FELDMÜHLE

Papier- und Zellstoffwerke

Aktiengesellschaft Hauptverwaltung Stettin

kauft laufend

PAPIERHOLZ.

VERTRETER:

Nordiska Trävaru Export A. B. — Pohjolan Puutavaran Vienti O. Y., Helsingfors, Hagasundsgatan 1.

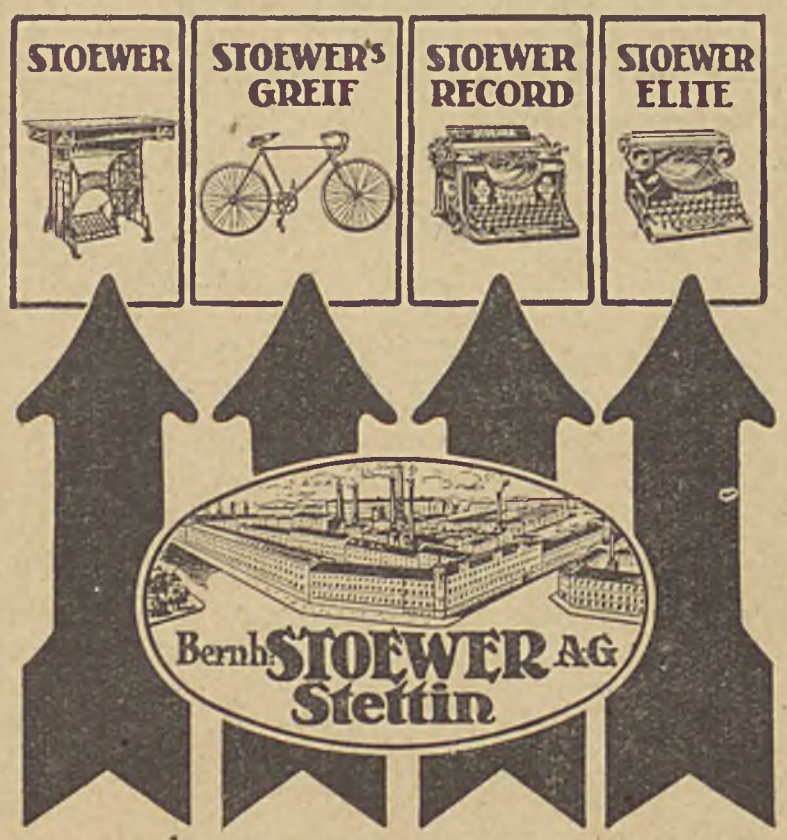
Louis Lindenberg, Stettin

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Asphalt-, Dachpappen- u. Teerprodukte-Fabrik

Fernsprecher 7355—57 / Gegründet 1872
Telegr.-Adr.: Dachpappenfabrik Lindenberg

Präp. Dachpappen besandet und unbesandet in allen Stärken. Sämtliche Teerprodukte wie: Steinkohlenteer, Klebemasse, Karbolineum, Asphaltkitt usw.



Eine Meisterwerke

Deutscher Schreibmaschinen!

NORD-OSTSEE

SCHIFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN, KÖNIGSTOR 11

FERNSPRECHER 8696 :: TEL.-ADR.: „NORDOSTSEE

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

Benutzt den Luftverkehr!

Für hochwertige und leicht verderbliche Güter ist die Luftfracht stets wirtschaftlich!

Finnlands Stauerverband

Postadresse: Helsingfors (The Federation of United Finnish Stevedores) Tel.-Adr.: Stevefederatioe

Sämtliche nachstehenden Firmen sind Mitglieder des Centralen Arbeitgeberverbandes in Finnland

(The Central Employers Association)

Björkö-Sund	O. Y. Koiviston Stevedoring Co A. B.
Trångsund	A. B Trångsund Stevedoring Co Standard Stevering Co
Wiborg	J. W. Paulin
Fredikshamn	Fredrikshamn Stevedoring Co O. Y. The Federations Stevedoring Ltd. O. Y. H. Ahlqvist Ltd.
Kotka	A. B. J. Bruhn A. B. Federation Stevedoring Ltd.
Loviso	A. B. The Federations Stevedore A. B. Gustav Hambergs Succ. Ltd.
Borgaå	Borgå Stuveriaktiebolag
Helsingfors	F. O. Åkerman & Son O. Y. Finnish Stevedoring A. B. A. B. Stevedoring O. Y.
Sörnäs	O. Y. Sörnäs Stevedoring A. B.
Ekenäs	J. A. Westerlund
Hangö	A. B. Hangö Skeppsstuveriaffär
Abo	A. E Erikson & Co. A. B. O. Y. Abo Stevedoring Fed. Ltd.
Nystad	Nystad Stevedoring
Raumo	O Y. Raumo Stevedring Ltd.
Räfsö	Werner Hacklin
Kristinestad	A. B Kristinestad Steveporing Ltd. Eskil Carlström Stark & Ehrström
Kaskö	Elis Sylvin & Co A. B. Kaskö Stevedoring Ltd.
Wasa	A. B. Wasa Stevedoring Co. O. Y. A. B. Wasklot Stevedoring Ltd.
Nykarleby	Nykarleby Stevedoring Co
Jacobstad	Jacobstaad Stevedoring Co A. B. Federations Stevedoring
Gamlakarleby und Yxpilä	Yxpilä Stevedoring Co A. B. Gamlakarleby Stevedoring Ltd.
Brahestad	O. Y. Brahestad Stevedoring Ltd.
Uleåborg	The Federation Stevedoring Co of Uleåborg The Uleåborg Stevedoring Co
Haukipudas	The Federation Stevedoring Co of Uleåborg The Uleåborg Stevedoring Co
Kemi	O. Y. The New Fed. Stevedoring Ltd. Kemi Stevegoring Co.
Torneå	The Federation Stevedoring Co

MAX BELLING
STETTIN

Papier- und Pappen-Großvertrieb

Sonder-Abteilung:
Ausfuhr nach den OSTSEELÄNDERN

Parkettfabrik Greifenhagen
Greifenhagen bei Stettin
liefert in sauberster Ausführung
Stabfußboden
in Eiche und Buche
Modernste Maschinen Neuzeitliche Trockenanlage

Adresse für Bahnsendungen: Greifenhagen-Hafenbahn, Anschlußgleis Parkettfabrik
Eigener Hafen an der Oder

Bei allen Anfragen bitten auf den „Ostsee-Handel" Bezug zu nehmen!

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

Herausgeber PAUL BOLTZE, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Hauptschriftleiter W. v. Bulmerincq beurlaubt; für die Redaktion verantw. Dr. E Bartz, Stettin; für den Anzeigenteil Dr. E. Bartz, Stettin.

Bezugspreis vierteljährlich 2 Goldmark. — Anzeigenpreise lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Nr. 8220 bis 8224. 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. Konto in Helsingfors: Kansallis Osake Pankki, Alexandersgatan 40/42.

Nr. 15 **Stettin, 1. August 1926** **6. Jahrg.**

Inhaltsangabe: Zur Wirtschaftslage von Dr. Buschmann. — Die neue Kühlhausanlage im Stettiner Freihafen von Dr. Oldenburg. — Die oberschlesische Kohlenhochkonjunktur von Dr. Meister. — Die deutsch-litauischen Handelsbeziehungen von Percy Meyer. — Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel. — Wirtschaftliche Nachrichten: Schweden, Norwegen, Dänemark, Lettland, Estland, Litauen. — Finnländischer Nachrichtendienst. — Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer. — Schiffsliste. — Frachtmärkte. — Stettiner Flugtag in Krekow am 8. August

Zur Wirtschaftslage.

Geht es langsam wieder aufwärts?

Von Dr. Klaus Buschmann, Berlin.

Die gesamteuropäische Konjunktur hat ihren Tiefstand noch immer nicht überwunden. Das zeigen die Stagnation der Warenpreise und die Stagnation von Verbrauch und Produktion. Auch die Verflüssigung des Geldmarktes und die Belebung der Effektenkurse sind typische Merkmale dafür. Erst recht aber die Lage des Arbeitsmarktes in den meisten Ländern. In Deutschland allerdings, wo mit der im vorigen Spätherbst einsetzenden Krisis das Heer der Erwerbslosen lawinenartig anschwoll, weist der Beschäftigungsgrad seit März und April wieder eine leichte Steigerung auf, wie denn überhaupt die deutsche Wirtschaft über das Allerschlimmste hinweg zu sein scheint, falls nicht ein neuer Rückschlag eintritt. Nach dem 1. Vierteljahrsheft des Instituts für Konjunkturforschung sank die Zahl der Konkurse von 2092 im Januar auf 1308 im April, die Auflösungen von Einzelfirmen, offenen Handels- und Kommanditgesellschaften übertrafen die Neugründungen im Januar noch um 1918, im April nur mehr um 1621. Am Geldmarkt ging der Satz für Tägliches Geld von Januar bis April von 7,13 auf 4,64 v. H., für Warenwechsel von 7,68 auf 5,80 v. H. zurück; am Effektenmarkt hob sich in derselben Zeit das Niveau der Aktienkurse von 74,2 auf 94,3, dasjenige der 5% Pfand-

Allianz-Konzern

ALLIANZ-KONZERN

Prämieneinnahme . . 133 131 392 R.-M. **Kapital und Reserven** der vereinigten Gesellschaften im Jahre 1925 **. 128 000 000 R.-M.**

Allianz Lebensversicherungsbank A.-G.

Versicherungsbestand Ende 1925 . . . . . 424 000 000 R.-M. **29 % Versichertendividende**

Allianz Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Berlin

Badische Pferdeversichergs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.,
Brandenburger Spiegelglas-Versichergs-A.-G. in Berlin,
Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg,
Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.
Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. i Berlin,
Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar,

Versicherungszweige:

Transport · Feuer · Maschinenbruch · Haftpflicht · Unfall · Einbruchdiebstahl · Beraubung · Kredit · Kaution Schmucksachen in Privatbesitz · Valoren · Reisegepäck · Aufruhr · Auto (Unfall, Haftpflicht, Kasko) · Leben Aussteuer · Invalidität · Renten · Pension · Glas · Wasserleitungs-Schaden · Hagel · Pferde und Vieh

briefe von 66,54 auf 82,40. Am Warenmarkt sind die reagiblen Waren, wenn das Jahr 1913 mit 100 eingesetzt wird, von Januar bis April von 125,2 auf 118,9, die Industriestoffe von 130,4 auf 124,9, die Fertigwaren von 150,9 auf 145,8 heruntergegangen. Aber auch die Rohstoffeinfuhr sank von Januar bis März um 10,9 v. H., der Schiffsverkehr war im ersten Vierteljahr weit über die saisonmäßige Verschlechterung hinaus eingeschränkt und der Frachtenmarkt weiter sehr gedrückt.

Im Gegensatz zu dem schon seit November zu beobachtenden Rückgang unserer Einfuhr, der übrigens prozentual am stärksten auf dem Gebiete der Fertigwaren sich zeigte und vor allem mit dem nachlassenden Zustrom amerikanischer Kapitalien zusammenhängen dürfte, ist die Ausfuhr nach einer teilweisen Stagnation in der ersten Hälfte des vorigen Jahres seitdem gestiegen. Insbesondere hat die Gruppe der Fertigwaren eine Ausfuhrzunahme aufzuweisen, die um so beachtenswerter ist, als sie anscheinend nicht durch eine Verschleuderung der Waren erzielt wurde, denn das Preisniveau der ausgeführten Waren hat sich nach der amtlichen Statistik von 137,6 im 1. Vierteljahr 1925 auf 141,0 im 1. Vierteljahr 1926 gehoben. Wodurch nun aber diese Zunahme, die im März überraschend groß war, um dann im April und Mai wieder ganz erheblich nachzulassen, eigentlich verursacht wurde, ist noch immer nicht einwandfrei klargestellt. Tatsache bleibt jedoch, daß unsere Außenhandelsbilanz seit Anfang dieses Jahres aktiv ist, im reinen Warenverkehr für Januar mit 87,1, Februar 121,2, März 277,2, April 56,2, Mai 27 Millionen RM., während die Außenhandelsbilanz im Juni zum ersten Male in diesem Jahre eine Passivität in Höhe von 33 Millionen RM. aufwies. Freilich stehen unsere Außenhandelszahlen auch heute noch hinter denjenigen der Vorkriegszeit weit zurück. Betrug doch der Gesamtwert des deutschen Außenhandels in Millionen RM.: 1913 = 20 889,7, 1924 = 10 287,8, 1925 = 13 413,6, und der Wert unserer Ausfuhr sank von 10 089,8 Mill. RM. 1913 auf 1924 = 4 311,6, 1925 = 5556,3. Am Welthandel, oder genauer am Handel der 18 wichtigsten Länder der Welt, war Deutschland in Einfuhr und Ausfuhr zusammen 1913 mit 16,7, 1924 nur noch mit 9,2 v. H. beteiligt; der Anteil Europas, d. h. seiner 11 wichtigsten Länder, betrug 1913 = 73, 1924 = 63,9 v. H., während derjenige Japans von 2,3 auf 4,4, derjenige der Vereinigten Staaten von Amerika von 14,3 auf 20,4 in derselben Zeit stieg.

Daß die Krisis, die in Deutschland, und zwar nur bei uns, mit letzten Oktober einsetzte, um dann mit Februar in einen Zustand der Depression überzugehen, ebenso wie vorher die Zeit der Hochspannung eine gewisse Bereinigung der Wirtschaft von Unternehmungen gebracht hat, die unter normalen Verhältnissen nicht lebensfähig gewesen wären, unterliegt keinem Zweifel. Es wäre aber, wie das Institut für Konjunkturforschung mit Recht hervorhebt, ein bedenklicher Optimismus, wenn man diese lokale Krisis als einen heftigen Anfall des kranken Wirtschaftskörpers ansehen wollte, der ein- für allemal die Krankheitsstoffe beseitigt hätte. Denn Krieg und Inflation haben viel schlimmere Zerrüttungen hervorgerufen, als die Infizierung des Wirtschaftskörpers mit unrationell arbeitenden Betrieben bedeutet. Am schlimmsten ist zurzeit noch unsere Landwirtschaft dran. Sie stand, als die reiche Ernte im Herbste 1925 auf den Markt kam, unter dem Druck der hohen kurzfristigen Verschuldung, die sie zu beschleunigter Abgabe ihrer Getreidevorräte zwang. Dazu kam als verschärfender Faktor die Störung des Marktes durch die verstärkte Eindeckung vor Inkrafttreten der Zölle, und schließlich der Preisdruck von Osten. Alle diese Faktoren bewirkten einen Rückgang der Getreidepreise von dem großen Agrargebiete, namentlich Ostdeutschlands, schwer betroffen wurden. Waren diese doch jetzt vielfach gezwungen, zur Finanzierung ihrer Wirtschaft in die Substanz des Viehkapitals einzugreifen. So zog die Senkung der Roggenpreise eine noch stärkere Senkung der Rinderpreise nach sich, und vermutlich hat die durch diese Entwicklung herbeigeführte Schwächung des Binnenmarktes die letzte Winterkrise, wenn auch nicht ausgelöst, so doch sicherlich verschärft. Der diesjährige Saatenstand war zwar im Mai etwas ungünstiger als zur gleichen Zeit des Vorjahres, doch läßt er, wenn die Ueberschwemmungen der letzten Wochen ihm nicht allzuviel Abbruch getan haben, immer noch auf eine mittlere Ernte hoffen und auf etwas günstigere landwirtschaftliche Preisverhältnisse im nächsten Jahre schließen, was natürlich unserer gesamten Wirtschaft zugute kommen würde. Vorerst aber steht letztere noch im Zeichen der Depression, und es ist nicht abzusehen, von welcher Seite her die Konjunktur schon bald eine nachhaltige Belebung erfahren sollte. Wir müssen sehr zufrieden sein, wenn angesichts der kommenden höheren Reparationslasten, der weniger ergiebigen Steuerquellen und der schweren Belastung durch die Erwerbslosenfürsorge das Staatsbudget im Gleichgewicht und die Währung stabil gehalten werden können, denn das ist doch die erste Voraussetzung für unser langsames Wiedervorwärtskommen.

Die neue Kühlhausanlage im Stettiner Freihafen.

Von Dr. E. Oldenburg, Stettin.

In der Ausgabe des „Ostsee-Handel" vom 1. Januar 1926 war bereits in einem längeren Artikel die Frage der Kühlanlagen innerhalb des Ostseegebietes und ihre Bedeutung für die Wiederbelebung des Ostseeverkehrs behandelt worden *). Der Verfasser hatte damals darauf hingewiesen, daß die Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. die Eröffnung von Kühlräumen im Gelände des Freihafens plane und ihre Benutzungsmöglichkeit bereits im Laufe des Sommers in Aussicht genommen sei.

Am 19. Juli ist nun diese Kühlanlage dem Betrieb übergeben worden, die in erster Linie der Buttereinlagerung dienen soll und somit nicht nur einem dringenden Bedürfnis des Buttergroßhandels gerecht wird, sondern auch die Wettbewerbslage Stettins gegen seine Konkur-

*) „Kühlanlagen im Ostseeverkehr" von Dr. E. Bartz.

renzhäfen stärken hilft. Bestand doch andernfalls die Gefahr, daß die Transportwege der Butterverladungen nach anderen Einfuhrhäfen abgelenkt wurden, die sich der letztzeitlichen Entwicklung des Molkereiwesens in den agrarischen Teilen des Ostseegebietes schneller anzupassen wußten.

Fast alle Anliegerstaaten der Ostsee sind mit Ausnahme von Deutschland und Schweden Butterausfuhrländer, und die richtige Erkenntnis, daß Deutschland infolge räumlicher Gebietseinengung durch den Versailler Vertrag ganz allgemein und namentlich durch den Verlust landwirtschaftlich wichtiger Teile im Osten des Reichs in erhöhtem Maße auf Lebensmitteleinfuhr angewiesen ist, hat wesentliche Verbesserung sowohl der Produktion wie auch des Transportes leicht verderblicher Nahrungsmittel entstehen lassen.

So hat Rußland zum Beispiel für den weiteren Ausbau des Molkereiwesens einen Kapitalbedarf von 20,6 Millionen Rubel für die nächsten fünf Jahre in Voranschlag genommen. Gilt es doch hier vor allen Dingen infolge der restlosen Verbäuerlichung des russischen Großgrundbesitzes, die Bauern zu einer Ueberschußwirtschaft zu erziehen, die solange nur vom Großgrundbesitz betrieben wurde. Ebenso ist Lettland bestrebt, namentlich die Herstellung von Butter zu fördern, was man durch Versorgung der Bauern mit Zentrifugen, durch Errichtung von Molkereien usw. zu erreichen sucht. Aehnlich liegen die Verhältnisse in den andern baltischen Republiken und in Finnland, während Dänemarks Viehwirtschaft bereits vor dem Kriege einen sehr hohen Entwicklungsstand einnahm.

Im engen Zusammenhang mit der Produktionssteigerung steht aber auch die Frage des Abtransportes von animalischen Gütern, und hier gilt es vor allen Dingen, den Butterhandel nicht als Saisongeschäft zu betreiben, sondern kontinuierliche Absatzmöglichkeiten zu schaffen. Vermehrung der vorhandenen Eisenbahnkühlwagen, die Ausrüstung der Seeschiffe mit Kühlräumen und die Kühlhäuser in den Seehäfen sind die geeigneten Vorrichtungen, um den Konsumenten einen regelmäßigen Bezug von gleichbleibender Qualität zu sichern.

Die neue Kühlanlage im Stettiner Freihafen ist in den Unterraum des Kaischuppens VI im westlichen Hafenkanal eingebaut und besitzt Ausgänge zur Wasser- und Landseite. Somit kommen diesem Kühlraum die Vorzüge eines Kaischuppens überhaupt zugute und die direkte Ein- und Auslagerung vom Seeschiff auf Lager und später in Eisenbahnwaggons kann ohne Zeitverlust und schädliche Erwärmung schnell vorgenommen werden. Der vorgesehene Lagerraum nimmt eine Grundfläche von rund 400 qm ein, die in erster Linie der Einlagerung von Butter dienen soll und die Platz für etwa 2800 Faß bietet.

Unmittelbar neben dem eigentlichen Kühlraum ist von der Waggon- und Maschinenbau-A.-G., Görlitz, die hervorragende Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Kühlhausbaues besitzt, die Maschinenanlage eingebaut. Diese besteht aus einem Ammoniak-Kompressor, der rund 40 000 Kalorien pro Stunde zu leisten vermag, einem Doppelrohrgegenstrom-Kondensator, der die Aufgabe hat, die komprimierten Ammoniakgase zu verflüssigen, und den verschiedenen Nebenmaschinen, wie Kühlwasserpumpe, Luftkühlapparat für direkte Ammoniakverdampfung zur Kühlung und Reinigung der Luft, elektrische Antriebsmotoren, Ventilatoren usw.

Beachtenswert an dieser Neueinrichtung ist, daß sowohl die Raumverhältnisse wie auch der Wirkungsgrad der Maschinen Erweiterungsmöglichkeiten offen lassen. Denn wie lange der Lagerraum den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen wird, müssen erst die Erfahrungen lehren. Ist doch Stettin bereits vor dem Kriege ein bedeutender Importplatz für Butter gewesen, und auch das Jahr 1925 hat annähernd den Stand von 1913 in punkto Buttereinfuhr wieder erreicht. Es wurden in Stettin eingeführt:

1912	27 283 t Butter
1913	17 998 t Butter
1925	16 354 t Butter

In Ermangelung von direkt am Kai gelegenen Kühlanlagen mußte die Butter vom Seeschiff in den Waggon umgeschlagen und beschleunigt ins Hinterland abtransportiert werden. Die Tatsache aber, daß nunmehr die Reichsbahn nach Herstellung der Kühlanlagen seitens der Reedereien und der Hafenbetriebsgesellschaft Kühlwaggons für Beförderung ins Hinterland bereitstellt, läßt mit aller Voraussicht erwarten, daß für die nächste Saison bereits Erweiterungsbauten vorgenommen werden müssen, zumal wenn man die gesteigerte Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes für Lebensmittel berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, daß bereits zwei Stettiner Reedereien, die Firma Rud. Chr. Gribel und die Stettiner Dampfer-Comp., und die Finska Angfartygs Aktiebolaget in Helsingfors in ihren regelmäßigen Tourendienst Schiffe mit Kühlanlagen eingestellt haben.

Zum Schluß sei noch kurz auf die Gebührensätze für Buttereinlagerung hingewiesen. Die Sätze sind durch Aushang in der Schiffsverkehrsstelle im Freihafen als Nachtrag zum Lagertarif bekanntgegeben und betragen:

1. Ein- und Auslagern pro Faß . . 0,25 M.
2. Lagerung pro Faß und Monat . . 1,30 M.
3. Lagerung pro Faß und Woche . . 0,35 M.

Mit diesem Tarif wird den Interessenten auch besonders dadurch gedient, daß eine Gebühr für kurzfristige wöchentliche Lagerung vorgesehen ist. Wenn auch ein Butterkühlhaus die Bequemlichkeit in sich schließt, ohne Qualitätsverlust der Ware den Abruf je nach Bedarf vornehmen zu können, so wird der Fall lang andauernder Lagerung ein- und derselben Fässer doch zu den Seltenheiten gehören.

Die Berichterstattung über den Stettiner Flugverkehr erfolgt im „Ostsee-Handel" fortlaufend und zuverlässig durch die kurzen Notizen in den „Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer" und durch größere Abhandlungen im Leitartikelteil (vergleiche Nummer 18). Wer sich also in Bezug auf den Flugverkehr auf dem Laufenden halten will **Abonniert den Ostsee-Handel!**

Die oberschlesische Kohlenhochkonjunktur.

Der englische Kohlenstreik als Ursache des Aufschwungs — Neue Absatzmärkte in Skandinavien, England, Italien, Oesterreich und Russland — Rückgang der Arbeitslosigkeit — Trotz allem schlechte finanzielle Lage der polnisch-oberschlesischen Gruben.

Von Dr. M. Meister-Kattowitz.

Der englische Kohlenstreik hat den Kohlenmarkt der Ostseeländer grundlegenden Veränderungen unterworfen. An die Stelle der englischen ist polnische und deutsche Kohle getreten, und zwar handelt es sich um oberschlesische Kohlen, die teils über Stettin, teils über Danzig in größten Mengen auf dem Seewege ausgeführt werden. Angesichts der massenhaften Verladungen von oberschlesischer Kohle im Stettiner Hafen dürfte der nachfolgende, uns von gut unterrichteter Seite zugegangene Bericht über die Entwicklung der oberschlesischen Kohlenausfuhr nach Ausbruch des englischen Grubenarbeiterstreiks gerade für den Stettiner Wirtschaftsbezirk von erhöhtem Interesse sein.

Die Schriftleitung.

Die Bedeutung des Begriffes „Konjunktur" hat sich wohl selten in einem Wirtschaftszweig eines Landes so deutlich gezeigt, wie in der oberschlesischen Industrie in den Jahren seit der Teilung dieses Landes zwischen Deutschland und Polen. 1923 bedeutete die Besetzung des Ruhrgebietes durch Frankreich eine ansehnliche Export- und Produktionsförderung für beide Reviere, 1924 wirkte in geringerem Umfange der Maistreik der Grubenarbeiter in Deutsch-Oberschlesien belebend auf den Absatz des polnischen Reviers in Deutschland. Umgekehrt lag die Sache im September des gleichen Jahres, als in Polnisch-Oberschlesien einige Wochen gestreikt wurde. Am 15. Juni 1925 erhielt Deutschland das Recht zurück, das bestehende generelle Kohleneinfuhrverbot auch auf Polen anzuwenden. Von da ab datiert der bekannte, zur Zeit noch anhaltende Aufschwung der deutsch-oberschlesischen Steinkohlenindustrie, die sich als völlig imstande erwies, den bisher von dem polnischen Revier gedeckten Bedarf Ostdeutschlands zu befriedigen. Das Jahr 1926 brachte nun den englischen Grubenarbeiterstreik, ein konjunkturschaffendes Ereignis ersten Ranges. Die günstigen Folgen verspürte die deutsche Kohlenindustrie aller Reviere, in erster Linie natürlich das Ruhrrevier, das auf dem Wasserwege die Steinkohle direkt nach England bezw. nach den bisher von England bedienten Ländern exportieren kann und dadurch gewaltig im Vorteil gegenüber Oberschlesien ist, das auf lange Landtransporte angewiesen ist.

Für Polnisch-Oberschlesien stieß diese glänzende Exportkonjunktur auf eine bereits vorhandene Bewegung, die die Gewinnung neuer Absatzmärkte für die Kohle anstelle des verlorenen deutschen zum Ziele hatte und die seit dem Juli 1925 bereits bedeutende Erfolge aufzuweisen hatte. Die neugewonnenen Märkte lagen zum Teil im Süden, Italien, hauptsächlich aber waren es die skandinavischen Länder, die bisher nur ganz unbedeutende Mengen bezogen hatten, seit dem vorigen Sommer aber in stetig wachsendem Maße die polnische Kohle verwenden. Bereits seit Anfang des Jahres entfällt auf die polnische Kohle allmonatlich die Hälfte und mehr der schwedischen Kohleneinfuhr. Der englische Streik wirkte bereits voraus und gab dieser Erweiterungstendenz des polnischen Kohlenexportes neuen Nachdruck. Die englischen Lieferanten mußten im Hinblick auf den drohendein Konflikt schon vor dem Streikbeginn auf den Abschluß von Lieferungsverträgen verzichten und die Großverbraucher suchten sich beizeiten bei anderen Ländern einzudecken. Als dann am 1. Mai der Grubenarbeiterstreik in England wirklich ausbrach, wuchs der Bedarf in beschleunigtem Tempo und der Ansturm von Bestellungen in Oberschlesien wurde so groß, daß einige Gruben bis Ende Juli keine Aufträge mehr annahmen. Im Juni stieg die Ausfuhr des polnisch-oberschlesischen Reviers auf rund das Doppelte des Vormonats, von ca. 600 000 auf ca. 1 200 000. England selbst begann in diesem Monat Kohle aus Ostoberschlesien auf dem Transitwege durch Deutschland zu beziehen, insgesamt waren es 205 000 Tonnen, die in Hamburg, Harburg und Altona zur Verladung kamen. Außerdem wurden 180 000 Tonnen an Kommissionäre geliefert, die die Kohle in den genannten Häfen in englischen Schiffen mit unbekanntem Bestimmungsort abholen ließen. Die Kohle für Skandinavien wird zum großen Teil über Stettin (via Dratzigmühle) versandt, von wo in neuerer Zeit auch Kohlenladungen nach England in steigendem Umfange ausgeführt wurden.

Auch die Steigerung der Ausfuhr nach Oesterreich auf fast 200 000 ist wohl eine indirekte Wirkung des englischen Streiks, da vermutlich die deutsche Kohle durch die vermehrte Ausfuhr nach England nicht mehr so scharf konkurrierte. Erwähnenswert sind endlich die vor dem Abschluß stehenden Verhandlungen über Lieferungen an Rußland. Es handelt sich um 500 000 Tonnen jährlich. Die Wechsel, mit denen Rußland zahlt, sollen von einer deutschen Bank diskontiert werden. Interessant ist es übrigens, daß sich eine ganze Reihe von deutschen und englischen Banken um die Diskontierung dieser russischen Wechsel bemüht haben.

„Konjunktur" ist, volkswirtschaftlich betrachtet eine unfaßbare Macht, die aus dem Zusammenwirken verschiedener Faktoren sich ergebende Gesamtheit der vom Willen des Produzenten unabhängigen Absatz- und Kaufbedingungen. Sozialpolitisch hängt es von ihrer Wirksamkeit ab, ob sich Arbeitslose hungernd und frierend auf den Straßen der Industriestädte drängen und dem Nichts entgegensehen oder ob mit Ueberstunden gearbeitet wird und es an Arbeitskräften fehlt, um den Absatzmöglichkeiten gerecht zu werden. In Ostoberschlesien mit seiner katastrophalen Arbeitslosigkeit tritt naturgemäß diese günstige soziale Wirkung vor allem in Erscheinung. Die Feierschichten, die das Einkommen des noch nicht entlassenen Arbeiters zu kärglichen, völlig unzureichenden Summen zusammenschrumpfen ließen, haben ein Ende genommen. Es wird wieder auf allen Gruben die ganze Woche hindurch gearbeitet. Außerdem sind auch schon einige tausend neue

Arbeiter eingestellt worden. Auf diese Weise hebt sich mit der Kohlenindustrie gleichzeitig auch die Konsumkraft der breiten Bevölkerungsschichten in Oberschlesien.

Es war ein Streit entstanden zwischen der neuen polnischen Regierung, insbesondere dem neuen Handelsminister Kwiatkowski und der Oberschlesischen Kohlenkonvention, bei dem es sich um die kürzlich von der Konvention vorgenommenen Preiserhöhungen handelt. Nachdem am 10. Juni durch Schiedspruch die Löhne mit Gültigkeit vom 1. Juni um 10 Prozent erhöht waren, beschloß die Kohlenindustrie eine vom 20. ab geltende Preiserhöhung um durchschnittlich 17,8 Prozent. Sie berief sich, um den Hinweis auf die augenblickliche Konjunktur und die sich aus ihr ergebenden höheren Gewinne zu widerlegen, auf die starke Verringerung der Gewinne durch die hohen Transportkosten hin, die nach England z. B. doppelt so hoch sind, wie die erzielten Preise. Außerdem sind vielfach auch die Preise die man erhält, sehr mäßig. Auch hält sich die Preiserhöhung in mäßigen Grenzen und entspricht durchaus nicht der ca. 50 Prozent betragenden Zlotyentwertung. Einem Konventionspreis von 26,40 Goldzloty vor 2 Jahren steht heute ein Preis von 35 Papierzloty gegenüber, und dieser erscheint der Regierung zu hoch. Da die Kohlenindustrie sich hartnäckig zeigte und erklärte, nicht ohne die Preiserhöhung auskommen zu können, so kam es zum offenen Konflikt, in dem der Minister zu Repressalien griff. Der ermäßigte Exportkohlentarif nach Danzig, der bereits am 1. Juni von 6 Zloty auf 7,50 erhöht worden war, wurde ab 1. Juli weiter auf 9 Zloty heraufgesetzt. Außerdem wurde aus Warschau gemeldet, daß die Regierung beabsichtige, die infolge von Steuerstundungen entstandenen Schulden der Industrieunternehmungen jetzt plötzlich einzufordern.

Wie man sieht, handelt es sich hier um den typischen Kampf zwischen Wirtschaft und Regierung, wie er fast regelmäßig in Staaten auftritt, die unter einer Inflation, bezw. Geldentwertung leiden. Polen hatte seinerzeit eine richtige Inflation der polnischen Mark durchgemacht und seit dem 27. Juli 1925 erlebt es eine Zlotyentwertung, die zwar keine Inflation ist, da die Notenpresse nicht angekurbelt ist, die aber doch manche inflatorische Erscheinungen im Gefolge hat. Infolge der geringen Kaufkraft des polnischen Volkes und der Steuerüberlastung der Kaufmannschaft, die zum Losschlagen der Ware um jeden Preis zwingt, haben die Preise ziemlich langsam und noch heute nicht ganz das Niveau der Geldentwertung angeglichen. Zunächst führte auch der Staat einen Kampf um Erhaltung des Nennwertes des Zloty und um Niedrighaltung der Preise. Aber das Wirtschaftsleben, das die Erfahrungen der Inflationszeit noch nicht vergessen hat, zog bald seine Folgerungen. Die Banken fingen an, Kredite in Goldzloty oder Dollar auszugeben, die Kaufleute deckten sich durch gewisse Klauseln gegen Entwertung ihrer Folgerungen, die Textilindustrie rechnete in Lodz nach dem Dollar — Manufakturwarendollar —, in Bielitz nach Schweizer Franken. Die Rechnung in Fremdvaluten ist schließlich in Polen ganz allgemein geworden. Nur Bank Polski und die übrigen Staatsbanken halten zum Schaden des Staates an der Fiktion: Papierzloty = Goldzloty fest. Ebenso hat auch die Kohlenindustrie Polens bisher darauf verzichtet, für das Inland in Auslandsvaluta zu rechnen, obwohl sie ziemlich große Schulden in Auslandsvaluta hat. Um so mehr glaubt sich die Kohlenkonvention berechtigt, wenigstens die Lohnerhöhung, die ihr durch Schiedsspruch diktiert wurde, durch eine Preiserhöhung einigermaßen auszugleichen. Besonders verständlich wird dies Bestreben, wenn man bedenkt, daß neuerdings der Zlotykurs wieder steigt und daß dadurch der Export wieder Schädigungen ausgesetzt ist, die vor allem die erzielten Gewinne beeinträchtigen und die Konkurrenzfähigkeit abschwächen. Aus diesem Grunde fand sich sogar in polnischen Blättern die abenteuerliche Behauptung, daß die letzte Zlotysteigerung von Deutschland absichtlich in Szene gesetzt worden sei, um dem polnischen Export zu schaden. In Polen führt man ja nur zu gern alles Unangenehme den Deutschen in die Schuhe. Inzwischen ist durch die Bemühungen Geheimr. Willigers, des Vorsitzenden des Kattowitzer Berg- und Hüttenmännischen Vereins ein Kompromiß zustande gekommen, wonach die Erhöhung der Kohlenpreise nur 10 Prozent betragen soll.

Ein für den polnischen Innenmarkt wichtiges Ereignis ist ferner der am 9. Juli erfolgte erneute Abschluß der allgemeinpolnischen Kohlenkonvention. Die Weiterverlängerung des am 1. Mai nicht erneuerten Vertrages ist somit zustande gekommen und die Konvention gilt also bis zum 1. August 1927. Das Zustandekommen einer Einigung ist das Verdienst Herrn Geheimrat Willigers, des Vorsitzenden der Oberschlesischen Konvention, der von den streitenden Parteien, — diesmal waren es die Dombrowaer Konvention und die Warschauer Kohlengesellschaft, die gleichfalls im Dombrowagebiet Gruben besitzt — zum Schiedsrichter ernannt worden war.

Die deutsch-litauischen Handelsbeziehungen.

Von Percy Meyer.

Der Handelsvertrag zwischen Deutschland und Litauen wurde zwar am 1. Juni 1923 in Dresden unterzeichnet, jedoch trat er erst vor einigen Wochen durch Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Der Vertrag bleibt zunächst zwei Jahre in Geltung und läuft alsdann automatisch weiter, wenn keine der beiden Vertragsparteien von der vorgesehenen sechsmonatigen Kündigungsfrist Gebrauch macht. Der deutsch-litauische Handelsvertrag, dessen 3-jährige Verzögerung auf Gründe zurückzuführen ist, die außerhalb des Abkommens selbst lagen, ist inzwischen stark veraltet. Inhaltlich bedarf der Vertrag durchaus der Abänderung und Ergänzung im technischen, wie im wirtschaftlichen Sinne. Der Vertrag war nämlich in einer Zeit abgeschlossen, als die Inflation das gesamte deutsche Wirtschaftsleben beherrschte, während in Litauen erst wenige Monate vorher die

neue Litwährung eingeführt worden war. Was sich nunmehr entwickeln sollte, entzog sich durchaus der Voraussicht in Berlin, wie in Kowno. Daher enthält der Vertrag heute noch Bestimmungen, die Nachteile vermeiden sollen, deren Entstehung auf die Gewährung der uneingeschränkten Begünstigung zurückgeführt werden kann. Auch von Ausfuhrbewilligungen für Waren, die unter normalen Verhältnissen eo ipso ausfuhrfrei sind, ist im Abkommen die Rede. Inzwischen ist Deutschland hochvalutarisch geworden, während die baltischen Staaten, so auch Litauen, und zwar dieses noch mehr als Lettland, jetzt untervalutarisch sind. Inzwischen hat auch Deutschland die Beaufsichtigung seines Außenhandels so gut wie restlos abgebaut. Es ist klar, daß alle diese und ähnliche Bestimmungen nunmehr fortzufallen haben. Werden sie auch in der Praxis nicht oder kaum angewandt, so beeinträchtigen sie, so lange sie zu Kraft bestehen, die Dehnbarkeit des Vertrages selbst und seine Klauseln über die gegenseitige Handelsfreiheit.

Die Praxis der letzten drei Jahre hat auch ganz andere Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des deutsch-litauischen Warenaustausches geschaffen. Alles das ist in dem jüngst in Kraft getretenen, jedoch an sich schon veralteten Abkommen nicht berücksichtigt, so auch nicht ein Uebereinkommen in Fragen der Zoll- und Frachtsätze, worüber übrigens seit einiger Zeit Verhandlungen im Gange sind, die leider öfters ins Stocken geraten. So erklärt es sich, daß der deutsch-litauische Handelsvertrag eine wesentliche Besserung und Entwicklung der beiderseitigen Wirtschaftsbeziehungen bisher nicht bewirkt hat. Ob die verschiedenen Fragen der Einreise, des Aufenthalts und der Niederlassung von Staatsangehörigen der einen Vertragspartei im Verwaltungsgebiet der anderen . durch den Vertrag eine schnellere und günstigere Lösung finden werden als bisher, ist noch in Frage zu stellen, wenn man berücksichtigt, daß die Wirtschafts- und Ausländerpoitik hier im Osten Europas überhaupt schwerfällig und zopfig, endlich auch nicht frei von Einflüssen ist, die auf Direktiven etwa aus London und anderen westeuropäischen Metropolen zurückzuführen sind.

Unter diesen Umständen bedeutet das Inkrafttreten des Handelsvertrages eigentlich nicht viel mehr als die Aufrollung eines aktuellen Fragenkomplexes, der noch der Lösung harrt. Denn wenn es Deutschland gewiß daran liegt, seine alten Stellungen auf dem litauischen Absatzmarkt wieder einzunehmen, so kann andrerseits kein Zweifel darüber obwalten, daß Litauen noch mehr daran interessiert ist, für gute, rege und reibungslose Beziehungen zu dem großen und leistungsfähigen Industrielande zu sorgen, das gleichzeitig zu einem der Hauptabnehmer osteuropäischer Bodenerzeugnisse aller Art und der verschiedensten Veredlungsstadien geworden ist und endlich, was in diesem Falle vielleicht am schwersten wiegt, Litauens Nachbarreich ist, mit dem es nicht seit gestern und ehedem, sondern schon seit der Hansezeit noch erloschene Ueberlieferungen engstens verbinden.

Wenn auch nicht an Flächenraum, so ist Litauen doch an Volkszahl unter den drei baltischen Ländern das größte und gleichzeitig auch in geo- und klimatologischer Hinsicht das reichste Land. Kulturell steht es, erst seit 10 Jahren zum Komplex der baltischen Staaten zählend, wesentlich tiefer als Lettland und Estland, Litauen ist nach wie vor hauptsächlich Agrarland mit verhältnismäßig noch gering entwickelter eigener Industrie, die sich auf Klein- und Mittelbetriebe beschränkt und alles in allem rund 40 000 Arbeiter beschäftigen mag; die seit einigen Jahren eingeführte Schutzzollpolitik soll auch der Industrialisierung Litauens dienen, die ihrerseits einstweilen eigentlich nur für den Binnenmarkt sorgt. Dadurch erklärt es sich auch, daß Rohstoffe und Halberzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft die Hauptmasse der Ausfuhrwaren stellen, während auf die Einfuhr vorwiegend Halb- und Ganzfabrikate entfallen, die in den ersten 7—8 Jahren des Bestehens der Republik Litauen hauptsächlich von Deutschland und erst in zweiter Reihe von England geliefert wurden. Einen Wendepunkt in dieser Hinsicht bietet aber augensichtlich das gegenwärtige Jahr, das die Beteiligung Deutschlands am litauischen Außenhandel ganz augenfällig zugunsten anderer Staaten, hauptsächlich Englands, zu verschieben scheint. (Schluß folgt.)

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin sind u. a. die nachfolgend aufgeführten amtlichen Nachrichten zugegangen. Diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle Stettin, Börse II, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden. Die Reichsnachrichtenstelle weist im übrigen darauf hin, daß sie zur Erteilung von Auskünften über alle den Aeußenhandel betreffenden Fragen stets bereit ist.

Finnland: „Zahlungsbedingungen deutscher Lieferanten."

Italien: „Zahlungsbedingungen im Geschäftsverkehr mit Italien."

Oesterreich: „Wechselrechtliche Bestimmungen und Devisenvorschriften."

Rußland: Postpaketverkehr nach der U. d. S. S. R.; Wirtschafts-Konzessionen im Russischen Fernen Osten."

Schweiz: „Zahlungsbedingungen."

Ukraine: „Aussichten des Handels der Ukraine mit Deutschland."

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Vertreterfirmen in Konstantinopel. — Interessenlisten australischer Importeure für elektrische Artikel, Galanterie- und Spielwaren, Uhren und Schmucksachen, Farben, Chemikalien und Lacke, sowie Stahlwaren und Essenzen. —

Anschriften ausländischer Firmen.

Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin, Börse II, liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse für folgende Warengattungen haben:

England: Angeriebenes Bleiweiß. — Furnierholz. — Furnier- und anderes Holz. — Graue Pappe, geprägte Papier mache Plaquetten. — Krepp-Bonbonieren. — Hölzerne Kleiderbügel. — Drahtgeflechte aller Art. — Merinos, Kaschmir usw. — Schlafzimmermöbel. — Drechsler- und Holzwaren. — Papiergarne. — Teigbretter. — Radio-Kopfhörer. —

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Der Deutsch-Schwedische Handelsvertrag ist ratifiziert und ist am 1. August 1926 in Kraft getreten. (Vergl. „O.-H." Nr. 14 und 13.)

Aufhebung des deutsch-schwedischen Visumzwanges am 1. Oktober. Wie „Sydsv. Dagbl." meldet, ist durch Notenaustausch zwischen der schwedischen Gesandtschaft in Berlin und dem deutschen Ministerium des Aeußeren am 14. Juli ein Abkommen getroffen worden betreffs Aufhebung des Visumzwanges im Verkehr zwischen Deutschland und Schweden ab 1. Oktober ds. Js.

Die schwedischen Erzverschiffungen durch den englischen Kohlenstreik gelähmt. Nach einer (TT)-Meldung aus Lulea an „Sydsv. Dagbl." machen sich jetzt die Rückwirkungen des englischen Kohlenarbeiterstreiks auf den schwedischen Erzexport recht unangenehm fühlbar. Die Erzverschiffungen von Lulea nach englischen Häfen mußten gänzlich eingestellt werden und soll dies zufolge „Norrskensflamman" durch den Mangel an Bunkerkohle verursacht worden sein. Im Zusammenhang mit den geringen Verschiffungen haben in der schwedischen Erzindustrie bereits Entlassungen stattfinden müssen und zwar in der letzten Woche vorläufig zwanzig Mann. — Nach derselben Quelle wird eine weitere schwedische Erzgrube, nämlich Langgruvan in Norberg in der nächsten Woche vollständig stillgelegt, da sämtliche Erzläger infolge des mangelnden Absatzes überfüllt sind. Durch diese Maßnahme werden weitere 25 Mann arbeitslos.

Außerordentliche Steigerung des Verkehrs auf der Saßnitz—Trelleborglinie. Die Verkehrsziffern auf der Saßnitz-Trelleborger Dampferfähre weisen, wie „Sydsv. Dagbl." meldet, eine erhebliche Zunahme auf und zwar sowohl in bezug auf die Zahl der Reisenden als auch betreffs des Güterverkehrs. So betrug die Zahl der Reisenden auf der genannten Linie während des ersten Halbjahres in der Richtung von Schweden nach Deutschland 25 017 und umgekehrt 21 290 gegen 21 656 bezw. 19 504 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die von Schweden während der Berichtsperiode exportierte Gütermenge belief sich auf 35 765 Tonnen und die Einfuhr 49 306 Tonnen gegen 24 124 und 39 409 Tonnen im ersten Halbjahre 1925.

Neue Gebühren für den Transport von Automobilen auf der Saßnitzfähre. Wie „Sydsv. Dagbl." meldet, wird die Frachtabgabe für die Automobile, die nach den geltenden Bestimmungen auf Dock der Saßnitz-Trelleborg-Fähren von oder nach Schweden zu befördern sind, ab 10. Juli nach Gewicht berechnet und zwar in folgender Weise: über 100 bis 1000 kg M. 17.— oder schw. Kr. 15.—; 1100 bis 1200 kg M. 19.— oder 17 Kr. usw. bis 2000 kg, die mit M. 37.— bezw. schwed. Kr. 33.— zu bezahlen sind. Automobile im Gewichte über 2000 kg werden zur Beförderung auf die oben angegebene Weise nicht angenommen. Im Zusammenhang hiermit sei erwähnt, daß die Brückenklappen zum Aufnahmestand der Fähre mit Automobilen leichter zu benutzen sind, da die Brückenklappen so gelegt werden, daß sie mit den Schienen in gleiche Höhe kommen. Das Wagendeck der Fähre und die Brückenklappen bilden dann eine ebene Bahn.

Erhöhung schwedischer Hafengebühren. Nach einer (TT)-Meldung aus Stockholm hat die schwedische Regierung dem Antrag auf Erhöhung der Hafengebühren in Malmö mit 50 Prozent auf die Gebührensätze von 1923 mit gewissen Ausnahmen stattgegeben. — Ein Gesuch der Freihafenaktiengesellschaft Malmö betreffs Gebührenänderung für den Zoll- und Freihafen ist ohne Gegenäußerung seitens der Regierung geblieben. In bezug auf die Hafengebühren in Limhamm hat die Regierung einer Erhöhung um 50 Prozent auf die Abgaben von 1923 bei gewissen Ausnahmen zugestimmt.

Norwegen.

Außerordentlicher Rückgang der norwegischen Fischausfuhr. Wie „G. H. & S. T." von ihrem Osloer Korrespondenten erfährt, hat der Wert der norwegischen Fischausfuhr der ersten fünf Monate ds. Js. nur 92,1 Mill. Kr. erreicht gegen 116,9 Mill. im gleichen Zeitraum 1925. Von dem Minderwert entfallen etwa 15,5 Mill. Kr. auf Heringe u. a. Fische, 2,6 Mill. Kr. auf Konserven und 7 Mill. Kr. auf Tran.

Norwegens wirtschaftliche Lage im Juni 1926. (Aus dem Monatsbericht der Bank von Norwegen.) Die regelmäßige Steigerung des Notenumlaufes beim Halbjahreswechsel ist auch in diesem Jahre eingetreten, aber weniger als in den letzten Jahren. Von Ende Mai bis Ende Juni d. J. ist der Notenumlauf mit 7,7 Mill. Kr. gestiegen, gegen 11,7 Mill. Kr. in 1925 und 16,8 Mill. Kr. in 1924.

Die Folioeinlagen sind im Juni auch gestiegen, die ausländischen Guthaben der Bank von Norwegen sind unverändert geblieben.

Betreffend den Kurs der Norwegischen Krone ist am 8. Juli d. J. ein Gesetz angenommen worden, wonach die Regierung ermächtigt worden ist, Maßnahmen gegen die Spekulation in der norpegischen Währung zu treffen. Es wird angenommen, daß dieses Gesetz einen regulierenden Einfluß auf den Kronenkurs haben wird. Der Goldwert der Krone dem Dollar gegenüber ist auf 82 Prozent der Vorkriegsparität ziemlich unverändert geblieben.

Auf dem Effektenmarkt war das Geschäft im Juni gering.

Der Großhandelspreisindex ist mit 3 Punkten heruntergegangen auf 194 (die Preise im Jahre 1913 = 100), und der Index der Lebenskosten ist mit 2 Punkten auf 218 (Juli 1914 = 100). Auch der Monat Mai zeigte eine Steigerung des Einfuhrüberschusses. Im Mai d. J. betrug der Einfuhrüberschuß 32,9 Mill. Kr. gegen 27 Mill. Kr. im April d. J.

Bei den Privatbanken zeigt sich eine fortwährende Entlastung ihrer Verpflichtungen dem Ausland gegenüber.

Die Aussichten für die kommende Ernte sind als ganz gut anzusprechen.

Die Fischereien waren in diesem Jahr sehr gut. Was die Menge betrifft, war es das beste Jahr seit 25 Jahren, aber die Preise waren sehr niedrig.

Der Frachtenmarkt ist fortwährend schlecht.

Für die Industrie ist die gewöhnliche Sommerstille eingetreten. Der Export von Papier und Holzmasse ist zurückgegangen, dagegen hat die Konservenindustrie einen größeren Export — mit steigender Nachfrage — aufzuweisen.

Die Anzahl der Arbeitslosen ist zurückgegangen, wie gewöhnlich um diese Jahreszeit. Es waren am 15. Juni d. J. ungefähr 19 300 Arbeitslose gegen ungefähr 22 000 im Mai.

Die Zolleinnahmen des Staates betrugen im Juni 6,3 Mill. Kr. gegen 6,1 Mill. Kr. im Juni 1925 und 6,5 Mill. Kr. im Juni 1924.

Besserung der norwegischen Handelsbilanz. Wie aus den jetzt vorliegenden amtlichen Ziffern erhellt, belief sich die Einfuhr Norwegens im Juni auf 81,5 Mill. Kr. gegen 120,4 Mill. Kr. im gleichen Monat des Vorjahres, während die Ausfuhr 70 Mill. Kr. erreichte gegen 87 Mill. Kr. im Juni 1925, so daß diesmal nur noch ein Einfuhrüberschuß von 11,5 Mill. Kr. zu verzeichnen ist gegen 33,4 im entsprechenden Monat vor. Js. Für das erste Halbjahr 1926 ergibt sich nunmehr ein Einfuhrüberschuß von 136,4 Mill. Kr. oder 44,8 Mill. Kr. weniger als 1925.

Norwegische Sorgen wegen der unverkauften großen Bestände in Salzheringen. Wie der Osloer Korrespondent von „G. H. & S. T." meldet, hegt man in Norwegen große Besorgnisse wegen der unverkauften großen Lager an Salzheringen, die auf 250—300 000 Tonnen Frühjahrsheringe und 50—60 000 Tonnen Großheringe geschätzt werden. Nachdem es mit dem Handelsvertretungskontor der Sowjetregierung noch immer zu keinem Verkaufsabschluß gekommen ist, hat man jetzt alle Hoffnung auf Deutschland gesetzt. Indessen haben die Norweger diesmal durch die schottischen Fischfänge eine schwere Konkurrenz bekommen. Diese sind in diesem Jahre ungewöhnlich reichlich ausgefallen und sind auch durch den englischen Kohlenarbeiterstreik nicht wesentlich beeinträchtigt worden.

Dänemark.

Immer noch 45 000 Arbeitslose in Dänemark. Zufolge „Börsen" ist die Zahl der Arbeitslosen in Dänemark in der verflossenen Woche einen Rückgang um 1140 auf 46 330 erfahren von denen 17 957 auf die Hauptstadt, 11 314 auf die Inseln und 15 919 auf Jütland entfallen.

Eröffnung eines wöchentlichen Frachtschiffverkehrs Kiel —Korsör. Nach einer von „Börsen" aus „Korsör Avis" übernommenen Meldung hat die Firma Kieler Lagerhaus und die Reederei Karl Fütterer, Kiel, zwischen Kiel und Korsör eine wöchentliche Frachtschifflinie eröffnet. Der Verkehr wird von Motorschiffen der Reederei, wovon diese drei Stück besitzt, bedient. Eines davon, „Karl Heinz", ist bereits am Sonnabend in Korsör angekommen und am selben Abend nach Kiel zurückgefahren. Zunächst soll jeden Sonnabend gefahren werden, doch wird zur Heringszeit vielleicht jeden Morgen ein Schiff von Korsör nach Kiel fahren.

Zur wirtschaftlichen Lage teilen die Nationalbank in Kopenhagen und das Statistische Departement des dänischen Staates für Monat Juni folgendes mit:

Der Wert der dänischen Krone hat sich auch im Monat Juni etwas verbessert, sodaß der Durchschnittskurs einem Goldwerte von 98,6 Oere gegen 97,6 Oere im Mai entsprach.

Die Nationalbank setzte am 23. Juni ihren Diskont von 5½ auf 5 Prozent herab; diese Zinsenherabsetzung ist jedoch kein Ausdruck dafür, daß die Bank beabsichtigt, ihre Kreditleistung auszudehnen, und ihre Darlehen sind ja auch in dem vergangenen Monat um 28 Mill. Kr. verringert worden.

Die Engrospreiszahl des Statistischen Departements ist im Monat Juni um einen Punkt von 158 auf 157 gefallen. Von den einzelnen Warengruppen sind namentlich Futtermittel, Papier- und Textilwaren herabgegangen, während die Preise für Brennstoffe steigend waren.

Die Aufstellung über den Warenumsatz mit dem Auslande zeigt auch für den Monat Mai ein besonders günstiges Verhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr, indem die Einfuhr 128 Mill. Kr., die Ausfuhr 131 Mill. Kr. betrug, sodaß ein Ausfuhrüberschuß von 3 Mill. Kr. zu verzeichnen war. Die Landwirtschaftsausfuhr war für Butter und Speck im Juni bedeutend größer als im Mai, namentlich die Butterausfuhr war groß; dahingegen war die Ausfuhr von Eiern und Fleisch geringer als in den vorhergehenden Monaten. Die Preise für die angeführten Produkte waren für alle Waren mit Ausnahme von Speck höher als im Mai.

Die Arbeitsverhältnisse waren ständig wesentlich schlechter als im entsprechenden Monat des Vorjahres. Der Arbeitslosigkeitsprozentsatz ausgangs Juni war somit 16,3 gegen 9,1 ultimo Juni 1925. In den eigentlichen Industriefächern war der Prozentsatz im Juni d. Js. sogar 18,0 gegen 9,6 im vorigen Jahre.

Lettland.

Der Lettländisch-Deutsche Handelsvertrag, der die Meistbegünstigungsvorsicht ist in Riga am 28. Juni unterzeichnet worden, desgleichen die Ausführungsvereinbarung zum vorläufigen Abkommen über die Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen Lettland und dem Deutschen Reich vom 15. Juli 1920; durch diese Vereinbarungen werden alle Entschädigungsansprüche, die beide Staaten gegeneinander geltend machten endgültig geregelt. Der Vertrag kann dem lettländischen Parlament erst im Herbst (nach den Ferien) vorgelegt werden, der auswärtige Ausschuß hat ihn aber bereits angenommen. —

Alle, denen an der weiteren Entwicklung der bestehenden lebhaften Handelsbeziehungen mit Lettland gelegen ist, werden den endlichen Abschluß nach langjährigen Verhandlungen begrüßen. —

Die Handelsbilanz Lettlands im Mai. Nach einer zweimonatlichen Aktivität hat sich die lettländische Außenhandelsbilanz im Mai wiederum passiv gestaltet. Nach den vorliegenden Daten betrug die lettländische Ausfuhr im Mai 13,40 Mill. Lat. (im April 18,36 Mill.), die Einfuhr dagegen 15,96 Mill. Lat (13,72 Mill.). Die Passivität der Handelsbilanz im Mai erreicht somit 2,56 Mill. Lat, während die Bilanz im April mit 4,55 Mill. Lat. aktiv war.

Die Baggerarbeiten der Häfen Riga und Libau sind vom lettländischen Seedepartement der holländischen Firma W. P den Vries und A. van den Bosch für die Summe von 576,907 Lat vergeben. —

Estland.

Ueberblick über die V. Internationale Ausstellungs-Messe in Reval (Tallin). Die V. Internationale Ausstellungs-Messe endete am 28. Juni ds. Js. Dank seiner günstigen Lage ist Reval als Handelsstadt der Mittelpunkt für Warenangebote und Kaufabschlüsse in Nord-West- und Osteuropa.

Die Gesamtzahl der Aussteller betrug etwa 800, die der Besucher fast 100 000. Im Hinblick auf die allgemein schwere wirtschaftliche Lage sprechen diese Zahlen eine beredte Sprache, von welcher Bedeutung die Internationale Ausstellungs-Messe für das Handelsleben Estlands ist.

Besonderer Beachtung würdig war die Exportwaren-Abteilung, die ein klares Bild über die estnische Produktion bot, was in entsprechenden Tabellen veranschaulicht wurde, und es fand sich vieles, womit Estland auf ausländischen Märkten konkurieren kann.

Großes Interesse rief die Abteilung für Heimhandarbeit hervor, die in zwei großen Schulhäusern untergebracht war. Hier mußte ein jeder neidlos bestätigen den Fleiß und das Arbeitsverständnis der estnischen Frauen und Männer. Speziell interessiert davon waren die Besucher aus Deutschland, England und Amerika. Viele Bestellungen sind eingelaufen.

Von ausländischen Waren fanden Nachfrage landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, Transport- und Verkehrsmittel usw. Firmen, welche genannte Waren ausstellten, waren mit den erzielten Resultaten vollständig zufrieden. Ebenfalls Meiereimaschinen und Geräte, was sich damit erklärt, daß in den letzten Jahren die Milchwirtschaft in Estland sich wesentlich vergrößert hat.

Litauen.

Gewerbelegitimationskarten im deutsch-litauischen Handelsverkehr. Nachdem der Handelsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Litauen (RGBl. 1924 II S. 205 ff.) am 5. Mai 1926 in Kraft getreten ist (Bekanntmachung vom 10. Mai 1926, RGBl. II S. 253), gelten als Ausweiskarten für Geschäftsinhaber und Handlungsreisende im Verkehr zwischen diesen beiden Staaten gemäß Artikel 5 des Handelsvertrages die entsprechend dem dort vorgeschriebenen Muster ausgestellten Gewerbelegitimationskarten.

Die Ausstellung dieser Karten erfolgt auf Antrag des Inhabers des stehenden Gewerbebetriebs durch die zur Ausstellung von Pässen befugten Behörden gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Verwaltungsgebühr.

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	22. Juli		23. Juli		24. Juli	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.182	5.192	5.183	5.193	5.183	5.193
1 Pfund Sterling	25.21	25.27	25.20	25.27	25.20	25.27
100 franz. Francs	10.85	11.05	11.55	11.80	12.10	12.35
100 belg. Francs	11.65	11.85	11.85	12.10	12.35	12.60
100 schweizer Francs	99.90	100.80	99.90	100.80	99.90	100.80
100 italienische Lire	16.65	17.00	16.65	17.00	16.80	17.15
100 schwed. Kronen	138.40	139.45	138.40	139.45	138.40	139.45
100 norweg. Kronen	113.05	114.75	113.05	114.75	113.05	114.75
100 dänische Kronen	136.50	138.55	136.50	138.55	136.50	138.55
100 tschecho-slowac. Kr.	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden	207.90	209.45	207.70	209.35	207.65	209.30
100 deutsche Mark	122.80	124.10	122.80	124.10	122.80	124.10
100 finnländ. Mark	12.97	13.17	12.97	13.17	12.97	13.17
100 estländ. Mark	1.37	1.395	1.37	1.395	1.37	1.395
100 poln. Zloty	52.00	62.00	52.00	62.00	52.00	62.00
100 litauische Lits	50.55	51.60	50.55	51.60	50.55	51.60
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00	3425.00	3445.00
Silber 1 kg	98.00	106.00	98.00	106.00	98.00	106.00

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	19. Juli		21. Juli		23. Juli	
	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk
1 Dollar	372.00	375.00	372.00	375.00	372.00	375.00
1 Pfund Sterling	1810.00	1825.00	1810.00	1825.00	1809.00	1824.00
100 dtsch. Reichsmark	8850.00	8975.00	8850.00	8975.00	8850.00	8975.00
100 Finmark	937.00	947.00	937.00	947.00	937.00	947.00
100 schwed. Kronen	9975.00	10075.00	9975.00	10075.00	9975.00	10075.00
100 dänische Kronen	9950.00	10050.00	9950.00	10050.00	9950.00	10050.00
100 norweg. Kronen	8200.00	8300.00	8200.00	8300.00	8200.00	8300.00
100 franz. Francs	750.00	825.00	725.00	800.00	825.00	900.00
100 belg. Francs	800.00	850.00	800.00	875.00	825.00	900.00
100 holländ. Gulden	14975.00	15200.00	14975.00	15200.00	14975.00	15200.00
100 Lat	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00	7150.00	7250.00
100 ital. Lire	1250.00	1300.00	1180.00	1230.00	1200.00	1220.00
100 schweiz. Franken	7190.00	7290.00	7190.00	7290.00	7190.00	7290.00
1 österr. Schilling	52.50	54.00	52.50	54.00	52.50	54.00
1000 ungar. Kronen	5.15	5.40	5.15	5.40	5.15	5.40
100 tschech.-slow. Kronen	1105.00	1130.00	1105.00	1130.00	1105.00	1130.00
1 estl. Krone	—	—	—	—	—	—
1 Tscherwonez	1895.00	1925.00	1895.00	1925.00	1895.00	1925.00
1 poln. Zloty	35.00	40.00	35.00	40.00	37.00	42.00

Finnland

Gegenseitige Meistbegünstigung im deutsch-finnländischen Handelsverkehre ab 1. August 1926. Wir brachten bereits in der letzten Ausgabe des „O.-H." längere Ausführungen über den neuen, am 26. Juni abgeschlossenen Handelsvertrag zwischen Deutschland und Finnland. Die Ratifizierung ist jedoch noch nicht erfolgt.

Nunmehr hat sich die finnländische Regierung bereit erklärt, schon vor der Ratifizierung des Handelsabkommens mit Deutschland, und zwar vom 1. August 1926 ab, der meistbegünstigten Einfuhr deutscher Waren nach Finnland unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit und nach Maßgabe der finnländischen Gesetzgebung zuzustimmen. Diese Meistbegünstigung umfaßt jedoch nicht, wie verabredet, die Sondervergünstigungen, die dem Nachbarstaate Estland in einem Handelsabkommen zugebilligt worden sind. Die deutsche Regierung hat die Gegenseitigkeit nunmehr zugesagt, sodaß mit dem 1. August 1926 die Waren der beiden Vertragsstaaten im gegenseitigen Handelsverkehre nach dem Grundsatz der Meistbegünstigung behandelt werden.

Aktive Handelsbilanz. Im Juni stieg der Wert der Ausfuhr auf 580,7 Mill. Fmk., dem eine Einfuhr im Werte von 512,9 Mill. gegenübersteht. Der Ausfuhrüberschuß beträgt somit 67,8 Mill. gegen 91,1 Mill. im gleichen Monat des vorhergehenden Jahres. Der Mai ergab noch einen Einfuhrüberschuß im Werte von 1984 Mill. Fmk. Im ersten Halbjahr 1926 betrug bei einer Einfuhr im Werte von 2422,3 Mill. und einer Ausfuhr im Werte von 1754,1 Mill. der Einfuhrüberschuß 668,2 Mill. Fmk. gegen 348,2 Mill. im gleichen Zeitraum 1925.

Die finnländische Einfuhr verteilt sich im Juni auf folgende Gruppen: Metalle 75,0 Mill., Getreide 64,2, Kolonialwaren 45,0, Transportmittel 39,4, Maschinen und Apparate 39,0, Oele, Fette usw. 31,4, Steine und Erden 23,6, Textilrohstoffe 22,3, chemische Grundrohstoffe 19,0, Textilwaren 18,8, Stoffe 18,4 usw.

Die wichtigsten Ausfuhrgüter sind für Juni: Holz mit 357,7 Mill., Papierprodukte 148,3 und animalische Lebensmittel mit 53,3 Mill. Fmk.

Steigerung der finnländischen Holzausfuhr. Zum 30. Juni d. Js. stellte sich der diesjährige Verkauf nach Ländern geordnet folgendermaßen im Vergleich zum ersten Halbjahr 1925.

	Zum 30. Juni 1926 Stds.	Zum 30. Juni 1925 Stds
Großbritannien	249 000	250 000
Holland	101 000	70 000
Frankreich	68 000	51 000
Belgien	54 000	72 000
Deutschland	47 000	58 000
Dänemark	32 000	41 000
Spanien	23 000	27 000
übrige europ. Länder	11 000	
außereurop. Länder	26 000	
Zusammenn	611 000	575 000

Die Erhöhung der Verkaufsziffer für das Halbjahr 1926 erklärt sich also durch verstärkte Käufe seitens der Länder Holland, Frankreich und Spanien.

Wie „G. H. & S. T." aus Helsingfors erfährt, werden die finnischen Verkäufe an gesägtem Kiefern- und Tannenholz bis zum 15. Juli auf 640 000 Standards geschätzt, wovon 265 000 auf Großbritannien entfallen. Zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres betrug die Verkaufsziffer 600 000 Standards.

Steigende Ausfuhrziffern in der Papierindustrie. Nach den vorläufigen Angaben der finnländischen Exportverbände stieg die Papierausfuhr (alle Sorten) von 15 100 t im Mai auf 19 600 t im Juni, während sich die Holzmasseausfuhr von 20 900 auf 29 700 t, von mechanischer Holzmasse von 3300 auf nicht weniger als 13 900 t erhöhte.

Ein Merkblatt über die Handhabung des Preißelbeerexportes, herausgegeben von Finlands Exportföreningen, Helsingfors, ging uns seitens des Finnisch-Deutschen Handelskammervereins e. V., Helsingfors, zu. Von Bedeutung ist insbesondere der letzte Abschnitt über Exportkontrolle. Es will uns scheinen, daß hier etwas einseitig die Kontrolle auf die finnischen Abgangshäfen beschränkt ist, während doch für die ausländischen Importeure der Befund der Ware bei der Ankunft maßgebend sein muß. Verhandlungen über eine Einigung in dieser Frage bei der deutschen Preißelbeereinfuhr aus Finnland sind im Gange.

Streikstimmung in Finnland. In der finnischen Arbeiterschaft besteht gegenwärtig eine stärkere Streikbewegung, als sie sonst zur Zeit der Hauptausfuhr und der Bausaison zu beobachten ist. In den verschiedensten Industriezweigen herrschen Teilstreiks. Ueber 1000 Arbeiter des bekannten großen Holzindustriewerkes A. B. Kemi haben die Arbeit niedergelegt. Auch in Abo ist am 29. Juni in sämtlichen Sägewerken der Streik ausgebrochen. Die Baltic and White Sea Conference hat ferner aus Gamla Karleby die Drahtmeldung erhalten, daß auch dort bei der Stevedoring Company der Streik ausgebrochen ist. — Die in letzter Zeit schon auf dem finnischen Arbeitsmarkte bemerkbare Unruhe scheint mithin jetzt größeren Umfang annehmen zu wollen. Die Forderungen der Arbeitnehmer zielen überall auf höhere Löhne und zum Teil auch auf Erlangung von Kollektivverträgen ab. Die Arbeitgeber verhalten sich durchaus ablehnend; eine Generalstreikbewegung ist jedoch vorläufig, wie uns der Finnisch-Deutsche Handelskammerverein e. V., Helsingfors, mitteilt, z. Z. noch nicht zu erkennen.

Neue Gesetze und Verordnungen.

Zulassung neuer Waagen und Meßgeräte (Verordnung Nr. 172 vom 28. 5. 1926). Ansuchen wegen Legalisierung von neuen Typen von Meß- und Wiegegeräten sind an das Justierungsbüro (Helsingfors) einzureichen, wobei das in Frage kommende Gerät mitzugeben ist.

Für die Typenuntersuchung von Meß- und Wiegegeräten, die vom Justierungsbüro vorgenommen wird, hat der Gesuchsteller eine Untersuchungsgebühr in Höhe von 2000 Fmk. zu zahlen. Ermäßigungen sind in der Verordnung in bestimmten Fällen vorgesehen.

Verkehr mit Motorfahrzeugen. (Verordnung vom 21. 5. 1926.) In Finnland muß die Bereifung der Kraftfahrzeuge aus Gummi sein und darf keine Querleisten, vorstehende Nagelköpfe oder sonstige Ungleichheiten aufweisen, welche die Wege beschädigen können.

Auf Motorfahrzeugen für Personenbeförderung darf nur Luftbereifung angebracht werden. Auf andern Motorfahrzeugen darf halbpneumatische und massive Gummibereifung angebracht werden, wenn dieselbe mindestens 5 cm dick ist.

Der Raddruck der Motorfahrzeuge darf in der Verordnung bestimmte Höchstmaße nicht übersteigen.

Das größtzulässige Bruttogewicht der Motorfahrzeuge beträgt:

1. in Städten und bei Befahren von Chausseen 6 tons,
2. auf Straßen I. Klasse 4,5 tons,
3. auf Straßen II. Klasse oder auf Gemeindewegen 3 tons.

Wenn alle Räder mit Luftreifen versehen sind, können diese Gewichte mit höchstens 1,5 tons und auf Gemeindewegen mit höchstens 1 t überschritten werden.

Motorfahrzeuge, deren Breite 210 cm übersteigt, dürfen auf öffentlichen Wegen nicht benutzt werden.

Höchstzulässige Geschwindigkeit 55 km per Stunde.

Weitere Bestimmungen regeln das Fahren mit Anhängern, eine weitere Ministerialentschließung erweitert die Verordnung mit genauen Zulassungsbestimmungen für Autoomnibusse. Soweit jedoch dadurch eine Umänderung der Omnibusse gefordert wird, sind die betr. Bestimmungen erst am 1. 1. 1928 rechtswirksam, um den Besitzern Zeit zur Umstellung ihres Betriebes zu geben. Im übrigen ist vorstehende Verordnung mit dem 1. Juli 1926 in Kraft getreten.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	21. Juli	22. Juli	23. Juli	24. Juli
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,20	193,20	193,20	193,20
Stockholm	1064,50	1064,00	1064,00	1064,00
Berlin	948,00	948,00	948,00	948,00
Paris	83,00	93,00	92,00	98,00
Brüssel	90,00	95,00	93,50	99,50
Amsterdam	1599,00	1599,00	1599,00	1599,00
Basel	770,00	770,00	770,00	770,00
Oslo	873,00	873,00	873,00	873,00
Kopenhagen	1055 00	1055,00	1055,00	1055,00
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	133,00	135,00	134,00	131,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	766,00	766,00	766,00	766,00
Madrid	640,00	640,00	640,00	640,00

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschiffahrt.

Ein Nachtrag zum Lagertarif für den Freibezirk und die Dunzigkais vom 31. August 1921 ist soeben erschienen. Die Aenderung war durch die Betriebseröffnung der neuen Kühlraumanlage der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft im Freibezirk am 19. Juli ds. Js. erforderlich geworden. Im einzelnen wird folgendes bestimmt (vgl. auch Leitartikel):

Der Lagertarif vom 31. August 1921 wird folgendermaßen geändert:

1. Im § 2 ist hinter den Worten „angefangene Zeitmonate" hinzuzusetzen „sowie Zeitwochen".
2. § 4 erhält folgende Fassung:
   Die Vergütung beträgt:
   1. Für je 100 kg und jeden Zeitmonat bei Lagerung im Lagerhaus und im Unterraum der Kaischuppen V und VI
      für Güter der Sonderklasse I 4 Pfg.
      für Güter der Sonderklasse II 8 Pfg.
      für andere Güter (allgemeine Klasse) 12 Pfg.
   2. Für Butter, die in Kühlräumen eingelagert wird
      pro Faß und Monat 1,30 M.
      pro Faß und Woche 0,35 M.
3. § 6 erhält folgende Fassung:
   Für Ein- und Auslagern sind zu zahlen:
   1. Für je 100 kg
      a) im Lagerhaus und in den Lagerräumen der Kaischuppen V und VI 8 Pfg.
      b) an den freien Plätzen in Verbindung mit anderen Leistungen 4 Pfg.
      in anderen Fällen 6 Pfg.
      c) bei losen Gütern und Gütern in Packungen oder Stücken von weniger als 20 kg Gewicht, ausgenommen Zink in Platten oder Blöcken 12 Pfg.
   2. Für Butter, die in die Kühlräume eingelagert wird, pro Faß 25 Pfg.

Eisenbahn.

Die durchgehende Zeitrechnung von 1 bis 24 im Eisenfahrplan ist nach einer Mitteilung des Deutschen Industrie- und Handelstages seitens der deutschen Reichsbahngesellschaft und der deutschen Reichspost geplant. Und zwar gilt dies für den Bereich ihres Betriebes für den nächstjährigen Sommerfahrplan, also am 15. Mai 1927. Damit wird dem Wunsche des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages Rechnung getragen.

Ein neuer Ausnahmetarif 120 für schwefelsaures Ammoniak und Ammonsulfatsalpeter (Leunasalpeter) zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern ist mit Wirkung vom 12. Juli 1926 in Kraft getreten. Die Ausnahmefrachtsätze werden nur dann gewährt, wenn von einem Versender durch schriftliche Erklärung an die R. B. D. Altona die Verpflichtung übernommen ist, längstens bis zum 15. Juli 1927 nach diesem Ausnahmetarif mindestens 15 000 t aufzuliefern. Der Rabatt steigert sich für jede 10 000 t Mehrauflieferung um 5% bis zur Höhe von 25% der erhobenen Fracht. Der Tarif ist in Nr. 74 des Tarif- und Verkehrsanzeigers abgedruckt.

Heft C II (Ausnahmetarife). Bei dem Ausnahmetarif 16a und 101 (Kartoffeln, frische usw.) wird der Vermerk über die Geltungsdauer geändert in: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1926."

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 2. Die Gültigkeit der ermäßigten Stationsfrachtsätze der Abteilung I des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. 2 wird bis zum 31. August 1926 verlängert.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 4 (Verkehr deutscher Seehäfen—Oesterreich bezw. Donauumschlagstellen und umgekehrt). Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 4 des Tarifs die Abteilung XII Ziffer 1 „Hülsenfrüchte der deutschen C" durch eine Fußnote zu ergänzen, die auf Seite 708 des Tarif- und Verkehrsanzeigers abgedruckt ist. Ebenso werden mit Gültigkeit vom 29. Juli 1926 die Frachtsätze der Abteilung XXV für Passau, Deggendorf und Regensburg durch neue Frachtsätze ersetzt, die aus Nr. 80 des Tarif- und Verkehrsanzeigers zu ersehen sind.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—Deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstationen und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 29. Juli 1926 ist das Warenverzeichnis des S. D. 6 durch Aufnahme von „Oelsaaten und Oelfrüchte" in eine neu zu bildende Abteilung XXIV mit Stationsfrachtsätzen von Jägerndorf Ort und Uebergang nach Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Hamburg, Wilhelmsburg, Lübeck, Warnemünde, Saßnitz und Stettin ergänzt worden. Die Sätze sind auf Seite 709 a. a. O. abgedruckt.

Post, Telegraphie.

Zur Umstellung des Stettiner Ortsfernsprechverkehrs auf den Selbstanschlußbetrieb. Der Ortsfernsprechverkehr in Stettin wird voraussichtlich im Oktober 1927 auf den Selbstanschlußbetrieb umgestellt werden. Dabei müssen aus technischen Gründen alle Teilnehmer neue — fünfstellige — Anschlußnummern erhalten. Die neuen Nummern sind noch nicht festgesetzt; es wird aber empfohlen, bei der Beschaffung von Vordrucksachen (Briefbogen, Rechnungen usw.) die bevorstehende Aenderung schon in der Weise zu berücksichtigen, daß nicht mehr zu große Mengen mit der jetzt geltenden Anschlußnummer bestellt werden.

Übersicht
der Postpaketverbindungen von Stettin nach den Ostseeländern.
(Monat August 1926)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes: Abgang (ungefähr)	des Schiffes: Name	des Schiffes: Eigentümer Schiffsgesellschaft	Überfahrtsdauer: bis Hafen	Überfahrtsdauer: Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finnland	Am Tage vor der Abfahrt der Dampfer um 12⁰⁰ mittags, für dringende Pakete am Abfahrtstage vormittags.	Stettin Leitstelle Stettin 5	7. 14. 21. 28. 4⁰⁰	Rügen	Rud. Christ. Gribel Stettin	Helsingfors	2
			4. 11. 18. 25 4⁰⁰	Ariadne	Finnische Dampfschiffsgesellschaft Helsingfors	„	2
Lettland		Stettin Leitstelle Stettin 5	7. 14. 21. 28. 3⁰⁰	Regina Nordland	Rud. Christ. Gribel Stettin	Riga	2
Estland		Stettin Leitstelle Stettin 5	6. 13. 20. 27. 7⁰⁰	Nürnberg Straßburg	Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. Stettin	Reval	2

Außenhandel.

Ursprungszeugnisse im Verkehr mit Griechenland. Seitens der Griechischen Gesandtschaft geht uns die Mitteilung zu, daß die zuständigen Behörden in Athen Wert darauf legen, daß aus den von den Handelskammern auszustellenden Waren-Ursprungszeugnissen einwandfrei hervorgeht, ob die Ware von dem Markt des Landes der Ausstellungsbehörde herrühre oder ob es sich um eine Transit-Ware handelt. Im letzteren Falle müsse auch das Herkunftsland in den Ursprungszeugnissen besonders angegeben werden.

Innere Angelegenheiten.

Neue Sachverständige. Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind folgende Herren beeidigt und öffentlich angestellt worden:

1. Herr Heinrich Holste, Stettin, als öffentlich ermächtigter Handelsmakler für Waren aller Art,
2. Herr Wilhelm Blödorn, Stettin, als Dispacheur für die See- und Binnenschiffahrt,
3. Herr Arthur Nathan Barasch, Stettin, als Sachverständiger für Flachs,
4. Herr Carl Pankow, Stettin, und
5. Herr Dr. Hans Flemming, Stettin, als Sachverständige für Kakao.

Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin ist Herr Max Haufschild, Stettin, als Sachverständiger für Pflanzenhaare (Pflanzenfasern, Indiafasern, Crin d'Afrique usw.) beeidigt und öffentlich angestellt worden.

Messekalender für August/September.

1. Deutsche Messen und Ausstellungen.

8. Mai bis Ende Sept. Düsseldorf. Große Ausstellung Düsseldorf 1926 für Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen. Auskünfte erteilt: Geschäftsstelle der Gesolei, Düsseldorf, Hofgartenufer 1.

22.—23. August. Hamburg. XIII. Hamburger Textilmustermesse. Messeausschuß der Ortsgruppe Hamburg, Bezirksverein „Hansa" des Reichsbundes des Textileinzelhandels e. V., Hamburg 36, Neuer Wall 70/72 IV.

22.—25. August. Königsberg Pr. XIII. Deutsche Ostmesse, Königsberg Pr. (Allgemeine Mustermesse mit Technischer Messe, Baumesse und Landwirtschafts-Ausstellung). Messeamt Königsberg Pr., G. m. b. H., Königsberg Pr., Hansaring.

29. August bis 4. September. Leipzig. Herbst-Mustermesse. Leipziger Meßamt (Körperschaft des öffentlichen Rechts), Leipzig, Markt 4.

29. August bis 1. September. Leipzig. Schuh- und Ledermesse; Textilmesse. Leipziger Meßamt (Körperschaft des öffentlichen Rechts), Leipzig, Markt 4.

3.—12. September. Berlin (Ausstellungshallen am Kaiserdamm). Große Deutsche Funkausstellung. Berliner Messe-Amt, Berlin C. 2, Breite Str. 35—36.

12.—15. September. Köln a. Rh. Herbstmesse und Technische Messe. Messeamt Köln, Köln-Deutz, Messeplatz.

25.—29. September. Frankfurt a. M. Technische Messe. Maßamt Frankfurt a. M., Platz der Republik.

26.—29. September. Frankfurt a. M. Allgemeine Mustermesse. Meßamt Frankfurt a. M., Platz der Republik.

2. Ausländische Messen und Ausstellungen.

1. August bis 15. September. Nishni-Nowgorod (Rußland). Messe. Auskünfte erteilt: Handelsvertr. der U.S.S.R. in Deutschl., Berlin SW. 68, Lindenstraße 22—25.

2.—8. August. Malmö (Schweden). Schonen-Messe. Skäramässan, 4, Kalendegatan, Malmö.

5.—12. August. Oslo (Norwegen). Norwegische Warenmesse. Norges Varemesse, Kirkegade 14—18, Oslo.

14.—20. August. Reichenberg (Tschechoslowakei). Internationale Messe mit Sonderabteilung für Kunstseide und Kunstseidenerzeugnisse sowie Sondermesse für wirtschaftl. Betriebsführung. Messeamt Reichenberg, Wiener Straße 20.

22.—24. August. Schaulen (Litauen). Landwirtschaftliche Ausstellung. Der Kreisagronom in Schaulen.

5.—12. September. Oslo (Norwegen). Norwegische Warenmesse. Norges Varemesse, 3/IV, Tordenskjoldsgate Oslo.

18.—26. September. Libau (Lettland). Kurländische Landwirtschafts- und Industrie-Ausstellung. Kurländischer landwirtschaftlicher Zentralverein, Libau.

Der Ausfall der Breslauer Herbstmesse ist vom Aufsichtsrat der Breslauer Messe-A.-G. in Anbetracht der ungünstigen Wirtschaftslage anläßlich des deutsch-polnischen Zollkriegs beschlossen worden. Nur die Möbelmesse findet auf besonderen Wunsch der Interessenten statt.

Gebührenfreie Sichtvermerke für die Besucher der deutschen Messen. Das Auswärtige Amt hat dem „Ausstellungs- und Messeamt der Deutschen Industrie" mitgeteilt, daß die Auslandsbehörden Anweisungen erhalten hätten, den Besuchern der deutschen Herbstmessen unter den gleichen Bedingungen, wie im Frühjahr, gebührenfreie Sichtvermerke zu erteilen. Voraussetzung für die gebührenfreie Erteilung der Sichtvermerke ist die Vermittlung der vom Leipziger Meßamt und von den dem Messefachausschuß beim Preußischen Handelsministerium angeschlossenen Messen in Köln, Frankfurt a. M. und Königsberg bestellten ehrenamtlichen Vertreter.

Fahrpreisermäßigung für Besucher der Leipziger Messe aus Finnland. Wie das Reisebüro der Stettiner Dampfer-Compagnie A. G. mitteilt, wird den aus Finnland kommenden Besuchern der Leipziger Messe auf den Dampfern der Gesellschaft für die Strecke Reval—Stettin gegen Vorweisung des Meßausweises eine Ermäßigung von 10 Prozent gewährt werden.

Verschiedenes.

Zur Eintreibung von Forderungen in Rumänien bietet sich in einem Schreiben an die I. u. H.-Kammer Rechtsanwalt J. Lazarouici, Cal. Rahovei 34, Bukarest (Rumänien), an. Näheres im Büro.

Ein Prospekt der dem Allianz-Konzern angeschlossenen „Hermes" Kreditversicherungsbank A.-G., betr. Exportkreditversicherung ging uns zu, der angesichts der erst kürzlich getroffenen Regelung der Exportversicherung (vergl. O. H. Nr. 12 vom 15. Juni) besondere Beachtung verdient. Exemplare liegen im Büro zur Einsichtnahme aus.

Export-Katalog. Herausgegeben von der Welthandel-A.-G. Köln. Vorstehender, uns kürzlich zugegangener Katalog zeichnet sich durch besonders gewählte Ausstattung in Papier und Druck und durch geschmackvolle und reichhaltige Illustration der Anzeigen aus. In einem Branchen-Register findet man in übersichtlicher Weise hinter jedem Artikel die Seitenangabe der betreffenden Anzeigen. Für Interessenten liegt der Export-Katalog zur Einsicht aus.

Angebote und Nachfragen.

2264. Delhi (Indien) sucht Fabrikanten und Exporteure, die Waren aller Art in Indien abzusetzen wünschen, z. B. Spitzen, Strumpfwaren, Luxuswaren, Modeartikel, Glas-, Porzellan-, Aluminium- und sonstige Metallwaren, Lampen, Knöpfe, Garne aller Art, Farben, Papier, Federn, Bleistifte, Schiefertafeln usw.

2385. Leipzig (Strickwarenfabrik) sucht Vertreter für Kinderstrickanzüge.

2386. Neukirch (Lausitz) sucht 1. Firmen, die Fischschuppen verkaufen zur Herstellung von Fischsilber und von künstlichen Perlen, 2. Firmen, die Perlmutter-Essenzen herstellen.

2410. Bad Doberan (i. Meckl.-Schwerin) sucht 1. leistungsfähige Faß- und Kistenfabriken, 2. Sägewerke für Laub- und Nutzholzverarbeitung.

2418. Budapest sucht Firmen, die pommersche Gänsebrust herstellen und Interesse an der Ausfuhr nach Ungarn und dem Balkan haben.

2460. Messina (Sizilien) sucht Vertreter für Zitronen, Orangen, Mandarinen, alle Feld- und Gartenfrüchte usw.

2487. Kiel (Fabrik chemischer Produkte) sucht Vertreter Viehlebertran-Emulsion (evtl. Getreidefirmen) und für Bohnerwachs und Schuhkrem.

2510. Nürnberg (Pfeifenfabrik) sucht Abnehmer für Pfeifen aller Art.

2534. Frankfurt a. M. (Getreide- und Mühlenfabrikate-Großhandlung) sucht Geschäftsverbindung mit pommerschen Roggen- und Weizenmühlen.

2538. New York sucht Firmen, die in den Vereinigten Staaten von Nordamerika einen Provisionsvertreter benötigen.

2561. Berlin sucht Vertreter für Isolierflaschen, Gaskocher und Luxusmetallwaren.

2642. Hamburg sucht Vertreter für 1. Kaffeezusatz, 2. Gewürze und getrocknete Früchte aller Art.

2627. Magdeburg (Papier- und Pappengroßhandlung) sucht Firmen, die für die Belieferung von Toilettepapier in Frage kommen.

2622. Apolda (Strickwarenfabrik) sucht Vertreter für moderne Strickkleidung (Westen, Pullover, Jacken, Kostüme, Mäntel).

2605. Stettin sucht 1. für einen Kunden Lieferanten von neuen und gebrauchten Kahki-Anzügen, Mänteln, Schuhen usw. für Militär, sowie von Zivilbekleidungsartikeln, wie Mäntel und Anzüge, 2. Abnehmer für türkische Wolle.

2682. Koblenz sucht Grossisten der Drogen- und Zuckerwarenbranche, die Kaugummi-Produkte und Mundparfüms mitzuvertreiben in der Lage sind.

2728. Leipzig sucht Exportfirmen, die für den Export von gebrauchten Lithographiesteinen nach dem Auslande in Frage kommen.

2730. Dresden sucht Vertreter, die bei den Stettiner Herren- und Knabenkonfektionsfirmen eingeführt sind.

2512. Buenos Aires (Banque Française et Italienne pour l'Amérique du Sud, Cangallo et San Martin, Buenos Aires) bietet deutschen Firmen eine regelmäßige Auskunfterteilung über argentinische Zölle und über Gesetze, die für deutsche Exporteure von Interesse sind, an.

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

Regelmäßiger Dampferdienst ab Stettin

(Außer den nachstehend genannten „regelmäßigen" Dampfern verkehrt noch eine Anzahl „unregelmäßiger" Dampfer.
* bedeutet: Passagierdampfer oder Passagiergelegenheit.

Nach	Zeitfolge	Dampfer und Abgangstag	Makler bzw. Reeder	
Stettin—deutsche Ostseehäfen				
Swde.-Rügen	tägl. 11 vorm.	*D. Hertha u. Odin	J. F. Braeunlich, Stettin	J. F. Braeunlich, Stettin
Swde.-Neufahrw., Zoppot, Pillau	Mw. u. Sbd. ab Swde. 7³⁰	MS. Hansastadt Danzig	Nordd. Lloyd, Bremen	J. F. Braeunlich, Stettin J. Müller, Swinemünde
Stettin-Swinemünde	Tägl. mitt.	*D. Deutschl. u. *D. Berlin	Swinem. Dampfsch.-Ges.	Swinem. Dampfsch.-Ges.
Danzig, Memel	14 tägig	D. Arcona 7. Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Königsberg	7 tägig	D. Siegfried 31. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Elbing	7 tägig	D. Elbing III 3. Aug.	Rud.Christ.Gribel, Stettin	E. Schichau, Elbing
Flensburg	14 tägig	D. Saturn 28. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Flensburg. Stett. D.-Sch.-G.
Kiel, Bremen	10 tägig	D. Otto 3. Aug.	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Sartori & Berger, Kiel
Rostock, Wismer, Lübeck, Kiel	7 tägig	D. Ippen	H. O. Ippen, Stettin	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Ippen	H. O. Ippen, Stettin	H. O. Ippen, Stettin
Wolgast, Greifswald, Lauterbach, Stralsund, Barth	Mittw. und Sonnabend	D. Margarete und MS. Cecilie	A. Hoßfeld, Stettin	Stralsunder D.-Ges.
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Mittw.	D. Pommern	A. Hoßfeld, Stettin	Stralsunder D.-Ges.
Rügenwalde, Stolpmünde	jed. Sonnab.	D. Stolp	H. O. Ippen, Stettin	C. E. Geiß, Stolpmünde
Kolberg	jed. Sonnab	MS. Kolberg	A. Hoßfeld, Stettin	Westphal, Kolberg
Stettin—Finnland und Randstaaten				
Libau	7 tägig	D. Claus 27. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Riga	7 tägig abwechsel.	*D. Regina 7. Aug. D. Nordland 31. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Riga	jed. Dienstg.	*D. Ostsee	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Reval	jed. Freitag	*D. Nürnberg 6. Aug. *D. Straßburg 30. Juli	Stett. Dampfer-Comp., Stettin	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Helsingfors, Reval	jed. Mittw.	*D. Ariadne	Gustav Metzler, Stettin	Finska Angfart A., Helsingfors
Helsingfors, Reval	jed. Sonnab.	*D. Rügen	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Abo, Kotka, Wiborg, Mäntyluoto, Wasa	7 tägig	D. Alexandra 31. Juli D. Hellmuth 6. Aug.	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Helsingfors, Kotka	7 tägig	D. Theodor 31. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Leningrad	14 tägig	*D. Ob. Haken 7. Aug. *D. Preußen 24. Juli *D. Wartburg 31. Juli	Stett. Dampfer-Comp., Stettin	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Stettin—Skandinavien				
Kopenhagen, Gotenburg	jed. Dienstg.	*D. Odin	Gustav Metzler, Stettin	Forenede, Kopenhagen
Kopenhagen, Oslo (Skien)	abwechsel. j. Donnerst.	D. Stadion II 29. Juli D. Jolantha 5. Aug.	Gustav Metzler, Stettin	Forenede, Kopenhagen
Kopenhagen, Oslo	jed. Freitag	*D. Dronning Maud	Gustav Metzler, Stettin	Forenede, Kopenhagen
Kopenhagen, Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Drontheim	14 tägig	*D. Trondhjem 4. Aug. *D. Bergenhus 14. Aug.	Gustav Metzler, Stettin Gustav Metzler, Stettin	Forenede. Kopenhagen Forenede, Kopenhagen
Arendal, Christiansand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christiansund, Trondhjem und Zwischenstationen	12 tägig abwechsel.	D. Jaederen D. Ulsnes	Wiking Schiffahrtsges., m. b. H., Stettin	Stavangerske, Stavanger
Stockholm (Norrköping)	5 tägig	*D. Viktoria 10. Aug. *D. Elsa 30. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin Stett. Dampfer-Comp., Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Malmö, Helsingborg, Gotenburg, Christiansand, Stavanger, Bergen	abwechsel. 7 tägig	*D. Svea 5. Aug. D. Verdandi 30. Juli	Mundt & Schütt, Stettin William Schröder, Stettin	Svea-Linie, Stockholm Nornan-Linie, Gotenburg
Helsingborg und andere südschwedische Häfen	7 tägig	D. Skulda 6. Aug. D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin	W. Kunstmann, Stettin
Oxelösund	7 tägig			
Aarhus, Aalborg	14 tägig	MS. Elsa 24. Juli	Steenbjerge, Stettin	Kpt. Nygaard
Stettin—Nordsee				
Hamburg	10 tägig	D. Herbert 19. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Sartori & Berger, Kiel
Bremen, Kiel	7 tägig	D. Otto 3. Aug.	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Sartori & Berger, Kiel
Hamburg	2 m. wöchtl.	D. Otto Ippen	H. O. Ippen, Stettin	H. O. Ippen, Stettin
Rheinhäfen bis Köln u. Rotterdam	7 tägig	D. Phoebus 28. Juli	Gustav Metzler, Stettin	Neptun-Ges., Bremen
Hull	14 tägig	D. Argo 13. Aug.	Joh. Reimer, Stettin	Ellermans Wilson-Linie, Hull
Amsterdam und Rheinhäfen	7 tägig	D. Nero 5. Aug.	Joh. Reimer, Stettin	Nederland, Stoomboot My.
Rotterdam	7 tägig	D. Ursula 29. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Antwerpen	7 tägig	D. Kriemhild 30. Juli	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Rud.Christ.Gribel, Stettin
Rheinhäfen, bis Köln	14 tägig	D. Bavaria 8. Aug.	Rud.Christ.Gribel, Stettin	Edmund Halm & Co., Köln
London	14 tägig	D. Gertrud 3. Aug.	Stett. Dampfer-Comp., Stettin	Stett. Dampfer-Comp., Stettin
Manchester, Liverpool, Swansea	14 tägig	D. Swanholm 30. Juli	Gustav Metzler, Stettin	Forenede, Kopenhagen
Leith	14 tägig	D. — nach Bedarf	Johann Reimer, Stettin	James Currie & Co., Leith

Nach	Zeitfolge	und Abgangstag Dampfer	Makler bzw. Reeder	
Stettin—Mittelmeer				
Fiume, Triest, Venedig, Ancona, Bari, Brindisi, Beirut, Haifa, Jaffa, Alexandrien, Patras, Piraeus, Volo, Saloniki, Smyrna, Konstantinopel, Burgas, Varna, Constanza, Batum (Oran, Algier, Tunis u. weitere Zwischenhäfen nach Bedarf)	10 tägig	D. Galata 24. Juli D. Haimon Mitte Aug.	Deutsche Orient-Linie, Stettin	Deutsche Orient-Linie, Stettin
Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Catania, Palermo . . .	n. Bedarf	D. — nach Bedarf	W. Kunstmann, Stettin	Sloman jr., Hamburg

Stettin—Uebersee

nach allen Plätzen mit Umladung in Hamburg, Bremen und Kopenhagen durch die obigen Dampfer.

Auskünfte über Verfrachtungs-Angelegenheiten nach allen Ostsee- und Nordseehäfen sowie nach dem Mittelmeer und nach allen Ueberseeplätzen erteilen sämtliche Stettiner Reedereien, Makler- und Spediteur-Firmen.

Schiffsfrachtenmarkt.

Seefrachtmarkt. Stetin, 29. Juli. Eisenerz je t in schw. Kr.: Lulea—Stettin 4.20 Löschen Schiffs Rechnung Gefle—Herrenwyk 3,50 fio, Oxelösund—Stettin 3.25—3.30 L. Sch. R., desgl.—Nordsee 3.30 fio, Narvik—Rotterdam 3.50 fio, desgl.—Antwerpen 5/9 sh L. Sch. R. Abbrände: Helsingborg—Danzig 3.50 L. Sch. R. Kohlen: Stettin—Ostküste Englands 7/6 sh fio, desgl.—Kopenhagen 6.50 d. Kr. L. Sch. R.

Im übrigen sind zu nennen: Dampfer: Stettin—Memel 1100 t Phosphat 6½ R.-M., Lebbin—Königsberg 300 t Zement 5¼ R.-M., Stettin—Lerwick 450 t Kohlen 10/— und Stettin-Southampton 1800 t Kohlen 9/6 je t. Segler: Stettin—Krik 100 t Briketts 7½ Kr., desgl.—Nyborg 115 t Koks 6½ Kr. und desgl.—Svendborg 80 t Koks 6¾ Kr. je t

Oderschiffsfrachten. (Verkehrsbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau für die Woche vom 17.—23. Juli, die Frachten der vorhergehenden Woche in Klammern) in R.-M. je t ausschl. aller Nebenkosten insbes. Umschlagskosten. Kohlen: von Breslau nach Berlin 6.30 (5.30), nach Stettin 6.50 (5.80 bis 6.00), nach Hamburg 9.30 (8.50); von Oppeln nach Berlin 6.30 (6.00), nach Stettin 7.30 (6.30—6.50); von Cosel nach Berlin 6.80 (6.50), nach Stettin 7.80 (6.80—7.00) und nach Hamburg 11.00 (10.80).

Stettiner Flugtag am 8. August 1926
auf dem Flugplatz Krekow.

Der von der **Stettiner Sportflug G. m. b. H.** unter Mitwirkung der Deutschen Luft-Hansa A.-G. am 8. August ds. Js. geplante **Flugtag** hat in erster Linie den Zweck, der Bevölkerung den **Unterschied zwischen Verkehrsfliegerei und Sportfliegerei** sinnfällig vor Augen zu führen. Die Deutsche Luft-Hansa als Trägerin des deutschen Luftverkehrs wird mit einem Geschwader von 6 Passagier-Flugzeugen, die sonst den Streckendienst von Stettin nach Danzig, Hamburg und Berlin versehen, an dem Flugtag teilnehmen und diese Maschinen dem Publikum für **Passagierflüge** zur Verfügung stellen. Die Stettiner Sportflug G. m. b. H., die die Anfangsausbildung der deutschen Flugzeugführer in Händen hat, wird eine Reihe von Sportflugzeugen ihrer Schulen zusammenziehen und durch Schulleiter und Lehrer, denen die Ausbildung des deutschen Fliegerersatzes anvertraut ist, diese Maschinen im Geschwaderflug und Kunstflug, wie überhaupt in der **hohen Schule des Fliegens** vorführen. Da alle deutschen Verkehrsflieger fast ausnahmslos heute den Weg durch die Sport- und die Verkehrsflieger-Schule nehmen, dürfte diese Vorführung von besonderem Interesse sein.

Die **Ausbildung des Verkehrsfliegers** dauert heute bereits ungefähr 2 Jahre, und er muß, bevor er zum Verkehrsflieger zugelassen wird, erst eine vollkommene Ausbildung als Sportflieger hinter sich haben, um allen Anforderungen des Luftverkehrs gewachsen zu sein.

Dem Publikum ist also Gelegenheit geboten einerseits das ruhige Fliegen der deutschen **Verkehrsflugzeuge** zu sehen, andererseits das elegante, sichere Fliegen der kleinen schnellen und wendigen Sportmaschinen, die in der Luft in allen Lagen von ihrer Führern beherrscht werden.

Ein **Geschwaderflug** sämtlicher Maschinen am Vormittag über Stettin wird die großzügige Veranstaltung einleiten. Als besondere Attraktion wird neben diesen Vorführungen der Absprung des **Fallschirmpiloten Ernst Streit** geboten.

Als **Flugzeugführer** nehmen an der Veranstaltung teil der Leiter der Stettiner Sportflug G. m. b. H. Herr Hauptmann a. D. Alex Thomas, der gleichzeitig die Sportleitung hat, außerdem der bekannte Jagdflieger Buckler und die Fluglehrer Lehmann, Bittrich und v. Manteuffel, alles frühere Kriegs- und Jagdflieger. Die Maschinen der Deutschen Luft-Hansa A.-G. werden von den bekannten Streckenpiloten der Stettiner Strecken geflogen.

Gespannt sein wird man auch auf die geplante **Stafette** bestehend aus Sportflugzeugen, Motorrädern, Reitern und Läufern. Die Läufer werden von den Schülern der Stettiner Sportflug, die Motorräder und Reiter von der Stettiner Schutzpolizei gestellt.

Die Veranstaltung dürfte der Stettiner Bevölkerung ein **fliegerisches Schauspiel** bieten, wie es bisher noch nicht gezeigt worden ist. Es sei noch besonders erwähnt, daß bei Beginn der Veranstaltung Gelegenheit gegeben ist, die Maschinen aus nächster Nähe unter sachkundiger Führung zu besichtigen.

Möchten sich insbesondere auch aus den führenden **Kreisen des Stettiner Handels und der Industrie** recht zahlreiche Besucher zum Flugtage in Kreckow einfinden, um sich ein Bild von dem gegenwärtigen hohen Stande der Flugtechnik und des Flugverkehrs zu machen, denn die **schnelle und verhältnismäßig billige Beförderung** von Personen, Fracht-Gütern und Postsendungen auf dem Luftwege liegt doch **im eigensten Interesse der Kaufmannschaft.** Und es handelt sich jetzt letzten Endes darum, Stettin auch im schnell aufstrebenden Flugverkehre die Stellung zu sichern, die ihm als größten Ostseehafen und Knotenpunkt des ostdeutschen See-, Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehres zukommt!

SPEDITIONSTAFEL

STETTIN

„ATLANTIC“
Speditions- und Lagerei-Aktien-Gesellschaft

Otto Bartsch
Gegründet 1894.

Meyer H. Berliner Nachf.
G. m. b. H.
Spediteur des Haupt-Zollamtes

F. H. Bertling

CARL BODEN G. m. b. H.
gegr. 1860
Tel.-Adr.: Spediteur Boden.

ALFRED BRANDY

Buck & Willmann
Gegründet 1873.

Cohrs & Ammé Nachfolger

Leopold Ewald

STETTIN

Hautz & Schmidt
gegründet 1872
auch in Hamburg

Hansa
Transport-Aktiengesellschaft
STETTIN
Telegr.-Adr.: „Hansatransport“

Korth & Büttner
gegr. 1870

Lassen & Co.

Th. Lindenberg
gegr. 1863, auch in Lübeck.

FRANZ MANDT
Abt. Spedition.

Fr. Meyer's Sohn
auch in Hamburg und Lübeck.

HUGO MINACK Nfl.
Speditionen aller Art
Telegr.-Adr.; Consul Minack.

Carl Prior

STETTIN

Eugen Rüdenburg
Spezialverkehr nach dem Baltikum und Skandinavien.
Telegr.; Konsulrüdenburg.
Gegr. 1859.

Schreyer & Co.
gegr. 1840
Telegr.-Adr.: Consul Schreyer

BREMEN

Carl Prior

DANZIG

Carl Prior

HAMBURG

Buck & Willmann
Gegründet 1873.

HAMBURG

Korth & Büttner
gegr. 1870.

Carl Prior

LÜBECK

Buck & Willmann
Gegründet 1873.

Carl Prior

REVAL

Richard Jürgens
Reval
Inkassi und Speditionen für Reval, Dorpat Narwa, Walk, Pernau, Wesenberg, Fellin.
Telegr.-Adr.: Jürgensco Reval.

SASSNITZ-HAFEN

C. Faust jr.
G. m. b. H.

Passagier- u. Frachtbeförderung nach Kalmar u. Stockholm
übernimmt die
Deutsche Luft Hansa A.-G.
Gewünschte Auskünfte erhalten Sie unter: Stettin, Fernsprecher 9163
Stettin, Fernsprecher 6000 (Reisebüro) — Altdamm, Fernsprecher 76.

REEDEREIEN und SCHIFFSMAKLER

LOHFF & SIEDLER
Schiffsmakler — Bunkerkohlen
Stettin und **Swinemünde**
Telegr. Stettin Lofsidel. Fernspr.: Stettin 4605 u. 4606.
Swinemünde Lofsiedel. Swinemünde Nr 34.