderobe gleich hier besorgen."

— Verschwendung. Opernsänger (zu seiner Frau, die ihr Söhnchen mit einer Arie aus „Wilhelm Tell" in den Schlaf singt): „Aber Anastasia, wie kannst du das Kind mit einer „klassischen Melodie" einschläfern! Ein Volkslied täte es doch auch."

— Der gute Schwiegersohn. Schwiegermutter (grollend): „Das ist aber arg, lieber Herr Sohn! Als ich heute morgen ankam, gabst du mir nicht einmal einen Kuß."

„Sei nicht böse, Mama! Wenn du fortgehst, bekommst du dafür zwei."

— Die Antwort. Am Fenster einer Etagenwohnung prangte ein Zettel, der in großen Buchstaben verkündete: „Ein Klavier zu verkaufen."

Nicht lange darauf erschien am Fenster der Nachbarwohnung ein zweiter Zettel; auf diesem aber stand: „Hurra."

— Das Notenfrühstück. Nikisch klopfte bei einer Orchesterprobe überraschend ab, um sich an den Fagottisten mit der Frage zu wenden: „Haben Sie heute schon gefrühstückt?"

Verblüfft antwortete der Musiker mit „Nein."

„Aha," sagte Nikisch, „nun wird mir allerdings klar, warum Sie die Hälfte der Noten verschlucken."

Senden

Sie Ihre Frachtbriefe nach dem Verladen Ihres Getreides an die Getreide-Kommissions-Firma

Robert McInnes & Co., Ltd.

745—757 Grain Exchange, Winnipeg.

Zuverlässig, prompt, unter Regierungs- Bond und -Lizens. Vorschuß auf Ihre Frachtbriefe. Wir besorgen auch Ihre Optionsgeschäfte. Marktbriefe, Marktberichte oder sonstige Auskunft auf Wunsch.

Mit deutschem Gruß,

Fritz Bringmann, Geschäftsführer

Der Getreidemarkt von Winnipeg

Eine Wochenübersicht von Fritz Bringmann, Geschäftsführer der Robert MacInnes & Co. Ltd., 745–757 Grain Exchange, Winnipeg.

Der Weizenmarkt in der vergangenen Woche war wohl einer der flauesten seit langer Zeit, sodaß die Preise nicht viel herauf, auch nicht viel heruntergegangen sind. Die Mühlen kauften kleine Quantitäten für den eigenen Bedarf. Der Pool verkaufte Weizen bei jedem Steigen der Preise. Der Handel in Fort William hat jedoch ganz aufgehört, da die Frachtraten über die Seen infolge des nahenden Schlusses des Schiffahrt heraufgeschraubt worden sind. Die wöchentlichen Verladungen von Weizen betragen 22 Millionen, und di Gesamtverladungen seit dem 1. Juli d. J. betragen von den Staaten 89 Millionen und von Canada 175 Millionen Buschels Weizen.

Die Ernte in Argentinien ist jetzt im vollen Gange, und der Weizen dieses Landes wird in einigen Wochen auf den Markt kommen in Konkurrenz mit dem von Nordamerika, und die Ernte scheint gut zu sein, ebenso diejenige in Australien, wo man einen exportierbaren Ueberschuß von 100 Millionen erwartet.

Kleiner Handel in Futtergetreide. Flachs flau. Die Elevatoren an den Großen Seen werden sich von jetzt ab wohl schnell anfüllen, und rate ich meinen Freunden, jetzt gleich Getreide zu verladen, solange noch Platz ist.

Fritz Bringmann.

Kassapreise:

Winnipeg, 10. Dez. 1928.

Weizen—	
1 Northern	116.4
2 Northern	113
3 Northern	108
No. 4	101
No. 5	88.6
No. 6	73.2
No. 1 Futter	68
Hafer—	
2 C.W.	57.5
3 C.W.	51.5
Ex. Futter	48.5
Gerste—	
3 C.W.	65.5
4 C.W.	61.1
Flachs—	
1 N.W.	188.6
2 C.W.	184.6
3 C.W.	174.6
Roggen—	
2 C.W.	99.5
3 C.W.	94.5