

Singer Nähmaschinen

Weitestgehende
Zahlungserleichterungen
Mäßige Monatsraten

Geschäftsstellen in Pommern: Stettin, Luisenstraße 19

Anklam, Peenstraße 7 / Belgard (Pers.), Karlstraße 27 / Bublitz, Poststraße 144
Bütow, Lange Straße 68 / Cammin i. Pom., Wallstraße 100 / Demmin, Frauenstraße 9
Greifswald, Lange Straße 15 / Köslin, Bergstraße 1 / Kolberg, Kaiserplatz 6 / Neustettin,
Preussische Straße 2 / Pölich, Baustraße 7 / Polzin, Brunnenstraße 17 / Pyritz (Pom.),
Bahnerstraße 50 / Rügenwalde, Lange Straße 32 / Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 43
Stolp, Mittelstraße 5 / Stralsund, Mönchenstraße 30 / Swinemünde, Färberstraße 5.

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, Klebmasse,
Karbollneum, Asphaltkitt usw.

Lohff & Siedler

Stettin

Fernsprecher 4605 u. 4606
Telegramme: Lofsiedel

Swinemünde

Fernsprecher Nr. 2034
Telegramme: Lofsiedel

Schiffsmakler — Bunkerkohlen

Agentur überseeischer Dampferlinien und der
Egön-Linie Stettin-Südschweden.

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

Neuen Geschäfts-Erfolgen

entgegen

nur mit einem Inserat im

Ostsee-Handel

Amtl. Organ der Industrie- und Handelskammer zu Stettin
Die Wirtschaftszeitung für Stettin, sein Hinterland und
die Ostseestaaten

Stettin, Börse — Fernruf 8220-8224

Det Forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab Kopenhagen

regelmäßiger
Passagier-
verkehr

Stettin - Kopenhagen - Oslo

S/S „Dronning Maud“
jed. Freitag Nachm. 6 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Gothenburg

S/S „Odin“ jeden Diens-
tag Nachmittag 6 Uhr

Stettin - Kopenhagen - Westnorwegen

S/S „Bergenus“ S/S
„Trondhem“ alle 10 Tage

Nähere
Auskunft
durch

Gustav Metzler / Stettin
Königstor 4/5

STETTIN

CA 700 KM SCHIFFBARE ODER
 KANALVERBINDUNGEN
 MIT
 WEICHSEL,
 ELBEGEBIET
 UND
 BERLIN
 FREIHAFEN



SEEHAFEN

MODERNSTE KAI, UMSCHLAGS, LAGER- UND KÜHLHAUSEINRICHTUNGEN,

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet
und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Mitteilungen der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin

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

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

Hauptschriftleiter W. v. Bulmerincq beurlaubt; verantwortlich für den redaktionellen Teil sowie für den Gesamthalt Dr. E. Bartz, Stettin.
Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse. Eingang
Schuhstraße, Fernsprecher 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. 18

Stettin, 15. September 1927

7. Jahrg.

Hindenburg-Spende.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat sich in einem Rundschreiben an seine Mitglieder mit der Bitte gewandt, dafür einzutreten, daß der Hindenburg-Spende reiche Mittel zur Verfügung gestellt werden. In dem genannten Rundschreiben wird folgendes ausgeführt:

„Wir halten es für eine Ehrensache des Deutschtums, daß die Hindenburg-Spende am 2. Oktober ein würdiges Ergebnis aufweisen kann, und sehen es als unsere Pflicht an, nochmals an unsere Mitglieder im Sinne einer tatkräftigen Unterstützung der Hindenburg-Spende heranzutreten. Mit Rücksicht auf seine eigene Einstellung zu Fragen der Ehrung und mit Rücksicht auf den Ernst der Zeit hat bekanntlich der Herr Reichspräsident dahin entschieden, daß von allen besonderen Ehrungen seiner Person aus Anlaß des achtzigsten Geburtstages Abstand genommen werden soll.

Um jedem Deutschen daheim und draußen die Möglichkeit zu geben, seiner dankbaren Verehrung für die Person des Herrn Reichspräsidenten Ausdruck zu verleihen, haben Reichsregierung und die Regierungen der deutschen Länder beschlossen, die Hindenburg-Spende zu veranstalten, die insofern das einheitliche Sammelbecken für alle Ehrungen sein soll. Die aufgefundenen Mittel sollen in erster Linie dem Personenkreise zugute kommen, der dem Jubilar besonders nahesteht, nämlich den Kriegsbeschädigten und Kriegshinterbliebenen. Neben der Sammlung von Spenden ist die Ausgabe einer Hindenburg-Briefmarke in Aussicht genommen, sie soll weiteren Kreisen die Möglichkeit der Beteiligung an dem Geburtstagsgeschenk für den Herrn Reichspräsidenten geben. Ihr Erlös ist vorzugsweise für schwer notleidende Mittelstandsangehörige, Sozialrentner usw. bestimmt.“

Wir nehmen Veranlassung, auch unsererseits an die Firmen unseres Kammerbezirks die Bitte zu richten, sich nach Kräften an der Hindenburg-Spende zu beteiligen.

Der Betrag, mit dem sich die einzelnen Firmen an der „Hindenburg-Spende“ der Industrie- und Handelskammer beteiligen wollen, ist möglichst umgehend auf das Konto „Hindenburgspende der Industrie- und Handelskammer zu Stettin“ bei der Commerz- und Privatbank, Filiale Stettin, einzuzahlen und der Kammer hiervon schriftlich Mitteilung zu machen. Die Beitragslisten werden im Büro der Industrie- und Handelskammer vervollständigt und mit den Namen der Spender und den Einzelbeträgen der Leitung der „Hindenburgspende“, Berlin, eingefandt werden.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Allianz

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft

103 624 844 R.-M. Prämieinnahme

92 020 855 R.-M. Kapital und Reserven

Badische Pferdeversicherungs-Anstalt A.-G. in Karlsruhe i. B.

Hermes Kreditversicherungs-Bank Akt.-Gesellsch. in Berlin.

Brandenburger Spiegelglas-Versicherungs-A.-G. in Berlin,

Kraft Vers.-A.-G. des Automobilclubs v. Deutschl. i. Berlin,

Globus Versicherungs-Aktien-Gesellschaft in Hamburg,

Union Allgemeine Deutsche Hagel-Vers.-Ges. in Weimar,



Allianz Lebensversicherungsbank A.-G.

31 % Versichertendividende

538 000 000 R.-M. Bestand Ende 1926

Versicherungszweige:

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

Die Konjunktur am Steffiner Seefrachtenmarkt.

Wieder chronische Depression nach dem vorübergehenden Aufschwung während des englischen Kohlenstreiks. — Niedrige aber stabile Frachtsätze.¹⁾

Für den praktischen Geschäftsmann, den Reeder, Spediteur und Befrachter werden von unmittelbarem Interesse in erster Linie die Berichte über die jeweilige augenblickliche Lage am Frachtenmarkt sein, wie sie fortlaufend in jeder Ausgabe des „Ostsee-Handels“ unter der Rubrik „Frachtenmarkt“ veröffentlicht werden.²⁾ Allein diese Augenblicksberichte werden auf die Dauer den Frachtinteressenten nicht voll befriedigen können. Vielmehr wird sich immer mehr das Bedürfnis herausstellen, die größeren Zusammenhänge am Frachtenmarkt aufzudecken und die wirtschaftlichen Gesetzmäßigkeiten in dem Verlauf der Frachtsätze festzustellen. Denn nur in diesem Falle ist es möglich, auf Grund genauesten Studiums der frachtbestimmenden Faktoren (Diagnose) in großen Zügen eine Prognose für den weiteren Verlauf der Seefrachten aufzustellen. Unter diesen Umständen dürften die nachstehenden Ausführungen nicht nur für den Wissenschaftler, sondern gerade erst recht für den Praktiker einige Aufmerksamkeit für sich in Anspruch nehmen können.

Der Ostseefrachtenmarkt ist der Markt für Seetransportleistungen von und nach der Ostsee, und somit nur ein Ausschnitt aus dem Weltfrachtenmarkt, der alle Meere des Erdballs umfaßt. Als Teilfrachtenmarkt des Weltfrachtenmarktes ist der Ostseefrachtenmarkt daher kein selbstständiger Markt, und infolge der gleichmäßigen Verteilungsmöglichkeit der Welttonnage über alle Häfen der Erde hängt der Verlauf der Ostseefrachten erklärlicherweise aufs engste von den Verschiebungen in der Marktlage am großen internationalen Ueberseefrachtenmarkt ab. Daher müssen Ostsee- und Weltfrachten, von geringeren örtlichen und zeitlichen Schwankungen abgesehen, stets auf gleicher fallenden, steigenden oder gleichbleibenden Basis verlaufen.

Diese Durchschnittsbasis der Uebersee- wie Ostseefrachten ist in den letzten Jahren nach den großen Umwälzungen am Frachtenmarkt in der Kriegs- und ersten Nachkriegszeit unverändert eine sehr gedrückte gewesen und bestätigt die Richtigkeit des oft von Frachten-theoretikern ausgesprochenen Satzes, daß am Weltfrachtenmarkt die chronische Depression der „Normalzustand“ ist, hervorgerufen durch ein Ueberangebot von Schiffsraum, dem eine durch den Umfang des Weltseehandels begrenzte Nachfrage gegenübersteht. Während nämlich der Umfang des Weltseehandels (die Nachfrage) infolge der ungeklärten wirtschaftlichen Lage Mittel- und Osteuropas kaum über den Stand von vor dem Kriege herausgegangen sein dürfte, hat sich der für Seetransportleistungen verfügbare Weltschiffsraum (das Angebot) von 45,4 Mill. Br.-Reg.-To. am 30. Juni 1914 auf nicht weniger als auf 65,2 Mill. Br.-Reg.-To. zum 30.

¹⁾ Vergl. O.-H. Nr. 44 vom 15. Dezember 1925: „Zur Lage des Ostseefrachtenmarktes“ und O.-H. Nr. 18 vom 3. Mai 1925: „Ständige Depression am Ostseefrachtenmarkt.“

²⁾ Vergl. Seite 16 dieser Ausgabe.

Juni 1927 erhöht. Dieses Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage macht natürlich auf die Dauer jedes schärfere Anziehen der Seefrachtsätze unmöglich und hält diese auf einem ständig gedrückten Spiegel, wie die nachfolgende Zusammenstellung der deutschen Seefrachtindexziffern zeigt:³⁾

Der deutsche Seefrachtenindex. (1913=100)

	1925	1926	1927
Januar . . .	106.8	93.6	120.7
Februar . . .	106.4	90.8	114.0
März	103.5	86.2	111.0
April	100.3	91.0	107.3
Mai	98.6	86.9	105.9
Juni	94.6	89.7	105.8
Juli	97.0	96.7	100.3
August	95.7	98.0	
September . .	96.3	109.3	
Oktober	99.8	134.4	
November . . .	101.4	159.2	
Dezember . . .	101.4	129.4	

Obenstehende Zusammenstellung zeigt zunächst, das die Frachtsätze regelmäßig in der Wintersaison infolge der Verringerung des Schiffsraumangebots und der erhöhten Betriebskosten am höchsten stehen, um dann im Laufe der Sommersaison infolge der Verstärkung des Tonnageangebots zu sinken, bis sie gegen Ende der Schiffsfahrtsperiode wieder eine feste Tendenz aufweisen. Die Tabelle gibt ferner ein deutliches Bild von der Steigerung der Frachtsätze während des englischen Kohlenstreiks Mai—November 1926, der vorübergehend eine Welle der Hochkonjunktur am Weltfrachtenmarkt wie am Ostseefrachtenmarkt hervorrief. Sowie aber der Streik beendet war trat der Frachtenmarkt wieder in seinen „Normalzustand“ ein, in die chronische Depression.

In der Frachtenstatistik der Ostseestaaten wie in der Statistik überhaupt steht Schweden an erster Stelle. Es sei daher an Hand der schwedischen Frachtenindexziffern der Verlauf der Ostseefrachten untersucht:

Der schwedische Frachtenindex.

Durchschnittsfrachten 1913=100.

Jahr und Monat	Generalindex	einkommende Frachten	ausgehende Frachten
1926 Juni	133	106	160
Juli	148	131	165
August	150	133	166
September	160	150	169
Oktober	187	183	192
November	207	201	213
Dezember	185	168	203
1927 Januar	157	140	173
Februar	147	128	165
März	143	124	162
April	143	126	160
Mai	145	130	160
Juni	134	114	154

Danach haben sich die schwedischen Seefrachten analog der Entwicklung am Weltfrachtenmarkt

³⁾ Vergl. „Wirtschaft und Statistik“, herausgegeben vom Statistischen Reichsamte.

bewegt. Besonders auffällig ist auch hier die Frachtensteigerung während des Kohlenstreiks Ende 1926. Des weiteren ist auch am schwedischen Frachtenmarkt eine weitgehende Stabilisierung der Frachtsätze festzustellen, die nach dem Kohlenstreik wieder auf ihre frühere Höhe heruntergegangen sind. Die deutsche Frachtenindexziffer weist z. B. für Juli 1925 und Juli 1926 dieselbe Größe, nämlich 97 auf, (Juli 1926 96,7) und ist nach dem Kohlenstreik bis Juli 1927 wieder bis auf 100,3 heruntergegangen. Entsprechend beträgt der schwedische Frachtenindex Juni 1926 133 gegen 134 Juni 1927. Schließlich ist noch als sehr bemerkenswert festzustellen, daß der schwedische Frachtenspiegel beträchtlich über dem des allgemeinen Weltfrachtenmarktes liegt. Diese Tatsache ist damit zu begründen, daß im Ostseegebiet infolge der lebhaften Verschiffungen von Holz, Papier, Erz und anderen Massengütern die Frachten in der Hauptsaison verhältnismäßig höher stehen als am Uebersee-frachtenmarkt, der an ständigem Mangel an Transportgütern leidet.

Der Verlauf der Stettiner Seefrachten ist nach den obenstehenden Ausführungen über die Entwicklung des Welt- bzw. Ostseefrachtenmarktes durch die Depressionslinie am internationalen Frachtenmarkt bestimmt, nur vorübergehend unterbrochen durch den englischen Kohlenstreik in der zweiten Hälfte 1926, wie die nachstehende Tabelle zeigt.

Der neuere Verlauf der Stettiner Seefrachten.

	Mittlere Fracht in Landeswährung			
	Rotterdam-Stettin	Tynefluß-Stettin	England Ostküste-Stettin	Oxelösund-Stettin
	Kohlen je to.		Heringe je Faß	Eisenerz je to.
1926	RM.	sh	sh	schw. Kr.
Juli	4.50	—	—	3.25
August	4.50	—	—	—
September	5.88	—	—	6.25
Oktober	7.00	—	—	5.85
November	7.50	—	—	5.25
Dezember	5.60	7/3	—	—
1927				
Januar	5.40	6/2	—	—
Februar	5.19	5/11 ¹ / ₄	1/7	3.40
März	4.97	5/3 ¹ / ₄	1/7	3.25
April	4.88	5/2 ¹ / ₃	1/7	3.25
Mai	4.64	5/1 ¹ / ₂	1/8	3.40
Juni	5.38	5/2 ¹ / ₂	1/9	3.60
Juli	5.00	5/6	1/10	3.65

Erstaunlich ist die Stabilität der Stettiner Seefrachtsätze. So stand z. B. der typische Frachtsatz Lulea—Stettin für Eisenerz am 1. September 1927 auf 4,40—4,45 schw. Kr.

(Löschen Schiffsrechnung) gegen 4,30 am 1. September 1926 und 4,25 am 1. September 1925. Die Rate ist mithin, da kleinere Schwankungen gerade in dieser Route infolge des verschiedenen Termins der Schifffahrtseröffnung in den einzelnen Jahren unvermeidlich sind, durchaus stabil geblieben. Das Gleiche gilt auch von dem Erzfrachtsatz Oxelösund—Stettin und der Kohlenfrachtrate Rotterdam—Stettin, die seit Juli 1927 noch weiter in Angleichung an ihren vorjährigen Stand herabgegangen sind. Der Frachtsatz Oxelösund—Stettin z. B. betrug zum 1. September 1927 3,35—3,40 schw. Kr. (Löschen Schiffsrechnung) gegen 3,40 am 1. September 1926 und 3,25 am 1. September 1925. Also auch hier die gleiche Ausgeglichenheit der Frachtrate.

Zusammenfassend kommen wir zu nachfolgenden Leitsätzen: Die Stettiner Seefrachten sind zwar nicht ganz so gedrückt, wie manche anderen Frachtenmärkte, bewegen sich aber doch auf einer Depressionslinie, die durch die allgemeine Marktlage am Ostseefrachtenmarkt bedingt ist. Diese Marktlage steht im Zeichen eines zwar nicht immer gleich starken, aber doch ständig fühlbaren Schiffsraumüberschusses, der jede Steigerung der Stettiner Seefrachtsätze unterbindet. Wenn daher wirklich einmal infolge starken Ladungsangebots die Frachten in einer Route steigen, so wird diese Steigerung sofort durch ein verstärktes Angebot an Schiffsraum überkompensiert.

Die Stettiner Seefrachten sind in den letzten Jahren, abgesehen von der vorübergehenden Hochkonjunktur während des englischen Kohlenstreiks, durchaus stabil geblieben. Die Frachtenwellenlinie bewegt sich aber in einem Rythmus insofern, als die Durchschnittsbasis der Stettiner Seefrachten bei Anbruch der Periode der Winterschifffahrt jährlich nach oben geht, um sich zu Beginn der Frühlingsschifffahrt wieder zu senken. Im Sommer weist dann die Wellenlinie nach unten den tiefsten Ausschlag auf.

Durch die oben gekennzeichnete neuere Entwicklung der Stettiner Seefrachten ist auch deren weiterer Verlauf in großen Zügen gekennzeichnet. Es läßt sich mit einiger Bestimmtheit voraussagen, daß die Ostseefrachten wie insbesondere auch die Stettiner Seefrachten im Winter wieder eine festere Tendenz aufweisen werden, um sich dann im Frühling wieder zu ermäßigen. Im übrigen wird die Stabilität der Stettiner Seefrachten unverändert fort-dauern. Voraussetzung ist natürlich, daß kein Krieg, Streik oder ähnliche außergewöhnliche Elemente die ruhige gegenwärtige Entwicklung beeinflussen in der Richtung eines plötzlichen Anziehens der Seefrachtsätze.

Dr. E. B.

Estland auf dem Holzmarkt.

Von unserem Sonderberichterstatte.

Zwar nehmen Holz und Holzwaren im estländischen Export immer noch eine bedeutende Stellung ein, aber es ist nicht mehr die ausschlaggebende Rolle, welche dieser Ausfuhrzweig in der auswärtigen Handelsbilanz der ersten Jahre des Bestehens der Republik Eesti spielte. Die Gründe hierfür sind allgemein bekannt und sollen hier nicht

weiter erörtert werden. Im letztabgeschlossenen Kalenderjahr deckte der Holzexport dem Werte nach 19% der estländischen Gesamtausfuhr. Ein absoluter Rückgang dieses Exportzweiges tritt in Estland nicht hervor, wohl aber ein relativer, gemessen am Maßstabe des Gesamtexports, der sich überhaupt in den letzten Jahren stark zugunsten der

Animalienkultur verschoben hat. In den Jahren 1922 bis 1926 ist der Wert der Ausfuhr von Balken und Schwellen von 79,8 auf 34,0 Millionen estl. Mark zurückgegangen, dagegen der Ausfuhrwert von Brettern und Bohlen von 417,6 auf 1003,6 Mill. Emk. gestiegen. Dies ist auch die hauptsächlich estländische Holz ausfuhr. Es folgt dann noch Props, dessen Ausfuhrwert in den letzten fünf Kalenderjahren von 91,9 auf 165,8 Mill. Emk. angewachsen ist. Bei Furnieren, Kistenbrettern und Sperrplatten, die im Rahmen der estländischen Holz ausfuhr nun schon von beachtenswerter Bedeutung sind, ist der Exportbetrag von 277,5 auf 440,3 Mill. Emk. gestiegen, bei Tischlerwaren und Möbel von 22,0 auf 28,0 Mill.

Auch die estländische Holz ausfuhr leidet unter der Ungunst der Konjunktur, die erst in den letzten Monaten auch hier einige Besserung nicht verkennen läßt. Die Exporteure klagen aber immer noch über Mangel an ausreichendem Nutzen, dagegen sind die Sägemühlen recht gut beschäftigt und Fabrikationsstockungen gehören in Estland zur Seltenheit. Freilich macht sich die übermächtige Konkurrenz der Nachbarländer Finnland, Schweden und Rußland dauernd geltend. Der lettländische Wettbewerb tritt weniger hervor, wie überhaupt die Lage des estländischen Holzmarkts derjenigen des lettländischen ziemlich ähnelt, mit dem Unterschiede, daß die Holzveredlung in Estland entwickelter ist als in seinem Nachbarlande im Süden, das seine Industrie erst wieder neu aufbaut. Auch für Estland ist England eigentlich der Absatzmarkt für Holz. Trotz des Streiks der englischen Kohlenarbeiter hat Estland 1926 183 920 Tonnen Holz und Holzwaren für 1349,8 Millionen Emk. nach England exportiert. Von sonstigen größeren Abnehmern sind nur noch zu erwähnen: Holland mit 44 843 To. für 264,1 Mill. Emk., Belgien mit 9185 To. für 61,5 Mill., Deutschland mit 4412 To. für 57,4 Mill., Frankreich mit 4925 To. für 35,0 Mill., Dänemark mit 3776 To. für 26,4 Mill., Lettland mit 3003 To. für 16,4 Mill. Emk., während Kleinigkeiten auch nach den Vereinigten

Staaten von Nord-Amerika und anderen Ländern geliefert wurden. Der gesamte Export von Holz und Holzwaren ergab im letzten Kalenderjahr 256 018 Tonnen für 1832,8 Mill. Emk. In den ersten 5 Monaten dieses Jahres hat Estland in unserem Exportzweige eine Ausfuhr von 67 238 To. für 535,3 Mill. Emk. erreicht, was sich mengen- wie wertmäßig ungefähr im Rahmen derselben vorjährigen Zeit hält.

Der estländische Import von Holz erstreckt sich auf Espenblöcke für die Zündholzfabrikation, Möbelholz, Korkholz, Bambus usw., ist aber wertmäßig von unwesentlicher Bedeutung. Auch die eingeführten Butterfässer fallen hier wenig ins Gewicht, ebenso Farbhölzer und sonstige Holzarten für die Industrie. Alles in allem deckte der estländische Import von Holz und Holzwaren im Jahre 1926 nur 0,6% des gesamten Ausfuhrwerts. Viel bedeutender ist dagegen hier der Transit. Dieser beschränkte sich entsprechend der geographischen Lage Estlands fast ausschließlich auf die Durchfuhr von Holz von und nach dem SSSR. Im Jahre 1926 exportierte der Rätebund über Estland 12 028 Tonnen Holz, hauptsächlich nach England, dann aber auch nach Holland und Schweden; er importierte 1050 Tonnen, und zwar etwa 95% hiervon aus Deutschland, daneben Kleinigkeiten aus England und Dänemark. Es ist selbstverständlich, daß der weitaus größte Teil des estländischen auswärtigen Holzhandels den seewärtigen Transportweg nimmt, und zwar teilen sich im Export Reval und Pernau fast gleichmäßig, während sonst noch Narwa, Arensburg und andere kleine Häfen in ganz geringem Maße in Frage kommen. Dagegen geht der Holzimport fast ausschließlich über Reval, denn auch der industrielle Verbrauch dieser Einfuhrartikel vollzieht sich eigentlich nur in Reval selbst. Es ist anzunehmen, daß die estländische Industrie mit der Zeit noch größere Holz mengen verarbeiten und veredeln wird, besonders die Zellulose- und Papierindustrie. Die Nachfrage hält an und die Gesamtlage des estländischen Holzmarkts hat sich jedenfalls in diesem Jahre immerhin gebessert.

Der litauische Holzhandel seit 1925.

Von Percy Meyer, Riga.

Die unbeständige Konjunktur des Weltmarkts unterwarf auch den auswärtigen Holzhandel Litauens in den letzten Jahren ganz beträchtlichen Schwankungen. Im allgemeinen zeigte dieser litauische Exportzweig bis vor kurzem eine sinkende Tendenz, was ohne weiteres erklärlich ist, denn es darf nicht mehr in demselben Maße wie früher von der Substanz gezehrt werden. Im Jahre 1925 hat Litauen 223 328 Tonnen Holz für rund 50 Millionen Lit exportiert, während die Gesamtausfuhr 390 414 Tonnen bei einem Wert von rund 243 Mill. Lit ergab. Mengenmäßig überwog also durchaus der Holzexport, der dem Werte nach indeß nur noch annähernd den fünften Teil der Ausfuhr deckte. Im Jahre 1926 handelte es sich um eine Gesamtausfuhr von 454 490 Tonnen für 253 Mill. Lit, wovon 270 661 To. im Werte von 54 Mill. Lit auf den Holzexport entfielen, d. s. nicht mehr

als 21%. Im letzten Kalenderjahr fällt besonders der Rückgang der Papierholzausfuhr in die Augen, während bearbeitete Hölzer mehr exportiert wurden, was jedoch den gesamten Holz ausfuhrwert nur unwesentlich zu beeinflussen vermochte, weil eben der Weltmarkt für diese Ware überhaupt geringere Preise bewilligte.

Unter den ostbaltischen Staaten nimmt Litauen insofern eine besondere Stellung ein, als nicht England, sondern Deutschland Hauptkäufer seiner Hölzer ist. Das gilt jedenfalls von der Menge, weniger freilich vom Wert. Sonst kommt noch Lettland als Großabnehmer litauischen Holzes in Frage, während andere Bezieher, wie Dänemark, Holland, Belgien, Frankreich, Italien, U.S.A. und SSSR, im auswärtigen Holzhandel Litauens nur eine unbedeutende Rolle spielen. Im einzelnen bezogen im Jahre 1926:

	Deutschland		England		Lettland	
	Tonnen	1000 Lit	Tonnen	1000 Lit	Tonnen	1000 Lit
Eichenstämme	1,593,6	188,6	—	—	1,1	0,1
Espenstämme	2,490,8	304,7	3,746,6	334,0	346,3	31,3
Nadelholzstämme	3,638,0	423,6	—	—	10,4	0,9
Papierholz	123,238,7	10,020,1	—	—	35,846,2	1,344,2
unbearb. Holz	9,134,0	1,162,5	851,6	140,5	1,150,0	93,0
Bretter	16,399,0	3,913,7	5,261,1	1,259,3	3,116,1	744,0
Latten	281,8	71,3	—	—	0,5	0,2
bearb. Holz	2,545,9	634,2	1,233,6	350,6	45,1	15,0
Fassdauben	300,2	83,7	76,6	40,1	—	—
Grubenholz	2,655,4	302,4	466,2	47,7	534,1	39,7
Furniere	717,7	877,3	3,823,1	4,276,9	—	—
Brennholz	7,559,7	328,5	141,7	2,9	803,9	51,8
Zellulose	1,789,7	1,145,8	18,524,7	12,146,9	—	—
Zusammen	172,344,5	19,456,4	34,125,2	18,598,9	41,853,8	2,320,2

Als Holzeinfuhrland tritt Litauen mit seiner schwach entwickelten Industrie in geringerem Maße auf. Importiert wurden 1925 36 674 Tonnen unbearbeitete Hölzer für 1,79 Mill. Lit, 1926 aber nur noch 13 336 To. für 1,10 Mill. Lit, ferner Holzwaren: 343 To. für 1,27 Mill. bzw. 173 To. für 0,84 Mill. Lit. Lieferanten waren in allen diesen Fällen Deutschland, Lettland und Finnland. In ziemlich geringem Rahmen bewegt sich auch der litauische Holztransit: er betrug 1925 23 548 Tonnen, 1926 62 918 To. Fast alles hiervon kommt direkt oder auf dem Umschlagwege aus Deutschland und passiert in der Hauptsache auf der Memeler Zellulosefabrik den Veredlungsverkehr, um alsdann weiterexportiert zu werden. Einen eigentlichen Holztransit erlebt Litauen schon seit Jahren nicht, denn der Memelstrom ist und bleibt immer noch für die Flößung gesperrt. Das bedeutet für den alteingesessenen Memeler Holzhandel eine empfindliche, kaum noch tragbare Einbuße, an der nichts zu ändern ist, so-

lange die politischen Beziehungen zwischen Litauen und Polen gespannt bleiben.

Die holzwirtschaftliche Krise, die bis zum Beginn dieses Jahres auch Litauen beherrschte, hat seitdem merklich nachgelassen. Eine unverkennbare Entspannung ist eingetreten und man rechnet, jedenfalls in Kowno, weiter mit günstigen Ausichten, besonders im Zusammenhang mit dem Konflikt zwischen Moskau und London, der zum Teil auch dem litauischen Holzexport zugute kommen mag. Charakteristisch ist übrigens, daß eine gewisse Exportsteigerung in diesem Jahr gegenüber dem vergangenen hauptsächlich bei unbearbeiteten Hölzern hervortritt, nachdem ein Jahr vorher gerade dieser Exportzweig nicht unwesentlich zugunsten der bearbeiteten Hölzer nachgelassen hatte. Nach geschnittener Ware wird aber seitens des Auslandes neuerdings gleichfalls reger gefragt, während die Preisbewegung überhaupt fest ist, so daß auch in dieser Hinsicht für die Herbst- und Wintersaison ein Aufstieg vorausgesetzt wird. Weiter nachgelassen hat jedoch der Export von Papierholz, was einmal mit der Produktionssteigerung der Memeler Zelluloseindustrie, dann aber auch mit dem übermächtigen polnischen Wettbewerb in Verbindung gebracht wird. Die nun zu Ende gehende Bausaison im Inlande wurde durch einige Lebhaftigkeit gekennzeichnet, jedenfalls war sie reger als in den letzten Jahren. Mehr und mehr tritt eine weitere Abhängigkeit der litauischen Holzausfuhr vom deutschen Absatzmarkt zutage; das bezieht sich in zunehmendem Maße auch auf den Exportwert.

Das Schiffshebewerk Niederfinow im Bau.

Der Reichsverkehrsminister hat der Industrie- und Handelskammer Berlin auf ihre eine Beschleunigung des Baues erbitende Eingabe mitgeteilt, daß der Bau des Schiffshebewerkes Niederfinow nunmehr beschleunigt durchgeführt werden wird. Die Vorhäfen, deren Bau schon vor längerer Zeit in Angriff genommen ist, werden voraussichtlich noch in diesem Jahre fertiggestellt werden.

Wie wir erfahren, ist der Unterhafen ganz fertig, der Oberhafen mitten im Bau; auch die großen wuchtigen Betonmauern des Oberhafenbeckens, das mit einer 50 cm starken Tondichtung umgeben wird, sind schon zur halben Höhe gediehen.

Der Entwurf für das eigentliche Hebewerk ist inzwischen aufgestellt, geprüft und von der Akademie des Bauwesens begutachtet worden, die den Entwurf als durchaus zweckmäßig und betriebssicher bezeichnet hat. Die Ausschreibung des Hebewerkbaues wird in diesem Herbst erfolgen, so daß gegen Anfang kommenden Jahres der Zuschlag erteilt und mit der Ausführung begonnen werden kann. Bis dahin wird auch der inzwischen schon in Angriff genommene Aushub der Baugrube für das Hebewerk fertiggestellt sein.

Bekanntlich überwindet der Hohenzollernkanal bei Niederfinow, unweit von Eberswalde, einen Höhenunterschied von der Barnimhöhe zum Odertal von rund 36 m durch eine Schleusentreppe, bestehend aus vier hintereinander liegenden Kammer-Sparschleusen (Verbundschleusen) von je 9 m Gefälle. Der wachsende Schiffsverkehr und der ungünstige Bauzustand dieser Schleusentreppe zwingen dazu, den schon im preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 vorgesehenen zweiten Abstieg des Kanals beschleunigt herzustellen und zwar als Hebewerk, nachdem eingehende Untersuchungen die Ueberlegenheit eines solchen gegenüber einer zweiten Schleusentreppe ergeben haben. Der Hohenzollernkanal hatte im vergangenen Jahr beim Niederfinower Abstieg bereits 1,6 Mill. t Schleusenverkehr zu verzeichnen,

das sind 2000 voll beladene Güterzüge, 10 Züge pro Tag. Damit ist allerdings die Schleusenleistungsfähigkeit an ihrer Grenze angelangt und die Notwendigkeit einer ergänzenden Schiffsförderung an dieser wichtigen Stelle bei Niederfinow bewiesen. Der Bau, der eine Kostensumme von rund 30 Mill. Reichsmark verschlingen wird, wird nicht vor dem Jahre 1932 dem Verkehr übergeben werden können. Das Riesebauwerk, das ganz aus Beton und Eisen geschaffen wird, ist im Entwurf in den beiden letzten Jahren von der Reichswasserstraßenverwaltung aufgestellt worden. Ein Schiffstrog von 85 m nutzbarer Länge, 12 m lichter Weite und 2,5 m Wassertiefe, in dem die Fahrzeuge schwimmend gehoben werden und der mit Wasserfüllung rund 4200 t wiegt, ist an 256 Drahtseilen aufgehängt, die über 128 doppelrillige Seilscheiben von 3,5 m Durchmesser laufen und am anderen Ende derart mit Gegengewichten belastet sind, daß der Troglast vollkommen das Gleichgewicht gehalten wird. Die Seilscheiben werden von einem das Gelände um rund 52 m überragenden Eisengerüst getragen. Die Verbindung zwischen diesem und der anschließenden oberen Kanalhaltung wird durch eine Kanalbrücke hergestellt, nachdem nähere Untersuchungen ergeben haben, daß eine solche wirtschaftlicher ist als eine Dammschüttung. Der Trog wird durch vier auf ihm gestellte Motoren mittels 4 Ritzeln an Zahnstockleitern auf und ab bewegt, die am Gerüst befestigt sind.

Die endliche Inangriffnahme des Baues des Schiffshebewerkes Niederfinow, der von der Stettiner Wirtschaft, insbesondere auch von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin in zahlreichen Kundgebungen und Eingaben an die zuständigen Stellen des Reiches immer wieder gefordert worden ist, bedeutet einen Schritt vorwärts zur Verbesserung der Stettiner Binnenwasserstraßenverbindungen. Der Schiffsverkehr Berlins mit seinem Seehafen Stettin, der den Weg über den Hohenzollernkanal nehmen muß, wird durch das großartige neue Hebewerk eine bedeutende Erleichterung und Beschleunigung in der Abfertigung erfahren.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Außenhandel. Im Juli betrug der Wert der Einfuhr 121,4 Mill., der Wert der Ausfuhr 151,8 Mill. Kronen, mithin der Ausfuhrüberschuß 30,4 Mill. Kronen. Im Juli 1926 lauteten die Zahlen 129,5; 119,1; 10,4.

Auffallende Besserung der Wirtschaftslage in Schweden. Wie „Dagens Nyheter“ schreibt, macht sich die in andern Ländern bereits festgestellte Besserung der Wirtschaftslage seit einiger Zeit auch in Schweden klar bemerkbar. Die genannte Stockholmer Zeitung hat von einer großen Anzahl angesehener schwedischer Firmen verschiedener Branchen auf Anfrage die Auskunft erhalten, daß sich der Umsatz gesteigert habe und daß eine Belebung des Geschäfts nicht mehr zu verkennen sei. Es hat den Anschein, als ob die endlich vollzogene Stabilisierung der ganzen Wirtschaftslage die eigentliche Ursache der gehobenen Kauflust sei.

Steigerung der schwedischen Erzvershiffungen auf 7,4 bis 8 Mill. Tonnen jährlich. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Lulea an „Sydsv. Dagbl.“ werden die auf der Bahnstrecke Lulea-Riksgränsen für Rechnung der Luossavaara-Kiirunavaara aktiebolag zu verfrachtenden Erzmengen auf 7,4 bzw. 8 Mill. Tonnen im nächsten und übernächsten Jahre angegeben. Hiervon würden 2 bzw. 2,1 Mill. Tonnen über Lulea verfrachtet werden. In diesem Jahre sind bisher über Lulea 1,5 Mill. Tonnen verschifft worden.

Die schwedische Separatoren- und Radioapparatfabrik Baltic errichtet Verkaufsgesellschaft in Berlin. Wie „Stockholms Dagblad“ meldet, hat die bekannte Stockholmer Separatorenfirma Aktiebolag Baltic, die seit einigen Jahren auch Radioartikel herstellt, in Berlin die „Deutsche Baltic-Radio-Gesellschaft m. b. H.“ gegründet, um das deutsche Absatzgebiet für Radioartikel besser bearbeiten zu können.

Deutsches Verwaltungsmittglied in schwedischer Seidentriko Fabriks A.-G. Wie Handelstidningen mitteilt, hat die schwedische Regierung auf Ansuchen der Verwaltung der Seidentriko Fabriks A.-G. „Silkostrika“ in Gotenburg dem deutschen Staatsangehörigen Direktor Heinrich Kretzschmar aus Burkersdorf gestattet, das Amt eines ordentlichen Verwaltungsmittgliedes der Gesellschaft zu übernehmen. Außerdem hat dessen Sohn, der Kaufmann Richard Kretzschmar, die Genehmigung erhalten, für seinen Vater in der Verwaltung Stellvertretung zu übernehmen.

Norwegen.

Außerordentliche Verschlechterung der norwegischen Handelsbilanz. Wie aus der jetzt veröffentlichten norwegischen Handelsbilanz hervorgeht, hat der Außenhandel Norwegens im Juli d. Js. verglichen mit dem Vorjahre eine erhebliche Verschlechterung erfahren. Die Einfuhr im Berichtsmonat belief sich auf 81,5, die Ausfuhr auf 53,8 Mill. Kronen gegen 72,1 bzw. 66,9 Mill. Kronen im Juli vorigen Jahres. Der Einfuhrüberschuß ist also von 5,2 Mill. Kronen im vor. Juli auf 27,7 Mill. Kronen im Berichtsmonat gestiegen.

Für die ersten sieben Monate ds. Js. ergeben sich nunmehr folgende Ziffern: Ausfuhr 387,48; Einfuhr 525,17 Mill. Kronen und Einfuhrüberschuß 137,69 Mill. Kronen gegen 499,20 und 640,78 bzw. 141,58 Mill. Kronen im entsprechenden Zeitraum 1926.

Die Skandinavien-Festlandlinie Kristiansand-Frederikshavn fährt ab 1. Oktober täglich. Die norwegische Kontinentalverbindung Kristiansand-Frederikshavn, welche bisher dreimal wöchentlich verkehrte, wird zufolge „Handelstidningen“ ab 1. Oktober täglich verkehren. Der Dienst wird mit den Dampfern „Jylland“ und „Skagen“ aufrechterhalten.

Die norwegische Kohlenförderung erhält Staatsunterstützung. Nach einer (T.T.)-Meldung aus Oslo hat der norwegische Staatsrat beschlossen, den Kings Bay-Gruben ein staatliches Darlehen von 460 000 Kronen zu gewähren, damit der Betrieb während des Winters mit einer Belegschaft von 150 Mann aufrecht erhalten werden kann.

Zufolge „Norg. Hand. & Sjøf. Tid.“ verhandelt die Verwaltung von Store Norske Spitzberg Co. ebenfalls mit dem betreffenden Ministerium wegen staatlicher Beihilfe zur Weiterführung des Betriebes.

Ueber norwegische Gemeinden kann Konkurs verhängt werden. Wie aus Oslo gemeldet wird, hat das Höchste Gericht die Entscheidung getroffen, daß norwegische Gemeinden konkurs erklärt werden können.

Dänemark.

Die Ausfuhr Dänemarks an landwirtschaftlichen Produkten nach England sinkt. Nach einer Veröffentlichung des Statistischen Amtes in Kopenhagen hat die dänische Butter- und Eierausfuhr nach England während der letzten Monate einen Rückgang um etwa zehn Prozent erfahren. Die Speckausfuhr ist gleichfalls zurückgegangen. Der letzte Wirtschaftsbericht der dänischen Gesandtschaft in Kopenhagen läßt erkennen, daß mit einem weiteren starken Preisfall bei den dänischen Landwirtschaftsprodukten zu rechnen sei.

Zunahme der Ausfuhr dänischer Käsesorten nach Deutschland. Wie „Börsen“ meldet, hat die Beteiligung dänischer Aussteller landwirtschaftlicher Produkte an der Detaillistenausstellung in Berlin bereits seit einigen Wochen eine auffallende Steigerung der Käseausfuhr aus Dänemark nach Deutschland zur Folge gehabt.

Kapitalherabsetzung einer Kopenhagener Reederei. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat die Leitung der Kopenhagener Reederei Dansk-norsk Dampskibsselskab beschlossen, eigene Aktien im Betrage von etwa 900 000 Kronen zum Kurse von 60 Prozent aufzukaufen. Diese Aktien sollen dann annulliert und das Aktienkapital auf 400 000 Kronen herabgesetzt werden.

Rundfunkstation. Die Regierung hat in der Nähe von Kalundborg eine neue Rundfunkstation erbauen lassen. Am 28. August wurde die Station eröffnet. Die Station hat eine Energie von 7 Kilowatt und wird täglich auf Welle 1153 senden.

Lettland

Schiffahrt. Im Juni stellte sich die Frequenz in den drei Haupthäfen Lettlands folgendermaßen dar:

	Eingehende Schiffe		Ausgehende Schiffe	
	Zahl der Schiffe	Nrgt.	Zahl der Schiffe	Nrgt.
Riga	325	122 390	310	112 581
Libau	82	30 981	85	29 416
Windau	47	11 712	48	14 328

Zur Förderung der Ausfuhr. Die Kommission zur Vorbereitung von Handelsverträgen beschäftigt sich seit längerer Zeit mit der Frage, in welcher Weise die wirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande gefördert werden können. Man kam zu dem Beschluß, daß bei dem Außenministerium eine politische Außenhandelssektion zu gründen ist, bei der alle auf wirtschaftliche Verträge bezüglichen Angelegenheiten zu konzentrieren wären; ferner würde zu den Kompetenzen dieser Sektion die wirtschaftliche Information des Auslandes, sowie die Erteilung von Direktiven an die lettlandischen Vertretungen hinsichtlich der Eroberung von Märkten für lettlandische Produktion gehören. — Beim Finanzministerium wäre gleichzeitig ein Büro für die praktische Realisierung von Verträgen zu gründen. Dieses Büro müßte Hand in Hand mit den wirtschaftlichen Organisationen und den Vertretern von Industrie und Handel arbeiten. Das hier flüchtig skizzierte Projekt wird vom Finanzministerium in allen Details ausgearbeitet werden.

Wechselproteste. Im Juni wurden in ganz Lettland 15 124 Wechsel (1926 Juni: 13 075) auf die Summe von 4 267 000 Lat (1926 Juni: 3 833 000 Lat) protestiert. Im Mai d. Js. war die Zahl der Wechselproteste höher (16 469) dergleichen die Wechselsumme (4 606 000 Lat).

Konkurse. Im Juli betrug die Zahl der Konkurse neun mit einer Konkurssumme von 185 167 Lat; im August wurden nur zwei Konkurse mit einer Konkurssumme von 17 944 Lat gemeldet. Im vorigen Jahr lauteten die Zahlen für Juli zwei bzw. 30 417 und für August sechs bzw. 105 154.

Die Zementfabrik in Schlock ist von der Bank von Lettland meistbietend erstanden worden, der Preis ist 151 000 Lat. — Es erscheint unwahrscheinlich, daß der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, da die ausländische Konkurrenz zu scharf ist.

Estland.

Außenhandel. Im Juli betrug der Wert der Einfuhr 810,2 Mill., der Wert der Ausfuhr 979,9 Mill., mithin der Ausfuhrüberschuß 169,7 Mill. Emk. Der Einfuhrüberschuß des ersten Halbjahres von 159 Mill. hat sich somit in einen Ausfuhrüberschuß von 10,7 Mill. Emk. umgewandelt.

Eiskonferenz. Vom 25.—27. August d. Js. tagte in Reval eine internationale Konferenz, um über den Nachrichtenaustausch über die Eisverhältnisse auf der See zu beraten. Vertreter hatten entsandt Deutschland, Schweden, Finnland, Lettland, Estland, Rußland. Von der Gründung eines internationalen Eisnachrichtenpunktes wurde abgesehen. Beschlossen wurde, daß die Eisnachrichten von jedem Lande durch Funkspruch in drei Sprachen zu verbreiten sind. Für die Eisnachrichten wurde eine neue Chiffre angenommen. — Im nächsten Jahr soll die Konferenz wieder zusammentreten.

Litauen.

Außenhandel. Im Juli betrug der Wert der Einfuhr 23,5 Mill., der Wert der Ausfuhr 14,7 Mill. Lit, mithin der Einfuhrüberschuß 8,8 Mill. Lit. Für die ersten sieben Monate ergibt sich bei einer Einfuhr von 143,5 Mill. und einer Ausfuhr von 144,5 Mill. noch ein Aktivum von 1 Mill. (vgl. „O.-H.“ Nr. 16).

Im Juli zeigten im Vergleich zum Juni einen Rückgang in der Ausfuhr Flachs, Zellulose, Rundholz, Eier, Fleisch, Schweine; eine Zunahme der Ausfuhr wurde bemerkt bei Pferden, Rindern, Butter, Papierholz, Brettern, Fournieren, Lumpen, Streichhölzern. Eine verstärkte Einfuhr von Heringen, Zement, Kunstdünger und Kohle stand einer verminderten Einfuhr von Manufakturwaren, Petroleum und Tabak gegenüber.

Die Einnahmen der Staatskasse aus dem Branntweinverkauf. Das „Memeler Dampfboot“ schreibt: Im ersten Halbjahr 1927 wurden in Litauen 2 538 179 Liter Branntwein (40 Grad) und 107 249 Liter Sprit (95 Grad) hergestellt. Im gleichen Zeitraum wurden 2 478 943 Liter Branntwein und 103 070 Liter Sprit verkauft. Die Gesamteinnahme betrug 20 050 721 Lit. Im ersten Halbjahr 1926 sind 2 405 607 Liter Branntwein und 92 497 Liter Sprit erzeugt worden. Im ersten Halbjahr 1926 sind verkauft worden: 2 292 930 Liter Branntwein und 83 166 Liter Sprit, im ganzen für 18 392 911 Lit. Auf diese Weise hat die Staatskasse im ersten Halbjahr aus dem Branntweinverkauf 1 657 810 Lit Mehreinnahme erzielt als im Vorjahre.

Polen.

Der Ausfuhrzoll für Roggen (15 Zl. für 1 Dz.) wurde vom Ministerrat bis zum Ende Juni 1928 verlängert.

Die Holzausfuhr im ersten Halbjahr 1927 betrug 3 155 809 t im Werte von 171 670 000 Goldzl. (im ersten Halbjahr 1926: 2 255 000 t im Werte von 97 696 000 Goldzl.). Eine starke Steigerung der Ausfuhr fand statt bei Papier-, Gruben- und Rundholz, aber auch bei Schnittholz und Fournieren; zurück ging die Ausfuhr von Telegraphenstangen, Schwellen; ziemlich unverändert war die Ausfuhr von Möbeln und Böttcherwaren. Ueber die Beteiligung der einzelnen Länder am Holzhandel liegen noch keine sicheren Zahlen vor, doch ist Deutschland der beste Abnehmer geblieben. —

Holzverkäufe im 1. Halbjahr 1927. Wie bereits in Nr. 15 des „O.-H.“ erwähnt wurde, verlangen die polnischen Sägereien einen Ausfuhrzoll auf Rundholz, da infolge der hohen Holzpreise schon verschiedene Betriebe stillgelegt werden mußten. — Es verlautet, daß die Regierung diesem Wunsche nachgeben will.

Die Verordnung über Einführung von Maximalzöllen ist im Dziennik Ustar vom 26. August d. Js. publiziert worden, tritt also am 26. Dezember in Kraft (vgl. „O.-H.“ Nr. 17).

Einfuhrerlaubnis für Waren aus Deutschland. Angesichts der in der letzten Zeit zunehmenden Fragen von Interessenten betreffs Einfuhrerlaubnis von Waren, die dem Reglement unterliegen, gibt die Kattowizer Handelskammer nach der Kattowizer Zeitung folgendes bekannt:

Die Gesuche um Einfuhrerlaubnis aus Deutschland sind an den Minister für Handel und Industrie, Abteilung Außenhandel, Warschau, ul. Elektoralna 2, zu richten. Gesuche durch die Handelskammer sind nicht zulässig. Der Antrag um die Einfuhrerlaubnis muß mit einer gewöhnlichen Vollmacht der Firma ausgefertigt und mit Stempelmarken zu

3 Zl. abgestempelt sein. Für jede weitere Beilage beträgt die Stempelgebühr 50 Groschen. Die Einfuhrerlaubnis wird nur in Ausnahmefällen gegeben, und zwar, wenn die betreffenden Waren für den Investitionsgebrauch der Industrie bestimmt sind und durch polnische Erzeugnisse, oder durch Erzeugnisse anderer Länder, außer Deutschland, nicht ersetzt werden können. Dies muß durch entsprechende Dokumente, welche dem Gesuch beigefügt werden müssen, besonders begründet sein.

Außerdem muß das Gesuch noch folgende Einzelheiten enthalten:

- a) Die Position des Zolltarifs, welchem die Ware unterliegt;
- b) Benennung der Ware;
- c) Gewicht und Wert in Zloty;
- d) die Zollabfertigungsstelle.

Der Hafen von Gdingen nimmt immer mehr an Bedeutung zu. Im Juli wurden z. B. über diesen Hafen 85 828 t Kohlen ausgeführt, über Danzig gingen allerdings immer noch 313 483 t.

Direkte Schifflinien nach Südamerika und Ostasien. Wie die I. u. H. Ztg. berichtet, hat das polnische Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Handelsminister beschlossen, eine direkte Schifflinie von Danzig bzw. Gdingen nach den ostasiatischen Ländern und nach Südamerika einzurichten. Die Errichtung dieser Linie soll sich infolge der ständig größer werdenden Ausfuhr polnischer Industriefabrikate nach den überseeischen Ländern als notwendig erwiesen haben.

Rußland.

Die Einfuhr von Maschinen. Wie zu erwarten war ist die Einfuhr von Maschinen im Juni stark gestiegen. Im ersten Halbjahr 1927 sind Maschinen für etwa 120 Mill. Goldmark — im Juni allein für 50 Mill. — eingeführt worden. Besonders stark ist der Bedarf an Maschinen für die Textilindustrie, für die Metallbearbeitung, für Schiffbau, für Elektrifizierungszwecke und schließlich auch für die Holzbearbeitung. Veranschlagt wurden 1927/28 für die Erneuerung der Industrie rund 1500 Mill. Rbl., aber die Erfahrung lehrt, daß die Voranschläge, aus Mangel an verfügbaren Mitteln, nicht verwirklicht werden können.

Das Agrarland Rußland ist in großem Maße von den Erträgen seiner Ernte abhängig und diese scheint nach den letzten Berichten keineswegs befriedigend auszufallen, — so daß die Mittel für die Erneuerung der Industrie wohl stark eingeschränkt werden dürften. —

Bau von Handelsschiffen. Auf der Baltischen Schiffswerft in Leningrad befanden sich Ende Juli zehn Frachtdampfer im Bau; vier Dampfer sollten im August fertig werden, vier weitere werden vom Stapel gelassen und zwei befinden sich noch auf den Hellingen. Die Schiffe werden im allgemeinen nach den gleichen Plänen gebaut und besitzen eine Wasserverdrängung von 3000 t. — Die Dampfer sollen Holz- und Getreideladung aufnehmen, daher wird zur Einhaltung des Gleichgewichts teilweise der feuchten Ladung 600 t Wasserballast in 10 Abteilungen mitgeführt.

Außer diesen Frachtdampfern sind noch vier größere Passagierschiffe im Bau, davon zwei auf der Baltischen Werft, sie sind für den Verkehr auf dem Schwarzen Meer bestimmt. —

Vier weitere Motorschiffe für das Schwarze Meer werden bekanntlich auf der Germania-Werft in Kiel gebaut. Ueber den Bau von zehn Schiffen schweben noch Verhandlungen mit deutschen, italienischen und französischen Werften. —

Das gesamte Flottenbauprogramm umfaßt für die nächsten Jahre 56 Schiffe, natürlich unter der Voraussetzung, daß die Mittel dazu bereitgestellt werden können. —

Der Konzessionsvertrag der Firma Friedrich Krupp über landwirtschaftliche Nutzung von über 30 000 Hektar ist durch einen Zusatzvertrag in verschiedenen Punkten abgeändert worden, insbesondere wird jetzt auch die Schafzucht gestattet. Es wird erwartet, daß die Sowjetregierung der Vertragsänderung zustimmt. —

Gesteigerte Notenummission. Die seit April außerordentlich gesteigerte Emission von Papiergeld (im Quartal April—Juni 129 Mill. Rbl.) wird festgesetzt; infolgedessen ist die Nachfrage nach Waren stark gewachsen; in Befürchtung einer Inflation wünscht jedermann die Rubel in Ware umzusetzen; der Warenmangel bewirkt aber wiederum Steigen der Preise, die mühsam gesenkt worden waren.

Finnland

Der Warenaustausch mit den verschiedenen Ländern im Laufe der sieben ersten Monate d. Js. gibt nach dem „Mercator“ folgendes Bild:

	Import		Export	
	Jan.-Juli	1926	Jan.-Juli	1927
Rußland	28.8	124.2	102.0	195.0
Estland	17.2	23.1	12.9	10.2
Lettland	6.9	12.7	8.9	5.5
Polen	40.5	22.6	0.5	2.9
Schweden	212.7	262.4	101.8	93.2
Norwegen	24.0	26.2	8.7	7.6
Dänemark	180.6	193.0	66.7	73.7
Deutschland	1,010.0	1,060.9	332.1	462.4
Niederlande	166.1	123.8	244.4	272.2
Belgien	92.9	119.4	121.8	117.0
Großbritannien u. Irland	402.8	495.7	1,063.3	1,268.0
Frankreich	119.7	116.2	159.7	123.0
Italien	21.4	23.5	19.7	11.9
Schweiz	17.1	18.4	0.1	0.1
Spanien	20.3	16.3	27.0	40.3
Japan	0.3	0.4	7.0	4.7
Egypten	0.1	0.0	24.6	16.7
Vereinigte Staaten . . .	391.7	556.4	199.1	190.8
Brasilien	45.5	72.7	22.8	11.0
Argentinien	11.0	25.5	24.6	32.0
Uebrige Länder	83.9	106.5	57.8	70.3
Zusammen Mill. Fmk.	2.893.6	3.399.8	2.605.4	3,008.5

Große Verschiebungen gegenüber dem Vorjahre haben nicht stattgefunden. Großbritannien führt im Export, Deutschland im Import, doch wurde Großbritannien von seiner zweiten Stelle im Import durch die Vereinigten Staaten verdrängt.

Rückgang der Butterausfuhr. Nach einem Privatbericht aus Helsingfors an „G. H. & S. T.“ belief sich die Butterausfuhr Finnlands im August nur noch auf 14.000 Drittel gegen 28.774 Drittel im Monat zuvor. Wahrscheinlich ist indessen, daß die Butterausfuhr demnächst wieder zunehmen dürfte, da die Produktion allem Anschein nach im Anwachsen begriffen ist.

Die Seeschifffahrt hat in den ersten sieben Monaten 1927 eine bedeutend lebhaftere Bewegung als im Vorjahre gezeigt.

	Jan.-Juli 1927		Jan.-Juli 1926	
	Anzahl	Reg.-T.	Anzahl	Reg.-T.
Einkommen	4 021	2 331 114	3 223	1 808 483
Ausgegangen	3 922	2 197 304	3 246	1 726 349

Auch im Passagierverkehr ist eine größere Zunahme festzustellen:

	Jan.-Juli 1927		Jan.-Juli 1926	
	angekommen	abgereist	angekommen	abgereist
Finnländer	14608	11794	11406	9489
Ausländer	12214	14774	11066	14372
Zusammen	26822	26568	22472	23861

Wie aus diesen Zahlen hervorgeht, wächst die Reiselust der Finnländer schneller als die der Ausländer.

Direkter Verkehr Finnland—Amerika. Die Bemühungen von finnländischer Seite mit Amerika direkten Verkehr zu unterhalten, werden, mangels genügender finnländischer Tonnage, von der schwedischen Amerika—Mexiko-Linie unterstützt. Die I. u. H.-Ztg. schreibt hierzu:

Die schwedische Amerika-Mexiko-Linie, die zusammen mit der schwedischen Amerika-Linie und der Reederei A.-G. „Transatlantic“ den Frachtverkehr zwischen Finnland und den Vereinigten Staaten unterhält, erhält im Herbst ein neues eisverstärktes Motorschiff „Odensholm“. Dieselbe Reederei hat von der schwedischen Orient-Linie den Dampfer „Sulina“ übernommen, der gleichfalls in den Verkehr Finnland-Vereinigte Staaten eingestellt wird. Die Fahrten zwischen Finnland und Amerika sollen auf drei im Monat erhöht werden, wobei ein Schiff direkt von New-York nach Helsingfors gehen soll.

Die Staatseinnahmen im ersten Halbjahr 1927 zeigen eine Steigerung von 309,3 Mill. Fmk. gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres, und zwar haben alle Posten mehr erbracht als veranschlagt war, nur im Telegraphenwesen bemerkt man eine geringe Mindereinnahme.

Der Entwurf des Staatshaushaltsplans für 1928 ist dem Reichstage zugegangen. Der Entwurf, um den wohl ein heißer Kampf entbrennen wird, weist folgende Endzahlen auf:

Einnahme, ordentl.	3 916 993 650 Fmk.
Einnahme, außerord.	133 518 000 Fmk.
Zusammen	4 050 511 650 Fmk.
Ausgabe, ordentl.	3 444 084 950 Fmk.
Ausgabe, außerord.	604 220 420 Fmk.
	4 048 305 370 Fmk.
Einnahmeüberschuß	2 206 280 Fmk.

Das neue Ministerium hat dem Entwurf seinen Stempel aufgedrückt indem die Ausgaben des Sozialministeriums außerordentlich erhöht und die des Kriegsministeriums außerordentlich (um 163,4 Mill.) herabgesetzt wurden. Die Ausgaben für das Eisenbahnwesen, die Forsten und für niedere Beamte wurden bedeutend erhöht. — Auch bei den Einnahmen werden grundsätzliche Änderungen beantragt, so sollen die Zolleinnahmen um 300 Millionen herabgesetzt, und Einnahmen von der Einkommen- und Vermögenssteuer, zum Teil durch Steigerung um 100%, um 130 Millionen heraufgesetzt werden. Was die Zölle anlangt so soll ganz gestrichen werden der Zoll auf Roggen und Gerste, ermäßigt werden der Zoll auf die übrigen Getreidearten, Mehl und Zucker, ebenso für gewisse Wollen und Baumwollzeuge. Die Akzise auf Tabak soll erhöht und die auf Süßigkeiten und Streichhölzer gestrichen werden. — Wie gesagt, die geplanten tiefgreifenden Änderungen werden wohl kaum angenommen werden.

Erhöhung des Aktienkapitals. „Helsingfors Aktiebank“ erhöht das Aktienkapital von 90 Mill. auf 150 Mill. Fmk. Die Zeichnung begann mit dem 1. September. Der Kurs für die neu auszugebenden Aktien wurde auf 135, ohne Stempelsteuer, festgesetzt. Die „Unionbanken“ erhöht ihr Aktienkapital um 50 Mill. Fmk. Der Emissionskurs wurde auf 130 festgesetzt. Die Zeichnung beginnt am 15. September und läuft bis zum 1. Oktober. Zum 1. Oktober ist die Generalversammlung der Mitglieder einberufen worden, um vorstehende Anordnung des Verwaltungsrates zu bestätigen. Die A.-G. Tammerfors „Linne och Järn“ in Tammerfors gibt Gratisaktien von 35 Mill. Fmk. eine neue geteilte Aktie, heraus.

Die Spezialnummer des „Mercator“ Juli 1927 ging aus zu. In 20 verschiedenen Berichten wird das Wirtschaftsleben des Landes beleuchtet und besondere Beachtung den Hafenstädten und dem Winterverkehr geschenkt. Einen Bericht über die wirtschaftliche Lage haben wir in der letzten Ausgabe gebracht.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

	Finnländische Mark. Verkäufer.			
	7. Sept.	8. Sept.	9. Sept.	10. Sept.
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	192,95	193,00	193,05	193,00
Stockholm	1066,00	1066,00	1066,50	1067,00
Berlin	946,00	946,00	946,00	946,00
Paris	156,50	156,50	156,50	156,50
Brüssel	555,00	555,00	555,00	555,00
Amsterdam	1591,50	1591,50	1592,00	1592,00
Basel	766,00	766,00	766,00	766,00
Oslo	1046,00	1050,00	1048,00	1048,00
Kopenhagen	1063,50	1063,50	1063,50	1063,50
Prag	119,00	119,00	119,00	119,00
Rom	217,00	217,00	217,00	217,00
Reval	10,65	10,65	10,65	10,65
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	680,00	680,00	680,00	680,00

Inserieren

im Ostsee-Handel

bringt Gewinn!

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Seeschifffahrt.

Winterfahrplan auf den Passagierdampferlinien Stettin—Reval—Helsingfors und Stettin—Riga. Auf der Linie Stettin—Reval—Helsingfors tritt mit dem Monat Oktober der Winterfahrplan in Kraft. Die Abfahrten von Stettin erfolgen jeden Sonnabend 13 Uhr mit den beiden bekannten Passagier-Schnelldampfern „Nordland“ und „Ariadne“; letzterer wird im November durch D. „Wellamo“ abgelöst.

Zwischen Stettin—Riga verkehren vom Oktober ab die Passagierdampfer „Regina“ und „Ostsee“ an jedem Sonnabend 15¹⁵ Uhr. Die Freitagsabfahrten finden während des Winters nicht mehr statt.

Binnenschifffahrt.

Für die Durchfahung der Baustelle für die Straßenbrücke über die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße bei Schwedt ist gemäß § 59 Ziff. 4 Abs. 2 und § 217 der Wasserpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen vom 15. März 1915 und vom 7. Oktober 1924 folgendes angeordnet worden (Bekanntmachung des staatlichen Wasserbauamtes Eberswalde vom 18. August 1927):

1. Alle Fahrzeuge haben 600 m vor der Baustelle anzuhalten und dürfen die Fahrt erst fortsetzen, nachdem der an dieser Stelle aufgestellte Warschauposten die Weiterfahrt angeordnet hat.
2. Die Warschauposten sind durch eine weiße Armbinde kenntlich gemacht. Ihre Boote führen bei Tage eine rote Flagge, bei Nacht ein rotes Licht. Außerdem sind die Warschauposten mit einem entsprechenden Ausweis des Wasserbauamtes Eberswalde versehen, sie gelten als Hilfsorgane des Stromaufsichtsbeamten im Sinne § 60 Abs. 1 der Wasserstraßenpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen vom 15. März 1915 und vom 7. Oktober 1924.
3. Schleppzüge von mehr als 2 Anhängen sind vor der Durchfahung der Baustelle mindestens 600 m vor dieser zu trennen. Die Baustelle darf von 600 m oberhalb bis 600 m unterhalb derselben nur von Schleppzügen mit nicht mehr als 2 Anhängen befahren werden.

Wegen Umbaues der Eisenbahndrehbrücke über die Oder beim Personenbahnhof ist der mittlere Durchlaß vom 2. September bis 30. November d. Js. für die Schifffahrt gesperrt worden. (Bekanntmachung des Polizeipräsidiums vom 31. August.)

Die Arbeitsstätte wird bei Tage durch einen roten Zylinder, bei Nacht durch drei übereinander hängende Laternen (eine rote zwischen zwei weißen) kenntlich gemacht.

Solange der Durchlaß gesperrt ist, müssen die die Brücke passierenden Fahrzeuge das rechts zur Fahrtrichtung gelegene Seitenjoch benutzen. Schleppzüge, die mit dem Strom fahrend, die Brücke passieren müssen, dürfen nur aus dem Schleppdampfer und einem geschleppten Fahrzeug über Finowmaßgröße, oder zwei nebeneinander gekoppelten Fahrzeugen bis Finowgröße bestehen.

Das Passieren der Brücke hat mit ganz besonderer Vorsicht und langsamer Fahrt zu erfolgen.

Post, Telegraphie.

Ein Sonderdruck: Flugpläne des Luftpostverkehrs, Stand vom 1. September 1927, ging uns seitens des Reichspostministeriums zu und liegt auf dem Büro der Kammer zur Einsichtnahme aus. (Zu beziehen durch Vermittelung der Postämter gegen Erstattung der Herstellungskosten von 0,10 Mark.) Gerade für Stettin mit seinen vorzüglichen Flugverbindungen ist der schnelle und verhältnismäßig billige Flugpostverkehr von besonderer Bedeutung.

Die Schlußzeiten für die Luftpostbeförderung von Stettin sind infolge der am 1. September eingetretenen Flugplanveränderung neu festgelegt worden. Luftpostsendungen für den Flug nach Königsberg (Pr.) müssen vom genannten Tage ab bis 8,55 Uhr, nach Stockholm und Oslo bis 9,35 Uhr, und nach Berlin bis 13,30 Uhr beim Postamt 1 (Grüne Schanze) vorliegen.

Vorführungen und Vorträge über Fernsprech-Selbstanschluß in Stettin. Die im alten Marienstiftsgymnasium stattfindenden öffentlichen Vorführungen und Vorträge über den

demnächst in Stettin zur Einführung kommenden Selbstanschlußbetrieb im Fernsprechverkehr haben noch nicht den Besuch, wie er für die Bedeutung der Sache und für die glatte Abwicklung des Fernsprechverkehrs nach der Umstellung des Betriebes erwünscht ist. Die jetzt für den Besuch dieser Vorführungen geopferten Stunden ersparen künftig viel Zeit und Verdruß, wenn die Benutzer des Fernsprechers sich vorher mit der Wirkungsweise der Apparate und den durch sie gegebenen hörbaren Signalen (Amtszeichen, Freizeichen, Besetztzeichen) vertraut machen.

Der Fernsprechteilnehmer muß wissen, wie er die Nummernscheibe an seinem Fernsprechapparat zu handhaben hat; er muß das Amtszeichen kennen und beachten, ein im Rhythmus des Morse-a (. —) in kurzen Abständen wiederholtes Summerzeichen, welches ihm, nachdem er den Fernhörer abgehoben hat, in hohem Summerton (. — d. h. „hier Amt“) die erlangte Verbindung mit dem Amt anzeigt und ihn gleichzeitig zum Wählen der gewünschten Anschlussnummern (Drehen der Nummernscheibe) auffordert. Er muß ferner wissen und beachten, daß ein dauernder, tiefer Summerton (Brunnen) das Besetztzeichen ist mit der Bedeutung: „Anhängen, später Anruf (Nummerwahl) wiederholen! Gewünschter Anschluß zurzeit besetzt.“ Er muß weiter wissen, daß ein hoher Summerton von einer Sekunde Dauer — in Abständen von 10 Sekunden gegeben — das Freizeichen ist mit der Bedeutung: „Anschluß ist frei und wird angerufen.“ Von besonderem Interesse dürfte auch die Vorführung der Wählereinrichtungen und Apparate sein, welche auf dem Amt die gewünschten Verbindungen selbständig herstellen und schließlich die Gesprächszählung ausführen. Alles dies wird in dem Vortragsraum auch an Apparatsystemen, welche die anrufenden und angerufenen Teilnehmerstellen darstellen, gezeigt und erläutert.

Die Vorführungen finden täglich — außer Sonnabendnachmittag — im hiesigen alten Marienstiftsgymnasium am Marienplatz (Zutritt durch Haupteingang) 1 Tr., Zimmer Nr. 9, von 9—1 Uhr vormittags und von 4—7 Uhr nachmittags statt mit der Maßgabe, daß praktische Vorführungen über die Handhabung der Apparate und über die Anwendung der hörbaren Signale jederzeit, die Vorträge um 11 und 5 Uhr gehalten werden. Der Besuch der Vorführungen ist kostenlos, rege Beteiligung sehr erwünscht.

Flugverkehr.

Flugeisenbahnverkehr. Die berechtigten Forderungen von Industrie- und Handelsunternehmungen, die an Plätzen ansässig sind, welche noch nicht dem Luftverkehr angeschlossen sind und in irgendeiner Form die Ausnutzung des Luftfrachtverkehrs auch für sich in Anspruch nehmen wollen, haben dazu geführt, daß zwischen der deutschen Reichsbahn und der Deutschen Luft-Hansa bezüglich des Güterverkehrs Abmachungen getroffen wurden, die es ermöglichen, daß Frachtsendungen auf Luftfrachtbrief neuerdings sowohl von der Eisenbahn auf die Flugzeuge und auch umgekehrt von den Flugzeugen auf die Eisenbahn verladen werden können. Die besondere Annehmlichkeit dieses am 1. Oktober in Kraft tretenden Fleiverkehrs (Flugeisenbahnverkehrs) liegt in erster Linie darin, daß für den Uebergang von einem zum anderen Beförderungsmittel kein neuer Transportvertrag erforderlich ist und weiterhin die Güter bei jeder Gepäckabfertigungsstelle der Deutschen Reichsbahn sowie sämtlichen Dienststellen der Deutschen Luft-Hansa aufgegeben werden können. Die Abwicklung dieser neuartigen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Flugdienst vollzieht sich genau so einfach wie diejenige des Frachtluftverkehrs und der Expressbeförderung. Zur Berechnung gelangen die Frachttarife der Deutschen Luft-Hansa und die Expressgutgebühren der Reichsbahn. Lediglich eine Behandlungsgebühr für die Reichsbahn wird zugeschlagen, die 50 Pfennige für Sendungen bis 5 kg, 1 Mark bis 10 kg und 1,50 Mark über 10 kg beträgt.

Besonders dürfte sich in der Praxis ein Zubringerdienst per Bahnexpress zu den großen internationalen Luftverkehrslinien entwickeln und umgekehrt die Ausnutzung dieser Fluglinien mit anschließendem Bahnexpress in die Provinz.

Die idealste Ausnutzung des Fleiverkehrs wird in dem Augenblick möglich sein, wenn nach dem Muster der Nachtflugstrecke Berlin-Moskau ein dichtes Netz von Nachtluftverkehrsverbindungen eingerichtet sein wird.

Durch den Fleiverkehr würde dann z. B. eine Verbindung ab Berlin 24,00 Uhr, an London und Paris 8 Uhr, von allen deutschen Städten ausgenutzt werden können, indem Ost- und Mitteleuropa die Waren per Bahnexpress abends nach Berlin, Nord- und Süddeutschland nach Hannover und Westdeutschland nach einem Flugplatz im westlichen Industriegebiet zum Uebergang auf das Flugzeug befördern würden, um zu erreichen, daß sie am nächsten Morgen um 10 Uhr in den Händen der Empfänger sind.

Aber auch die heute bereits bestehenden Flugverbindungen sind auf ähnliche Weise auszunutzen, woraus zu ersehen ist, daß die neue Fleibeförderungsart so fortschrittlich und vielversprechend ist, daß man wohl einen großen Erfolg erwarten kann.

Ein Nachtrag zum Stettiner Luftkursbuch 1927, gültig ab 1. September 1927, ist soeben von der Deutschen Luft-Hansa, Bezirksleitung See, Stettin, herausgegeben worden und daselbst sowie beim Baltischen Verlag G. m. b. H., Stettin, erhältlich.

Nach dem neuen Herbstluftplan, der zunächst bis zum 15. Oktober gilt, sind die Abflugzeiten neu geregelt worden: Nach Kopenhagen—Oslo um 10²⁰, nach Stockholm 10³⁰, nach Stolp—Danzig—Königsberg um 9⁵⁵ und nach Berlin 14³⁵; die Strecken nach Swinemünde—Sellin—Stralsund und nach Breslau—Gleiwitz sind eingestellt worden.

Innere Angelegenheiten.

Verleihung von Ehrenurkunden durch die Industrie- und Handelskammer.

Zur gefl. Beachtung für die antragstellenden Firmen!

Es wird gebeten, bei Anträgen von Firmen auf Ausstellung einer Ehrenurkunde (für Angestellte und Arbeiter, die bei ein- und derselben Firma des Kammerbezirks mindestens 25 Jahre tätig gewesen sind) folgende Anregungen zu beachten:

Die Anträge auf Verleihung müssen von den Firmen rechtzeitig, d. h. möglichst zwei bis drei Wochen vor dem fälligen Tage, gestellt werden. Die Firmen sind so anzugeben, wie sie in die Urkunde eingetragen werden sollen. Nur wenn ausdrücklich gewünscht, wird der Stand des durch die Urkunde Auszuzeichnenden angegeben (z. B. Werkführer, Buchhalter, Verwalter). Andernfalls steht vor dem Namen nur das Attribut „Herr“.

Die Kammer hat auch dafür Sorge getragen, daß auf Wunsch ein Normalrahmen für die Urkunde zur Verfügung steht. Jede Verleihung wird in der offiziellen Zeitschrift der Kammer, im „Ostsee-Handel“, bekanntgegeben werden; außerdem wird von der Kammer eine besondere Liste über die zur Ausgabe kommenden Ehrenurkunden geführt werden, die eingesehen werden kann.

Neu verliehene Ehrenurkunden.

Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind Ehrenurkunden für langjährige und treue Dienste an folgende Herren verliehen worden:

1. Franz Leusin (27 Jahre bei der Germania von 1922 Versicherungs-Aktien-Gesellschaft zu Stettin);
2. Paul Riedel (25 Jahre bei der Firma Stettiner Spritwerke Aktiengesellschaft), Stettin;
3. Paul Zimmer (25 Jahre bei der Firma J. & M. Guthmann), Stettin;
4. Hermann Baumann (30 Jahre bei der Zuckerfabrik Friedrichsthal G. m. b. H.), Friedrichsthal;
5. Gottwalt Lorenz (25 Jahre bei der Zuckerfabrik Friedrichsthal G. m. b. H.), Friedrichsthal.

Neue Sachverständige. In der Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 30. August 1927 ist Herr

Georg Boettcher, Geschäftsführer der „Tellus“ Continentale Wand- und Fußboden-Platten-Vertriebsgesellschaft m. b. H., Stettin, als Sachverständiger für Wand- und Fußbodenplatten, Kacheln und Fliesen aller Art öffentlich angestellt und beeidigt worden.

In der Sitzung des Geschäftsführenden Ausschusses der Industrie- und Handelskammer am 13. September 1927 sind folgende Herren als Sachverständige öffentlich angestellt und beeidigt worden:

1. Arthur Alexander, Inhaber der Firma Hermann Kropf, Stettin, für Rundholz und geschnittene Hölzer,
2. Willy Brussig, Mitinhaber der Firma Justus Biesel, Stettin, für Laubhölzer, rund oder gesägt.
3. Adolf Busold, Inhaber der Firma Adolf Busold, Stettin, für Grubenhölzer,
4. Willy Haase, Mitinhaber der Firma Justus Biesel, Stettin, für Fourniere und Sperrplatten sowie Edelhölzer,
5. Theod. Nierhoff, i. Fa. Th. Nierhoff G. m. b. H., Stettin, für Grubenhölzer.

Der Sachverständige Ludwig Glage, Wollin, der von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin als Sachverständiger für Kartoffeln für Wollin und Umgegend beeidigt und öffentlich angestellt ist, hat sein Amt aus Gesundheitsrücksichten niedergelegt.

Steuern.

Ueber das Ueberhandnehmen des Hausiergewerbes mit Automobilen ist von Handelskammern in neuerer Zeit verschiedentlich Klage geführt worden, insbesondere auch darüber, daß sich die Gemeinden vielfach in derartigen Fällen in denen der Betrieb unter Zuhilfenahme von Automobilen geführt wird, über das Vorliegen der Voraussetzungen für die Heranziehung der Wanderlagersteuer nicht im Klaren sind. Der Deutsche Industrie- und Handelstag hat daher Veranlassung genommen, den Herrn Finanzminister auf die Dinge aufmerksam zu machen und haben ihn um eine Klarstellung der Verhältnisse gebeten. Der Herr Minister hat daraufhin gleichzeitig auch für den Herrn Minister des Innern den nachstehend aufgeführten Erlaß an sämtliche Regierungspräsidenten gerichtet:

„Wiederholt haben wir die Beobachtung machen müssen, daß Hausiersteuerpflichtige, bei denen auch die Voraussetzungen des § 1 des Gesetzes betreffend die Besteuerung des Wanderlagerbetriebes vom 27. 2. 1880 (G. S. S. 174) in der Fassung der Verordnung vom 24. 11. 23 (G. S. S. 518) und des Gesetzes vom 14. 4. 25 (G. S. S. 49) gegeben waren, nicht zur Wanderlagersteuer herangezogen worden sind, obwohl es den Gemeindebehörden, denen die Festsetzung der Wanderlagersteuer obliegt, durch Ziffer 12 der Ausführungsbestimmungen zum Wanderlagersteuergesetz vom 24. 3. 1921 ausdrücklich zur Pflicht gemacht worden ist, für deren Erhebung in jedem dazu geeignetem Falle Sorge zu tragen, und daß auch Zweifel darüber bestehen, ob ein Kraftwagen als feste Verkaufsstätte im Sinne des § 1 des Wanderlagersteuergesetzes angesehen werden kann.“

Wir ersuchen daher, die Gemeindebehörden gefälligst darauf hinzuweisen, daß unter „Wagen“ im Sinne der Ziffer 2 der Wanderlagersteuerausführungsbestimmungen alle Arten von Wagen, mithin auch Kraftwagen zu verstehen sind, und den Gemeinden ferner die genaue Beachtung der Vorschriften der Ziffer 12 der Ausführungsbestimmungen erneut zur Pflicht zu machen.“

Ueber vereinfachte Einreichung der Belege über den Steuerabzug vom Arbeitslohn für das Kalenderjahr 1927 gingen der Kammer seitens des Reichsministers der Finanzen mehrere Merkblätter zu, die die neuesten Bestimmungen enthalten.

Wegen der steuerlichen Behandlung der Beiträge zur Hindenburgspende sind Zweifel entstanden. Diese sind durch ein entsprechendes Schreiben des Reichsministers der Finanzen an die Geschäftsstelle der Hindenburgspende vom 19. Juli behoben worden, das die Materie im entgegenkommenden Sinne regelt und auf dem Büro der Kammer zur Einsichtnahme ausliegt. — Danach sind Aufwendungen (wie die Hindenburgspende) eines Gewerbebetriebes zu gemeinnützigen und wohltätigen Zwecken als Werbungskosten abzugsfähig, wenn die Aufwendungen nach Art und Höhe bei Geschäften gleicher Art als üblich anzusehen sind und wenn sich ihnen die Gesellschaft mit Rücksicht auf ihre Stellung im Erwerbsleben bei Abwägung ihrer Aufgaben und Interessen nicht entziehen kann (wie es bei der Hindenburgspende wohl unstreitig der Fall ist).

Messen und Ausstellungen.

Fahrpreisermäßigung auf der deutschen Reichsbahn für die Besucher ausländischer Messen. Wie uns der Deutsche Industrie- und Handelskammertag mitteilt, hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft neuerdings die Gewährung der 25%igen Fahrpreisermäßigung auch an Ausländer und die Anwendung der Fahrpreisermäßigung auch im Durchgangsverkehr zugelassen. Deshalb ist sie auch von ihrer Absicht, die Vergünstigung nur gegen Vorlage einer Bescheinigung der zuständigen deutschen Handelskammer zu gewähren, abgekommen. Die ermäßigten Fahrkarten werden in Zukunft gegen Verzeigung eines Ausweises der ausländischen Messeleitung verabfolgt. — Näheres, insbesondere die neuen Tarifbestimmungen, auf dem Büro der Kammer.

Für die diesjährige Prager Herbstmesse vom 18—25. Sept. werden, wie uns das Konsulat der Tschecho-Slowakischen Republik in Stettin, Oberwiek 5, mitteilt, im Büro des genannten Konsulats Käuferlegitimationen zum Preise von 2 M. je Legitimation einschl. Steuer in die hiesigen Interessenten der Prager Messe ausgegeben.

Verschiedenes.

Die Stellung der Handelsvertreter in der Wirtschaft.

Der Zentralverband Deutscher Handelsvertreter-Vereine gab uns durch den Deutschen I.- u. H.-Tag Kenntnis von der nachfolgenden Entschliebung seines Verwaltungsrates:

„Die deutschen Handelsvertreter sehen in der ihnen gesetzlich gewährleisteten Geltung als selbständige Vollkaufleute den wertvollsten Besitz ihres Berufes. Die Handelsvertreter können nur als selbständige Vollkaufleute ihren vielseitigen wirtschaftlichen Aufgaben gerecht werden. Sie sind gewillt, ihre Stellung als selbständige Vollkaufleute allen Angriffen gegenüber zu verteidigen. Insbesondere werden sie sich Eingliederungen ihrer Berufsbeziehungen in Angestelltenbelange nachdrücklich widersetzen und ihren Standpunkt in allen Berufsfragen wie ihre Stellung in der Öffentlichkeit stets so wählen, daß der Selbständigkeitsgedanken rein und klar erhalten bleibt.“

Der Verwaltungsrat beauftragt das Präsidium, mit allen Mitteln den Kampf gegen die schiefen Auffassungen über den Handelsvertreterberuf aufzunehmen, dahin zu wirken, daß der Berufsname „Handelsvertreter“ ausschließlich dem selbständigen „Handelsagenten“ des § 84 HGB. vorbehalten bleibt, und die Aufklärungen allen in Betracht kommenden Stellen der Regierungen und der Wirtschaft zuzuleiten.“

Der Zentralverband begründet diese Entschliebung damit, daß für den Gewerbebezirk der Handelsvertreter oft große Schwierigkeiten durch irreführende Berufsbezeichnungen entstehen.

Ueber das neu zusammengetretene Gründungskomitee einer „Deutsch-polnischen Handelskammer“ Berlin W 25 Fasanenstr. 29 können auf dem Büro der Kammer vertrauliche Auskünfte eingezogen werden.

Einführung der Dinformate und Zeitschriftennormung.

Der Herr Reichswirtschaftsminister ist erneut an den Deutschen Industrie- und Handelskammertag wegen der Einführung der sog. Dinformate und der Frage der Zeitschriftennormung herangetreten, wobei er etwa folgendes ausführte:

„Ich darf Sie bitten, der Durchführung der Normung auch in Ihrem eigenen Aufgabenbereich Aufmerksamkeit zu schenken, wie auch die Behörden und großen Werke ihren gesamten Betrieb auf Dinformat umgestellt haben. Hierzu gehört die Vereinheitlichung aller Geschäftspapiere, wie Korrespondenzpapier, Vordrucke, Drucksachen, Dienstvorschriften, Karten, Karteiblätter, Veröffentlichungen und Kassenbücher.“

Ich weise noch besonders auf folgende Vorteile hin, die die Verwendung von genormten Papierformaten mit sich bringt:

- Einschränkung der bisherigen Formatvielfältigkeit.
- geringerer Papierverbrauch, da besonders bei Vordrucken und kurzen Schreiben die Papierflächen besser ausgenutzt werden.
- Keine Verluste durch Verschnitt bei Teilung von Bogen aus genormten Formaten, weil jedes Normformat durch einfaches Hälfen des vorhergehenden Formats entstehen muß.

d) Uebereinstimmung sämtlicher behördlicher und privater Geschäftspapiere in Akten, Karteien usw. und dadurch größere Ordnung und Uebersichtlichkeit.

e) Nach allgemeiner Einführung der Dinformate wird sich die Beschaffung hiervon abweichender Formate wesentlich teurer stellen.

Was die Normung der Zeitschriften usw. betrifft, so sind auch hier dauernd Fortschritte zu verzeichnen. Außer etwa 100 Fachzeitschriften erscheinen sämtliche Gesetz- Amts- und Verordnungsblätter der Reichsbehörden im Format A 4 ebenso die Drucksachen des Reichstags, die amtlichen Organe der Reichspost und der Reichsbahngesellschaft. In den Ländern ist die Umstellung der amtlichen Organe und Parlamentsdrucksachen zu einem großen Teil schon vollzogen.

Bei der Umstellung der Zeitschriften auf das Dinformat treten erhebliche Vorteile in Erscheinung.

Die vielen verschiedenen Rohbögen für Zeitschriften verschwinden, es bleibt nur ein Rohbogen, der infolge der Massenherstellung billig wird und vom Lager jederzeit greifbar ist, sodaß die Verleger nicht gezwungen sind, auf lange Zeit Geld in Rohpapier festzulegen. Die gleichmäßige Blattgröße erleichtert die Aufbewahrung und karteimäßige Bearbeitung von Artikeln und ganzen Heften. Bei der Unterbringung der gebundenen Jahrgänge in Schränken und Ständern kann der zur Verfügung stehende Raum voll ausgenutzt werden.

Durch die Wahl eines einheitlichen Satzspiegels ist die Druckstockbreite festgelegt. Man kann nunmehr Bildstärke wie auch ganze Druckseiten und Artikel leicht von einer Zeitschrift in die andere übernehmen. Sonderdrucke können leicht angefertigt und, da sie alle gleiche Abmessungen haben, zweckmäßig zusammengestellt werden. Von einem Klischee für einen auf Dinformat eingerichteten Satzspiegel können Galvanos zum halben Preise hergestellt und anderen Zeitschriften, die ebenfalls in Dinformat erscheinen, für die Inserate zur Verfügung gestellt werden. Ich wäre dankbar, wenn Sie auf die Handelskammern dahin einwirken würden, daß die von diesen herausgegebenen Mitteilungen, Berichte, Zeitschriften sowie auch die Jahresberichte usw. nunmehr baldmöglichst auf das Dinformat umgestellt werden. In erster Linie käme A 4, bei kleineren Veröffentlichungen A 5 in Frage.“

Wir können uns den vorstehenden Angaben nur anschließen und bitten die uns angeschlossenen Firmen des Stettiner Kammerbezirks, der Verwendung der Dinformate im Geschäftsverkehr ihre erneute Aufmerksamkeit zu widmen.

Bücher und Zeitschriften.

Die nachstehend aufgeführten Werke und Schriften gingen uns zu und liegen auf dem Büro der Kammer zur Einsichtnahme aus:

Praktische Charakterkunde für das Erwerbsleben. Handschrifts-, Schädel-, Gesichts-, Hand-, Bewegungs-Merkmale als Hilfsmittel im Geschäftsverkehr. Von Dr. M. v. Kreusch. Verlag für Wirtschaft und Verkehr (Pflizerstr. 7) Stuttgart 1927.

Gerade in jüngster Zeit haben fast alle Kreise der Wirtschaft klar erkannt, wie ungemein wichtig im Berufsleben eine möglichst gute Kenntnis der Menschen ist. Könnte man nun diese praktische Menschenkenntnis in leicht faßlicher und schnell anwendbarer Weise gerade dem Berufstätigen zugänglich machen, so wäre damit ein großer Gewinn für viele Kreise geschaffen. Gewiß gibt es eine ganze Reihe sehr guter Werke aus den Gebieten theoretischer und praktischer Charakterkunde, jedoch enthalten vielen von ihnen für den Praktiker, der nicht über allzuviel Zeit verfügt eine Menge unnötigen Ballastes. Was aber gebraucht wird, ist eine gedrängte Zusammenfassung aus allen Zweigen, der erforschten und lehrbaren Menschenkenntnis und Charakterkunde, die den Leser ohne allzuviel Zeitaufwand zur praktischen Nutzenanwendung führt. Obige Zusammenstellung, die alle diese wichtigen Punkte berücksichtigt, verdient daher gerade auch in den Erwerbskreisen unseres Kammerbezirks besondere Beachtung.

Handbuch der deutschen Auslandshandelskammern. Das auf der Tagung der deutschen Auslandshandelskammern herausgegebene Handbuch der deutschen Auslandshandelskammern ist inzwischen vom Verlag Reimar Hobbing zusammen mit dem Protokoll der Tagung verlegt worden. Der erste Teil des Handbuches mit den Länderberichten ist zum Preise von M. 6,40 und der zweite Teil mit dem Bericht über die Tagung zum Preise von M. 3,60 zu beziehen.

Das Handbuch kann wegen der ausführlichen Berichte über die Wirtschaftslage in den verschiedenen Ländern sowie auch wegen der im Protokoll enthaltenen grundlegenden Verhandlungen über die Zukunft unserer Handelsbeziehungen zum Auslande und unsere Verbindung mit dem Deutschtum im Auslande allen an diesen Fragen beteiligten Wirtschaftskreisen wärmstens empfohlen werden.

Binnenschiffahrtsspedition. Die Organisation und Betriebstechnik im Speditions-großbetrieb der Rheinschiffahrt von Dr. Klaus Graß, Diplom-Kaufmann. Betriebs- und finanzwirtschaftliche Forschungen. Herausgegeben von Professor Dr. F. Schmidt. II. Serie, Heft 27. Preis kartoniert 6,60 M. — 182 Seiten. — 1927. — Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 10, Wien I.

Der besondere Wert des Werkes liegt darin, daß in ihm aus dem umfangreichen Gebiet der Organisation und Betriebstechnik die Organisation des Speditions-gewerbes und speziell die der Binnenschiffahrtsspedition, die bis heute literarisch wohl noch wenig behandelt worden ist, herausgegriffen wird, trotz dieser Spezialisierung aber die Organisationsfragen, die für das Speditions-gewerbe insgesamt von Bedeutung sind, unter allgemeinen Gesichtspunkten herausgearbeitet werden. Wenn die Spezialisierung soweit geht, daß bei der Betrachtung der Binnenschiffahrtsspedition nur die Schiffsverhältnisse des Rheins ins Auge gefaßt werden, so kann dies den wissenschaftlichen wie praktischen Wert des Buches keineswegs mindern, da die Verhältnisse der Binnenschiffahrtsspedition auf dem Rheinstrom einzig deshalb als Rahmen gewählt worden sind, weil gerade hier sowohl bezüglich der Mannigfaltigkeit wie auch des Umfanges alle Gebiete der Binnenschiffahrtsspedition in ihrer organischen Zusammengehörigkeit besonders gut erfaßt werden können.

— Der Verfasser hat wohl in geschickter Weise die Gliederung der Abhandlung derart gestaltet, daß zunächst der ganze organisatorische Aufbau eines Binnenschiffahrts-Speditionsunternehmens gezeichnet wird und dann die Einzelglieder dieses Gebildes auf ihre Eigenschaften und Funktionen hin geprüft werden, wobei die Praxis sehr zum Worte kommt. Ueber diese innere Organisation hinaus greift nunmehr der Schlußabschnitt, der die Verbindungslinien zwischen den einzelnen Speditionsbetrieben sowie den durch Zusammenschluß der Einzelunternehmen gebildeten Vereinen und Verbänden zeigt. Dieser im Schlußabschnitt unterstrichenen Konzentrationsbewegung im Speditions-gewerbe, die sich bei der Binnenschiffahrtsspedition unter anderem in der Form der Verbindung von Speditionsunternehmen und Schiffahrtsunternehmen zeigt, ist in der Abhandlung bezüglich ihrer Auswirkung auf die Gestaltung der Innenorganisation besondere Beachtung geschenkt worden.

Zur Reform der Anleihe-Ablösung von Prof. Dr. Max Apt, vorm. I. Syndikus der Aeltesten der Kaufmannschaft und Kurator der Handelshochschule. Preis 2,00 M. (Berlin, Carl Heymanns Verlag).

Die eben erschienene Broschüre behandelt in ausgezeichneter Weise die gesamte Anleihefrage. Sie weist, gestützt auf authentisches Material, auf die zahlreichen Äußerungen von Abgeordneten und amtlichen Stellen über die Behandlung von Reichsanleihen hin, welche Äußerungen in krassem Widerspruch zur Regelung im Aufwertungsgesetz stehen. Ferner wird die Rechtslage, wie sie durch das Ablösungsgesetz geschaffen wurde, näher beleuchtet, und es wird die Frage aufgeworfen, ob nicht insbesondere einzelne Bestimmungen der zu diesem Gesetz erlassenen Ausführungsverordnungen im Widerspruch zur Verfassung stehen. Vor allem wird aber die finanzpolitische Lage des Reiches einer eingehenden Untersuchung unterzogen, mit dem Ergebnis, daß eine Besserstellung des Alt- und Neubestandes ohne Schwierigkeit möglich ist. Besonders die Mißstimmung, die durch die Enteignung gleichkommende Behandlung des Neubestandes im In- und Ausland hervorgerufen wurde, und die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten bei der Auflegung von neuen Anleihen, wird eingehend besprochen.

The Exporters Directory of Yokohama. Die Liste der Yokohamaer Export-Vereinigung, Yokohama 1926 ging uns zu, ebenso eine Broschüre:

Zollrechnungen im Verkehr mit dem Britischen Reiche. Dritte völlig umgearbeitete Auflage zum Preise von Rm. 1,50, herausgegeben von der Verkehrsabteilung der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Klosterstr. 41.

Handelsgebräuche für den Vieh- und Geflügelhandel auf dem Zucht- und Nutzviehmarkt Magerviehhof Friedrichsfelde. Berlin 1927. Herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin.

Handelsgebräuche für den Handel mit frischem Fleisch, zubereiteten Fleischwaren und Speck sowie mit Därmen, Lebern, Zungen, Blasen und Kälbermagen. Berlin 1927. Industrie- und Handelskammer zu Berlin.

Reichsgesetzblatt. Seitens des Gesetzsammlungsamtes (Berlin N. W. 40, Scharnhorststraße 4) ging der Redaktion ein Exemplar des Reichsgesetzblattes Nr. 37 vom 1. Sept. 1927 mit dem genauen Wortlaut des deutsch-französischen Handelsabkommens ein. Das Gesetzsammlungsamt ist ein kaufmännisch eingerichteter Wirtschaftsbetrieb nach § 15 der Reichshaushaltsordnung und besorgt die Verlagsvertriebs-geschäfte für das Reichsgesetzblatt, die Preußische Gesetzsammlung, das Amtsblatt der Reichsfinanzverwaltung, das Reichszollblatt und das Reichssteuerblatt.

Angebote und Nachfragen.

4131. Barcelona sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Luzernesamen.
4150. Dortmund sucht Vertreter für den Absatz eines Gasmelders.
- O. H. Stettin sucht Geschäftsverbindung mit Abnehmern von größeren Mengen Kohl, Mohrrüben usw.
- 3918 Stettin sucht Vertreter für Edelstahl.
- 3949 Lübeck sucht Vertreter für den Vertrieb von Dichtungsmaterialien, technischen Gummiwaren usw.
- 4201 Burgstädt Sa. sucht Vertreter für den Vertrieb von Stoffhandschuhen.
- 4225 Casablanca sucht Geschäftsverbindung mit Lieferanten nachstehend benannter Artikel zwecks Uebernahme ihrer Vertretung: Speiseöle, Margarine, Wein-geist, Lebensmittel aller Art, Farben, Zinkweiß, Lacke, Trockenöl, Färbestoffe, Möbelzubehör.
- 4242 Usti nad Orlici sucht Geschäftsverbindung mit Tierhaarspinnereien.
- 4213 Galatz sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren getrockneter Früchte wie Pflaumen, Kirschen, Äpfel, Birnen, Weintrauben und von Nüssen.
- 4247 Paris (17e) wünscht Vertretungen deutscher Firmen für Frankreich und Belgien zu übernehmen.
- 4312 Memel sucht Geschäftsverbindung mit Agenten für Leinsaat und Kleesaaten.
- 4385 Schneidemühl sucht Geschäftsverbindung mit Fischräuchereien, die als Abnehmer von größeren Posten Erlensägespäne in Frage kommen.
- 4331 Wien I. Handelsvertreterverband bietet seine Dienste an (Nachweisung von Vertretern für Fabriken und Exportfirmen in Wien, Oesterreich, Tschechoslowakei, Polen, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und im Balkan).
- 4412 Wien wünscht Vertretungen der Chemikalien- und Lebensmittelindustrie zu übernehmen, ist ferner Abnehmer von Drogen, Gewürzen und Kolonialwaren.
- 4414 Camaro sucht Geschäftsverbindung mit Importeuren von Zitronenschalen, Rohzitrone, Zitronensaft, Essenzen und Oel.
- 4444 Stuttgart-Hedelfingen sucht Geschäftsverbindung mit Sprechmaschinenhandlungen zwecks Vergebung einer Vertretung für einen Sprechapparat.
- 4417 Arad sucht Geschäftsverbindung mit Firmen, die sich mit Ex- und Import von landwirtschaftlichen Anbausaaten, namentlich Rotklee, Luzerne, Wicke, Hanf, ferner mit Firmen, die sich mit dem Import und Export von Walnüssen befassen.
- 4448 Paris 8e wünscht Vertretungen deutscher Firmen zu übernehmen.
- 4534 sucht Geschäftsverbindung mit Exporteuren von Getreide, Kleie, Oelkuchenmehl und Oelkuchen.

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

Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Steffin Bezirk Pommern, Grenzmark.

Bei der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin sind u. a. die nachfolgend aufgeführten amtlichen Nachrichten eingegangen. Diese können von interessierten Firmen in der Geschäftsstelle der Reichsnachrichtenstelle, Stettin, Börse II, eingesehen oder gegen Erstattung der Unkosten abschriftlich bezogen werden.

Britisch-Indien: Absatzmöglichkeiten für alte Zeitungen.

Polen: Absatzmöglichkeiten für Einrichtungen und Apparate zur Holzverarbeitung sowie Niederdruckdampfkessel.

Adressenmaterial. Der Reichsnachrichtenstelle liegen folgende Anschriften vor: Spezialfirmen und Grossisten für Lederwaren in Litauen. — Spezialfirmen für Lederwaren in Bulgarien. — Warenhäuser, sowie Vertreterfirmen für Lederwaren in Ungarn. — Leder- und Feinlederwaren-Fabrikanten sowie Kaufhäuser und Bazare in Frankreich. — Importeure von Lederwaren in Norwegen. — Großhandlungen für Lederwaren, sowie Warenhäuser in Schweden. — Anschriften von Fachzeitschriften für Bau- und Ingenieurwesen, Bergbau und Hüttenkunde in Australien. — Warenhäuser, Engros-Importeure und Lederhändler in den Vereinigten Staaten. — Handelsfirmen in der Republik Guatemala. — Vertreter und Importeure für Schuhwaren in Uruguay. — Anschriften von Buchhandlungen, Einrahmungsgeschäften, Möbel- und Ausstattungsfirmen, Reklameinstituten, Postkartenverlegern, Papierwarengeschäften und wissenschaftlichen Instituten in Brasilien. —

Warnung vor ausländischen Firmen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Reichsnachrichtenstelle laufend Warnungen vor ausländischen Firmen eingehen, mit denen deutsche Firmen ungünstige Erfahrungen gemacht haben. Die eingegangenen Warnungen werden von der Reichsnachrichtenstelle in einer besonderen Kartei gesammelt, die von Interessenten in vorkommenden Fällen eingesehen werden kann.

Merkblatt für den Handel mit Ungarn. Der Reichsnachrichtenstelle ging ein Merkblatt für den Handel mit Ungarn zu, das von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen bzw. vom Deutschen Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Berlin W 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden kann.

Merkblatt für den deutschen Außenhandel. Der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel ist ein vom Deutschen Konsulat in Manila zusammengestelltes Merkblatt für den deutschen Außenhandel mit den Philippinen zugegangen, welches von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen oder vom Deutschen Wirtschaftsdienst G. m. b. H., Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 21, bezogen werden kann.

Winke für den deutschen Außenhandel mit der Schweiz. Die Reichsnachrichtenstelle weist darauf hin, daß im Verlag von Paul Haupt, Leipzig, Hospitalstr. 10 das Werk: „Winke für den deutschen Außenhandel mit der Schweiz“ herausgegeben von A. Lutzeyer, Konsultssekretär beim Deutschen Generalkonsulat in Mailand, erschienen ist. Das Werk kann zum Vorzugspreis von RM. 6,80 durch Vermittlung der Reichsnachrichtenstelle bezogen werden. Ein Prospekt liegt interessierten Firmen auf dem Büro der Stelle aus.

Außenhandel und Schiffahrt in Niederländisch-Indien. Der Reichsnachrichtenstelle liegt ein ausführlicher Bericht über Außenhandel und Schiffahrt in Niederländisch-Indien im Jahre 1925 vor, der von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen werden kann.

Handelsverkehr mit Spanien. Die Vorstellungen der Reichsregierung bei der spanischen Regierung gegen die verschiedenen spanischen Maßnahmen, welche eine Diskriminierung deutscher Waren herbeigeführt hatten, haben nunmehr den Erfolg gehabt, daß die spanische Regierung in verschiedenen wesentlichen Punkten ihren Standpunkt geändert hat. Mit Verordnung vom 3. August d. Js. ist verordnet worden, daß Deutschland für alle Waren der deutschen Meistbegünstigungsliste C von nun ab die volle Meistbegünstigung genießen soll. Demnach würden auf deutsche Waren bei allen Positionen der Liste C des Deutsch-Spanischen Handelsvertrages die dritten Ländern gegenüber vereinbarten oder gebundenen Vertragssätze in vollem Umfange (d. h. auch über den Rahmen einer Ermäßigung von 20% hinaus) anwendbar sein. Andererseits finden auf alle anderen

deutschen Waren, die nicht in der Liste C enthalten sind, die Sätze der zweiten Kolonne einschl. der Koeffizienten Anwendung.

Dies bedeutet den Fortfall der bisher in Spanien bestehenden Diskriminierungen deutscher Erzeugnisse. Es bleibt jedoch abzuwarten, welche Auslegung und Anwendung die spanischen Zollbehörden der neuen Verordnung geben werden. Mitteilungen hierüber seitens beteiligter Firmen nimmt die Stelle zwecks Weiterleitung an die zuständigen Zentralstellen entgegen. Die Stelle teilt ferner mit, daß ihr eine von der deutschen Handelskammer in Barcelona zusammengestellte Liste der auf deutsche Waren der Anlage C des Deutsch-Spanischen Handelsvertrages von nun ab anwendbaren Zollsätze vorliegt, die auf Wunsch Interessenten zur Verfügung gestellt wird.

Zur Markierung der Einfuhrwaren im Verkehr mit England. Wie unser Londoner Korrespondent mitteilt, ist der Teil I der „Merchandise Marks Act“ von 1926 nunmehr in Kraft getreten. Hiernach können importierte Waren, die den Namen oder die Handelsmarke eines britischen Fabrikanten oder Händlers tragen, nur dann verkauft werden, wenn sie mit einer Bezeichnung ihres Ursprungs versehen sind. Packmaterial, Etiketts usw., in denen oder mit denen Waren, die in den Vereinigten Königreichen hergestellt sind, verkauft werden, sind von der Bestimmung ausgenommen. Es ist demnach wenigstens vorläufig durchaus möglich, Waren nach England einzuführen, ohne daß sie eine Herkunftsbezeichnung zu tragen haben, immer vorausgesetzt, daß eine englische Handelsmarke nicht verwandt wurde. Die Akte findet keine Verwendung auf Waren, die direkt zum Export verkauft werden, auf Waren zweiter Hand, auf Lebensmittel, die in einem Hotel oder in einem Restaurant verkauft werden, oder auf gekochte oder eingemachte Lebensmittel, bei denen der hierzu bedingte Prozeß in den Vereinigten Königreichen durchgeführt wurde. Gemäß Absatz 2 der oben bezeichneten Akte können nun dem ständigen Komitee des „Board of Trade“ Anträge aus Interessentenkreisen vorgelegt werden zur Einführung einer Waren- und Herkunftsbezeichnung für Waren aller Art.

Anwendung der Merchandise Marks Ordinance. Der Prinzipal Collector of Customs hat darauf hingewiesen, daß deutsche Sendungen nach Ceylon wegen Verstoß gegen die Merchandise Marks Ordinance des öfteren beschlagnahmt werden müssen. Der Verstoß liegt darin, daß die Bezeichnung „Made in Germany“ nicht auf derselben Blechetikette angebracht war, wie der Name des Kunden (naturgemäß in englischer Sprache). Das Etikett mit dem Kundennamen war in der Mitte der Vorderseite, die Bezeichnung „Made in Germany“ an einer der Seitenwände der Sendung befestigt. Auf Vorstellungen hin, daß der „Verstoß“ durch Entfernung beider Etiketten beseitigt werden könne, und daß eine Irreführung des Detail-Verkäufers weder durch den Fabrikanten noch durch den Empfänger beabsichtigt sei, hat sich der Principal Collector entschlossen, die Beschlagnahme in eine kleine Geldstrafe umzuwandeln und dem Kunden aufzugeben, die Etikette untereinander anzubringen.

Die Nachrichtenstelle weist darauf hin, daß nur genaueste Beachtung der im „Deutschen Handelsarchiv“ bereits veröffentlichten Bestimmungen die deutschen Fabrikanten und Exporteure vor Schaden und Scherereien bewahren kann. Das Handelsarchiv kann von Interessenten auf dem Büro der Stelle eingesehen werden.

Deutsch-Persischer Wirtschaftsverband. Ueber den Deutsch-Persischen Wirtschaftsverband liegt der Reichsnachrichtenstelle eine vertrauliche Mitteilung vor. Die Auskunft kann von Interessenten abschriftlich bezogen werden.

Nachfragen und Vertretergesuche. Der Reichsnachrichtenstelle liegen Anschriften ausländischer Firmen vor, die Interesse an dem Bezug oder der Vertretung folgender Warengattungen haben:

England: Konservenbüchsenöffner. — Haartreibriemen. — Salpetersaures Kalium. — Watte und Kunstwatte. — Holzkohle. — Parfüme.

Belgien: Konserven, Lebensmittel. — Chem. Produkte, Farben, Malerbedarfsartikel.

England: Glycerin. — Mais-Gluten zur Herstellung von Viehfutter. — Lampen, Seile, Metall, Gummi. — Lackledertuch laut Muster. — Wachstuch und Ledertuch. —

Frachtenmarkt.

Oderschiffsfrachten. (Verkehrsbericht des Schiffsahrts-Vereins zu Breslau e. V. für die Woche vom 27. August bis zum 2. September; die Zahlen der Vorwoche in Klammern) Steinkohlenfrachten für ganze Kahnladungen je t in Rm. ausschl. aller Nebenkosten wie insbes. Umschlag:

Von Breslau nach Berlin	3,50—3,80	(3,50).
„ „ Stettin	3,00—3,30	(3,00).
Von Oppeln nach Berlin	4,90	(4,90).
„ „ Stettin	4,40	(4,40).
Von Cosel nach Berlin	5,40	(5,40).
„ „ Stettin	4,90	(4,90).

Stettiner Seefrachten. Stettin, 13. September. Die allgemeine Tendenz des Ostseefrachtenmarktes ist in der letzten Zeit als etwas schwächer zu bezeichnen. Dies liegt z. T. auch daran, daß infolge der verstärkten Kohlenausfuhr aus Danzig die Kohlenverschiffungen von England nach der Ostsee nachgelassen haben und die Schiffe von England teilweise in Ballast abfahren. Da die Tonnage aber von Danzig aus nur etwa zwei Tage zu ihren Ostseebestimmungshäfen fährt gegenüber der doppelten Zeit von England, und der Anteil der englischen Export-Kohle zum Vorteil der

polnischen verringert worden ist, hat sich das Schiffsraumangebot in der Ostsee verstärkt mit der Wirkung sinkender Seefrachten. — Auch die Holzfrachten haben nachgelassen. Ueberhaupt herrscht in der Ostsee gegenwärtig ein fühlbarer Ladungsmangel.

Am skandinavischen Erzfrachtenmarkt stehen die Raten wie folgt in schw. Kr. je t Eisenerz: Lulea—Stettin 4,40—4,45 Löschen Schiffsrechnung, Lulea—Nordsee (Emden)—Rotterdam) 4,35 fio; Oxelösund—Stettin 3,30 L. Sch., Oxelösund—Nordsee 3,30 fio; Gefle—Stettin 3,50—3,60 L. Sch., Narvik—Nordsee 3,40—3,50 fio und Meloevaer—Stettin 5,60 L. Sch.

Die Stettiner Kohlenfrachten stellen sich in der Route Tyne—Stettin auf 5/—5/6 je nach der Größe des Schiffes, Rotterdam—Stettin auf 5,00 Rm. und Stettin/Danzig—Westitalien auf 11/— je t.

Im übrigen sind noch zu nennen: Stettin—London 2000 t Zucker 10/.—, Danzig—London 2700 t Zucker 10/.—, Stettin—Memel 600 t Phosphat 5,40 Rm., Stettin—Königsberg 4/600 t Cement 5,75 Rm., Stralsund—London 6/700 t Hafer 12/.—, Stralsund—Cardiff 5/600 t Hafer 14/.—.

Kurse

Rigaer Börsenkurse.

Lettländische Lat. (Ls.)

	8. Septbr.		9. Septbr.		10. Septbr.	
	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.	Kauf.	Verk.
1 amerik. Dollar . . .	5.18	5.19	5.18	5.19	5.18	5.19
1 Pfund Sterling . . .	25.17	25.23	25.17	25.23	25.17	25.23
100 franz. Francs . . .	20.20	20.50	20.20	20.50	20.20	20.50
100 belg. Francs . . .	71.85	72.55	71.80	72.55	71.80	72.55
100 schweizer Francs . . .	99.60	100.35	99.60	100.35	99.60	100.35
100 italienische Lire . . .	28.00	28.40	28.00	28.40	28.00	28.40
100 schwed. Kronen . . .	138.85	139.55	138.90	139.60	138.90	139.60
100 norweg. Kronen . . .	136.60	137.30	136.50	137.15	136.45	137.10
100 dänische Kronen . . .	138.40	139.10	138.45	139.15	138.55	139.25
100 tschecho-slowac. Kr.	15.25	15.55	15.25	15.55	15.25	15.55
100 holländ. Gulden . . .	207.25	208.30	207.80	208.35	207.30	208.35
100 deutsche Mark . . .	122.85	123.75	122.90	123.80	122.85	123.80
100 finnland. Mark . . .	13.00	13.15	13.00	13.15	13.00	13.15
100 estländ. Mark . . .	1.37	1.39	1.37	1.39	1.37	1.39
100 poln. Zloty . . .	57.00	61.00	57.00	61.00	57.00	61.00
100 litauische Lits . . .	50.85	51.70	50.85	51.70	50.85	51.70
1 SSS R-Tscherwonez	—	—	—	—	—	—
Edelmetalle: Gold 1 kg	3125.00	3145.00	3125.00	3145.00	3125.00	3145.00
„ Silber 1 kg	90.00	98.00	90.00	98.00	90.00	99.00

Revaler Börsenkurse.

Estländische Mark.

	Gemacht	5. Septbr.		7. Septbr.		9. Septbr.	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork . . .	—	372.00	375.00	372.00	375.00	372.00	375.00
London . . .	—	1808.00	1823.00	1808.00	1823.00	1809.00	1824.00
Berlin . . .	—	88.60	89.60	88.60	89.60	88.60	89.60
Helsingfors . . .	—	9.37	9.47	9.37	9.47	9.37	9.47
Stockholm . . .	—	100.00	100.85	100.00	100.85	100.00	100.70
Kopenhagen . . .	—	99.70	100.70	99.70	100.70	99.70	100.70
Os'lo . . .	—	97.75	99.25	97.75	99.25	98.25	99.75
Paris . . .	—	14.45	15.20	14.45	15.20	14.45	15.20
Amsterdam . . .	—	149.30	150.80	149.30	150.80	149.30	150.80
Riga . . .	—	71.50	72.50	71.50	72.50	71.50	72.50
Zürich . . .	—	71.75	72.75	71.75	72.75	71.75	72.75
Brüssel . . .	—	51.50	53.00	51.50	53.00	51.50	53.00
Mailand . . .	—	20.15	20.90	20.15	20.90	20.15	20.90
Prag . . .	—	11.00	11.25	11.00	11.25	11.00	11.25
Wien . . .	—	52.50	54.00	52.50	54.00	52.50	54.00
Budapest . . .	—	65.25	66.75	65.25	66.75	65.25	66.75
Warschau . . .	—	40.00	43.00	40.00	43.00	40.00	43.00
Kowno . . .	—	36.50	37.50	36.50	37.50	36.50	37.50
Moskau . . .	—	189.50	193.50	189.50	193.50	189.50	193.50
Estl. Krone . . .	100	—	—	—	—	—	—

Stettiner Schraubenwerke, Johannes Schäfer.

Als jüngstes Unternehmen der Stettiner Metallindustrie ist die Firma Stettiner Schraubenwerk, Johannes Schäfer G. m. b. H. Stettin, Altdammerstr. 40c, zu nennen. Dieselbe wurde im Frühjahr 1924 von dem Feuerwerksleutnant a. D. Schäfer gegründet und befaßt sich mit der Fabrikation von blanken Schrauben, Muttern, Kronenmutter, Dreh- und Fassonteilen aller Art aus Eisen, Stahl, Messing, Kupfer pp.

Der Betrieb verfügt über einen hochmodernen Maschinenpark, hauptsächlich vollautomatischer Arbeitsmaschinen nach amerikanischem System.

Als Spezialität wird die Herstellung von Automobil-Stahlschrauben und Muttern für den Automobilbau bzw. für die Automobil- und Reparaturwerkstätten gepflegt.

Infolge einer energischen und zielbewußten Leitung war es trotz der letzten schweren Wirtschaftsjahre möglich, das Unternehmen in diesem Jahre auf ein eigenes, modernes Fabrikgrundstück, Altdammer Str. 40c zu verlegen. Mit ca. 95 Arbeitsmaschinen hat es sich auf diesem Spezialgebiet eine beachtliche Stellung erworben.

Für die Güte und Brauchbarkeit der Fabrikation zeugt der ständig wachsende Abnehmer-

kreis, sowohl bei Reichs- wie Staatsbehörden und namhaften Firmen der Deutschen Großindustrie. Aber auch nach dem Auslande sind gegenüber hauptsächlich englischer Konkurrenz Geschäftsverbindungen angeknüpft worden.

Zu Nr. 17 des „Ostsee-Handels“.

Die Glaserarbeiten an dem Karstadt-Neubau wurden von dem Glasermeister Robert Müller-Stettin, Gr. Lastadie 66 hergestellt.

Dieser Meister ist als tüchtiger Fachmann weit über die Grenzen Stettins hinaus bekannt. Als langjähriger Obermeister der Innung, als Vorsitzender des Pommerschen Glaserverbandes und als Mitglied und jetziger Vorsitzender der Meisterprüfungskommission ist er dauernd für die Belange seines Handwerks tätig. Er betreibt die Glaserei seit 1905 selbständig und übernahm am 1. 12. 10 das Geschäft seines Vaters auf der Gr. Lastadie 66. Seit 1877 ist diese Glaserei auf der Lastadie in Händen des Vaters des jetzigen Inhabers. Auch dieser hat sich um seinen Handwerksstand wohlverdient gemacht, was bewiesen wird dadurch, daß auch er 15 Jahre lang die Geschicke der Glaser-Innung zu Stettin als Obermeister leitete.