

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

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion



Nach Estland und Finnland über Stettin

Regelmäßiger Passagierdienst

Stettin-Reval-Helsingfors

mit den Schnelldampfern „Rügen“ u. „Ariadne“
Abfahrten von Stettin jeden Mittwoch und Sonnabend 16 Uhr

Veranstaltung von 7-, 14- und 17-tägigen Gesellschaftsreisen nach Finnland

Fahrpläne durch:

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Finnische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Helsingfors

Agentur Gustav Metzler, Stettin.



Nach Riga der Seeweg über Stettin

mit den Schnelldampfern „Nordland“ und „Regina“

Abfahrten von Stettin jeden Sonnabend 15,15 Uhr

„Ostsee“

Abfahrten von Stettin jeden Freitag 18 Uhr

Fahrpläne durch

RUD. CHRIST. GRIBEL, STETTIN

Empfehlenswerte Wein- und Bierrestaurants

Kemp - Weinstuben mit Terrasse und Bierabteilung

Inh.: Malte Pagels

Stettin, Bollwerk 32
an der Hanfabrücke — Telefon 30269

Herrlicher Ausblick auf die Oder

Vorzügl. Küche / Ausgewählte Weine
Sonabend- und Sonntag-Abend Künstler-Konzert

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller
Delikatessen der Saison

Große und kleine Gedecke

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Restaurant Puhlmann

Kopmarktstraße 14/15 / Fernsprecher 30657

Beste Küche

Ausgang von Spaten, Nürnberger Gieschen,
Bohrisch Spezial und Pilsner Urquell
Weine erster Häuser

Leistungsfähigste Bestellküche

WEINHANDLUNG

seit 1834

Kettner

Breite Str. 13

WEINSTUBEN

Dieses Feld kostet monatlich 10,— RM.

Wo wird für das **leibliche Wohl** nach jeder
Richtung am besten gesorgt?

In der

Hauptbahnhofs-Gaststätte, Stettin.

Behagliche, vornehme Räume. / Während der Mittagszeit
dezente Tafelmusik. / Nachmittags und abends unübertreffliche
Künstler-Konzerte im

FÜRSTENSAAL!



Von Stettin an die Ostsee

mit den größten und schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie

„Rugard“ „Hertha“ „Odin“ „Frigga“

Im Sommer tägliche Fahrten nach:

Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz, Insel Rügen, Bornholm und Kopenhagen.

Illustrierte Prospekte und nähere Auskünfte durch

Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H.

Stettin, Bollwerk 1b

Tel. 20030 u. 21415

Saison-Ausverkauf!

*Kleiderstoffe
Seidenstoffe
u. Herrenstoffe*

zu enorm herabgesetzten Preisen.

Beachten Sie bitte die Ausstellung in meinen Schaufenstern!

Wilhelm Schulz

Obere Breite Straße 2 * Gr. Wollweberstr. 37/38

NORD-OSTSEE

SCHIFFAHRT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN / AUGUSTASTR. 12

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

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

GEBR. KOLBE

STETTIN

MARIENSTRASSE 1 FERNSPRECHER 30883

Maschinenfabrik • Kessel-
Schmiede • Schiffsreparaturen



Ostseefahrten mit den Dampfern der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G.

nach **Estland und Finnland** zu volkstümlichen Preisen

(einschließlich voller Verpflegung, guter Unterkunft, Führungen, Besichtigungen)

10 Tage Stettin-Reval-Wiborg-Imatra und zurück RM. 185.— und RM. 250.—

14 „ Stettin-Reval-Wiborg-Helsingfors und zurück „ 330.— „ „ 390.—

21 „ Stettin-Reval-Wiborg-Imatra-Seenfahrten-Savonlinna-Punkaharju usw. bis
Uleaborg-Helsingfors-Kotka-Reval-Stettin RM. 495.— und RM. 570.—

nach **Sowjet-Rußland**

12 Tage Stettin-Leningrad-Moskau-Leningrad-Stettin,
Schiff und Bahn I. Klasse, volle Verpflegung

RM. 694.—

nach **Schweden**

Stettin - Stockholm und zurück
Stettin-Malmö-Gothenburg-Westnorwegen bis Bergen
und zurück

Pauschal- und Einzelreisen nach Wunsch.

Prospekte und Auskünfte durch:

REISEBÜRO

der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G.

Paradeplatz 27

Fernruf 36000/36001

Bollwerk 21

GUSTAV METZLER

Stettin und Swinemünde

Schiffsmakler

Befrachtung / Bunkerkohlen / Havarie-Agent

Telegr.-Adr.: Metzler Telefon Sammel-Nr. 35571

Agent für:

Det Forenede Dampskibs-Selskab, Aktieselskab, Kopenhagen

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen

Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Hamburg

Aktiebolaget Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Gothenburg

Von

Hannover—Hamburg—Berlin

mit Eisenbahn — Auto — Dampfer — Flugzeug

nach Rügen-Hiddensee-Schweden

über



Stralsund

die schöne Inselstadt!

Luffverkehr Pommern G. m. b. H., Steffin

Landeshaus, Schallehnsir. 9/11. Telephon Nr. 28219.

Täglicher Luffverkehr für Personen, Post und Fracht

von **STETTIN** nach

Berlin (55 Min.) — **Kalmar-Stodholm** (5 Std. 20 Min.)

— **Stolp-Danzig** (2½ Std.) — **Swinemünde** (35 Min.)

Sellin-Stralsund-Hiddensee — **Frankfurt a/O.-Guben-**

Coffbus-Dresden (2 Std. 50 Min.) **und zurück.**

Mäßige Flugpreise, in denen **Versicherungen** u. **Autozubringerdienst** in Steffin eingeschlossen sind.

Die örtlichen **Flugleitungen** der Betriebsgesellschaften (**Deutsche Lufthansa A.-G.** und **Nord-bayerische Verkehrsflug A.-G.**), ebenso alle **Reisebüros** erteilen Auskünfte und verkaufen Passagen.

Geschäftsstellen in Pommern:

Die tragbare elektrische **SINGER**



Nähe elektrisch



auch in monatlichen Raten von M. 10.- gegen bar nur M. 260.- Unverbindliche kostenlose Vorführung im eigenen Hause

SINGER NÄHMASCHINEN AKTIENGESELLSCHAFT

- Anklam, Peenstraße 7
- Barth, Lange Straße 50
- Belgard (Persante), Karlstraße 27
- Bergen (Rügen), Bahnhofstraße 52
- Bublitz, Poststraße 144
- Bütow, Lange Straße 68
- Demmin, Luisenstraße 28
- Gollnow i. Pom., Wollweberstraße 7
- Greifswald, Lange Straße 15
- Köslin, Bergstraße 1
- Kolberg, Kaiserplatz 6
- Labes i. Pom., Hindenburgstraße 57
- Neustettin, Preußische Straße 2
- Pölitz, Baustraße 7
- Polzin, Brunnenstraße 17
- Pyritz, Bahnerstraße 50
- Rügenwalde, Lange Straße 32
- Schivelbein, Steintorstraße 24
- Stargard i. Pom., Holzmarktstraße 3
- Stettin, Gießereistraße 23
- Stettin, Breite Straße 58
- Stolp i. Pom., Mittelstraße 5
- Stralsund, Apollonienmarkt 7
- Swinemünde, Färberstraße 5
- Wolgast, Wilhelmstraße 4

Wirtschaftszeitung für die Ostsee-Länder, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

Wirtschaftszeitung für die Ostsee-Länder, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Organ der Reichsnachrichtenstelle für Außenhandel in Stettin
Mitteilungen des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin.
des Verbandes des Stettiner Einzelhandels e. V.
und des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq (beurlaubt), verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil H. Jaeger, alle in Stettin.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigenpreis lt. Tarif.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse, Eingang Schuhstraße, Fernsprecher Sammel-Nr. 35341. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Wm. Schlutow, Stettin.

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

Nr. 15

Stettin, 1. August 1930

10. Jahrg.

ZUM GELEIT.

Der Fremdenverkehr und seine Werbung sind Begriffe, die in ihrer Bedeutung keineswegs von der breiten Öffentlichkeit in Deutschland vollwertig ertast sind. Und doch ist der Fremdenverkehr in wirtschaftspolitischer Hinsicht von großer Wichtigkeit. Auch vor dem Kriege bildete er einen Posten in unserer Zahlungsbilanz. Aber diese Zahlungsbilanz war aktiv durch die großen Werte, die Deutschland im Auslande besaß, sowie durch die Tätigkeit der deutschen Seeschifffahrt, die fast die Hälfte der Aktivität der Bilanz bestritt. Das hat sich grundlegend geändert. Deutschlands Handels- und Zahlungsbilanz ist passiv. Hinzutritt die Notwendigkeit der Devisenbeschaffung aus der Tributverpflichtung. Der Fremdenverkehr ist aber ein reiner Export, dem ein Import nicht als Voraussetzung gegenübersteht. So wird er für Deutschland eine wesentliche und wichtige Hilfe in seinen wirtschaftspolitischen Schwierigkeiten. Trotzdem hat man in Deutschland die Förderung des Fremdenverkehrs im wesentlichen den Verkehrsträgern und Verkehrsinteressenten überlassen. Reichsmittel stehen bis jetzt nicht zur Verfügung. Im Auslande ist es anders. Ein-gedenk der großen volkswirtschaftlichen Werte des Fremdenverkehrs haben Frankreich, Schweiz, Italien, Ungarn eine straffe Organisation ihres Fremdenverkehrswesens teilweise unter staatlicher Leitung geschaffen und wenden erhebliche öffentliche und Staatsmittel auf. Als Gegenwert erlöste Frankreich aus dem Fremdenverkehr im letzten Jahre 2½ Milliarden Goldmark, die Schweiz deckt die Hälfte ihrer passiven Zahlungsbilanz aus dem Fremdenverkehr, ähnlich liegt es in Italien. In Deutschland ist — abgesehen von dem erwähnten Fehlen von Reichsmitteln — die Organisationsfrage noch nicht gelöst. Aus dem Neben- und Durcheinander der einzelnen Verkehrsträger, Verbände und Vereine beginnt sich anscheinend jetzt eine gewisse zentrale Zusammenfassung zu gestalten, die aber noch wird erweisen müssen, daß sie die nötige Stoßkraft besitzt, um einheitliche Grundsätze für die praktische Verkehrswerbung nicht nur zu finden und aufzustellen, sondern sie auch zur Durchführung zu bringen. Die Öffentlichkeit fängt jetzt an, sich mit der Fremdenverkehrswerbung zu beschäftigen. Ein Verkehrsdiktator soll das Heilmittel sein. Nach diesem Mittel ist häufig schon in ganz anderen Beziehungen gerufen worden, ein Zeichen innerer Hilfslosigkeit und Unfähigkeit, die Dinge auf geordnetem Wege zu meistern. Nicht auf einen Diktator kommt es an, mit dem ein behördenmäßiger Aufzug, eine behördliche Reglementierung unweigerlich mit allen ihren Nachteilen verbunden wäre. Das Fremdenverkehrswesen bedarf zwar der behördlichen Unterstützung und Förderung in dringendem Maße, besonders auch in finanzieller Hinsicht, im übrigen aber muß es sich frei entfalten können. Notwendig ist, daß die Werbemaßnahmen geschmeidig bleiben und sich von veralteten Formen der Werbemittel freihalten. Es müssen neue Wege gefunden werden. Manches aus der bisherigen Form der Werbung sowohl hinsichtlich der Prospekte als der Schlagworte muß beiseite getan werden. Auch der Ge-

danke muß Raum finden, daß mit den ausländischen Fremdenverkehrsorganisationen zusammen zu wirken ist, um eine Wechselwirkung zu erzielen und sich das eigene Werbegeschäft im Auslande zu erleichtern. Vor allem notwendig ist aber, die Werbung auf kaufmännisch-wirtschaftliche Basis zu stellen und sich in engstem Zusammenleben mit der Wirtschaft aller ihrer Werbemittel und Werbeformen zu bedienen, wie dies in vorbildlicher Weise in Frankreich geschehen ist. — Es ist daher verdienstlich, wenn ein führendes Wirtschaftsblatt wie der „Ostsee-Handel“ eine ganze Nummer der Fremdenverkehrswerbung widmet und dabei von dem Gedanken ausgeht, in wechselnder Darstellung die Schönheiten der nordischen Landschaft in Deutschland und Skandinavien zu zeigen. Dieser Versuch ist umso nützlicher, als gerade in letzter Zeit Beziehungen zwischen den deutschen und nordischen Verkehrsorganisationen angeknüpft worden sind, welche gegenseitige Förderung und Unterstützung zum Ziele haben. Man wird überzeugt sein dürfen, daß das Vorgehen des „Ostsee-Handels“ von Erfolg über das örtliche Ziel hinaus begleitet sein und hoffentlich die Wirkung haben wird, daß sich unsere Wirtschaft mehr, als es bisher geschehen ist, mit der Fremdenverkehrswerbung befaßt und erkennt, daß es sich hierbei um ihre eigene Sache handelt.

Dr. ing. e. h. Dr. jur. Krohne

Reichsverkehrsminister a. D.

Stettin als Reisebasis und Reiseziel.

Von Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- u. Handelskammer Stettin.

Als in der Mitte der deutschen Küste gelegener südlichster Seehafen besitzt Stettin zu einer großen Anzahl Eisenbahnstationen Mitteleuropas die kürzesten kilometrischen Entfernungen und demgemäß die niedrigsten Vorfrachten. Diese günstige Lage wirkt sich naturgemäß auch im Personenverkehr aus. Von der Reichshauptstadt ist Stettin in zwei Stunden zu erreichen. Die besten und schnellsten Verbindungen bestehen bekanntlich zwischen Berlin und allen mitteleuropäischen

Stationen. Die Zugverbindungen zwischen Berlin und seinem Seehafen Stettin sind ausgezeichnet und werden ständig verbessert.

Es ist daher verständlich, daß Stettin für den nach Skandinavien, Finnland, Litauen, Estland, Lettland, Rußland gerichteten und von dort einkommenden Reiseverkehr die gegebene Reisebasis ist. Die steigenden Passagierzahlen der Reedereien beweisen die Richtigkeit dieser Behauptung. Auch im Reiseverkehr ist eine weitere günstige Ent-



Die Salonschnelldampfer „Rügen“ und „Nordland“ der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, begegnen sich auf hoher See.

wicklung Stettins möglich und wahrscheinlich, wenn sich die wirtschaftlichen Verhältnisse Mitteleuropas konsolidiert haben werden, und wenn Rußland nach Beendigung der Schreckensherrschaft die Stellung unter den Völkern Europas wieder einnimmt, die ihm gebührt und die ihm auf die Dauer niemand streitig machen kann.

Von den Reedereien, die den Passagierverkehr zwischen Stettin und jenen Nord- und Ostseeländern vermitteln, sind insbesondere die folgenden zu erwähnen:

Die Reederei Rud. Christ. Gribel unterhält gemeinsam mit der Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors, mit ihren großen, eleganten Passagierdampfern einen regelmäßigen Verkehr zwischen Stettin—Reval und Helsingfors. Im Sommer verläßt der Doppelschraubendampfer „Rügen“

geschaffen. Die Reisedauer Helsingfors—Paris über Stettin mit D. „Rügen“ beträgt nur 73, nach London nur 68½ Stunden. Im Winter werden diese Linien von den als Eisbrecher gebauten Schnell dampfern „Nordland“ der Reederei Rud. Christ. Gribel und „Ilmatar“ der Finska Angfartygs Aktiebolaget gefahren. Sowohl im Sommer als auch im Winter bieten die Reisen mit den in diese Linien eingesetzten, auf das beste eingerichteten modernen Dampfern für alle Passagiere Tage des Genusses und der Erholung. Eine dichtere, sicherere und bequemere Verbindung zwischen Deutschland, Estland und Finnland gibt es von keinem anderen deutschen Hafen.

Der Passagierverkehr Stettin-Helsingfors gestaltete sich in den letzten drei Jahren, Einreisende und Ausreisende zusammengenommen, auf der Linie Stettin—Helsingfors wie folgt:



SS „Ariadne“ der Finska Angfartygs Aktiebolaget, Helsingfors.

der Reederei Rud. Christ. Gribel Stettin jeden Sonnabend um 4 Uhr, trifft an jedem Montag um 9 Uhr in Reval und um 14 Uhr in Helsingfors ein. Die Rückfahrt von Helsingfors erfolgt jeden Mittwoch um 12 Uhr, von Reval jeden Mittwoch um 17 Uhr, die Ankunft in Stettin jeden Freitag um 9 Uhr.

Dagegen verläßt der Passagierdampfer der Finska Angfartygs Aktiebolaget Stettin jeden Mittwoch um 4 Uhr, trifft jeden Freitag um 9 Uhr in Reval und um 14 Uhr in Helsingfors ein. Die Rückreise der „Ariadne“ erfolgt von Helsingfors jeden Sonnabend um 14 Uhr, die Abfahrt von Reval um 20.30 Uhr, die Ankunft in Stettin jeden Montag um 11 Uhr. Für die in Stettin eintreffenden Reisenden bestehen unmittelbare Eisenbahnan schlüsse nach Berlin, so z. B. mit dem Eilzug ab Stettin 9.58 Uhr, an Berlin 11.58 Uhr. Dadurch ist der Uebergang in die zwischen 12 und 16 Uhr Berlin nach allen Richtungen verlassenden Fernzüge

1927	15 890	Passagiere,
1928	18 774	„ „
1929	15 489	„ „

Eine weitere Passagierlinie Stettin—Estland—Südfinnland wird von der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. unterhalten, die mit ihren auf das bequemste eingerichteten Schnell dampfern „Brandenburg“, „Wartburg“ und „Straßburg“ zweimal wöchentlich in jeder Richtung die Linie Stettin—Reval ab Stettin Dienstags und Sonnabends 18.15 Uhr, ab Reval Dienstags und Freitags 17 Uhr und je einmal wöchentlich die Linie Stettin—Wiborg (Viipuri—Südfinnland—) ab Stettin Sonnabends 18.15 Uhr, ab Wiborg Dienstags 16 Uhr sowie die Linie Stettin—Kotka (Südfinnland) ab Stettin Dienstags 18.15 Uhr, ab Kotka Montags 18 Uhr befährt.

Auch diese Linien vermitteln einen lebhaften Passagierverkehr. Insonderheit nimmt die Zahl der Erholungsreisenden zu. Einen besonderen Vorzug

auch für die Finnlandreisenden bedeutet es, daß alle Linien teils zu kürzerem, teils zu längerem Aufenthalt Reval (Tallinn), die Hauptstadt Estlands, anlaufen. Dadurch wird die erwünschte Gelegenheit geschaffen, diese interessante alte Stadt, deren Stadtbild noch heute viele Zeugen der deutschen Stadtgründung aus der mittelalterlichen Ordenszeit bewahrt, einer Besichtigung zu unterziehen.

Die Stettiner Dampfer-Compagnie unterhält außerdem eine Passagierlinie Stettin—Leningrad und zurück, ab Stettin jeden Dienstag 18.15 Uhr, ab Leningrad jeden Sonnabend 17 Uhr. In diese Linie ist der S. S. „Preußen“ eingesetzt:

(Schwarzhäupterhaus), das im Jahre 1330 von der Stadt für die Versammlungen der großen und kleinen Gilde erbaut wurde und sich seit dem 15. Jahrhundert im Besitz der Compagnie der Schwarzen Häupter befindet. Das Innere dieses Hauses birgt für Kunstfreunde und Historiker wahre Schätze¹⁾. Die Statistik des Passagierverkehrs in dieser Linie zeigt steigende Tendenz.

Zwischen Stettin und Stockholm unterhalten die Reedereien Rud. Christ. Gribel und die Stettiner Dampfer-Compagnie Aktien-Gesellschaft eine weitere Passagierlinie mit folgendem Fahrplan:



S.S. „Brandenburg“ der Stettiner Dampfer-Compagnie Aktiengesellschaft.

Durch eine weitere Passagierlinie zwischen Stettin und Riga, der Hauptstadt Lettlands, ist der wichtigste und bequemste Reiseweg zwischen Deutschland und Lettland geschaffen. Die Reederei Rud. Christ. Gribel hat in diesem Verkehr während des Sommers ihre Salonschnelldampfer „Nordland“ und „Regina“ sowie „Ostsee“ eingesetzt, während er im Winter von S. S. „Regina“, „Ostsee“ oder „Viktoria“ versehen wird. Die Abfahrten erfolgen von Stettin jeden Sonnabend 16 Uhr, an Riga jeden Montag Morgen, ab Riga jeden Sonnabend 16 Uhr, an Stettin jeden Montag Morgen. Jeder deutsche Besucher Rigas ist erstaunt und erschüttert über die Fülle alter deutscher hansischer Kulturgüter, die die schöne Hauptstadt Lettlands birgt in einer Fülle, Mannigfaltigkeit und Vollkommenheit, die von deutschen Hansestädten kaum übertroffen wird. Eine der größten Sehenswürdigkeiten dieser überaus interessanten, von Deutschen im Jahre 1201 gegründeten Stadt, ist das Haus der Compagnie der Schwarzen Häupter

Abfahrten in Stettin jeden fünften Tag, am 5., 10., 20. und 25. jeden Monats,
Abfahrten in Stockholm am 3., 13., 18. und 28. jeden Monats.

Die Firma Rud. Christ. Gribel befährt diese Linien mit S. S. „Viktoria“, die Stettiner Dampfer-Compagnie Aktien-Gesellschaft mit S. S. „Nürnberg“. Auch diese Passagierlinie weist eine steigende Entwicklung des Reisendenverkehrs auf.

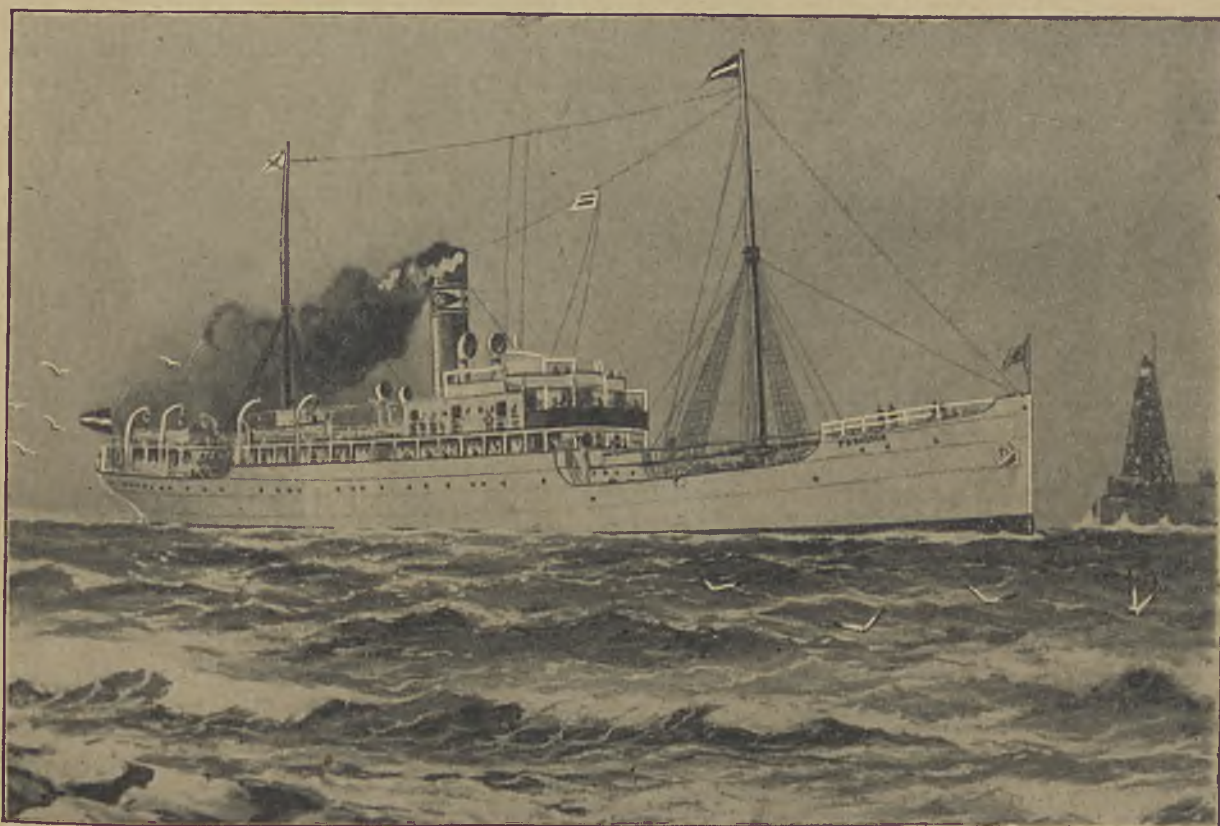
Die Linie Stettin—Kopenhagen—Oslo wird von Det Forenede Dampskibsselskab, Kopenhagen, (Stettiner Vertreter Gustav Metzler) mit den Salonschnelldampfern „Dronning Maud“ und „Kong Haakon“ und in der Zeit vom 28. Juni bis Ende August mit S. S. „C. P. A. Koch“ befahren. Die Fahrzeiten liegen wie folgt:

¹⁾ vgl. W. Stieda und C. Mellig, Die Schragen der Aemter und Gilden in Riga, Riga 1896 —.

„Dronning Maud“		„Kong Haakon“	
ab Stettin Dienstag	Freitag	18	Uhr
an Kopenhagen Mittwoch	Sonnabend	7	„
an Horten Donnerstag	Sonntag ca.	10 ³⁰	„
an Oslo Donnerstag	Sonntag	13	„
ab Oslo Sonnabend	Dienstag	14	Uhr
ab Horten Sonnabend	Dienstag	16 ⁴⁵	„
an Kopenhagen Sonntag	Mittwoch ca.	9 ³⁰	„
ab Kopenhagen Sonntag	Mittwoch	16	„
an Stettin Montag	Donnerstag ca.	7	„
S.S. „C. P. A. Koch“ (28. Juni bis Ende August)			
ab Stettin Sonnabend		18	Uhr
an Kopenhagen Sonntag	ca.	8	„
ab Kopenhagen Montag		18	„
an Horten Dienstag	ca.	13 ³⁰	„
an Oslo Dienstag	ca.	16	„
ab Oslo Mittwoch		14	Uhr
ab Horten Mittwoch		16 ⁴⁵	„
an Kopenhagen Donnerstag		12	„
ab Kopenhagen Freitag		16	„
an Stettin Sonntag		7	„

und bequemster deutscher Hafen für den Reiseverkehr mit Skandinavien, Finnland, den baltischen Staaten und Rußland bezeichnet wird. Bei denjenigen Reisenden, die aus geschäftlichen oder dienstlichen Gründen zum Reisen gezwungen sind, ist diese Tatsache Allgemeingut. Erfreulicherweise beginnt sich aber auch bei den Vergnügungs-, Erholungsreisenden und Touristen die Erkenntnis durchzusetzen, daß „Stettin die Reisebasis für Skandinavien, das Baltikum und Rußland“ ist.

Mit den internationalen Linien ist der Passagierdienst Stettins nicht erschöpft. Stettin und Swinemünde sind gleichfalls die Reisebasis für den gesamten Bäder- und Küstenverkehr von Rügen bis Memel. Zwischen Stettin und Swinemünde unterhalten die Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H. sowie die Swinemünder



S.S. „Preußen“ der Stettiner Dampfer-Compagnie Aktien-Gesellschaft, Stettin.

Des weiteren unterhält die Forenede mit ihren Salonschnelldampfern „Odin“ eine Linie Stettin — Kopenhagen — Gothenburg (bis Ende August) ab Stettin Mittwoch 18 Uhr via Kopenhagen an Gothenburg Freitag ca. 8 Uhr, ab Gothenburg Sonnabend 16 Uhr via Kopenhagen an Stettin ca. 7 Uhr.

Schließlich befährt diese Reederei mit ihren Dampfern „Bergenhuus“ und „Trondjem“ in regelmäßiger wöchentlicher Fahrt die Linie Stettin — Kopenhagen — West-Norwegen (Arendal, Christianssand, Stavanger, Haugesund, Bergen, Aalesund, Christianssund, Dronthim). Die Abfahrten erfolgen ab Stettin Donnerstag 18 Uhr, ab Dronthim Dienstags. Aus vorstehender Uebersicht geht hervor, daß Stettin mit Recht als günstigster

Dampfschiffahrts Aktien-Gesellschaft mit ihren Salon-Schnelldampfern „Rugard“, „Hertha“, „Odin“, „Frigga“, „Berlin“, „Stettin“ und „Swinemünde“ einen täglichen Verkehr.

Zweimal, in der Hochsaison an einzelnen Wochentagen dreimal besteht Dampfverbindung nach Swinemünde (Misdroy). Tägliche Verbindung besteht in der Zeit vom 21. Juni bis 1. September mit Heringsdorf (Ahlbeck, Bansin), Zinnowitz und auf Rügen Göhren (Thiessow, Baabe), Sellin, Binz, Saßnitz, Stubbenkammer. Sonnabends bis Montags wird ohne Schiffwechsel die Linie Stettin — Saßnitz — Bornholm (Hammerhafen oder Sandvig) gefahren und vom 10. Juli bis 22. August jeden Montag, Donnerstag und Sonnabend die Linie Stettin — Saßnitz — Kopenhagen. Die

Fahrten auf den Rügen-Dampfern der Reederei J. F. Braeunlich über das Haff in die Seebäder und weiter nach Rügen, Bornholm und Kopenhagen sind ein bekannter Genuß. Die Dampfer sind mit allem modernen Komfort ausgestattet. Die Verpflegung an Bord ist ebenso preiswert als vorzüglich. Die Aufenthaltsräume sind auch bei schlechtem Wetter ansprechend und bequem, die Fahrpreise denkbar billig. Kennern der Verhältnisse ist es deshalb unverständlich, daß es noch heute Erholungs- und Ferienreisende gibt, die es vorziehen, in vollgepfropften Eisenbahnwagen von ihren binnenländischen Heimatstationen unmittelbar bis in die Seebäder zu fahren und auf den Genuß einer drei- bis sechsständigen Seefahrt auf bequemem großen Dampfern, die allen Bedürfnissen der Reisenden zu entsprechen vermögen, zu verzichten. Die leichte Mühe des Umsteigens in Stettin wird vollauf durch mehrstündige, die erste Erholung bietende Seereise ausgeglichen. Deshalb sollten alle in die Ostseebäder Reisenden ihren Weg über Stettin nehmen.

Ferner seien noch die Reederei Emil R. Retzlaff, die mit ihren Dampfern „Nympe“ und „Najade“ zwischen Stettin und Haffbädern verkehrt, sowie die Stettin—Wollin—Cammin—Dievenower Dampfschiffahrtsgesellschaft, die die Linie Stettin—Misdroy und Stettin—Wollin—Cammin—Heidebrink—Dievenow unterhält, sowie die Greifenhagener Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die mit schmucken Dampfern Passagierver-

kehr nach oderaufwärts gelegenen Stationen betreibt, erwähnt.

Schließlich ist noch auf eine Linie hinzuweisen, die ihre Entstehung dem Wahnwitz des „polnischen“ Korridors, der Ostpreußen vom Mutterland trennt, verdankt, den „Seedienst Ostpreußen“. Durch den Seedienst Ostpreußen, den die vorzüglich eingerichteten, dem Reich gehörenden Fahrgastschiffe „Preußen“ und „Hansestadt Danzig“ auf der Linie Swinemünde, Zoppot, Pillau, Memel befahren, ist es möglich, in genußreicher, bequemer, billiger Seefahrt Ostpreußen und Memel zu erreichen, ohne jetzt polnisches Gebiet durchfahren zu müssen. Eine Tag- und Nachtfahrt auf den Fahrgastschiffen des Seedienstes Ostpreußen ist ein Genuß, den sich niemand, der Ostpreußen besuchen will, entgehen lassen sollte.

Auch an das Luftverkehrsnetz ist Stettin als wichtiger Lufthafen für Land- und Wasserflugzeuge angeschlossen. Ueber Berlin—Stettin mit allen kontinentalen Flughäfen in enger und dichter Verbindung. Eine besondere Linie ist nach Swinemünde—Sellin—Stralsund—Hiddensee, eine weitere über Kalmar nach Stockholm und eine weitere über Stolp nach Danzig, Königsberg und weiter ostwärts geflogen.

Und Stettin als Reiseziel? Man spricht von den schönen west-, mittel- und süddeutschen Städten. Vom schönen Stettin spricht man nicht,

Bermania-Versicherung



Stettin

Ursprung 1857 — 70 jährige traditionelle Erfahrungen

Aktienkapitalien 11 000 000 Reichsmark

Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen:

30 Millionen RM.

Grundkapital, Sicherheitsfonds u. offene Reserven:

100 Millionen RM.

Gesamtbestand in der Lebensversicherung:

rd. 450 Millionen RM.

Die Gesellschaften schließen ab:

Leben-, Unfall-, Haftpflicht-,

Auto-, Feuer-,

Einbruchdiebstahl-,

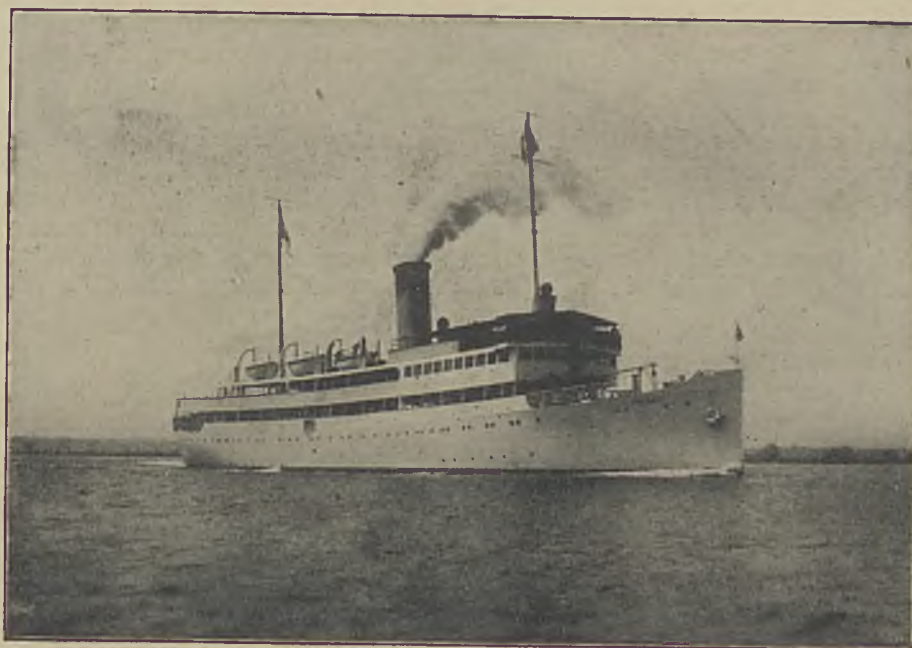
Transport-, Reisegepäck-

Versicherungen

Auskunft erteilen die **Generaldirektion Stettin, Paradeplatz 16** und sämtliche Vertreter.

weil es nicht die Art des Stettiners ist, Reklame für seine Heimat zu machen, und doch verdiente Stettin, zu den schönsten Städten Deutschlands gerechnet zu werden. Der Eindruck des katastrophalen Bahnhofs, dem Stettin seinen Ruf als häßliche Stadt verdankt und dessen einziger Vorzug in seiner

der Stadt, die endlosen Wälder, von blitzenden klaren Seen unterbrochen, ist einzigartig schön und löst immer wieder bei den Besuchern, die aus west-, mittel- oder ostdeutschen Fabrikstädten kommen, uneingeschränkte Bewunderung aus. Die Stettiner Gaststätten und Hotels sind nicht nur gut,



Salonschnelldampfer „Rugard“ der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft
J. F. Braeunlich, G. m. b. H.

vorzüglichen Gaststätte besteht, ist bald verwischt, wenn man der schönen Bauten, breiten Straßen, der herrschenden Sauberkeit und der peinlich gepflegten zahllosen Gartenanlagen innerhalb der Stadt ansichtig wird. Die Hakenterrasse ist ein Juwel, wie es kaum eine andere deutsche Stadt in dieser Eigenart aufzuweisen hat. Die weitere Umgebung

sondern zum Teil von allererstem Range. Für jeden Reisenden bietet diese Stadt Interessantes, Neues und Schönes. Darum wähle man nicht nur aus den dargelegten Zweckmäßigkeitsgründen Stettin als Reisebasis für Nord- und Ostlandfahrten, man wähle es auch als Reiseziel. Es wird niemanden enttäuschen.

Finland als Touristenland.

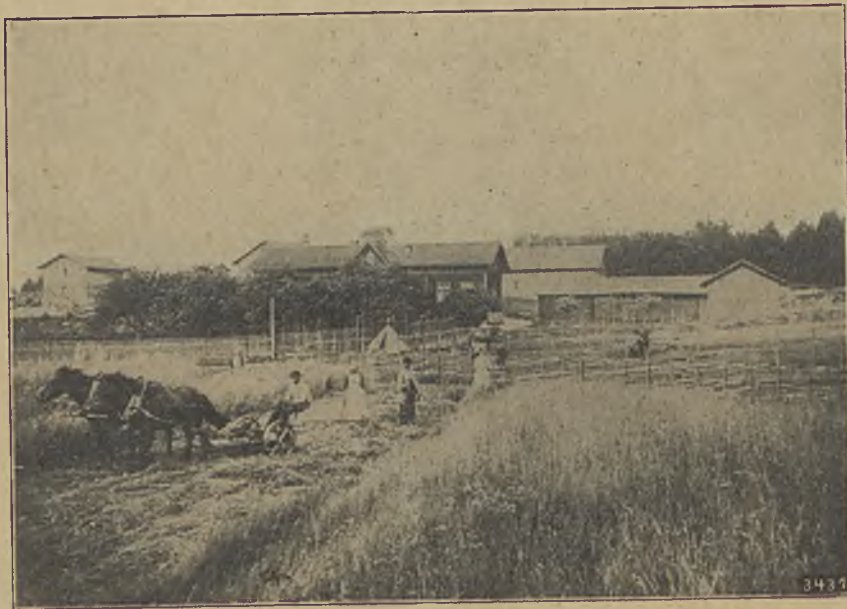
Die Amerikanisierung Europas, eine unmittelbare Folge des von Amerika gewonnenen Weltkrieges, äußert sich unter anderem in einem gesteigerten Arbeitstempo, in einer Steigerung der Arbeitsleistung, die ein völliges Aufgehen in den Berufsgeschäften voraussetzt und an den Einzelnen körperliche und geistige Anforderungen stellt, die man früher noch nicht kannte. Die Notwendigkeit, einmal im Jahre den Berufsgeschäften vollkommen zu entsagen und körperliche und geistige Erholung zu suchen, ergibt sich im besonderen für diejenigen Kreise, die noch nicht infolge teilweisen Verlustes ihrer Gesundheit gezwungen sind, Heilstätten zu ihrer Wiederherstellung oder Besserung aufzusuchen. Diese Kreise, und es sind wohl regelmäßig die wertvollsten des Volkes, verzichten in steigendem Maße auf eine Fortsetzung sogenannter gesellschaftlicher Verpflichtungen in Luxushotels von Luxusbadeorten, sie beginnen vielmehr als natürlichen Ausgleich Länder als ihr Reiseziel aufzusuchen, die noch über eine unberührte Keuschheit

der Natur verfügen, und die ohne Fernsprecher, Kraftwagen, Benzindämpfe, Fabrikschlote, Rauchschwaden, Five o'clock teas, Jazz, Verkehrsschupos, Börse, Radio und jene unentbehrlichen Kulturerrungenschaften, die in ihrer Anhäufung und Uebersteigerung zum Entsetzen der Menschheit werden, gar nicht oder in sehr geringem Maße vorhanden sind, und in denen sich der Mensch noch als Teil von Gottes herrlicher unberührter Natur fühlen kann. Ein solches glückliches, von einem dem deutschen Volke in herzlicher Freundschaft zugetanen unverderbten und über sehr hohe moralische Qualitäten verfügenden Volk bewohntes Land ist Finland, das Land der tausend Seen, der unermesslichen Wälder, der weiten Tundren, der freundlichen, in klarer Wald- und Seeluft sich hell abzeichnenden Gehöfte, der tosenden Wasserfälle, der tausend Inseln und der Mitternachtssonne, das ideale Touristenland sowohl für die wirklich Erholungsbedürftigen und tatsächliche geistige und körperliche Erneuerung Suchenden als auch für den

Sportsmann, Jäger und Angler. In steigendem Maße wird dieses Juwel unter den nordischen Ländern Europas als Reiseziel gewählt und zwar insbesondere von Engländern und Amerikanern, während Deutsche leider auch heute noch in bezeichnender politischer und nationaler Unbedenklichkeit belgische und französische Badeorte, italienische Städte und andere Länder der ehemaligen Entente erholungshalber aufsuchen, um den tributempfangenden Bedrückern des deutschen Volkes weitere namhafte Beträge an Reisekosten und Aufenthaltsgeldern zu zahlen.

Den idealen Ausgangspunkt einer Reise nach Finnland bildet, wie in dem vorhergehenden Artikel ausgeführt, der Seehafen Stettin. Auf den schmucken, schlanken, weißen, auf das beste ausgestatteten Dampfern der Reederei Rud. Christ. Griibel, der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. und

Lohnend ist ein Besuch des Parkes von Monrepos. Von Viborg gelangt man in 2½ stündiger Fahrt in Eisenbahnwagen, die bequemer und besser eingerichtet sind als die deutschen, zum Imatra, der mächtigen Stromschnelle, in der der Vuoksen (finnisch Vuoksi) auf kurzer Strecke um 9 m fällt und sich eine nur 20 m breite Rinne in den Granitfels gegraben hat. Die Wassermengen, die mit ungeheuren Tosen zwischen bewaldeten Ufern dahinschießen, betragen 480—670 cbm in der Sekunde. Der Vuoksi ergießt sich in den Ladogasee, Europas größten Binnensee. Der Höhenunterschied von etwa 70 m wird in mehreren Katarakten überwunden, von denen der Imatra und der Vallinkoski die bedeutendsten sind. Das grandioseste Bild bietet der Imatra von unten von einem umzäunten Felsenvorsprung aus, der einen großartigen Blick auf die schäumenden und tosenden Wassermassen bietet.



Finnischer Bauernhof.

der Finska Angfartygs Actiebolaget verläßt man Deutschland und die deutsche Küste. Die zweitägige Seereise bei bester Verpflegung ist bereits eine Erholung und bietet dem abgespannten Großstädter reichen Genuß. Die Insel Gotland wird gesichtet und deren Hafenstadt Wisby, die zur Hansezeit den Handel des Nordens beherrschte. Das alte Reval wird angelaufen, die Schären beginnen, und weißglänzend auf hohen Felsen grüßt den Ankommenden Finnlands Hauptstadt Helsingfors. Die finnischen Städte zeichnen sich sämtlich durch auffallende Sauberkeit aus. Die deutsche Sprache, die in finnischen Schulen obligatorisches Lehrfach ist, wird überall wenn nicht gesprochen, so doch verstanden, so daß auch der der Landessprache Unkundige seinen Weg findet. Helsingfors besitzt wertvolle Monumentalbauten und ein schönes Nationalmuseum, das einen Einblick in die eigenartige finnische Kultur bietet. Empfehlenswert ist eine Dampferfahrt nach Borga, der Geburtsstadt des berühmten finnischen Dichters Runeberg. Die zweitgrößte Stadt des Landes ist Abo (finnisch Turku), das eine im 13. Jahrhundert erbaute Domkirche und ein um 1300 erbautes Schloß besitzt.

Leider wird der Imatra in absehbarer Zeit einem Großkraftwerk zum Opfer fallen. Unmittelbar in der Nähe des Falles befindet sich das wie ein Lustschloß wirkende Staatshotel inmitten eines gepflegten Parkes, das beste Unterkunft und Verpflegung bietet. Lohnend ist eine Fahrt über den Saima-See nach Nyslott (finnisch Savonlinna). Das Kleinod von Savonlinna ist die schönste und besterhaltene mittelalterliche Burg des Nordens, die Olofsburg (finnisch Olavinlinna), die wie ein Magnet alle Finnlandreisenden anzieht. Eine Fahrt über den Ladoga-See führt nach der Insel Valamo mit einem uralten griechisch-katholischen Mönchskloster. Punkaharju, unweit von Savonlinna, ist die berühmteste Sommerfrische und der berühmteste Wintersportplatz Finnlands und liegt auf einem schmalen 6—7 km langen und 25 m hohen Höhenrücken, der mit schönem Kiefern-, Lärchen- und Birkenwald bedeckt ist. Berg, Wald und Wasser als Charakteristikum Finnlands sind hier in einer derartigen Großartigkeit vereinigt, daß Punkaharju mit Recht als die Perle Finnlands bezeichnet wird. Von den übrigen Städten seien noch genannt: Tavastehus mit einem alten Schloß, das jetzt als

Strafanstalt dient, Tammerfors, der Hauptindustriepplatz des Landes an der Bahnstrecke Helsingfors—Tammerfors—Vasa, letzteres, die erste Handelsstadt am Bottnischen Meerbusen. Weitere wichtige

der Meeresseite zu die kahlen wellenumspülten Felseninseln. Die Innenteile des Landes erhalten ihre Charakter durch ein aus über 35 000 Seen bestehendes Seensystem. Allein zum System des Saimaa



SS. „Rügen“ der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin.

Hafen- und Handelsstädte des Landes sind: Viborg, Kotka und Hangö am Finnischen Meerbusen, Ny- stad, Rauma, Björneborg (finnisch Mäntyluoto), Ja- cobstad, Kokkola (Gamla Karleby) Brahestad, und Uleaborg. Süd- und Westfinnlands Natur ist Flach- land. In diesen Gegenden, die am reichsten bevöl- kert sind, findet man die ältesten Kulturbauten. Die Küste entlang erstrecken sich die inselreichsten Schären der Welt (30 000 kleine und große Inseln), belaubt und fruchtbar die dem Festlande nächst- gelegenen, buchenbewaldet und in eigenartig her- ber Schönheit die weiter hinausliegenden und nach



Borgå.

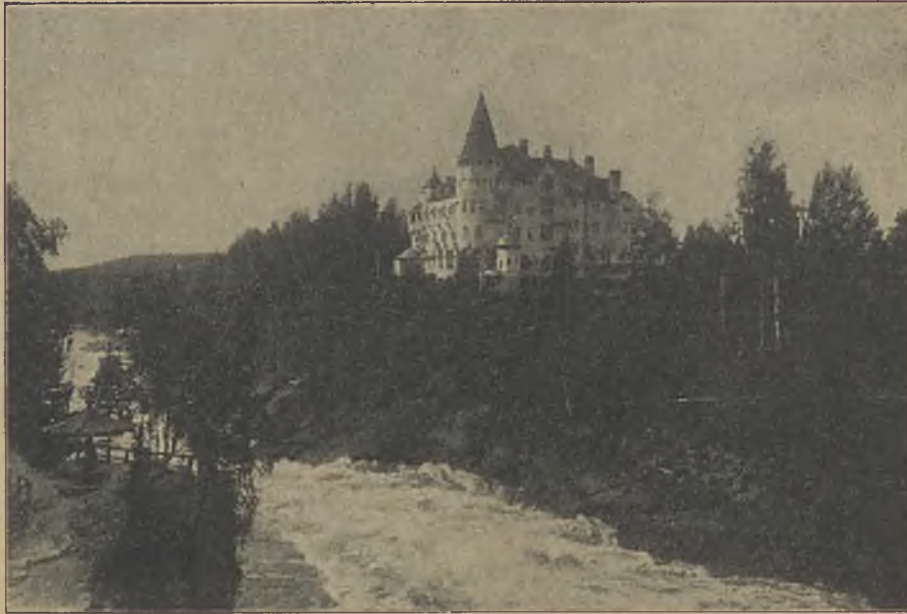


SS. „Ariadne“ der Finska Angfartygs-Aktiebolaget, Helsingfors.

gehören über 8000 Seen mit einer Fläche von 7000 qkm. Die Saima-Gewässer bilden zusammenhän- gend eine Wasserstraße von 300 km Länge. Im Westen und Süden des Landes sind ähnliche große Wassergebiete vorhanden, wie die Päijänne-Ge- wässer, die Tavastländischen Seen und andere. In Nordfinnland vermindert sich die Seenzahl. Der Enare-See ist der größte der nördlichen Seen. Da- für durchfließen das Land reißende Ströme, die vielfach zur Beförderung der in den endlosen Wäl- dern geschlagenen Baumstämme dienen. Durch den Frieden von Dorpat erhielt Finnland auch das 10 470 qkm große, aber nur von etwa 2000 Einwoh- nern bewohnte Petsamogebiet und damit einen eis- freien Zugang zum Eismeer. Hier geht der Fich- tenwald allmählich zum Kiefern- und Birkenwald

über. In den höheren Lagen gibt es Buschwald, der schließlich in die baumlose, flechtenbedeckte Tundra übergeht. Auch diese Gegenden sind neuerdings dem Touristenverkehr durch den Bau meh-

nate ist die höchste Durchschnittstemperatur $+17^{\circ}$ bzw. $+14^{\circ}$ Celsius. In den südlichen Teilen des Landes ist der Erdboden während 100 Tagen schneebedeckt, in mittleren 150 und in Lappland

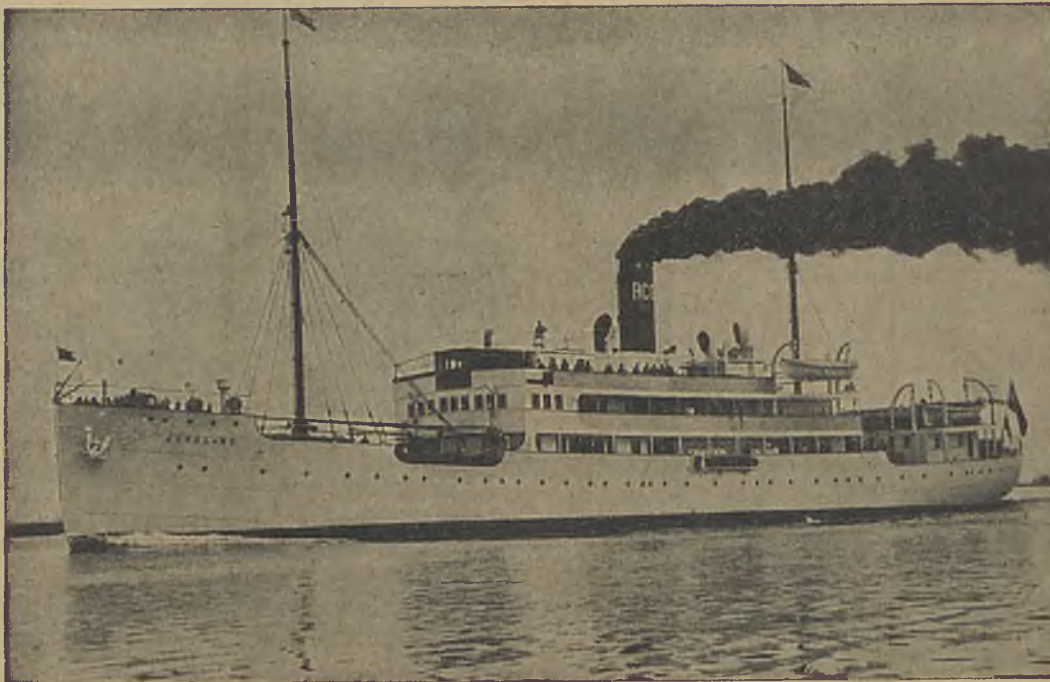


Imatra-Fall mit Strandhotel.

rerer Kraftwagenstraßen, durch Motorbootverbindungen und Touristenherbergen erschlossen.

Die Nähe des Meeres, die Binnenseen, die Wälder und die geringe Höhe Finnlands über dem

ca. 210 Tage. Doch sind die Winter in Finnland nicht so hart, daß man nicht während der ganzen Jahreszeit Wintersport treiben könnte. Finnland ist unzweifelhaft namentlich für Skilauf ein ideales



SS. „Nordland“ der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin.

Meeresspiegel, im allgemeinen günstige Winde sowie die Nähe des Golfstromes bewirken, daß das Klima trotz nördlicher Lage verhältnismäßig milde ist. Die Durchschnittstemperatur während des kältesten Monats ist in Südfinnland -5° Celsius, in Lappland -15° Celsius, während der Sommermo-

Wintersportland, und Punkaharju ist zu einem Wintersportplatz von Weltruf geworden. Auch im Winter besteht bequemste Reisemöglichkeit nach Finnland über Stettin mit dem als Eisbrecher gebauten auf das beste ausgestatteten Dampfer „Nordland“ der Reederei Rud. Christ. Gribel und S.S. „Jlmatar“

der Finska Angfartygs Actiebolaget. Nicht nur für den Sprachforscher, Ethnologen, Historiker und Naturforscher ist Finnland ein unerschöpftes und unerschöpfliches Studienfeld, für den erholungsbedürftigen, müden Großstädter ist dieses Land eine Erholungsstätte ersten Ranges, für den Touristen und Sportsfreund, den Jäger und Angler ist es das „Eldorado“.

Alle, die einmal dieses herbe, reine nordische Land besucht haben, sind seinem Zauber verfallen, dem Zauber des Landes mit seinen schönen Städten

und sauberen Gehöften, dem Zauber der tausend Inseln, der tosenden Wasser, der einsamen Wälder des Nordens mit den Lagerfeuern der Flößer und ihren schwermütig wilden Liedern, dem Zauber des Landes der Mitternachtssonne mit seinen weiten Tundren und felsigen Bergen und dem Zauber der Gastlichkeit dieses seine Freiheit und sein Vaterland über alles liebenden kampferprobten mannhaften Volkes. — Die Finnland einmal besucht haben, kommen alle wieder.

Dr. Sr.

Das schöne Skandinavien.

Von Dr. Ernst Oldenburg, Stettin.

Kein Zweifel, wir leben immer noch im Zeichen der Völkerwanderung. Aber nicht von kriegerischen Ereignissen soll die Rede sein. Seit paneuropäischer Geist in Europa umgeht, sind die wilden Völkerströme, wie der Fachmann sagt, reguliert und begradigt worden. Das Europa des 20. Jahrhunderts kennt nur noch einen friedfertigen Wandertrieb, der freilich trotz Steuerschrauben, Notverordnungen und drohenden Abbaues schwer zu bändigen ist.

Ob die Lust am Wandern eine besondere Eigentümlichkeit der deutschen Stämme ist, mag dahingestellt bleiben. Als Stettiner weiß man, daß in der Oder arabisches Hacksilber und römische Münzen aus vorgeschichtlicher Zeit gefunden wurden. Der Tertianer lernt, daß die historische Völkerwanderung durch Uebergriffe der Hunnen und slavischer Völker auf deutsche Gebiete im Jahre 375 eingeleitet wurde. Das Aufdämmern des frühkapitalistischen Zeitalters, das Heranbrechen einer neuen Verkehrsepoche, des Weltverkehrs, führt man auf die Eroberung Konstantinopels durch die Türken (1453) zurück usw. Heute kann man die Beobachtung machen, daß die Reiselust nicht nur eine europäische Erscheinung ist, sondern ein wichtiges Kennzeichen der weißen Rasse überhaupt.

Worin liegt der eigentliche Sinn des Reisens, wenn nicht Krankheiten zum Besuch bestimmter Kurorte zwingen? Ist es nur der Vergnügungsteufel, der den Menschen plagt? Weit gefehlt. Trotz aller Ueberzivilisation steckt in uns doch noch soviel Naturverbundenheit, die nach des Berufes ewigem Einerlei Entspannung und neue Belebung verlangt. Es gilt, den rechten Abstand von den Dingen des Alltags wieder zu gewinnen. Dazu gehört vor allem räumliche Ueberwindung. Wegstrecken, die zur Zeit der Postkutsche bereits ein Reiseziel bedeuten konnten, sind im Zeitalter des Motors günstigstenfalls Wochenendausflüge. Die Mechanisierung des menschlichen Geistes verlangt aber wenigstens einmal im Jahre völlige Loslösung vom gewohnten Getriebe.

Mehr und mehr dringt die Erkenntnis durch, daß gerade Seereisen einen besonders günstigen Erholungsfaktor darstellen. Sie gestalten sich weder abenteuerlich (es sei denn beim Flirt auf dem Promenadendeck), noch besonders kostspielig, sondern recht abwechslungsreich. Sie entbehren auch nicht eines gewissen prickelnden Reizes, der bis zu den Magennerven weitergeleitet werden kann, zumal wenn das Schiffsbuch „Achtern grobe See“ meldet. Aber Bangemachen gilt nicht.

Nordlandreisen. — Ein magischer Zauber geht von diesem Worte aus. Man fühlt sich aus dem Materialismus der Zeit in jene andere Welt zurückversetzt, in der germanische Urgötter ihr Wesen trieben, wo eine heroische Natur der Verinnerlichung des Menschen ihr besonderes Gepräge in Gestalt der nordischen Seele gab. Heute gehört eine Skandinavienfahrt nicht mehr zum Vorrecht der Begüterten. Wenn man es richtig anfängt, braucht solch eine Reise durchaus nicht teurer zu werden als ein Sommeraufenthalt in der deutschen Heimat, sei es an der See oder in den bayrischen Bergen.

Skandinavien ist längst nicht mehr das ferne Sagenland, das Land der Schneewüsten und Eisbären, sondern das gastfreie Nachbarland der Deutschen. Mehr und mehr wird der skandinavische Norden, mehr und mehr werden Schwedens und Norwegens Wälder, Küsten und Seen zum Sanatorium für die kranken Nerven des Kontinents, wie es Paul Graßmann in seinen Ausführungen über Schwedens Volk und Land so treffsicher sagt.

Für den, der kein Freund von Gesellschaftsreisen ist, der es nicht liebt, unbarmherzig von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit und von Hotel zu Hotel geschleppt zu werden, der vielmehr die knappe Urlaubszeit neben dem Schauen auch zu einer wahren Erholung nützen möchte, dem kann als idealer Ausgangspunkt einer skandinavischen Reise nur der Stettiner Hafen empfohlen werden, in dem als Deutschlands größtem Ostseehafen naturgemäß das dichteste Liniennetz im Verkehr mit sämtlichen Hafenplätzen des Nordens zusammenläuft. In knappen 2 Stunden fährt man von Berlin nach Stettin. Dies mag dem Binnenländer für anderweitige Entfernungsberechnungen dienen.

In Stettin versäume man es ja nicht, einen der Hafenrundfahrtdampfer, die an der Hakenterrasse liegen, zu besteigen. In anderthalb- bis zweistündiger Fahrt kann man sich mancherlei seemännische Vorkenntnisse aneignen, die für die geplante Skandinavienfahrt von Nutzen sind. Man lernt zwischen Steuerbord und Backbord unterscheiden und sieht und staunt, daß die eigenen Vorstellungen von Preußens größtem Seehafen bisher noch recht mangelhaft gewesen sind. Vor allem fällt an dem „Hamburg der Ostsee“, wie Hamburg das „Stettin der Nordsee“, seinen östlichen Bruderhafen scherzhaft nennt, die rührige Aufbauarbeit auf, die hier in den letzten 10 Jahren geleistet worden ist. Ein riesenhafter Schuppenspeicher von monumentaler Schönheit, in

seiner Art der größte Europas, der den Inhalt von mehr als 4000 Eisenbahnwaggons in sich aufzunehmen vermag, grüßt in dem Stettiner Freihafen als jüngstes Wahrzeichen zähen Lebenswillens dieses Hafens und deutscher Seegeltung überhaupt. Eine mustergültige Anlage, von Fremden vielfach bewundert, ist die Massengutumschlagsstelle Reiherwerderhafen, wo u. a. mit schweren 15 to-Brücken schwedisches Stückerz aus Lulea aus dem Seeschiff in Waggon und Kahn umgeschlagen wird.

Wer Stettin noch nicht kennen sollte — und es sind ihrer recht viele im Vaterland —, opfere ruhig einen Reisetag, um sich diese Stadt im Grünen, umgeben von einem Kranz hügeliger Buchen- und Kiefernwälder, in die die Birke nordische Waldbilder hineinmalt, etwas genauer zu betrachten. Ist sie doch gewissermaßen der Brückenkopf für das skandinavische Reiseziel! Hier findet er bereits die ersten Anklänge einer schicksalhaften nordischen Verbundenheit, Erinnerung an Pommerns Schwedenzeit, die trotz politischer Umgestaltung das Freundschaftsband mit dem Brudervolk womöglich noch fester schlang. — Wenige Fahrtstunden sind es nur noch, die Pommerns Küste von Skandinavien trennen.

Der Verbindungsmöglichkeiten von Stettin nach den skandinavischen Häfen sind gar zu viele für den, der sich kurz zu entschließen pflegt und Pläne auf weite Sicht nicht schätzt. Vorzügliche Reise prospekte, die in knapper Form das Wesentliche sagen, werden von den Passageabteilungen der Reedereien Rud. Christ, Gribel, Stettiner Dampfer-Compagnie, Bräunlich oder der Schiffsmaklerfirma Metzler, die alle für die skandinavische Schifffahrt in erster Linie in Frage kommen, herausgegeben. Eine Fahrt von Stettin nach Skandinavien ist schließlich nicht eine Fahrt nach Misdroy oder Bansin, die in 3—4 Stunden zurückzulegen ist. Der räumliche Komplex Skandinavien umfaßt immerhin 770 000 qkm gegenüber 469 000 qkm deutschen Flächenraumes. Jedoch braucht man sich nur in großen Umrissen einen ungefähren Plan des Reiseverlaufes zu machen; das übrige findet sich unterwegs ganz von selber. Um einen Vorschlag mit wenigen Städtenamen zu skizzieren, etwa so: Stockholm — Götakanal — Gothenburg — Malmö und dann wieder mit dem Schiff über Kopenhagen nach Oslo, um von Südnorwegen aus über Westnorwegen, dem Mekka und Medina jedes Norwegen-Reisenden, vielleicht bis zu einem der Häfen Nordnorwegens vorzudringen, wo der Tag zur Reisezeit 24 Stunden hat und noch nicht lang genug ist, um alle Eindrücke in sich aufzunehmen. Von Westnorwegen aus wird man immer wieder Schiffsanschluß für die Rückreise nach Stettin finden.

Man kann schon in 10 Stunden in Südschweden sein, in Schonen, der Kornkammer des Landes, wenn man mit dem „Rugard“, der „Hertha“ oder dem „Odin“ die Strecke Saßnitz—Trälleborg wählt und zunächst Malmö und die dicht daneben liegende alte Universitätsstadt Lund, alles saubere, freundliche Städte, die von dem Ordnungssinn, von Fleiß und hoher Lebensauffassung ihrer Bewohner sprechen, besuchen will. Wer es gar zu eilig hat, kann sich auch die Ostsee von oben betrachten und im bequemen Dornier Wal in 3 Stunden nach Kalmar, der Zwischenstation der Flugzeuglinie

Stettin—Stockholm, fliegen. Smaland heißt die Provinz, wo auf kargem und steinbesätem Boden fleißiger Hände Arbeit viel Wertvolles schuf. Hier in Smaland liegt auch das alte Växjö mit seinen Erinnerungen an den Fritjof-Dichter Esaias Tegnér, an den Botaniker Linné und an die „nordische Nachtigall“ Kristina Nilsson.

Fliegerei als Erholungsurlaub ist aber Sache des Geschmackes und nicht minder eine Frage des Geldbeutels. Zur Kräftigung der Nervatur wählt man besser den Wasserweg und wird man mit Ausnahme kurzer Unterbrechungen durch Eisenbahnfahrten immer wieder ein Schiff besteigen. Denn zum Begriff Skandinavien gehört nun einmal das Meer in seinem vielfarbigen Gewand. Dazu ein blauer Himmel und das Gold der Sonne, just wie es in den Farben der schwedischen Fahne so stimmungsvoll ausgedrückt ist.

Die Sirene heult. Ueber die Reling beugen sich frohgemute Gestalten. Kapitän G., ein alter erfahrener Seemann, der sein Schiff schon viele Jahre sicher über die Ostsee führt, streicht sich den Schnauzbart und steigt auf die Kommandobrücke der „Viktoria“, die abwechselnd mit der „Nürnberg“ in kombiniertem Fracht- und Passagierverkehr die regelmäßige Tour von Stettin nach Stockholm fährt. Kommandos. — „Los Leinen achtern und vorn.“ — Das stolze Schiff löst sich vom Kai. Ein letztes Tücherschwenken stimmt die Zurückgebliebenen schwermütig, während jenen anderen Glücklicheren die helle Freude aus den Augen leuchtet.

Die Skandinavienfahrt hat ihren Anfang genommen. 48 Stunden in frischer Seeluft bei überreicher und vorzüglicher Verpflegung, die obendrein in den Fahrtpreis mit einbegriffen ist, sind wahrlich ein schöner Auftakt für den Besuch Skandinaviens. Im allgemeinen dauert die Tourfahrt Stettin—Stockholm nur 36 Stunden. Da aber diesmal zunächst Norrköping angelaufen werden soll, wo Stückgüter gelöscht und geladen werden und wo sich Zeit und Gelegenheit zur Besichtigung von Stadt und Umgebung bietet — Kapitän G. spart nicht mit guten Vorschlägen, die er mit schnurrigen Geschichten und Erlebnissen mit seinen schwedischen Freunden zu würzen weiß —, erfährt die köstliche Fahrt durch Schwedens Skärgaden eine von den Passagieren mit Begeisterung aufgenommene Verlängerung. Und das ohne Aufschlag auf die Fahrkarte. Man nimmt es nicht so genau damit, und auf einige Beefsteaks mehr oder weniger kommt es Kapitän G. nicht an. —

Stockholm. — Mit Unrecht hat man Schwedens Hauptstadt ein nordisches Venedig genannt. Die Schönheit Stockholms hat es nicht nötig, sich mit Venedigs Reizen zu brüsten, da es zuviel der eigenen Werte besitzt, die jeden Vergleich aushalten. Da ist das Königliche Schloß, wohl eines der größten und architektonisch vollendetsten Bauwerke Europas, die Riddarholm-Kirche, das Stadthaus, der Naturpark mit dem berühmten Freilichtmuseum und vor allem der Skärgaden, diese märchenhafte Inselwelt Stockholms, mit Saltsjöbaden als dem vornehmsten Ausflugsort, und vieles andere mehr, was auch den verwöhnten Reisenden im Banne hält.

Wie ein Reich „zwischen Rosen und Ruinen“ liegt Gotland in der Ostsee — eine Insel, die niemand, der Schweden besucht, vergessen sollte. Mit Gotlands Hauptstadt Wisby werden Erinnerungen an eine große Vergangenheit zu hanseatischer Zeit lebendig. Auf dem Friedhof des Zisterzienser-Klosters Solberga liegen 1800 Gotländer Bauern begraben, die im Kampf gegen den Dänenkönig Waldemar Attertag den Tod fanden.

Von der Mälarkönigin, wie man das zwischen Ostsee und Mälarsee, einem Binnengewässer, gelegene Stockholm auch nennt, empfiehlt es sich, die Reise über den Götakanal quer durch Schweden nach Gothenburg, der zweitgrößten Stadt Schwedens, an der Westküste gelegen, fortzusetzen. „Göteborg“ (der schwedische Name dieser Stadt) ist der transatlantische Hafen des Landes und Sitz der Schwedischen Amerika-Linie. Bekannt auch wegen seines Fischereihafens, da hier am Kattegatt der Mittelpunkt des Heringsfanges liegt, jenes Gutes, für das Stettin Hauptstapelplatz für die Versorgung des Kontinents ist. Die Kanäle, die diese Stadt durchziehen, erinnern an holländische Vorbilder. Seebäder wie Marstrand, Lysekil, Varberg, Tylösand und andere laden den Fremden zu kürzerer oder längerer Ruhepause ein.

Der Götakanal, der am Mälarsee seinen Anfang nimmt und in Gothenburg endigt, verbindet in einer Länge von 385 km Meer mit Meer. Mit behaglich eingerichteten Schiffen fährt man an Städten und Dörfern, Klosterkirchen und Schlössern, wie Vadstena und Läckö, vorüber durch eine große Zahl von Schleusen, die den Wasserspiegel um etwa 90 m heben. Bald verengt sich der Weg, so daß man wie auf staubfreier Straße durch die liebevolle Landschaft zu gleiten glaubt. Bald weitet er sich und führt über den Vätternsee und später über den Vänersee, an dessen Nordrand Värmlands Wälder liegen. Hier ist das Sagenland Gösta Berlings, das jedem Deutschen durch Selma Lagerlöf bekannt ist. Marbacka nennt sich der Mittelpunkt värmländischer Romantik und Erzählerkunst, das Heim der gefeierten Künstlerin.

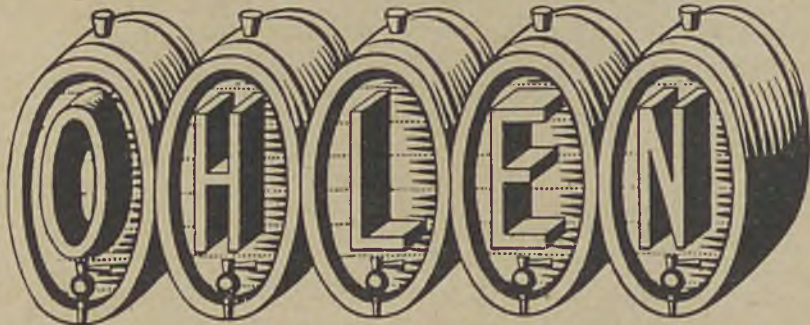
Nördlich von Värmland werden die Berge höher. Hier beginnt Dalekarlien (Dalarne), das Herz Schwedens, wo alte Bauernkultur, farben-

prächtige Nationaltrachten und von den Vätern überlieferte Sitten und Bräuche in ihrer Ursprünglichkeit erhalten sind. — Weiter führt der Schnelligkeit nach „Norrland“, in dessen Wäldern Schwedens größter Reichtum steckt. Millionen von Baumstämmen werden hier jährlich geschlagen, auf den Strömen zur Küste geflößt und schließlich zu Nutzholz, Zellulose und Papier verarbeitet. In der zentral in Norrland gelegenen Gebirgsprovinz Jämtland liegen die berühmten Luftkurorte Are und Storlien. Noch weiter nördlich liegt Lappland. Schneebedeckte Gebirge, Mitternachtssonne und rauschende Wasserfälle bilden den Uebergang nach Norwegen, das ebenso wie Schweden in zunehmendem Maße den Strom der Fremden an sich zieht.

Von Jahr zu Jahr wächst die Zahl derer, die Norwegen nicht nur vom Wasser her genießen, sondern auch tiefer in seine Schönheiten eindringen wollen. Seltsam und zunächst überraschend: der nordische Sommer gleicht dem deutschen. Die Reiseausrüstung bedarf daher keiner besonderen Ergänzung, selbst nicht für Reisen bis zum Nordkap. Auch jenseits des Polarkreises, noch nördlich von Tromsö, wird Gerste angebaut. Gewiß muß man berücksichtigen, daß man viel auf dem Wasser ist und häufig bis zu recht beträchtlichen Höhen hinaufkommt.

Heroisch ist das Bild der nordischen Landschaft zu nennen, in die die sommerliche Wärme mit grünen Wiesen, bunten Blumen und rauschenden Wäldern liebevolle Züge hineinträgt. Das Großartige Norwegens beruht auf der engen Verbindung von Hochgebirge und Meer. Eine alpine Welt, steil vom Meere bis zu Gletscherhöhe aufsteigend, in die die Fjorde mit ihren bunten Spiegelbildern hineingreifen. Je tiefer man in diese Fjorde eindringt, um so andächtiger stimmen sie den Beschauer und heben die Seele bis zu jenen Dichtertönen, in denen die Welt eines Per Gynt geistert oder ein Knut Hamsun Worte tiefster Heimatliebe findet.

Von Gothenburg aus läuft man am besten Oslo an, die Landeshauptstadt mit 250 000 Einwohnern, wo man es nicht versäumen sollte, das Volksmuseum auf Bygdøy mit den Vikinger Schiffen zu besuchen. Von Oslo aus sind die verschiedensten Möglich-

<p>Wein- Abtlg. Warme und kalte Speisen bester Qualität</p> <p>w. Ohlen</p>	<p>Neu! WEINSTUBEN Neu!</p>  <p>STETTIN, Paradeplatz Nr. 30 :: Telephon Nr. 20279 und 26664 Dienstags, Donnerstags und Sonnabends Tanz bis 4 Uhr.</p>	<p>Bier- Abtlg. Warme und kalte Speisen bester Qualität</p> <p>w. Ohlen</p>
--	---	--

keiten gegeben, um mit Eisenbahn, Dampfschiff oder mit Automobil nach Telemark und Setesdal in Südnorwegen, wo sich das Volkstum besonders rein erhalten hat, nach Westnorwegen zu den Städten Bergen, mit seinem malerischen Stadtviertel aus der hanseatischen Zeit, oder Trøndhjem (heute Nidaros genannt), der alten Königstadt, vorzudringen, die gerade in diesem Jahre Mittelpunkt großer nationaler Ausstellungen und Festlichkeiten ist, in deren Brennpunkt die Wiedereröffnung des mächtigen aus dem 12. Jahrhundert stammenden Domes steht. Weit nach dem Norden über den Polarkreis hinaus bis zum Nordkap führen bequeme Reisestraßen an freundlichen Anwesen und stattlichen Dörfern vorbei, die durchaus nicht den Ein-

druck aufkommen lassen, wie vielfach geglaubt wird, daß die arktische Felsenatur des Nordens einer Einöde gleicht, wo nur im Sommer Fischer und Pelzjäger ihrem Gewerbe nachgehen.

Skandinavien. — Immer wieder wird es den, der Schweden und Norwegen, die Länder der Wälder und Seen, der Fjorde und Wasserfälle, überstrahlt vom Feuerglanz der Mitternachtssonne, bereist hat, dorthin zurückziehen. Nicht zuletzt ist es auch der lebenswürdige und versonnene Volkscharakter, der uns Deutschen so besonders sympathisch ist. Hier weitet sich die Seele. Wie an der Weltgrenze glaubt man jenes traumhafte Land lebenswahr zu empfinden, wo keine Erdschwere drückt.

Estland.

Von Regierungsrat Dr. Jur. et rer. pol. Heinz Schmalz, z. Zt. Reval.

Nach dem Weltkrieg sind an den Gestaden der Ostsee eine Reihe von neuen Staaten entstanden, zu denen auch der junge Freistaat Estland gehört. Als die Niederlage Rußlands im Weltkrieg gegen die Mittelmächte immer deutlicher wurde, das Staatsgefüge des Zarenreiches zusammenbrach und schließlich die kommunistische Partei in Moskau ihr rotes Banner aufrichtete, traten die Selbstständigkeitsbestrebungen der baltischen Völker immer mehr hervor. Die Entstehung der baltischen Staaten war eine soziale Revolution. Der Zusammenbruch des zaristischen Rußlands gab den einheimischen politischen Führern in Reval und Riga nur die Möglichkeit und der Zusammenbruch der deutschen Armee nur die Macht, eigene Staaten zu gründen. Die Bewegung selbst war bereits im Gange. 500 000 Menschen in Estland, welche besitzlose Landarbeiter waren, von der deutschen Kultur ausgeschlossen, standen mehreren hunderten Familien gegenüber, denen der größte Teil des Bodens gehörte. Die Agrarreform enteignete in Estland wie in Lettland den Großgrundbesitz und verteilte das Land. Dadurch wurde die neue Staategründung mit ermöglicht. In Estland hatte schon im November 1917 der Estländische Landtag sich als die höchste Gewalt im Land ausgerufen. Dieser Beschluß wurde von den immer mehr eindringenden Kommunisten aufs ärgste bekämpft. Erst durch den Einmarsch der deutschen Truppen im Frühjahr 1918 konnte die Herrschaft der Kommunisten in Estland gebrochen werden. Der estländische Freiheitskrieg gegen die Kommunisten führte zur vollständigen Vertreibung der kommunistischen Truppen aus Estland. Im Frieden zu Dorpat im Jahre 1920 mit Rußland wurde Estland als selbständiger und souveräner Staat anerkannt. Der junge Freistaat ist daher vom politischen Gesichtspunkt aus nicht auf der Grundlage des Versailler Friedens entstanden, sondern hat ebenso wie sein Nachbarstaat Lettland aus eigener Kraft in einem schweren Verteidigungsfeldzug gegen die kommunistische Partei seine Selbständigkeit erkämpft. Ueber diesen beiden baltischen Staaten liegt daher nicht das Zwangssystem, das Europa kettet. Lettland hat bei einer Bevölkerung von etwa 1,1 Million einen territorialen Umfang von ca. 47 000 Quadratkilometer.

Der Wirtschaftsverkehr zwischen Deutschland und Estland hat eine Jahrhunderte alte Geschichte. Er geht auf die Zeiten zurück, da Estland vom Deutschen Ritterorden erobert und unterworfen wurde. Damals war Deutschland sozusagen der einzige Warenlieferant des Baltikums. Und als dann die Hansa sich in den Ostseeländern neue Stützpunkte schuf, nahm dieser Verkehr einen raschen Aufschwung. Da Wirtschaft und Kultur nahe beieinander wohnen, breitete sich die deutsche Kultur im Baltikum aus und drückte den meisten Städten ihren Stempel auf. So zeigt die alte Haupt- und Hafenstadt Reval, von den Esten Tallinn genannt, in ihren älteren Teilen noch heute das Bild einer mittelalterlichen deutschen Hansastadt. Der Domberg, der im 13. Jahrhundert von den Deutschen Ritterschaften erbaut worden ist und auf dem sich heute das Parlament, die Wohnung des Stadältesten und einige Patrizierhäuser befinden, ist ein Kronzeug für die damalige Expansion deutscher Kultur.

Es ist daher ganz verständlich, daß die spätere kurze dänische und längere schwedische Herrschaft die Handelsbeziehungen Estlands zu Deutschland nie ganz unterbinden konnten. Auch die Vereinigung Estlands mit Rußland änderte an diesen Verhältnissen nichts, denn Rußland importierte ja selber aus dem industriell und kulturell vorge-schritteneren Westen. Trotz langjähriger starker Beeinflussung von Osten her, insbesondere während seiner 200 jährigen Zugehörigkeit zu Rußland, gehört Estland heute ausgesprochen zum nördlich-protestantischen Kulturkreis und hat sein geistiges Gesicht ganz öffentlich dem Westen zugewandt.

In der Außenpolitik sucht der junge aufstrebende Freistaat Estland im Sinne einer vorsichtigen Ostseepolitik einen Weg fortschreitender Entwicklung. Das gefährlichste und interessanteste Problem Lettlands ist aber: Rußland. Nur 200 Kilometer sind es, die Reval, das Rußland kurz vor dem Kriege zu seinem Kriegshafen und zu seiner ersten Werft für seine Flotte umzubauen begann, von der russischen Grenze und dem letzten estländischen Grenzstädtchen Narwa, wo die größte Textilfabrik Europas stand, trennen, und 10 Jahre sind es jetzt, daß Reval aufgehört hat, eine russische Stadt zu sein. Was wunder, daß für Lettland das russische

Problem, dessen Regime es begreiflicherweise ebenso fürchtet wie verabscheut, ganz andere Bedeutung hat als für uns; die augenblicklichen Zustände in Moskau sind daher hier in den mannigfaltigsten Variationen Tag-, Abend- und Nachtgespräch. Am besten wäre, findet man in Reval, ein schwaches Rußland. Ist Rußland aber schwach? Wird es, falls es heute schwach ist, eines Tages wieder stark und mächtig sein?

Das innenpolitische, das soziale Problem ist das zweite große Problem dieses Staates. Vor zehn Jahren kämpfte man gegen den Adel, man enteignete das Land und gab es den Bauern. Die Arbeiter wurden nicht weiter berücksichtigt. Heute, wo es bei sehr schlechten Löhnen und einer verhältnismäßig großen Arbeitslosigkeit Schwierigkeiten gibt, ist bei der Nähe Rußlands eine unzufriedene Arbeiterschaft im eigenen Lande gefährlich. Darum die Bedeutung des russischen Problems auch von der innerpolitischen Seite. Bis 1920 bildete die deutschbaltische Volksgruppe die führende Nation Estlands. Auch heute noch ist sie als ein sehr wichtiger Bestandteil der Bevölkerung anzusehen, wenn auch das baltische Deutschtum durch die Kriegsfolgen und besonders durch die Agrarrevolution sehr geschwächt worden ist. Man gab aber den Deutschen gleichzeitig eine wirklich vorbildliche Kulturautonomie. Die 18000 Deutschen, die in Estland leben (12000 davon in Reval, das 120000 Einwohner zählt) und die in dem hundertköpfigen Parlament durch zwei Abgeordnete vertreten sind, können sich ungestört der Pflege der Muttersprache, der deutschen Kultur und des deutschen Schulwesens hingeben. Die deutsche Kulturverwaltung, die in der estnischen Staatsverfassung verankert ist, arbeitet reibungslos mit den Behörden, deren guter Wille allgemein anerkannt wird. Der Aufbau in der Kulturselbstverwaltung — Estland ist der erste europäische Staat, in dem eine solche Kulturselbstverwaltung für die Minoritäten durchgeführt wurde — hat erst eine Zusammenfassung der ganzen Volksgruppe ermöglicht. Diese Regelung der Minderheitenfrage könnte den meisten Staaten, deren Selbständigkeit vom Kriegsende datiert, als Muster vorgehalten werden, besonders den Staaten, die deutscher Kolonisationsarbeit das verdanken, was sie heute sind.

Vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus darf Estland kein reiches Land genannt werden. Die Wirtschaftslage ist zur Zeit sehr schlecht, hiesige berufene Wirtschaftskenner halten die Lage augenblicklich sogar für noch schlechter als in Lettland. Nach wie vor bildet die Landwirtschaft die Grundlage der Wirtschaft. Die estländische Industrie arbeitet mit etwa 60000 Arbeitern; Holz- und Webindustrie sind ihre wesentlichsten Zweige. Heute, da Estland aus Revolution und Weltkrieg als Freistaat hervorgegangen ist und bereits zehn Jahre Selbstregierung hinter sich hat, tritt die wirtschaftliche Verbindung zwischen Deutschland und Estland wieder deutlich hervor. Deutschland steht heute wieder an der Spitze des estnischen Außenhandels: im Jahre 1929 und in den abgelaufenen Monaten 1930 sind in der Gesamteinfuhr Estlands über 30% deutsche Waren. Es sind das vor allem

Getreide, Futtermittel, Maschinen, Textilwaren, Metallwaren, Lederwaren und Chemikalien. Nach Deutschland folgen die Vereinigten Staaten und dann England. Als Abnehmer estländischer Waren hat Deutschland mit England den ersten Platz abwechselnd inne. Estland als Agrarland und Deutschland als Industriestaat ergänzen sich. Dazu sind die Verkehrsbedingungen ganz ausgezeichnete: die Ostsee verbindet die beiden Länder. Und schließlich weist die deutsche Sprache in Estland eine ansehnliche Verbreitung auf, was wiederum den wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Länder zugute kommt. Nach lettischem Vorbild hat man jetzt ebenfalls einen Handelsvertrag mit Rußland geschlossen und wartet ab, was er bringen wird. Als man in Riga einen solchen Vertrag schloß, war man in Reval außer sich. Und während man in Riga schon wieder mit dem Vertrag unzufrieden ist, schließt man ihn in Reval ab.

Vom Domberg, auf dem das Schloß und die Regierungsgebäude schön beieinander liegen und von wo man einen weiten Ausblick über das Meer und den finnischen Meerbusen hat, steigt man herab in die hübsche alte Stadt, deren enge Gassen angefüllt von Menschen sind und unter denen man auffallend vielschöne und elegante Frauen beobachtet. Fromm und ernst weisen aus dem Gewühl der alten Gassen die zahlreichen Kirchtürme gen Himmel, darunter namentlich die deutsche schlanke Nadel des in seiner schlichten schmucklosen Einfalt ergreifenden gotischen Turms von St. Olai, der Barockhelm von St. Nikolai und das dem Rathausturm ähnelnde Minarett der Kirche zum Heiligen Geist, der alten Ratskapelle. Um die alte Innenstadt auf dem Gelände der alten Bastionen und Raveline schlingt sich ein Kranz reizvoller grüner Anlagen und Promenadenwege, an die sich weiterhin die künstlerisch-architektonisch und historisch kaum irgend bemerkenswerten neueren Vorstädte anschließen. Und dann wird es still und immer stiller, wie in diesem ganzen weiten menschenleeren Land. Aber diese Ruhe ist auch von besonderem Eindruck.

Wenn man überlegt, daß in den drei Ländern, Estland, Lettland und Litauen, drei verschiedene Sprachen gesprochen werden, von denen die estnische, ein finnisch-ugrischer Dialekt, uns die fremdeste ist und mit keiner anderen europäischen Sprache verwandt ist außer dem Ungarischen, und daß sich schließlich doch die gleiche, unendliche Kette von Bauernhäusern durch alle drei Länder fortsetzt mit Bewohnern, die auf gleiche Weise, auf dem gleichen Boden, mit den gleichen Geräten die gleichen Produkte erzeugen, fragt man sich unwillkürlich, was diese Menschen angetrieben hat, so viele Staaten zu bilden. Jeder dieser Staaten besitzt heute seine teuren Auslandsvertretungen, seine eigenen umfangreichen und kostspieligen Zollverwaltungen, seine eigenen Armeen. Nach keiner Seite hin ist bisher eine Zusammenfassung erfolgt. Zwar ist kürzlich — vom 15.—17. Juni 1930 — in Kowno die III. baltische Wirtschaftskonferenz geschlossen worden, die die Vertreter Lettlands, Estlands, und Litauens zusammenführte. Man ist aber über die Empfehlung der baltischen Klausel kaum hinausgekommen, die dar-

auf abzielt: die künstlichen Hindernisse, welche den Warenaustausch zwischen diesen Staaten hemmen, zu beseitigen. Zur Zeit steckt die baltische Klausel trotz dreier baltischer Wirtschaftskonferen-

zen — die erste war im April 1928 in Riga — noch auf dem toten Punkte. Unter den Randstaaten ist aber Estland mit Reval besonders berufen: das Fenster nach dem Osten zu sein.

Polens Wirtschaft und Finanzen.

Von Dr. E. Kulschewski, Warschau.

In der Beurteilung der gegenwärtigen Wirtschaftslage Polens sind sich sowohl die amtlichen wie auch die Kreise der Privatwirtschaft darin ziemlich einig, daß von einer Entspannung der Wirtschaftskrise vorerst nicht die Rede sein könne, daß angesichts der neuerdings getrüben Ernteaussichten sogar eine Verschärfung der Depression im Bereich der Möglichkeit liegt. Immerhin hat sich die Erzeugung den veränderten Bedingungen z. T. schon angepaßt, indem der Produktionsgrad der meisten Industriezweige in den letzten Monaten mehr oder minder stark eingeschränkt wurde, während man gleichzeitig das Schwergewicht auf eine möglichst restlose Räumung der Lagerbestände verlegte. Diese Ablösung der Warenvorräte bzw. ihre Umwandlung in Betriebskapital hat es denn auch ermöglicht, daß die rückläufige Bewegung der Erzeugung im Ganzen gesehen wenigstens zum Stillstand gebracht werden konnte. Unter Ausschaltung saisonmäßiger Einflüsse nahm die industrielle Erzeugung von 102,9 im April auf 103,7 im Mai zu, und von der Tendenz des Arbeitsmarktes ausgehend dürften sich nach den Vermutungen des Warschauer Preis- und Konjunkturforschungsinstituts auch für den Juni nennenswerte Verschiebungen gegenüber Mai kaum ergeben haben.

Das schließt andererseits nicht aus, daß der Konjunkturdruck insbesondere bei den Verbrauchsgüter herstellenden Industrien sich immer noch zu vertiefen tendiert und mit diesem Prozeß eine langsamere Räumung der noch erheblichen Vorräte Hand in Hand geht. Eine neue Einschränkung des Beschäftigungsgrades hat sich im Mai vor allen Dingen in der Metall-, Maschinen- und chemischen Industrie notwendig gemacht, während die Eisenindustrie größere Staatsaufträge hereinbekam und ihre Erzeugung wieder heben konnte. Im Kohlenbergbau scheint die Förderung ihren Tiefpunkt bereits erreicht zu haben, und die Gefahr größerer Verminderungen glaubt man schon überwunden. Im Mai zeigte der Kohlenabsatz auf dem Inlandmarkt eine leichte Aufwärtsbewegung. Zwar waren die Lieferungen an die Staatsbahn geringer als im April, aber dieser Ausfall wurde durch den Mehrbedarf der Industrie sowie des Handels ausgeglichen. Der gesamte Kohlenabsatz mit Einschluß der Ausfuhr blieb unbeschadet der Steigerung im Mai gegenüber April um etwa 3% im Verhältnis zu 1928 noch um 16% zurück. Die Ausfuhr wiederum, die im Mai um 6% größer war als im Vormonat, erreichte einen um 13% geringeren Stand als 1928. Wenn trotz der ungünstigen Exportkonjunktur die Kohlenausfuhr insbesondere nach den nordischen Märkten forciert wurde, so war das nur auf Kosten der Preise möglich, hinsichtlich welcher den Importeuren im Mai erneute Zugeständnisse gemacht werden mußten. Daraus ließe sich folgern, daß der Kohlenbergbau bestrebt ist, seine Stellung auf den nordischen sowie den Konventionenmärkten zu behaupten, um den jetzigen Förderungsgrad um jeden Preis aufrecht zu erhalten bzw. neue Arbeiterentlassungen zu vermeiden.

In der Eisenindustrie haben die Lieferungen an die Staatsbahnverwaltung im Mai eine etwa 13% betragende Produktionssteigerung gestattet. Dennoch haben die Walzwerke ungefähr 7% weniger erzeugt als im Jahre 1928. Die Roheisenproduktion, die sich im Mai 1928 auf 1765 to je Arbeitstag belief, sank im April 1930 bis auf 1257 to und betrug im Mai 1316 to. Günstiger gestaltete sich die Stahlerzeugung, die im Durchschnitt eines Arbeitstages 4654 to im Mai 1928, 3656 to im April 1930 und 4562 to im Mai 1930 zu erreichen vermocht hat. Die jetzige Stahlproduktion ist sonach nicht mehr wesentlich geringer als 1928. Die Herstellung von Walzwerkserzeugnissen verminderte sich von 3400 to je Arbeitstag im Mai 1928 auf 2811 to im April d. Js. und stieg wieder auf 3175 to im Mai, während der Inlandabsatz trotz der beträchtlichen Lieferungen an den Eisenbahnfiskus immer noch erst 75% des Absatzes im Mai 1928 darstellte. Die Ursache dieser Entwicklung ist in erster Linie in der fortgesetzten Bedarfsverminderung der Metallindustrie zu erblicken, deren Verbrauch an Eisen selbst unter Ausschaltung saisonmäßig bedingter Einflüsse um 55% gegenüber 1928 zurückblieb. Dieser beträchtliche

Bedarfsausfall konnte auch durch die leichte Zunahme der Nachfrage durch den Großhandel nicht kompensiert werden. Lediglich die verhältnismäßig große Ausfuhr trug dazu bei, daß die Eisenhüttenindustrie ihren jetzigen Stand behaupten konnte. Obgleich der Export an Walzwerkserzeugnissen insbesondere nach Sowjetrußland nachzulassen tendiert, bewegt er sich noch in einem wesentlich größeren Rahmen als 1928. Eine erneute Ausfuhrsteigerung kann aber aus der Tatsache gefolgert werden, daß die Sowjets wieder eine größere Eisenpartie in Ostoberschlesien abschlossen, die vermutlich bis zum Herbst ausgeliefert werden wird. Empfindlicher macht sich der Exportrückgang bei Eisen- und Stahlröhren bemerkbar, was mit der Verschlechterung der Konjunktur insbesondere auf dem amerikanischen und asiatischen Markte zusammenhängt.

Infolge der Stagnation in der weiterverarbeitenden Industrie ist der Zinkabsatz auf dem Binnenmarkt im Mai um 35% zurückgegangen und erreichte damit einen Stand, der wesentlich geringer war als in den Vorjahren. Indessen bewegte sich die Erzeugung im allgemeinen in ihrem bisherigen Umfange, zumal sich die Ausfuhr nach einem ziemlich scharfen Rückgang in den letzten Monaten im Zusammenhang mit der zwischen der Zinkindustrie Deutschlands und Polens erfolgten Verständigung im Mai wieder um 25% gehoben hat. Dessen ungeachtet hat sich die Konjunktur auf dem Weltzinkmarkt weiter versteift, was letztlich in der sinkenden Preistendenz seinen Ausdruck findet. Immerhin hat der kürzlich mit den Sowjets zustandegebrachte Abschluß auf 4000 to Zink den Hütten ihren Absatz für die nächsten Monate sichergestellt.

Unter den weiterverarbeitenden Industriezweigen ist eine nennenswerte Entspannung trotz der einsetzenden Belebung auf dem Baumarkt nicht eingetreten. Die rückläufige Bewegung der Bautätigkeit ist angesichts der staatlichen Finanzierung des Wohnungsbaus immerhin zum Stillstand gebracht, so daß sich der Index von 93,5 im April auf 103,4 im Mai heben konnte. Die Eindeckung der Bauunternehmungen an Rohstoffen und die Bereitstellung von Baukrediten durch die Staatliche Landeswirtschaftsbank lassen die Vermutung zu, daß die diesjährige Bausaison einen größeren Umfang annimmt als in den zwei Vorjahren. So erklärt es sich auch, daß der Inlandabsatz an Zement im Mai 105,9 Taus. to betrug, während 1928 insgesamt 103,6 Taus. to und 1929 nur 89,4 Taus. to abgesetzt worden sind. In den Ziegeleien kommt die Belebung allerdings noch nicht zum Ausdruck, vielmehr sind sie nach wie vor mit Vorräten überlastet und nehmen sogar eine Preisermäßigung in Kauf. Die Glashütten betonen ihre Einschränkungspolitik weiter, wofür charakteristisch ist, daß der Index der Sodalieferungen von 102,0 im März auf 91,6 im April und 85,9 im Mai abnahm. Ebenso zeigt der Produktionsindex bei der Metall- und Maschinenindustrie einen Rückgang von 112,8 auf 108,3; namentlich die auf industrielle Investitionen eingestellten Kessel- und Bearbeitungsmaschinen herstellenden Gewerbe stehen unter dem unverminderten Druck der Absatzstockungen. In viel größerem Tempo sind die Maschinentransporte der Eisenbahn gesunken, und daraus wird zu folgern sein, daß die Fabriken von der jetzt betonten Lagerproduktion schon in Kürze zur Begrenzung ihrer Erzeugung überzugehen gezwungen sein werden. Diese Vermutung ist umso wahrscheinlicher, als die Maschinenbeschaffung in der Landwirtschaft infolge der Preisgestaltung auf dem Produktmarkt fortdauernd zurückgeht und die diesjährigen Ernteaussichten einen nennenswerten Mehrbedarf kaum rechtfertigen dürften.

Die Entwicklung auf dem Baumarkt hat sich im Beschäftigungsstand der Holzindustrie noch gar nicht widerspiegeln vermocht, was nur dafür sprechen würde, daß der Handel noch erhebliche Vorräte an Schnittware auf Lager hat. Der Produktionsindex verminderte sich sogar von 100,2 auf 95,6 im Laufe des Mai, fraglos die Folge einer unverhältnismäßig vorzeitigen Erschöpfung der Rundholzvorräte bei den Sägewerken. Die Rundholzpreise sind weiter abgeflaut (für Kieferschnittware ermäßigte sich der Preisindex

von 91,4 auf 87,3 im Mai) und lassen einen erneuten Rückgang erwarten. Die Schnittholzausfuhr nahm im Mai in bemerkenswertem Maße zu, trotzdem kamen 27% weniger auf die Auslandsmärkte als im Vorjahr. Ihre Erklärung findet diese Tatsache vor allen Dingen in der geringeren Aufnahmewilligkeit des deutschen Marktes. Unverändert blieb die Rundholzausfuhr, während der Absatz an Ganzfabrikaten wie Schwellen, Telegraphenstangen und Faßdauben schon unter dem Einfluß der Saison stand, die im Mai/Juni ihren Höhepunkt zu erreichen pflegt.

In der Landwirtschaft hält die Krise in ihrer bisherigen Schärfe an. Zwar nahmen die Roggenpreise in der zweiten Junihälfte nach einer Intervention der Staatlichen Getreidestelle eine unerwartete Wendung, sie kam aber zu spät, um eine Besserung auf der ganzen Front hervorzurufen. Ueberdies liegen nicht die mindesten Anzeichen vor, welche die Vermutung einer Entspannung der Depression im kommenden Wirtschaftsjahr berechtigt erscheinen ließen. Bei der tierischen Produktion ist ein Sinken der Rentabilität unverkennbar, und das Nachlassen der Vieh- und Schweinepreise war im Interesse der ziemlich stark blockierten Ausfuhr unerlässlich. Alle Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß sich das Abflauen auf dem Schweinemarkt vor allen Dingen dann beschleunigen wird, wenn die Landwirtschaft im Herbst ihre Viehbestände räumt. Unter diesem Gesichtswinkel wird sich eine Ueberlastung des Marktes in Verbindung mit einem Zusammenbruch der Preise nicht vermeiden lassen.

Waren die Ernteaussichten bis Anfang Juni noch zu friednestellend, so haben sie sich seitdem infolge der ununterbrochenen Dürre ganz wesentlich verschlechtert. Noch läßt sich nicht absehen, welche Schäden der Mangel an Nahrungsmitteln sowohl hinsichtlich der Getreide- als auch der Futtermittelernte verursacht hat. Allgemein wird jedoch angenommen, daß der diesjährige Ertrag hinter 1929 nicht unerheblich zurückbleibt. Dies war mit ein Grund, warum der Staat in den letzten Wochen wieder als Käufer von Roggen auftrat, denn wenn die Volksernährung auch nicht gefährdet

ist, so scheinen der Regierung gewisse Vorbeugungsmaßnahmen doch geboten. Damit im Zusammenhang ging die Getreideausfuhr bereits im Mai beträchtlich zurück und betrug 23,8 Taus. to Roggen (April: 40 Taus. to), 16,1 Taus. to Gerste (26,3 Taus. to), und 8,1 Taus. to Hafer (13,2 Taus. to). Einen weiteren Rückgang weist der Monat Juni auf. Auf dem Kartoffelmarkt herrscht eine völlige Stagnation, und die Rübenanbaufläche ist um 11% geringer als 1929. Den Fleischmarkt kennzeichnet bei schwachem Auftrieb eine sinkende Tendenz, aber die Preise sind im Durchschnitt immer noch höher als vor zwei Jahren. Die Ausfuhr nahm im Verhältnis zu 1929 und insbesondere auch zu 1928 beträchtlich ab, so daß sich in den Hauptproduktionszentren wie Posen und Lemberg schon jetzt ein Ueberangebot beobachten läßt.

Auf dem Geldmarkt hält die Flüssigkeit bei gleichzeitiger Verschlechterung der Zahlungsfähigkeit privater Unternehmungen an. Unter Berücksichtigung der saisonmäßig bedingten Einflüsse stieg die Zahl der Wechselproteste bei der Bank von Polen von 6,08 auf 6,34%, und lediglich in Lodz trat eine Senkung von 15,73 auf 12,87% ein. Einen größeren Umfang nahm die Illiquidität insbesondere in den reinen Landwirtschaftsgebieten sowie in der Holz- und Metallindustrie an. Nicht außer Acht zu lassen ist dabei, daß die Industrie mehr und mehr zur Barregulierung übergeht und sich lieber zu höheren Rabatten versteht als das Risiko des Wechselkreditgeschäfts auf sich zu nehmen.

Diese Entwicklung spiegelt sich vor allen Dingen im Diskontgeschäft der Banken wider, bei welchen das Angebot erstklassigen Wechselmaterials minimal ist. Das Sparkapital wendet sich mehr und mehr festverzinslichen Anlagen zu, wofür etwa die beträchtliche Ueberzeichnung der im Juni aufgelegten Bauprämienanleihe bezeichnend ist. Zudem läßt die Gestaltung der Devisenbestände bei der Bank von Polen sowie bei den Privatbanken darauf schließen, daß sie jetzt bestrebt sind, ihre Auslandsverpflichtungen abzustößen.

Die Kurzschrift im Dienste der Wirtschaft.

Von Direktor Dr. Redell.

Das deutsche Wort „Kurzschrift“ für das Fremdwort Stenographie hat heute eine so allgemeine und anerkannte Verbreitung gefunden, daß es keiner Erklärung mehr bedarf, dagegen fehlt uns eine gute deutsche Bezeichnung für Stenotypist resp. Stenotypistin. Von den vielen Kurzschriftsystemen, die einst in Kursen und Schulen gelehrt wurden, hat die Einheitskurzschrift den Sieg davongetragen. Die kleinen Geplänkel, die noch gegen sie geführt werden, sind vielleicht wünschenswert, damit nicht der Gedanke aufkommt, die Reichskurzschrift sei etwas Endgültiges, Vollkommenes. An ihrer Verbesserung muß dauernd gearbeitet werden. Wo ältere Angestellte nach einem anderen Kurzschriftsystem arbeiten, wird es nicht immer notwendig sein, die Forderung des Umlernens zu stellen, denn in der Regel soll der Angestellte ja nur das wiederlesen resp. schreiben, was er selbst kurzschriftlich zu Papier gebracht hat. Wo aber in wirtschaftlichen Büros mehrere Kurzschriftler tätig sind, muß von allen die gleiche Kurzschrift gefordert werden, damit jeder des anderen Aufnahmen handschriftlich oder auf der Maschine wiedergeben kann.

Wenn nun hier die Kurzschrift vom Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit untersucht werden soll, so wird mancher Leser diese Ueberprüfung für überflüssig halten, da es ja eine Selbstverständlichkeit sei, die keines Beweises bedürfe. So eindeutig liegen die Verhältnisse nicht. Die Wirtschaftlichkeit der Kurzschrift prüfen, heißt nichts mehr und nichts weniger als sie in den Rahmen der Rationalisierung der Verwaltungsarbeiten in den kaufmännischen Büros stellen, heißt sie nach dem Grundsatz des kleinsten Mittel zur Erzielung des größten Erfolges prüfen.

„In jedes Dorf wird die deutsche Kurzschrift ihren Einzug halten, bald hat sie die gewöhnliche Schrift verdrängt“, so schrieben einst Sachberater im Reichsministerium des Innern, also vor 6-7 Jahren. Wäre das wahr geworden, dann hätte aber auch jeder Reifeschüler unserer Mittel- und höheren Schulen als Herr der Kurzschrift die Schule verlassen müssen. Nichts von allem ist eingetroffen. Die Volksschule hat wichtigere, grundlegendere Aufgaben zu erfüllen. In den Mittelschulen wird Kurzschrift gelehrt, aber nicht mit dem Erfolg, daß ihre Reifeschüler als „perfekte Kurz-

schreiber“, wie sie die Wirtschaft fordert, angesprochen werden können. Eine jahrelange mehrere Wochenstunden umfassende Schulung in der Kurzschrift kann erst die in der Wirtschaft erwünschten Kurzschriftkräfte geben.

Es wird heute in Deutschland sehr viel Zeit, Kraft und Geld für die Erlernung von Kurzschrift verschwendet. Groß, sehr groß ist die Zahl der Anfänger in der Kurzschrift. Ein ganz erheblicher Prozentsatz derselben besitzt überhaupt nicht die für die Kurzschrift erforderliche grundlegende Schulung in der deutschen Muttersprache. Bei ihnen ist jede Kurzschriftschulung überflüssig, weil sie erfolglos sein muß. Bei einem wesentlichen Bruchteil der Anfänger hört die Kurzschriftarbeit nach Erlernung des „Systems“ auf. Auch hier Zeit- und Geldverschwendung, denn zu einer Anwendung kommt es nicht! Ein bescheidener Teil kommt zu einer Fertigkeit von 100 Silben in der Minute. Bei ihm beginnt nun bereits das Angebot als „perfekter Kurzschriftschreiber“. Und wenn noch etwas Maschinenschreiben hinzukommt, dann ist der „perfekte Stenotypist“, die „perfekte Stenotypistin“ fertig. Ist mit ihm der Wirtschaft gedient? Leider gibt es noch immer sehr viele Kaufleute, die auf die „perfekte Stenotypistin“ hereinfallen, die sie in Inseraten für ihr Büro fordern, die sie vielleicht Jahr für Jahr beschäftigen, weil sie ihnen ausreichend erscheint. Auf der anderen Seite stehen die wirtschaftlichen Unternehmer, die dauernd über den Mangel an gut vorgebildeten Stenotypisten resp. Stenotypistinnen klagen. Wo im technischen Betriebe die Rationalisierung durchgeführt ist, wird auch den Arbeiten im Büro hinsichtlich ihrer Gestaltung nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Wenn auch noch nicht die Stoppuhr bei uns die Rolle spielt, wie im amerikanischen Büro, so sind doch schon Forderungen hinsichtlich der Silbenzahl, die in einer Minute als Mindestleistung von der Kurzschriftlerin geleistet werden müssen, aufgestellt, und ebenso hinsichtlich der Zahl der Anschläge, die von der Maschinenschreiberin in der Minute gefordert werden. Klare Maße muß man haben, bestimmte Leistungen werden gefordert! Aber diese Maße haben nur bedingten Wert! Es gibt eine ganz stattliche Zahl von Stenotypistinnen, die in Kurzschrift 150 Silben und im Maschinenschreiben

240 Anschläge in der Minute leisten. Aber dieses Schreiben ist ja erst eine bescheidene Teilleistung. Die nächste Forderung heißt die kurzschriftliche Niederschrift wiederlesen! Hier versagt schon ein ganz erheblicher Prozentsatz. Wer das Diktate nicht dem Inhalte nach erfaßt hat, wer mit den Ausdrücken des Diktatstoffes nicht vertraut ist, wird nur stockend und fehlerhaft lesen. Und wie das Lesen, so wird auch die schriftliche Wiedergabe, sei sie handschriftlich, sei sie auf der Schreibmaschine geschrieben, sein. Voraussetzung einer fließenden Wiedergabe ist also Kenntnis der kaufmännischen Geschäftssprache, die keine andere Schule als nur eine gut ausgebaute Handelsschule gibt.

An die schriftliche Wiedergabe des Diktates werden nun besonders hohe Anforderungen gestellt: sie muß allen Anforderungen der Grammatik, der Rechtschreibung und der Interpunktion entsprechen. Eine hohe Anforderung! Hier wird der Volksschüler, der nicht eine gründliche Weiterbildung in der deutschen Muttersprache erfahren hat, versagen. Alle Kurzschrittschulung hilft ihm nicht über diesen Mangel hinweg. Auf die Anforderungen an die äußere Form der schriftlichen Wiedergabe wird in einem späteren Artikel über „Maschinenschreiben“ näher eingegangen.

Schon bei einer Leistung von 150 Silben in der Minute sind die Forderungen an den Kurzschrittschreiber ganz erhebliche: geistige Befähigung, Beherrschung der Muttersprache, gründliche Kenntnis der kaufmännischen Geschäftssprache! Daraus ergibt sich, daß der für die Wirtschaft brauchbare Kurzschrittliler kein Massenmensch, sondern ein in einer Kunstfertigkeit besonders befähigter Mensch ist.

150 Silben in der Minute ist die Mindestforderung. Erst bei 150 Silben fängt die Wirtschaftlichkeit der Kurzschrift an. Schon bei der gewöhnlichen Schrift lassen sich Schreibgeschwindigkeiten erzielen, die mindestens der gleichkommen, mit der stenographische Zeichen zu malen sind. Die Schreibmaschine jedoch gestattet Geschwindigkeiten, die jene übertreffen, mit der stenographische Schrift zu malen ist, und zwar bei vorbildlicher Präzision des einzelnen Zeichens. Mit der Steigerung der Schnelligkeit der Kurzschrift wächst die Unklarheit stenographischer Schrift, und ein weites Feld der Fehlerquellen tut sich auf, die nur durch die Intelligenz des Schreibenden bei der schriftlichen Wiedergabe beseitigt werden können. Hieraus ergibt sich aber auch, daß kurzschriftliche Brieforiginale und ebensowenig kurzschriftliche Kopien niemals als rechtliche Beweismittel verwendet werden können. So sind der Kurzschrift im kaufmännischen Geschäftsverkehr doch enge Grenzen gesteckt.

In erster Linie wird Kurzschrift als Diktat- oder Entwurfschrift verwendet. Dr. Ewald Reynitz (Kammerstenograph) sagt in seinem Buch „Die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stenographie kritisch dargestellt“: „Der bei der Herstellung eines Schriftstückes zwischengeschaltete Arbeitsgang des Diktierens unter Benutzung der Stenographie ist wegen der Massenproduktion leistungsfähiger und noch mehr leistungsfähiger Stenographen zu einer Tradition geworden, von der die Stenographie ihre Ansprüche auf volkswirtschaftliche Bedeutung — wegen angeblicher erheblicher Ersparnis an Zeit und Arbeitskraft — im besonderen hergeleitet.“ Für die Herstellung eines Schriftstückes in der angedeuteten Art und Weise kommen die Zeit für die Aufnahme des Diktates und dann die Zeit für die Uebertragung des Stenogrammes in Frage.

Die Diktierzeit richtet sich nach der Kurzschrittfertigkeit, die nach der Silbenzahl, die in der Minute geschrieben werden, gemessen wird. Nach der Musterprüfungsordnung des Deutschen Verbandes für das kaufmännische Bildungswesen für die Geschäftstenographenprüfungen bei den Industrie- und Handelskammern wird eine Mindestleistung von 150 Silben gefordert. Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Kurzschrift muß zur Diktierzeit noch die Uebertragungszeit des Kurzschrittdiktates hinzugerechnet werden; denn erst mit der vorliegenden Reinschrift ist der zu beurteilende Arbeitsvorgang beendet. Tatsache ist, daß bei der Uebertragung des Kurzschrittdiktates nicht dieselbe Schnelligkeit entwickelt werden kann, wie beim Abschreiben eines Drucktextes oder wie beim Diktat in die Maschine. Genaue Zeitprüfungen haben zu folgendem Ergebnis geführt: Bei der Uebertragung eines Stenogrammes mit der Schreibmaschine wird als Mindestleistung bei amtlichen Prüfungen eine Geschwindigkeit von 150 Anschlägen in der Minute angesehen. Bei Abschrift eines Drucktextes und beim Diktat in die Maschine gelten als Mindestleistung 240 Anschläge in der Minute. Bei Berücksichtigung dieser Zahlen und der Voraussetzung, daß ein Diktat in die Maschine sogleich als Reinschrift angesehen werden kann, ergeben

genaue wissenschaftliche Untersuchungen, daß ein Schriftstück, das so schnell wie möglich zur Unterschrift kommen soll, durch Diktat in die Maschine schneller angefertigt werden kann, als durch Diktieren des Entwurfs in das Stenogramm mit Uebertragung durch die Maschine. Es ist auch festgestellt, daß das Diktieren eines Entwurfs in die Schreibmaschine und Anfertigung einer Reinschrift davon auf der Maschine nicht wesentlich mehr Zeit erfordert als die Arbeit: Kurzschrittdiktat und Uebertragung desselben als Maschinenreinschrift. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, daß der Diktierende — der Geber, wie er heute wohl genannt wird — bei einem guten Stenotypisten durch ein Kurzschrittdiktat an Zeit erheblich weniger Zeit braucht als beim Diktat in die Maschine. Ein Kurzschrittdiktat von 1000 Silben wird bei einer Geschwindigkeit von 150 Silben in der Minute in 6,6 Minuten geschrieben. 1000 Silben in die Maschine diktieren erfordern bei 240 Anschlägen in der Minute ungefähr 16 Minuten. Die Zeitersparnis beträgt für den Geber also rund 9 Minuten.

Das Endergebnis der Untersuchung des Dr. Reynitz ist für jeden Wirtschaftler so bedeutungsvoll, daß es hier seinen Platz finden soll:

1. Wenn der Entwurf diktieren wird, um den Erfolg des Schreibgeschäfts, die Reinschrift, so schnell wie möglich zu erzielen, bedeutet Verwendung der Stenographie zur Diktataufnahme Zeitverlust gegenüber dem Diktat direkt in die Maschine, da bei allen Fertigungsstufen des Maschinenschreibens die Reinschrift schneller geliefert wird.

2. Auch soweit Stenographie beim Diktatschreiben zu dem Zwecke benutzt wird, höchstwertige Arbeitskraft, also Kosten zu sparen, beschränkt die Konkurrenz des Maschinendiktats das Anwendungsgebiet der Stenographie auf Stenographierfertigkeiten von über 150 Silben. Diese Grenze rückt desto höher hinauf, je besser die Leistung auf der Schreibmaschine wird.

Erst bei einer Kurzschrittfertigkeit von 150 Silben in der Minute fängt die Kurzschrift an, wirtschaftlich für den Betrieb zu werden. Dabei wird vorausgesetzt, daß die Uebertragung mit einer Geschwindigkeit von 180 Anschlägen korrekt und fehlerfrei erfolgt.

Tatsache ist nun weiter, daß die Mehrzahl aller Bewerber ihre Kurzschrift- und Schreibmaschinenfertigkeit überschätzen. Eine Nachprüfung durch verschiedene Arbeitsämter hat die Richtigkeit dieser allgemein bekannten Behauptung ergeben. Prüfungen von verschiedenen Stellen haben folgendes Bild ergeben: Von 100 Kurzschrittschreibern, die ihre Dienste als Stenotypist angeboten haben, erreichten 50% noch nicht 100 Silben in der Minute; 25% schrieben rund 100 Silben, 15% 120 Silben, 7% 150 Silben, und nur 3% erreichten die nächst höheren Stufen 180 bis 200 Silben. Somit ergibt sich: Groß ist das Angebot der Stenotypisten und Stenotypistinnen; ihre Angaben über ihre Leistungsfähigkeit sind unzuverlässig; eine starke Überschätzung ist ganz allgemein festgestellt. Einwandfreie Feststellungen der erwünschten Fertigkeiten lassen sich nur durch amtliche Prüfungen machen. Von den Prüfungsämtern soll in einem späteren Artikel gesprochen werden.

Nun noch ein Wort über den Diktierenden, den Geber des Diktats! Wenn von der Wirtschaftlichkeit der Kurzschrift in den Betrieben gesprochen werden soll, so kommt dabei nicht allein die gute Stenotypistin in Frage. Wer einmal als Chef eines Handelshauses oder eines Fabrikbetriebes mit der Stoppuhr in der Hand einen gedruckten Text in einer Geschwindigkeit von 150 Silben in der Minute diktieren hat, statt ihn aus dem Kopf herauszuformulieren und anzusagen, der muß zugeben, daß eine solche Diktatleistung außerordentlich beachtlich, ja daß sie schon eine Art Spitzenleistung darstellt. „Leute vom Bau“, die über eine gute Diktierfähigkeit verfügen, stimmen darin überein, daß heute in „Wirtschaft und Verwaltung“ zwischen 120 und 180 Silben in der Minute diktieren wird, und daß nur in seltenen Fällen ein Chef schneller zu diktieren vermag. Aber — und das ist zu beachten — die Verwendung der Kurzschrift ist nur wirtschaftlich, wenn mit der angegebenen Schnelligkeit diktieren wird, wenn also fortlaufend rund 150 Silben in der Minute gesprochen werden. Es ist kein Diktieren, wenn einmal 5 bis 10 Sekunden in einer Geschwindigkeit von 250 bis 300 Silben angesagt wird, worauf eine Pause von 10 Sekunden folgt. Diktieren will gründlich geübt, will gelernt sein. Es ist einmal von jemand, der es wissen mußte, gesagt worden: „Es gibt ebenso viele schlechte diktierende „Geber“ als schlechte Stenotypistinnen.“

Welche Forderungen müssen aus wirtschaftlichen Gründen erfüllt werden?

1. Der Diktierende muß auf das Diktat vorbereitet sein, die Vorgänge müssen zur Hand sein, er muß wissen, was geschrieben werden soll! Während des Diktats ist keine Zeit zum Umdenken.

2. Es muß in gleichmäßiger Geschwindigkeit diktiert werden, ohne Aenderungen des Satzbaues. Jede Verbesserung während des Diktats ist unwirtschaftlich.

3. Das Diktat muß laut und deutlich gegeben werden. (Das ist mit der Zigarre im Munde schlecht möglich.) In der mangelhaften Aussprache liegt die stärkste aller Fehlerquellen. Deutlich sprechen ist hier ein Grundgebot.

4. Ein Mitdiktieren der Satzzeichen ist im allgemeinen überflüssig. Die Stenotypistin muß die Zeichensetzung beherrschen. In Ausnahmefällen wird das Satzzeichen angeben.

5. Der Geber erleichtert dem Nehmer die Arbeit, wenn er das Diktat mit richtiger Betonung gibt.

Die Kurzschrift ist für die deutsche Wirtschaft von großer Bedeutung. Diese kann noch gesteigert werden durch eine gründlichere Ausbildung der Kurzschriftschreiber. Grundleistung sind 150 Silben in der Minute und fehlerfreie Wiedergabe des Stenogrammes. Die Leistung der Kurzschrift wird herabgesetzt durch mangelhaftes Diktieren!

Zum Saison-Ausverkauf 1930.

Von Dr. Krull.

Die Zeiten für die Veranstaltung der Inventur- und Saisonverkäufe sind innerhalb des Regierungsbezirks Stettin verschiedentlich geändert worden. Die Verordnung über das Ausverkaufswesen in Stettin vom 15. Juli 1912 ließ die Saison- und Inventurausverkäufe in der Textilwarenbranche in der Zeit vom 15. Juni bis 15. Juli und vom 2. Januar bis 31. Januar, in der Schuhwarenbranche in der Zeit vom 15. Juli bis 15. August und vom 15. Januar bis 16. Februar zu. Der Stadtkreis Stargard und die Stadtgemeinde Swinemünde hatten eigene Ausverkaufsverordnungen und auch besondere Ausverkaufszeiten, Swinemünde insbesondere einen späteren Sommerausverkauf als Badeort. Auf Grund der durch den Preußischen Minister für Handel und Gewerbe am 14. September 1926 erlassenen Richtlinien für den Inhalt der Verordnungen über das Ausverkaufswesen reichte die Industrie- und Handelskammer zu Stettin dem Regierungspräsidenten einen Entwurf einer Verordnung über das Ausverkaufswesen ein, der für den gesamten Regierungsbezirk Stettin gelten sollte, und den der Regierungspräsident am 9. März verkündete. Die Ausverkaufszeiten waren einheitlich geregelt, wenigstens für den Inventurausverkauf, während für den Sommerausverkauf für die Kreise, in denen Badeorte gelegen sind, Ausnahmen bestanden. Der Inventurausverkauf fand nach dieser Verordnung in der Zeit vom 4. bis 17. Januar, der Saison-Ausverkauf in der Zeit vom 1. bis 14. Juli, in den Kreisen Cammin, Greifenberg und Usedom-Wollin vom 10. bis 23. August statt. Gegen die Festlegung dieser Ausverkaufszeiten setzte seinerzeit bald eine Gegenströmung ein, besonders aus den beteiligten Einzelhandelszweigen Stettins, teilweise auch der Provinz, und zwar im Sinne einer Späterlegung der Ausverkaufszeiten. Diese Bestrebungen wurden damals durch den Deutschen Industrie- und Handeltag unterstützt.

Die Industrie- und Handelskammer Stettin beantragte daraufhin folgende Abänderungen der Ausverkaufszeiten: der Inventurausverkauf beginnt am 1. Montag nach dem 4. Januar, der Saisonausverkauf am 1. August bzw. wenn der 1. August ein Sonntag ist, am 2. August, im Kreise Usedom-Wollin am 15. bzw. 16. August. Dieser Vorschlag wurde genehmigt, so daß er im Jahre 1928 zum ersten Mal praktisch wurde, d. h. der Saisonausverkauf das erste Mal am 1. August begann. Als die Verordnung über das Ausverkaufswesen vom 9. 3. 1927 im Verlaufe eines Strafprozesses, den der Schutzverein für Handel und Gewerbe e. V. gegen eine Stettiner Firma führte, durch das Kammergericht für ungültig erklärt, und der Erlaß einer neuen Verordnung notwendig wurde, wurden die genannten Ausverkaufszeiten in die neue Verordnung vom 17. 1. 1930 übernommen.

Zum dritten Male beginnt damit der Saisonausverkauf innerhalb des Regierungsbezirktes Stettin am 1. August. Die Erfahrungen, die in der Textilbranche mit der Späterlegung gemacht und nunmehr übersehbar sind, dürften die Verlegung rechtfertigen; die Mehrheit der Textileinzelhändler wünscht eine Beibehaltung des augenblicklichen Zustandes. In dem Handel mit Schuhwaren sind die Auffassungen über die Zweckmäßigkeit der Verlegung etwas geteilter, wenn auch die Mehrheit den August billigen dürfte.

Meinungsverschiedenheiten ergeben sich über die Frage, in welchen Zweigen und in welchen Artikeln des Einzelhandels Saison- und Inventurausverkäufe veranstaltet werden dürfen. Außer den fast allgemein anerkannten Textil- und Schuhwarenzweigen haben auch andere, z. B. die Eisenwaren-, Haus- und Küchengerätebranche die Berechtigung zu diesen Ausverkäufen für sich beansprucht. Allgemein zeigt sich, daß die Waren- und Kaufhäuser das Warengbiet

in den Ausverkäufen möglichst ausgedehnt haben wollen, während die Spezialgeschäfte der verschiedenen Zweige ablehnender sind. Voraussetzung für die Berechtigung der Ausverkäufe ist das Vorliegen der „Ueblichkeit“ der Ausverkäufe. Dieser Begriff war lange umstritten, bis das Reichsgericht ihn auslegte, und zwar zeitlich und räumlich; es komme nicht darauf an, ob der Ausverkauf schon zu Zeit des Erlasses des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (im Jahre 1909) üblich gewesen sei; vielmehr genüge es, wenn sich die Ueblichkeit in der Zwischenzeit herausgebildet haben sollte; es genüge ferner nicht, wenn in irgend einem Teile Deutschlands, der zu dem Ausverkaufsort in keiner Konkurrenz stehe, Ausverkäufe üblich seien, das Gesetz fordere zwar nicht eine Ortsüblichkeit, aber die Ueblichkeit müsse in einem räumlich beschränkten Gebiet (etwa Ausverkaufsort und Nachbarplätze) vorliegen.

Bei Saison- und Inventurausverkäufen ist nach dem Wortlaut des Gesetzes die höhere Verwaltungsbehörde nur befugt, Anordnungen über Zahl, Zeit und Dauer zu treffen. Wenn angeordnet wird, daß Saison- bzw. Inventurausverkäufe nur in gewissen Branchen abgehalten werden dürfen, so widerspricht dies dem Wortlaut des Gesetzes. Darüber, ob ein Saison- bzw. Inventurausverkauf in irgend einer Branche im ordentlichen Geschäftsverkehr „üblich“ ist, kann niemals die Verwaltungsbehörde, sondern nur das ordentliche Gericht entscheiden. Die Industrie- und Handelskammern können wohl eine Aufstellung darüber führen, für welche Branchen sich in ihrem Bezirk eine „Ueblichkeit“ herausgebildet hat, es darf jedoch ein Saisonausverkauf seitens der Verwaltungsbehörde nicht aus dem Grunde verboten werden, weil er in einer Branche veranstaltet wird, deren Ueblichkeit von der Handelskammer nicht anerkannt wird. Die neue Ausverkaufsordnung für den Regierungsbezirk Stettin verzichtet daher auf eine Aufzählung der Einzelhandelszweige, in denen Saison- und Inventurausverkäufe veranstaltet werden dürfen.

Augenblicklich sind Ausverkäufe in der Textil- und Schuhwarenbranche als üblich anerkannt. Der Ausverkauf von Herrenhüten ist nunmehr auch von den Fachgeschäften innerhalb der Textilbranche genehmigt. Der Ausverkauf von Pelzwaren ist im Augenblick noch ungeklärt. Nach Auffassung der Warenhäuser sind Pelzwaren Ausverkaufsartikel, während die Fachgeschäfte diese im allgemeinen nur für den Inventurverkauf zulassen wollen. Für den Lederwareneinzelhandel ist als „üblich“ nur der Inventurausverkauf zugelassen worden.

Die Saison- und Inventurausverkäufe nehmen unter den Ausverkäufen eine Sonderstellung ein. Der Gesetzgeber hat sie privilegiert, indem er sie von den Vorschriften der §§ 7 und 8 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb befreite; lediglich die höheren Verwaltungsbehörden sind gesetzlich ermächtigt, nach Anhörung der gesetzlichen Handelsvertretungen Vorschriften über Zahl, Zeit und Dauer der üblichen Saison- und Inventurausverkäufe zu treffen. Der Grund, der zu den Verkäufen Anlaß gibt, braucht nicht, wie es sonst Vorschrift ist, in öffentlichen Ankündigungen usw. bekannt gegeben zu werden; der Grund liegt in der Natur dieser Ausverkäufe, entwertete Saisonware zu räumen. Das Verbot des Vor- und Nachschubes von Waren besteht für diese Ausverkäufe nicht. Warenrückstände aus der Saison können, bevor die Ausverkäufe angekündigt werden, durch Waren ergänzt werden; ebenso können während der Ausverkäufe zu der Ausverkaufsmasse neue Ware zugefügt werden. Die Ankündigung eines Saisonausverkaufes bedeutet

nicht, daß nur Saisonrückstände zum Verkauf gelangen sollen.

Verschiedene Auffassungen gibt es zu der Frage, ob bei der Ankündigung der Ausverkäufe die Ausdrücke „Saison-Ausverkauf“ und „Inventur-Ausverkauf“ gebraucht werden müssen, oder ob der Gebrauch anderer Worte, die dasselbe ausdrücken, genüge. Die allgemeine Meinung, auch in der Rechtsprechung, geht dahin, daß es auf die Wahl des Ausdruckes nicht ankomme, und daß das Publikum nur aus den öffentlichen Bekanntmachungen ersehen müsse, daß es sich um einen Saison- oder Inventurausverkauf handle. Zulässige Bezeichnungen sind: „Saison-Ausverkauf“, „Bedeutend im Preise herabgesetzte Saisonrückstände“, „Saison-schlußverkauf“, „Wegen vorgerückter Saison bedeutend unter Preis“, „wegen vorgerückter Saison“, „zu Saisonpreisen“. Das Wort „Saison“ ist deutlich hervorzuheben, so daß es auch der oberflächliche Leser erfaßt. Zweifelhaft sind Ausdrücke wie: „Sommerverkauf“, „Augustverkauf“. Es darf nicht der Anschein erweckt werden, als ob es sich um eine Totalräumung handle, da eine eigentliche Räumung nicht beabsichtigt ist. Daher werden Worte wie „Räumungsverkauf“, „Räumungspreise“ unzulässig sein. Eine Beschränkung auf den Ausdruck „Ausverkauf“ dürfte nicht genügen.

Die vorzeitige Ankündigung eines Saison- oder Inventurausverkaufs genießt nicht den besonderen Schutz des Gesetzes, wenn das Publikum in den Glauben versetzt wird, der Verkauf würde sofort beginnen. Daher ist der Beginn des Ausverkaufs deutlich anzugeben. „Vorverkäufe“, d. h. Verkäufe, die dem Ausverkauf unmittelbar vorangehen und in der Verbraucherschaft den Anschein erwecken, daß der Saisonausverkauf vorzeitig begonnen habe, sind unzulässig. Das gleiche gilt von Veranstaltungen, die im Anschluß an den Saisonausverkauf stattfinden und in denen Ware unter Bezugnahme auf den Ausverkauf (z. B. Reste und Abschnitte oder Restbestände des Ausverkaufs) angeboten bzw. verkauft wird. Die sog. Stammkundschaft darf nicht bereits vor Beginn des Saisonausverkaufs zu einem Kauf zu Ausverkaufspreisen aufgefordert werden. Es sind zum Beispiel Kundenbriefe, welche die Kundschaft auffordern, vor dem Beginn Waren zu besichtigen und zu bestellen (Bezahlung und Lieferung der Waren erfolgt nach Beginn des Ausverkaufs) unzulässig. Ebensowenig wie Ware vor Beginn des Ausverkaufs zu Ausverkaufspreisen angeboten werden darf, darf sie auch verkauft werden.

Da insbesondere die Waren- und Kaufhäuser in den letzten Jahren in der Zeit vor und nach den Ausverkäufen eine außerordentlich intensive Reklame insbesondere durch Ankündigungen von Sommerveranstaltungen machten, hat sich der kürzlich errichtete Wettbewerbsausschuß der Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels mit der Frage beschäftigt, in welcher Zeit vor Beginn und nach Schluß des Saisonschluß- und des Inventurausverkaufs Sonderveranstaltungen zulässig sind. Der Wettbewerbsausschuß lehnt in dem folgenden Gutachten Sonderveranstaltungen innerhalb einer Woche vor dem Beginn oder nach dem Schluß des Ausverkaufs ab:

Konkursausverkäufe und UWG.

Von Diplomvolkswirt Georg Vollbrecht.

Obwohl die Veranstaltung von Konkursausverkäufen bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation zu einer recht häufigen Erscheinung geworden ist, und die Ankündigung solcher Veranstaltungen selten ganz aus dem Reklamebild der Geschäftsstraßen verschwindet, herrscht über die Frage, welche von den das Ausverkaufswesen regelnden Bestimmungen des UWG. für die Konkursausverkäufe Gültigkeit haben, doch hier und da noch Unkenntnis, so daß es notwendig erscheint, sich einmal grundsätzlich mit dieser Frage auseinanderzusetzen.

Zunächst ist die Frage zu prüfen, ob die Person des Konkursverwalters, der als Veranstalter von Konkursausverkäufen allein in Frage kommt, irgendwelche Bevorzugungen bezüglich der Befolgung gesetzlicher oder polizeilicher Vorschriften genießt. Dies ist nicht der Fall. Der Konkursverwalter ist in Ausübung seiner Tätigkeit grundsätzlich ebenso an alle gesetzlichen Schranken gebunden wie jeder andere. Er hat also, wenn er in Ausübung seines Amtes im eigentlichen Sinne kaufmännisch tätig wird, alle Bestimmungen zu befolgen, die für jeden Gewerbetreibenden des betreffenden Handelszweiges Gültigkeit besitzen. Es wird z. B. niemandem zweifelhaft

„Die Frage, ob eine Sonderveranstaltung unmittelbar vor einem Saisonschluß- oder Inventurausverkauf oder unmittelbar nachher in dessen Dauer einzurechnen oder wegen Ueberschreitung der zugelassenen Dauer oder des allgemein vorgesehenen Zeitraumes unzulässig ist, kann grundsätzlich nur nach Lage des einzelnen Falles beurteilt werden. Bezieht sich die Sonderveranstaltung auf Waren, die im Wege des Saisonschluß- oder Inventurausverkaufs abgesetzt werden können, und finden sie innerhalb einer Woche vor dem Beginn der einzelnen Veranstaltung oder innerhalb einer Woche nach ihr statt, so muß als Regel angenommen werden, daß sie als Saisonschluß- oder Inventurausverkäufe gelten und hinsichtlich ihrer Zeitdauer anzurechnen, oder, falls sie außerhalb der allgemein zugelassenen Zeit für diese Verkäufe fallen, unzulässig sind. Liegen die Sonderveranstaltungen außerhalb dieser einen Woche, so bedarf es einer besonderen Prüfung an Hand des Wortlautes der Ankündigung und der sonstigen Umstände des Falles, ob in der Sonderveranstaltung die Ankündigung eines Saisonschluß- oder Inventurausverkaufs liegt.“

Wenn dieses Gutachten hier angeführt wird, so geschieht es mit dem Hinweis, daß es nicht etwa den Charakter eines Gerichtsurteils, hat oder für den Einzelhandel von vornherein bindend ist, sondern daß es sich lediglich um eine Äußerung der Spitzenvertretung des Einzelhandels handelt, und daß das Gutachten damit allerdings eine erhöhte Bedeutung gewinnt. Es muß den Einzelhandelsbetriebern überlassen bleiben, vor und nach dem Saisonausverkauf besondere Veranstaltungen anzukündigen und durchzuführen, wobei diese in den einzelnen Fällen schärfstens prüfen müssen, ob sie mit ihrer Veranstaltung den Saisonausverkauf verlängern.

Im übrigen sind dem Einzelhändler Grenzen in der Propaganda des Saisonausverkaufs nicht gesetzt; der Kaufmann kann ungebundener und freier als sonst zur Kundschaft sprechen. Ein Grundsatz muß allerdings auch in der Reklame der Saisonausverkäufe befolgt werden, und zwar der Wahrheit der Ankündigungen. Wenn ein unbeschränkter Rabatt von 50% angekündigt wird, so muß er in der Tat auf alle bzw. die angebotenen Waren gewährt werden und zwar auch in der angekündigten Höhe. Man findet Ankündigungen, die von der Zahl „50“ völlig beherrscht werden und bei denen die Worte „zum Teil“ derart klein gedruckt sind, daß diese Einschränkung der Aufmerksamkeit des flüchtigen Lesers entgeht. Das Landgericht I Berlin hat z. B. in einer Entscheidung vom 11. 7. 1928 (53. Q. 209/28 und 53. Q. 169/28) verboten, Inserate mit den Worten „teilweise bis zu 50% Ermäßigung“ anzukündigen, wenn die Worte „teilweise bis zu“ nicht in demselben Druck erscheinen wie die Zahl „50“. Den gleichen Standpunkt hat das Landgericht II Berlin eingenommen (28. Q. 45/28).

Die Gegenüberstellung von Preisen (früher — jetzt) ist nicht verboten.

Die Ankündigung von Waren, die nicht in ausreichender Menge vorhanden sind, (sog. Lockvögel) ist verboten (53. Q. 240/28, Landgericht II Berlin).

erscheinen, daß der Konkursverwalter an die polizeilichen Vorschriften über Ladenschluß und Sonntagsruhe gebunden ist; ebenso gelten für ihn auch die Vorschriften über das Ausverkaufswesen, — vorausgesetzt allerdings, daß er eine Veranstaltung plant, die als Ausverkauf zu gelten hat.

Damit ergibt sich die weitere Frage, ob Konkursausverkäufe überhaupt Ausverkäufe im eigentlichen Sinne sind. Diese Frage ist zu bejahen. Konkursausverkäufe haben ihrem Charakter nach als echte Ausverkäufe im Sinne der §§ 7 und 9 UWG. zu gelten. Sie bezwecken „die beschleunigte Räumung einer bestimmten Warenmenge aus dem vorhandenen Bestand“ und entsprechen dem Erfordernis des Vorliegens eines ausreichenden Ausverkaufgrundes insofern, als ja die „Versilberung“ der Masse notwendig zu erfolgen hat und also eine rasche und billige Absetzung der Waren nicht vermieden werden kann.

Sowohl bezüglich der Person des Konkursverwalters also, als auch dem Charakter der Konkursausverkäufe nach ergibt sich die Schlußfolgerung, daß die Veranstaltung eines Konkursausverkaufs den allgemeinen Bestimmungen des UWG. über das Ausverkaufswesen unterliegt. Es gilt also das Vor- und Nachschubverbot des § 8 UWG. Es gilt ferner

die Vorschrift des § 7 Abs. 1, daß in jeder Ankündigung der Grund des Ausverkaufs anzugeben ist — obwohl eine solche Vorschrift für Konkursausverkäufe nicht notwendig wäre, da ja die Verwendung der Bezeichnung „Konkursmassenausverkauf“ eine ganz besondere Erfolgchance der ganzen Veranstaltung bedeutet, so daß die Befürchtung, die Angabe des Grundes könnte unterbleiben, kaum gehegt zu werden braucht! Es gilt ferner die Bestimmung des § 9 Abs. 1, nach welcher die Veranstaltung auch dann den Ausverkaufsbestimmungen unterliegt, wenn sie nicht ausdrücklich als Ausverkauf bezeichnet wird, ihrem Charakter nach aber eine Ausverkaufsveranstaltung ist.

Es sei in diesem Zusammenhange darauf hingewiesen, daß auch die Bestimmung des § 9, Abs. 2, für den Konkursverwalter verbindlich ist für den Fall, daß nicht ein eigentlicher Ausverkauf veranstaltet, sondern das Geschäft im regulären Geschäftsgang weitergeführt werden soll und der Konkursverwalter sich die Möglichkeit, einen Saison- oder Inventurausverkauf zu veranstalten zu Nutze machen will. Wenn es sich um eine Branche handelt, in der die Saison- und Inventurausverkäufe als üblich anerkannt sind, ist auch hier der Konkursverwalter den für diese Veranstaltungen erlassenen Sondervorschriften bezüglich Frist, Dauer und Zahl der Veranstaltungen unterworfen.

Mit Ausnahme des § 8 sind diese allgemeinen Bestimmungen jedoch für Konkursausverkäufe nur von nebensächlicher Bedeutung, da sie nur selten zur Anwendung kommen dürften. Außerst wichtig ist dagegen die sich nun weiter ergebende Frage, ob auch die auf Grund der §§ 7 und 9 UWG. erlassenen Verordnungen der Regierungspräsidenten für den Konkursverwalter Gültigkeit haben und damit die Vorschriften über Anmeldepflicht, Einreichung eines Verzeichnisses etc. Die Frage muß nach dem Wortlaut dieser Verordnungen selbst entschieden werden und ist damit also für jeden Regierungsbezirk gesondert zu beantworten. Hier können nur die Verhältnisse des Regierungsbezirks Stettin berücksichtigt werden; allgemein sei nur soviel vorausgeschickt, daß die Einbeziehung der Konkursausverkäufe in diese Sonderbestimmungen vom Ministerium für Handel und Gewerbe für notwendig gehalten wird, denn in dem Erlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 14. September 1926 (M. Bl. d. H. u. Gew. Verw. S. 277), in welchem der Minister die Regierungspräsidenten aufforderte, von dem im § 7 UWG. gegebenen Recht des Erlasses besonderer Ausverkaufsverordnungen Gebrauch zu machen, wurde in Ziff. 8 ausdrücklich angeordnet, daß die von den Regierungspräsidenten zu erlassende Verordnung u. a. auch „auf diejenigen Ausverkäufe zu erstrecken sei, die durch den Konkursverwalter erfolgen“. Auf Grund dieses Erlasses sind denn auch in vielen Ausverkaufsverordnungen Konkursausverkäufe ausdrücklich den Anmeldebestimmungen etc. unterworfen worden. Die ausdrückliche Hervorhebung der Konkursausverkäufe ist jedoch da überflüssig, wo alle Ausverkäufe wegen Beendigung des Geschäftsbetriebes ganz generell der Anmeldepflicht und den übrigen Sonderbestimmungen unterliegen, da Konkursausverkäufe ja im Normalfalle ohne weiteres zu dieser Rubrik zu zählen sind. So ist auch in der neuen Verordnung über das Ausverkaufswesen für den Regierungsbezirk Stettin vom 17. Januar 1930 die ausdrückliche Hervorhebung der Konkursausverkäufe fallen gelassen, da die Bestimmungen der Verordnung ganz allgemein für „Ausverkäufe wegen Beendigung des Geschäftsbetriebes“ gelten. Somit unterliegen also Ausverkäufe wegen Konkurses im Regierungsbezirk Stettin den Bestimmungen über die Anmeldung bei der Industrie- und Handelskammer, und der Konkursverwalter hat also die Verpflichtung, wie jeder andere Ausverkäufer zugleich mit der Anmeldung ein ausführliches Verzeichnis einzureichen etc. Es sei hierbei bemerkt, daß es für die Rechtslage im hiesigen Bezirk völlig unmaßgeblich ist, ob in anderen Bezirken eine andere Regelung getroffen ist, da es sich, wie erwähnt, um eine nur für den hiesigen Regierungsbezirk gültige Anordnung handelt. Immerhin sei erwähnt, daß im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Berlin die gleiche Regelung gilt, wie in Stettin.

Es bleibt nun übrig, noch auf § 6 UWG. hinzuweisen, der ganz allgemein für den Verkauf von Waren gilt, die aus einer Konkursmasse stammen, und der also auch dann maßgebend ist, wenn dieser Verkauf in Form eines Konkursausverkaufs stattfinden soll. Ich muß auf diesen Paragraphen etwas ausführlicher eingehen, weil gerade in jüngster Zeit bei der Veranstaltung von Konkursausverkäufen sich ein Verfahren eingeschlichen hat, das eine ungesetz-

liche Umgehung des § 6 darstellt, und dessen fernere Anwendung daher mit allen Mitteln bekämpft werden muß. Es handelt sich hierbei um folgendes:

Es wird bei Konkursausverkäufen häufig so verfahren, daß der Konkursverwalter die Durchführung des Ausverkaufs einem Dritten — und zwar in den meisten Fällen einem Partiewarenhändler — überträgt, der für einen bestimmten Erlös Garantie leistet und diese Summe hinterlegt, während der darüber hinaus erzielte Erlös nur zu einem Bruchteil (etwa 10 Prozent) der Masse, zum weit überwiegenden Teil dagegen dem Garantenzufällt. Im § 6 UWG. ist nun festgelegt, daß auf die Herkunft der Ware aus einer Konkursmasse nur dann Bezug genommen werden darf, wenn die zum Ausverkauf gelangenden Waren noch zum Bestande der Konkursmasse gehören. Nach dem Wortlaut dieses Paragraphen ist es ohne weiteres selbstverständlich, daß im Falle eines Verkaufs der Konkursmasse im ganzen an einen Partiewarenhändler dieser Käufer im Falle der Veranstaltung eines Ausverkaufs nicht auf die Herkunft der Ware aus einem Konkurs Bezug nehmen darf. Das erwähnte Verfahren setzt nun anstelle eines Kaufvertrages lediglich einen Garantievertrag in der Weise, daß der Aufkäufer die eigentlich als Kaufsumme anzusprechende Garantiesumme vorläufig nicht zahlt, sie aber doch bereits in geeigneter Weise sicherstellt bzw. hinterlegt, während ihm dafür das Recht zugestanden wird, den Ausverkauf durchzuführen und den über diese Garantiesumme hinaus anfallenden Mehrerlös fast ganz oder doch zu einem recht erheblichen Teil für sich als Entschädigung zurückzubehalten. Dieses Verfahren bedeutet im Erfolge dasselbe, als wenn die Warenmasse bereits verkauft wäre, denn man muß von der Voraussetzung ausgehen, daß der Garant dieses Geschäft überhaupt nicht machen würde, wenn er nicht für sich einen auskömmlichen Mehrertrag erwartete. Es wird also die von ihm hinterlegte Garantiesumme nicht annähernd eine bestmögliche Verwertung des Warenbestandes repräsentieren, selbst wenn man den Bruchteil, der von dem Mehrerlös der Masse zufällt, noch hinzurechnet.

Der Zweck, den der Aufkäufer oder „Garant“ mit der ganzen Manipulation verfolgt, ist nun der, sich die Benutzung des zugkräftigen Reklameschlagwortes: „Konkursausverkauf“ vorzubehalten. Es wird also gerade das bezweckt, was § 6 UWG. verbieten will. In der dem UWG. beigefügten Begründung geht der Gesetzgeber davon aus, daß in solchen Fällen „jeder Hinweis auf die Herkunft einer Ware aus einem Konkurs einen sachlich nicht gerechtfertigten Anreiz auf das Publikum ausübe und dem redlichen Geschäftsmanne Schaden zufüge“. Oder mit anderen Worten: § 6 UWG. will verhindern, daß die Bezeichnung Konkursausverkauf noch dann verwendet wird, wenn schon ein anderer als die Masse den Erfolg dieser erfahrungsgemäß sehr gut wirkenden Reklame genießt.

Von Seiten der maßgebenden wirtschaftlichen Interessenvertretungen ist dieses Verfahren denn auch stets sehr heftig bekämpft worden. Man kann feststellen, daß alle Wirtschaftskreise diese Umgehung des § 6 UWG. als unlauter abgelehnt haben. Ich erinnere nur daran, daß vor kurzer Zeit das Einigungsamt der Industrie- und Handelskammer zu Berlin ein Gutachten abgegeben hat, in welchem festgestellt wird, daß die für den Konkursverwalter hinterlegte Garantiesumme als Kaufpreis anzusehen ist, und daß dadurch das Warenlager der Verfügungsgewalt des Konkursverwalters entzogen wird. Von den maßgebenden Kommentaren zum UWG. enthält dieselbe Begründung insbesondere der neue Kommentar von Rudolf Callmann, der erst im Jahre 1929 erschienen ist und also die neueste Rechtsprechung zu dieser Frage berücksichtigt. Er charakterisiert dieses Verfahren dahin, daß es sich um Scheinverträge handle, die sich als „Dienstaufträge“ darstellten, tatsächlich aber Uebereignungsverträge seien, und daß die Anwendung des Verfahrens in der Absicht geschehe, den § 6 UWG. zu umgehen.*)

Während diese Argumentation den tatsächlichen Kern der Unlauterkeit herauschält, nämlich die bewußte Vermeidung des Verkaufs in der Absicht, zugleich die Folgen des § 6 zu vermeiden, läßt die Beweisführung von Rosenthal, dem bekanntlich als maßgebend anerkannten Kommentator des UWG., dieses Moment beiseite und bleibt auf dem Boden der ganz sicher nachweisbaren Tatsachen. Er legt den Begriff „zum Bestande der Konkursmasse gehören“

*) Rudolf Callmann, Der unlautere Wettbewerb, J. Bensheimer, Mannheim. Berlin-Leipzig, 1929, Seite 194.

so aus, daß es, unabhängig vom Eigentumsübergange, lediglich darauf ankomme, ob die rechtliche Verfügungsgewalt noch beim Konkursverwalter liege. Von hier aus stellt er dann fest, daß durch den Abschluß des Garantievertrages, durch den also dem Garanten die Leitung und Durchführung des Ausverkaufs übertragen wird, der Konkursverwalter die Verfügungsgewalt über den Warenbestand aus den Händen gebe, so daß die Ware also nicht mehr zur Masse gehöre. Diese Beweisführung ist umso sicherer, als die Fiktion, der Garantievertrag sei eigentlich ein Kaufvertrag, vermieden wird, die, so selbstverständlich richtig sie sein mag, doch letzten Endes erst noch eines Beweises bedarf, der nicht immer ganz leicht zu erbringen sein dürfte. Es genügt also die Tatsache, daß während der Dauer des Garantievertrages der Konkursverwalter über die Ware nicht verfügungsbe-rechtigt ist. Diese Tatsache wird nicht aus der Welt geschafft, wenn die Verträge Klauseln des Inhalts enthalten, daß der Konkursverwalter die „Aufsicht“ zu führen hätte oder aber das „Einverständnis“ des Konkursverwalters vorausgesetzt sei etc. Derartige Abmachungen dürften praktisch unwirksam sein, wenn die Leitung auf der anderen Seite in den Händen des Garanten liegen soll! Gerade durch die Uebertragung der Leitung des Ausverkaufs wird doch ge-

nerell schon das Einverständnis des Konkursverwalters erteilt, der der Sachkunde und dem Reklametalent des geübten Partiewarenhändlers mehr zutraut als seinen eigenen kaufmännischen Fähigkeiten; denn sonst würde er ihn gar nicht engagiert haben! — Rosenthal geht noch weiter und führt die Fälle an, in denen der § 6 dadurch umgangen werden soll, daß der Partiewarenhändler als „Angestellter“ oder „Geschäftsführer“ des Konkursverwalters verpflichtet wird. Auch hier noch will er also hinter der formell vielleicht haltbaren Konstruktion die Absicht einer Umgehung des § 6 erkennen können.

Darüber hinaus sind nun aber diese Fälle auch als Verstoß gegen § 8 U. W. G. anzusehen. Nach § 8 ist verboten, Waren zum Ausverkauf zu stellen, die zum Zwecke des Ausverkaufs herbeigeschafft sind. Der Partiewarenhändler, der also nach den obigen Ausführungen als der Veranstalter des Ausverkaufs zu gelten hat, hat diese Waren in der Absicht übernommen, sie zum Ausverkauf zu bringen. Es ist also für ihn überhaupt grundsätzlich unzulässig, mit diesen Waren einen Ausverkauf zu veranstalten, so daß, wenn diese weitergehende Bestimmung zur Anwendung gelangt, die Streitfrage aus § 6 überhaupt nicht erörtert zu werden braucht.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Die schwedische Handelsflotte. Die gesamten Bruttoeinnahmen der schwedischen Handelsflotte stiegen nach den Schätzungen des Kommerzkollegiums für 1929 auf 319,6 Mill. Kr. gegen 290,2 Mill. Kr. im Vorjahre. Die Zunahme beträgt somit etwas über 10 v. H. Diese Ziffer enthält aber nicht die Einnahmen für Zeitverfrachtung, die 1929 auf 15,14 Mill. Kr. gegen 13,18 Mill. Kr. im Vorjahre stiegen oder beinahe um 15 v. H. Es geht aus dem Bericht hervor, daß die schwedische Handelsflotte in großem Umfange an der Schifffahrt des Auslands beteiligt ist. Die Zunahmen hängen von den Auslandsfrachten und dem Güterverkehr ab, der 1929 um 28,2 Mill. Kr. auf 292,2 Mill. Kr. gestiegen ist. Nicht weniger als 86,8 v. H. ihrer Bruttoeinnahmen hat die schwedische Flotte der Auslandschifffahrt zu verdanken. Die Verkehrseinnahmen zwischen dem Ausland und schwedischen Häfen betragen 157,1 Mill. Kr. gegen 145,2 Mill. Kr. im Vorjahre, während der Verkehr zwischen ausländischen Häfen 120,3 Mill. Kr. ergab. Vom Standpunkte der Verkehrseinnahmen der schwedischen Handelsflotte ergab die Schifffahrt zwischen England und Schweden 64,3 Mill. Kr., zwischen den Vereinigten Staaten Amerikas und Schweden 42,7 Mill. Kr. und zwischen Frankreich und Schweden 19,3 Mill. Kr. Der Bruttotonnagehalt der schwedischen Handelsflotte nahm 1929 um 78 000 To. zu und die gesamte ein- und auslaufende Tonnage zwischen schwedischen und ausländischen Häfen stieg um 15 v. H. im Vergleich mit dem Vorjahre.

Freiwillige Einschränkung der Papierfabrikation in Schweden? Im Hinblick auf den gegenwärtig recht schleppenden Geschäftsgang auf dem Papiermarkt, der durch die Tatsache gekennzeichnet wird, daß die Verbraucher nur ihren unmittelbaren Bedarf eindecken und sozusagen von der Hand in den Mund leben, schreibt „Svensk Trävarutidning“, daß ein freiwilliges Abkommen unter den Fabriken eine unbedingte Notwendigkeit sei, um einigermaßen erträgliche Zustände herbeizuführen.

Falls man sich zu dieser Maßnahme nicht entschließen sollte, meint das Fachblatt, würde bei vielen individuell arbeitenden Werken die Schließung des Betriebes die unabwendbare Folge sein.

Die schwedische Holzausfuhr hat im Vorjahre Rekordziffern erreicht. Wie aus dem Betriebsbericht des Schwedischen Sägewerksindustriearbeiterverbandes erhellt, hat die schwedische Holzindustrie in bezug auf Ausfuhr und Verkauf von gesägtem und gehobeltem Holz im vorigen Jahre Rekordziffern aufzuweisen. Eine gleiche Ausfuhrmenge ist noch niemals vordem erreicht worden. Sie betrug nämlich nicht weniger als 1 172 000 Standards. Ungeachtet der guten Konjunkturen hatte der Verband mit außerordentlich großer Arbeitslosigkeit zu kämpfen. Die Zahl der arbeitslosen Wochen belief sich bei den Mitgliedern auf insgesamt 641 332.

Ununterbrochener Rückgang des Auftragsbestandes bei den schwedischen Eisenwerken. Wie in dem, vom Handels-

amt in Stockholm veröffentlichten, Konjunkturbericht über den Monat Juni betont wird, gewährte der Eisenmarkt ein wenig erfreuliches Bild. Die sonst während des Frühjahrs und der ersten Sommermonate zu beobachtende Bewegung ist diesmal völlig ausgeblieben und der Auftragsbestand geht immer mehr zurück. Infolge Arbeitsmangel sind bei verschiedenen Eisenwerken auch schon Entlassungen vorgekommen.

Der Roheisenmarkt, der im Mai einen unbedeutenden Ansatz zu gesteigerter Lebhaftigkeit aufwies, ist erneut recht flau — besonders im Exportgeschäft — und die getätigten Abschlüsse sind in der Hauptsache dem einheimischen Verbrauch zu verdanken. Bei den Preisen war keine Besserung zu erzielen, und die Normalnotierung für Exportroheisen hat eine weitere Senkung erfahren. Lancashireprodukte hatten einen besonders schwachen und schwierigen Markt; auffallend gering war der Absatz von Rohschienen.

Auf den Absatz von schwedischem Qualitätsstahl hat die stille Marktlage ungewöhnlich stark eingewirkt. Die hier und da bemerkbaren Ansätze zu einer schwachen Besserung waren nur ganz vorübergehender Natur. Die Preislage blieb allerdings unerschüttert.

Auf dem einheimischen Markt war die Lage etwas besser. Die eingetretene Produktionsbeschränkung dürfte die im Inlande gebrauchten Qualitäten kaum berührt haben. Die ausländische Konkurrenz hat jedoch eine Preissenkung hervorgerufen, die zu Anfang des Jahres ungefähr 1 Krone bei 100 kg ausgemacht hat. Immerhin darf behauptet werden, daß die ermäßigte Preislage doch eine Stabilisierung zur Folge gehabt hat.

Wie weit der Eisenverbrauch in Schweden selbst anhalten wird, ist allerdings auch noch eine offene Frage, die mit der internationalen Tiefkonjunktur und ihren Rückwirkungen auf das schwedische Wirtschaftsleben zusammenhängt.

Der schwedische Lebensmittelindex weiter gefallen. Wie aus Stockholm gemeldet wird, ist der für den Bezirk Gotenburg gültige Lebensmittelindex im Laufe des zweiten Vierteljahres 1930 von 148 auf 144 gefallen. Gotenburg gehört zu den teuersten Gegenden Schwedens. Im Zusammenhang hiermit sei erwähnt, daß der Lebensmittelindex in den übrigen von der Statistik erfaßten Orten des Landes ebenfalls um vier Einheiten zurückgegangen ist.

Norwegen.

Die wirtschaftliche Lage Norwegens. Der Notenumlauf der Bank von Norwegen hat sich wie gewöhnlich beim Halbjahrstermin etwas erhöht, doch weniger als in 1929. Der Notenumlauf zeigte pr. ult. Juni d. J. 316,4 Mill. Kr. gegen 317,7 Mill. Kr. 1929. Die täglich fälligen Gelder betragen 89,7 Mill. Kr. und die Lombardi und Diskonti 228,0 Mill. Kronen, also bedeutend weniger als pr. ult. Juni 1929 (die entsprechenden Ziffern waren 97,2 und 274,6 Mill. Kr.). Die Auslandsguthaben und der Bestand an verzinslichen

Wertpapieren sind bedeutend höher d. J., während der Goldbestand unverändert auf 146 Mill. Kr. geblieben ist.

Der Devisenmarkt war im Juni reichlich versehen, das englische Pfund wurde in Oslo durchschnittlich zu Kr. 18.15 $\frac{1}{4}$ notiert gegen 18.16 im Mai und der U.S.A. Dollar Kr. 3.73 $\frac{3}{4}$ bzw. 3.73 $\frac{7}{8}$.

Der Umsatz von Wertpapieren auf der Osloer Börse ist noch gering. Die Obligationen zeigen aber eine feste Tendenz, und der Umsatz von Obligationen ist etwas gestiegen. —

Aus den Berichten der Bankinspektion geht hervor, daß die Einlagen sämtlicher Banken um 11 Mill. Kr. zurückgegangen sind; die Darlehen sind um 2 Mill. Kronen gestiegen, während ein kleiner Rückgang im Bestand an Wertpapieren und Bargeld zu verzeichnen war. Das Reingut haben der Aktienbanken in Zwischenrechnung mit den ausländischen Banken ist um 5,8 Mill. Kr. gestiegen.

Laut Aufgaben der „Creditreform“ stellt sich die Zahl der Zwangsvollstreckungen, Konkurse und Vergleichsverfahren im ersten Halbjahr 1930 etwas niedriger als im ersten Halbjahr 1929. Beim Vergleich des zweiten Vierteljahres 1930 gegenüber dem ersten Vierteljahre macht sich doch ein Steigen der Anzahl der Zwangsvollstreckungen merkbar, während die Ziffern der Vergleichsverfahren unverändert geblieben und die der Konkurse noch weiter zurückgegangen sind.

Der Großhandelsindex des Statistischen Zentralbüros ist im Juni um 1 Punkt auf 143 zurückgegangen (die Preise 1913 = 100), während sich der Lebenshaltungsindex unverändert auf 175 mit und 167 ohne Steuern gehalten hat (Basis Juli 1914 = 100).

Trotz des Preisfalles ist der Wert des Außenhandels während der Zeit Januar/Mai größer als im vorigen Jahr. Der Exportwert beträgt Januar/Mai 1930 304,8 Mill. Kr. gegen 301,6 Mill. Kr. in der selben Zeit 1929; die entsprechenden Einfuhrziffern sind 432,7 und 425,9 Mill. Kr. Die Ziffern des Außenhandels sind also ziemlich unverändert geblieben. Der Einfuhrüberschuß zeigte Januar/Mai 1930 127,9 Mill. Kr. gegen 124,3 Mill. Kr. der ersten 5 Monate 1929.

Laut Norske Veritas ist eine effektive Zunahme der norwegischen Handelsflotte um 161 855 To. brutto (davon 118 847 Bruttotonnen Motorenschiffe) im ersten Halbjahr 1930 zu verzeichnen. Die Gesamttonnage am 1. Juli d. J. beträgt 3 468 653 Bruttotonnen, davon 158 Schiffe (hauptsächlich Motorenschiffe) insgesamt 751 830 Bruttotonnen im Bau. Der Frachtenmarkt ist noch sehr schlecht und ungefähr 75 norwegische Schiffe, beinahe 250 000 To. dw., sind aufgelegt.

Die Ernteaussichten sind noch gut.

Der Gesamtertrag der Dorschfischereien ist dieses Jahr geringer als voriges Jahr. In allem sind in 1930 ungefähr 61,6 Mill. Stück Dorsch gefangen, gegen 78,7 Mill. Stück in 1929. Der Matjeshering- und Brislingfang ist noch gering.

In der Industrie ist keine nennenswerte Aenderung eingetreten.

Der Rückgang der Arbeitslosigkeit hält an. Die Zahl der Arbeitslosen bei den Arbeitsämtern des ganzen Reiches betrug im Juni 13 939 und im Mai 16 376 gegen 14 547 im Juni bzw. 18 000 im Mai 1929.

Zusammenschluß in der norwegischen Konservenindustrie. Nach einem Privatbericht aus Oslo an „Handels-tidning“ kann der Zusammenschluß von 15 norwegischen Konservenfabriken unter einer Leitung nunmehr als gesichert gelten. Es handelt sich um sämtliche Fabriken in Alesund und Maløy sowie weitere acht Fabriken in anderen Orten des Landes. Die beteiligten Banken wünschen einen solchen Zusammenschluß, der dann in New York ein eigenes Verkaufskontor errichten soll.

Dänemark.

Die wirtschaftliche Lage.

Landwirtschaft. Die Witterung war den ganzen Monat außerordentlich günstig. Die landwirtschaftlichen Berichte aus allen Teilen des Landes sprechen besonders von der Erwartung einer ungewöhnlich großen Heuernte. Das Getreide, die Saaten und Feldfrüchte haben sich ebenfalls ausgezeichnet entwickelt, so daß man zu dem jetzigen Zeitpunkte die Ernteaussichten so reich als eben möglich bezeichnen kann. Der Gesundheitszustand des Viehs war auch weiter vorzüglich.

Zufolge der seitens des Dänischen Landwirtschaftsrates aufgestellten Handelsbilanz der Landwirtschaft betrug die Gesamtausfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in den

ersten fünf Monaten dieses Jahres 511 Mill. Kr., also 27 Mill. Kr. mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Gleichzeitig fiel die Einfuhr der in der Landwirtschaft Verwendung findenden Rohstoffe um 16 Mill. Kr. auf 138 Mill. Kr. Hiernach ergibt sich ein Ausfuhrüberschuß von 373 Mill. Kr. gegen 330 Mill. Kr. in den gleichen Monaten von 1929. Die Preise lagen etwas niedriger als im Vorjahre.

Der Warenumsatz mit dem Auslande betrug im Mai, was die Einfuhr betrifft, 141 Millionen Kronen, was die Ausfuhr betrifft, 145 Millionen Kronen, so daß ein Ausfuhrüberschuß von 4 Millionen Kronen vorhanden war, während im Mai 1929 ein Ausfuhrüberschuß von 6 Millionen Kronen zu verzeichnen war.

Im Juni ging die Arbeitslosigkeit weiter zurück obgleich nicht in demselben Tempo wie in den übrigen Frühjahrsmonaten. Sie fiel von ca. 29 500 auf ca. 25 800, also um rund 3 700 Mann. Der in diesem Jahre bis jetzt gemessene Höhepunkt von rund 61 000 Mann fiel in den Monat Februar; im Vergleich hiermit beträgt die Ziffer Ende Juni nur ungefähr 40 Prozent, und ist auch gegen diejenige der letzten vier Jahre zum gleichen Zeitpunkte bedeutend niedriger. Man ist hiernach zu schließen berechtigt, daß die Industrieverhältnisse ungeachtet des Preisfalles ganz zufriedenstellend sind, wie dieses auch seitens der leitenden Persönlichkeiten ausgesprochen wird.

Der Arbeitslosigkeitsprozentsatz war Ausgangs Juni 8,8 gegen 10,0 im Juni 1929.

Glänzender Beschäftigungsgrad bei der dänischen Werftindustrie infolge günstiger Kreditbedingungen. Wie „Handels-tidning“ aus Kopenhagen erfährt, erfreuen sich die dänischen Werften gegenwärtig eines Auftragsbestandes, der ihnen Beschäftigung auf 18 Monate gewährleistet. Der größte Teil der Aufträge — es sollen insgesamt über 116 000 Tonnen sein — stammen vom Auslande. Den glänzenden Stand der dänischen Schiffbauindustrie führt „Danks Søfarts-Tidende“ darauf zurück, daß die Werften Dänemarks zu außerordentlich günstigen Kreditbedingungen verkaufen können. Die Exportkredite werden in großzügiger Weise dazu verwendet, um den Exportverkauf von Schiffen zu finanzieren, die in Dänemark gebaut werden. Von den 60 Mill. Kr., welche die Regierung dem Erwerbsleben für Exportkredite zur Verfügung gestellt hat, haben allein 25 Mill. Kr. Verwendung gefunden für Kredite an ausländische Käufer von Schiffen, die auf dänischen Werften gebaut werden.

Der dänische Hafenstreik beigelegt. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, hat der Hafenarbeiterstreik in Dänemark durch Annahme des Schiedsvorschlages durch beide Parteien jetzt sein Ende gefunden. Die auf Stundenlohn angestellten Hafen-, Lager- und Packhausarbeiter stehen sich in dem neuen Abkommen auf einen Stundenlohn von 105 Oere, während die wöchentlich entlohten Arbeiter eine Wochenzulage von 2,40 Kr. (nicht ganz 8 Oere die Stunde) erreicht haben. Auch in diesem Abkommen ist die sog. Indexregulierung in Wegfall gekommen.

Schließlich umfaßt das neue Abkommen noch eine Menge Einzelheiten, da die Arbeit in den einzelnen Häfen sehr verschiedenartig ist. U. a. sind Wartegelder festgelegt und Bestimmungen getroffen bezüglich der Arbeit an den Winden und sonstiger Spezialarbeiten. Die brennende Frage betreffs einer Regulierung der Urlaubszeit für Arbeiter ist zunächst, um eine Verzögerung oder gar völlige Scheiterung der Verhandlungen zu vermeiden, zurückgestellt worden.

Lettland.

Neugründungen. Der Finanzminister hat die Statuten folgender neuer Aktiengesellschaften bestätigt:

Verkehrs-Akt.-Gesellsch. „Autoring“. Grundkapital 100 000 Ls;

Handels-Akt.-Ges. „A. Eigenmann“ (Eierexport). Grundkapital 100 000 Ls;

„Akt.-Ges. zur Exploitation von Wasserkraft“. Grundkapital 100 000 Ls.

Kapitalerhöhungen. Nachstehend genannte Handelsgesellschaften haben ihr Grund- bzw. Anteilskapital erhöht:

Akt.-Ges. „Lippert“ — von 300 000 auf 500 000 Ls;

Akt.-Ges. „Jlgociemer Glasfabrik“ — um 360 000 auf 480 000 Ls;

Holzindustrie-Akt.-Ges. „Gebr. Kahn“, Windau — von 300 000 auf 600 000 Ls;

Anteilsgesellschaft „Zoologische Farm in Lettland“ — um 60 000 auf 100 000 Ls.

Flachmarkt. Am Flachmarkt haben in letzter Zeit nennenswerte Ereignisse nicht stattgefunden. Die Lage

ist nach wie vor still, und sie läßt auch jegliche Auftriebsmomente vermissen. Hinsichtlich des Standes der Flachsfelder wäre zu bemerken, daß diese in der letzten Zeit wegen Mangel an Niederschlägen an verschiedenen Stellen des Landes, hauptsächlich in der Provinz Lettgallen, gelitten haben, die allgemeinen Ernteaussichten jedoch als voll befriedigend gewertet werden können.

Nach vorläufigen Errechnungen der staatlichen Flachsmopolverwaltung ist die Flachsanbaufläche in den Provinzen Livland und Semgallen um ca. 25 bis 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, dagegen in Lettgallen in manchen Gegenden gestiegen. Im Endresultat ist mit einer Verkleinerung der Anbaufläche zu rechnen.

Lettlands Butterexport. Im Juni d. Js. erreichte die Butterausfuhr Lettlands mit 2106 t ihre Rekordhöhe gegenüber einer Ausfuhr von 1600,6 t im Vormonat und 1732 t im Juni 1929. Im Vergleich zum letztgenannten Zeitraum stieg die Ausfuhr nach Deutschland von 63,64 Prozent auf 74,54 Prozent wohingegen sie sich nach England von 33,32 Prozent auf 24,82 Prozent verminderte. Der Anteil Dänemarks betrug im Juni d. Js. 0,34 Prozent (im Vorjahre 3,04 Prozent) und Norwegens 0,30 Prozent (0). In Anbetracht des Preisrückganges repräsentierte die im Juni d. Js. exportierte Buttermenge den gleichen Wert wie im Juni 1929, und zwar 6,5 Mill. Ls.

Der Schiffsverkehr Lettlands. In den ersten 6 Monaten 1930 liefen in die drei Haupthäfen Lettlands Schiffe mit folgender Netto-Tonnage ein:

	I. Halbj. 1930	I. Halbj. 1930
Riga	639 277 NRT	419 869 NRT
Libau	179 954 „	185 962 „
Windau	156 421 „	189 421 „

Somit ist der Eingangsverkehr im Rigaer Hafen in der ersten Hälfte des laufenden Jahres bedeutend lebhafter als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres gewesen, während er in den Häfen Libau und Windau eine leichte Abschwächung erfahren hat.

Der lettländische Ministerrat hat 2 Mill. Lat für die Errichtung von Lagerhäusern im Rigaer Hafen bewilligt.

Lettlands Handelsflotte. Zum 1. Juli d. Js. zählte die Handelsflotte Lettlands insgesamt 152 Schiffe mit 199 419 Brutto-Tons (118 753 N.-R.-T.). Darunter waren:

112 Dampfer mit	195 540 Brutto-Tons
32 Segler mit	2 969 „
8 Motorsegler mit	910 „

Angekauft wurden im I. Halbjahr 1930 11 Dampfer mit zusammen 25 767 Brutto-Tons, dagegen ins Ausland verkauft 2 Dampfer und 1 Segler mit zusammen 856 Brutto-Tons. Somit hat die lettländische Handelsflotte auch in der ersten Hälfte des laufenden Jahres einen beträchtlichen Zuwachs erfahren.

Weitere Maßnahmen zum Schutz der Landwirtschaft. In Anbetracht der Dringlichkeit weiterer Maßnahmen zur Stützung der Landwirtschaft ist beschlossen worden, während der Landtagsferien folgende Verfügungen durch das Ministerkabinett in Anwendung des Art. 81 der Verfassung zu treffen:

1. Ermäßigung der Eisenbahntarife für Exportbutter, Baconschweine und Bacon;
2. Anweisung von 500 000 Ls zur Errichtung von Getreideelevatoren;
3. Sofortige Ausreichung von 200 000 Ls Baconprämien.

Förderung der Fischzucht in Lettland. Der im Jahre 1927/28 begonnene Bau der staatlichen Fischbrutanstalt in Tomsdorf (Tome) ist im September v. Js. beendet worden. Die bisherigen Aufwandskosten betragen 60 000 Ls und es sind für den weiteren Ausbau derselben durch Anlegen einer Zander- und Karpfenzucht und einer Versuchsteichwirtschaft wiederum 60 000 Ls vorgesehen.

Die genannte Fischbrutanstalt gehört zu den allermodernsten und größten Europas. Die Erzeugungsmöglichkeit beträgt: 15 Mill. St. Peipusmaräne resp. 10 Mill. St. Wandermaräne resp. 58 Mill. St. kleine Maräne und 3 Mill. St. Lachs resp. 4,5 Mill. St. Meerforelle.

Außerdem ist während der Sommermonate vorgesehen die Erbrütung von Zährte, Brachsen und Zander. Für Lachs und Maräne sollen besondere Aufzuchtteiche aus Beton eingerichtet werden.

Die Aussetzungen betragen:

	1929	1930
Lachs	331 000	115 000 St.
Peipusmaräne	1 174 000	1 400 000 „
Wandermaräne	—	1 500 000 „
Kleine Maräne	—	1 000 000 „
Hecht	—	175 000 „

Der Gesetzentwurf über das Getreidemonopol in Lettland abgelehnt. In der gestrigen Konferenz der Vertreter der Koalitionsparteien ist der Gesetzentwurf über die Einführung eines Getreidemonopols in Lettland abgelehnt worden. Gleichzeitig wurden Richtlinien für ein neues Gesetz zum Schutze der Landwirtschaft aufgestellt, das Mindestpreise für den Ankauf des Getreides bei den Landwirten, weitgehende Lombardierungsmöglichkeiten für das Getreide unter Gewährung von Vorschüssen zu garantierten Preisen und die Verpflichtung für die Importeure vorsieht, bei der Einfuhr von Getreide aus dem Auslande eine bestimmte Menge (50—60%) inländisches Getreide anzukaufen. Der Landwirtschaftsminister Gulbis wurde beauftragt, auf dieser Grundlage einen neuen Gesetzentwurf auszuarbeiten, der in der nächsten Sitzung der Koalitionsparteien beraten werden soll.

Estland.

Das Getreideschutzgesetz. (Endgültige, von der Staatsversammlung am 12. Juli 1930 angenommene Fassung.)

§ 1. Die Einfuhr von Roggen und Roggenmehl nach Estland ist ein Monopol des Staats. Ihre Einfuhr besorgt der Staat entweder selber oder er erteilt auf den im vorliegenden Gesetz vorgesehenen Grundlagen Einfuhrlicenzen an Privatpersonen und Unternehmungen. Die Einfuhr von Roggen und Roggenmehl wird vom Wirtschaftsministerium organisiert.

Die Staatsregierung hat das Recht, auf den im vorliegenden Gesetz für Roggen und Roggenmehl vorgesehenen Grundlagen auch die Einfuhr, den Kauf und Verkauf von Weizen und den daraus hergestellten Erzeugnissen zu organisieren.

§ 2. Den im Inlande angebauten Roggen kauft der Staat zu einer von ihm festgesetzten Zeit, an einem von ihm bestimmten Ort und in einer festgesetzten Qualität durch seine Institutionen von den Landwirten oder ihren genossenschaftlichen Organisationen zu einem Preise, der alljährlich, nicht später als im September von der Staatsregierung entsprechend den durchschnittlichen Gesteungskosten des Roggens angesetzt wird, wobei auch die Daten der landwirtschaftlichen Buchführungszentrale in Betracht gezogen werden. Der Staat kann dieses Recht auf Grund entsprechender Verträge an Privatpersonen oder -Unternehmen übertragen. Bei der Uebertragung des Rechts auf Einfuhr oder Aufkauf an Privatunternehmen oder -Personen erhebt der Staat für die Weitergabe seines Rechts keinerlei Zahlung.

§ 3. Den Landwirten ist es gestattet auf Grund dieses Gesetzes den selbstgezogenen Roggen zu verkaufen, der nach der Befriedigung ihres Eigenbedarfs übrigbleibt.

§ 4. Privatpersonen und Unternehmen, die Roggen und Roggenmehl vom Staat oder auf Grund der in § 2 dieses Gesetzes vorgesehenen Verträge von den Landwirten und ihren genossenschaftlichen Organisationen kaufen, erhalten vom Wirtschaftsministerium die Lizenz zur Einfuhr ausländischen Roggens. Eine Uebergabe dieser Lizenzen ist nicht rechtmäßig. Das Verhältnis, in dem der Inhaber einer Lizenz das Recht hat, ausländischen Roggen einzuführen, setzt die Staatsregierung nach Feststellung der einheimischen Ernte fest.

§ 5. Nach Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes werden die zu geschäftlichen Zwecken vorhandenen Roggen- und Roggenmehlvorräte registriert.

Zum Zweck der Regulierung des Roggen- und Roggenmehlpriees verrechnet die Staatsregierung diese Vorräte entweder auf die zukünftige Einfuhr oder belegt sie mit einer Steuer zugunsten des Staats im Betrage von nicht über 5 Cents pro kg.

§ 6. Wer dessen schuldig ist, falsche Belege zwecks Erlangung einer Lizenz zur Einfuhr ausländischen Roggens und Roggenmehls ausgereicht oder vorgestellt, oder seine Roggen- und Roggenmehlvorräte, die auf Grund des vorliegenden Gesetzes der Registrierung unterliegen, verheimlicht zu haben, verliert das Anrecht auf die Erlangung einer Lizenz und wird mit Arrest nicht über 3 Monate oder einer Geldstrafe im Betrage von nicht mehr als 500 Kr. bestraft.

Derselben Strafe verfällt auch, wer dessen schuldig ist, beim Verkauf von Roggen oder Roggenmehl auf den im vorliegenden Gesetz bezeichneten Grundlagen, falsche Belege für die einheimische Herkunft dieses Getreides vorgestellt zu haben.

Amtspersonen, die der Ausstellung oder Ausreichung der im vorliegenden Paragraphen bezeichneten falschen Belege schuldig sind, werden gemäß den für Amtsvergehen geltenden Gesetzen bestraft.

§ 7. Das vorliegende Gesetz tritt in Kraft mit der Veröffentlichung einer diesbezüglichen Bekanntmachung der Staatsregierung im „Staatsanzeiger“, spätestens jedoch am 15. August 1930.

Der Schiffsverkehr Revals. Der Schiffsverkehr Revals gestaltete sich im Juni d. Js. folgendermaßen:

	Eingangsverkehr		Ausgangsverkehr	
	Juni 1930	Juni 1929	Juni 1930	Juni 1929
	Schiffe	Ntr.	Schiffe	Ntr.
Auslands-				
fahrt	185	80 302	187	75 484
Kabotage	276	15 324	233	11 792
Zusammen	461	95 706	420	87 276
			439	93 048
			450	94 634

Die erhöhten Schmalzzölle, die von der Staatsversammlung am 11. Juli d. Js. angenommen worden sind, sind seitens der Regierung durch die Veröffentlichung eines entspr. Regierungsbeschlusses im „Staatsanzeiger“ schon vom 17. Juli ab in Kraft gesetzt worden. Dieses beschleunigte Verfahren ist dadurch bedingt, daß bei der Inkraftsetzung des Gesetzes auf dem gewöhnlichen Wege (10 Tage nach der Veröffentlichung des Gesetzes im „Staatsanzeiger“) der Spekulation zuviel Zeit gewährt worden wäre, sich mit ausländischem Schmalz für längere Zeit einzudecken. Das Gesetz wird demnächst im „Staatsanzeiger“ veröffentlicht. Der Einfuhrzoll für tierische Fette, Fleisch und Wurstwaren wird danach von 0,33 Goldfranken auf 0,55 erhöht.

Estländisch-Französischer Handelsvertrag. Unter dem 20. Juli d. Js. ist ein Zusatz zum Estländisch-französischen Handelsvertrag in Kraft getreten, durch den die Zollvergünstigung für estländische Stärke in Frankreich und für französische Automobile in Estland gegenseitig aufgehoben worden ist. Die Zollvergünstigung für Automobile machte etwa 20% des allgemeinen Tarifs aus. Die eintretende Zollerhöhung für Automobile geht automatisch auf alle anderen Einfuhrländer über, die bisher nach dem Meistbegünstigungsrecht an der Frankreich gewährten Zollvergünstigung Anteil hatten.

Neuer estländischer Zolltarif. Die beim Wirtschaftsministerium begründete Zoll-Kommission für die Vorarbeiten zu einem neuen Zolltarif hat ihre Arbeiten zu Ende geführt. Das Projekt des neuen Zolltarifs ist nunmehr den wirtschaftlichen Organisationen zur Begutachtung zugesandt worden, was bis zum 1. September zu geschehen hat.

Eine neue Verordnung über die Ueberschreitung der Grenze und den Aufenthalt von Ausländern in Estland ist von der Regierung am 11. Juli auf Grund des neuen Gesetzes über die Freizügigkeit und die Legitimierung der Person erlassen und in Nr. 54 des Staatsanzeigers veröffentlicht worden. Die Verordnung sieht u. a. vor, daß für die Ein- und Ausreise aus Estland ein Auslandspaß oder ein anderes durch Abkommen mit dem betreffenden Staat festgesetztes Legitimationsdokument erforderlich ist.

Herabsetzung der Frachttarife für Butter und Eier. Der Tarifrathat hat auf seiner gestrigen Sitzung beschlossen, die Frachttarife für Butter und Eier wesentlich herabzusetzen, derart, daß sie hinfür mit Eilfracht zu den für gewöhnliche Fracht geltenden Tarifen befördert werden; der Frachttarif für Butter wird ferner noch um eine Klasse herabgesetzt. Die durch diese Maßregel für den Staat erwachsende Einbuße an Einnahmen soll durch Erhöhungen der Tarife für andere Waren wett gemacht werden. Doch ist eine Beschlußfassung hierüber noch nicht erfolgt.

Litauen.

Aktive Handelsbilanz Litauens im ersten Halbjahr 1930. Die litauische Ausfuhr stellte sich im Juni d. J. auf 24,6 Mill. Lit gegenüber 25 Mill. im gleichen Monat des Vorjahres, die Einfuhr betrug 22 Mill. gegenüber 25,1 Mill. Demnach ergibt sich im Juni ein Ausfuhrüberschuß von 2,6 Mill. Lit, während die Handelsbilanz im Juni 1929 nahezu ausgeglichen war.

Im ersten Halbjahr 1930 betrug die Ausfuhr Litauens 158,3 Mill. Lit gegenüber 139,4 Mill. im ersten Halbjahr 1929, die Einfuhr stellte sich auf 146,4 Mill. gegenüber 136,5 Mill. Das erste Halbjahr 1930 hat also mit einem Ausfuhrüberschuß von 11,9 Mill. Lit abgeschlossen gegenüber einem solchen von 2,9 Mill. im Vorjahre. Die Besserung der Handelsbilanz ist in erster Linie auf die Entwicklung der Vieh- und Molkereiwirtschaft in Litauen zurückzuführen, deren Erzeugnisse gegenwärtig mehr als die Hälfte der litauischen Ausfuhr ausmachen. Im einzelnen ist die Ausfuhr von Rindvieh von 2,8 Mill. auf 4,1 Mill. Lit, die Schweineausfuhr von 9,1 Mill. auf 24 Mill., der Export von Fleisch von 6,2 Mill. auf 18,2 Mill., der Butterexport von 8,8 Mill. auf 16,3 Mill., die Getreidausfuhr von 0,4 Mill. auf 6 Mill. Lit gestiegen. Zurückgegangen ist die Ausfuhr von Leder, Fellen, Holzmaterialien, Eiern, Flachs und Pferden. In der Einfuhr weisen folgende Waren eine Import-

steigerung auf: Kunstdünger (von 4 Mill. auf 5,5 Mill.), Eisen (von 3,1 Mill. auf 4,8 Mill.), Garne und Zwirn (von 4,6 Mill. auf 7,4 Mill.), Baumwollwaren (von 9,2 Mill. auf 14,6 Mill.), Wollwaren (von 5,4 Mill. auf 7,8 Mill.), Gummierzeugnisse (von 1,8 Mill. auf 2,9 Mill.) und Blechwaren (von 1,1 Mill. auf 1,7 Mill. Lit).

Butterexport der litauischen Molkereigenossenschaften im ersten Halbjahr 1930. Die Zentrale der litauischen Molkereigenossenschaften hat im ersten Halbjahr 1930 1 867 240 kg Butter exportiert gegenüber 706 000 kg im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

Freie Stadt Danzig.

Immer noch Belebung am Danziger Holzmarkt. Trotz der vorgeschrittenen Saison treffen immer noch Anfragen von der englischen Ostküste in Danzig ein und die tägliche Holzausfuhr erreicht im Danziger Hafen mitunter 400 Waggons und mehr. Das Absatzquantum dürfte im allgemeinen befriedigen, wenn es sich auch nur aus einzelnen kleinen Partien zusammensetzt, während die erzielten Preise unbefriedigend sind. Mengenmäßig hat der bisherige Danziger Holzexport nach England gegen das Vorjahr zugenommen, wertmäßig dagegen abgenommen, da in England die Preise für polnisches Holz noch unter dem allgemein gesunkenen europäischen Stand notieren. In Promptlieferung sucht die englische Ostküste in letzter Zeit nicht nur Kiefer, sondern auch Tanne. Belgien hat einiges Interesse für ausnahmsweise billige Hölzer und tätigte einige Abschlüsse mit laufenden kleinen Lieferungen bis in den September hinein.

In Polen vollzieht sich der Einkauf unverändert. Erhältlich sind alle gesuchten Dimensionen und die Produzenten zeigen Entgegenkommen, hauptsächlich wenn es sich um den Einkauf von Tanne und schmale Kiefernabmessungen handelt. Sleeper und Schwellen zeigen keine Belebung. In Grubenholz kamen Abschlüsse zu 65 sh pro Faden franko Danzig zustande. Am Eichenmarkt herrscht die um die jetzige Zeit übliche sommerliche Stille.

Polen.

Deutschlands Stellung im polnischen Außenhandel. Nach soeben veröffentlichten amtlichen Angaben ist die polnische Einfuhr aus Deutschland in den ersten fünf Monaten 1930 im Vergleich zum gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres auf 255,4 Mill. Zl. gegen 366,3 Mill. Zl. zurückgegangen. Die Verringerung entspricht der Senkung des polnischen Gesamtimports (auf 969,4 Mill. Zl. gegen 1385,3 Mill. im Januar-Mai v. J.), der Anteil Deutschlands ist mit 26,3% (gegen 26,4% im Vorjahre) fast unverändert geblieben. In der polnischen Ausfuhr nach Deutschland ist sowohl absolut wie relativ ein Rückgang zu verzeichnen und zwar wurden in den ersten fünf Monaten d. J. polnische Waren für insgesamt 276,4 Mill. Zl. gegen 292,3 Mill. Zl. im Vorjahre exportiert, das sind 25,9% der polnischen Gesamtausfuhr gegen 29,6% im Vorjahre.

An zweiter Stelle standen in der Berichtszeit in der Einfuhr die Vereinigten Staaten mit 115,6 Mill. Zl. oder 11,9% der Gesamteinfuhr, in der Ausfuhr England mit 131,6 Mill. Zl. oder 12,4% der Gesamtausfuhr. Es folgten: in der Einfuhr England mit 81,3 Mill. Zl. (8,4%), die Tschechoslowakei mit 71 Mill. Zl. (7,3%), Frankreich mit 64,3 Mill. Zl. (6,6%), Oesterreich mit 57,9 Mill. Zl. (6%) usw.; in der Ausfuhr: die Tschechoslowakei mit 97,2 Mill. Zl. (9,1%), Oesterreich mit 88,8 Mill. Zl. (8,3%), die Sowjetunion mit 58,3 Mill. Zl. (5,5%) usw.

Die Dachpappenindustrie. In den polnischen Westgebieten haben sich etwa 15 Dachpappenfabriken, und zwar in Bromberg, Posen, Graudenz, Thorn und Danzig zu einem Syndikat mit dem Sitz in Bromberg zusammengeschlossen. Das Syndikat hat bereits am 1. Juli seine Tätigkeit aufgenommen. Zum Leiter dieser Organisation ist der Exportreferent bei der Industrie- und Handelskammer Bromberg, Albin Piechocki, bestellt worden.

Auf einer in Warschau stattgefundenen Konferenz der dortigen Pappindustriellen wurde auf die Notwendigkeit einer Normalisierung sowie Qualitätsverbesserung der Erzeugung hingewiesen. Ueber die Grundsätze der Normalisierung und zwar hinsichtlich der Gattung, der Stärke, Länge und Imprägnierung ist eine Einigung erzielt und mit den Rohproduzenten eine Vereinbarung getroffen worden, wonach diejenigen Typen zu normalisieren sind, die sich allgemein zur Dachdeckung eignen. Da die Kennzeichnung der Dachpappe mit Sternen oder anderen Zeichen keinen Anhaltspunkt

für die Qualität und Länge gibt, soll hiervon Abstand genommen und eine Numerierung eingeführt werden, der die Gewichtseinheit eines qm zu Grunde gelegt werden soll. Da das Rohpappesyndikat inzwischen die Preise um mehr als 20% erhöht und darüber hinaus die Zahlungsbedingungen wesentlich verschärft hat, haben die Dachpappefabrikanten an das Rohpappesyndikat die Forderung gestellt, die Preise nach Ueberprüfung der Kalkulation zu stabilisieren und die Verkaufsbedingungen zu mildern. Gelingt es den Dachpappeproduzenten sich mit dieser Forderung durchzusetzen, dann soll nach einer provisorischen Vereinbarung ein alle größeren Dachpappefabriken umfassendes Kartell geschaffen werden.

Die Fahrradindustrie hat in den letzten Jahren eine Modernisierung ihrer Produktion vorgenommen, was in der erhöhten Leistungsfähigkeit und Produktion der Fabriken zum Ausdruck kam. Während die Einfuhr im Vorjahre infolge des hohen Zollsatzes stark zurückgegangen war, trat in den ersten 4 Monaten d. Js. ein erheblicher Anstieg dieser Einfuhr in Erscheinung. Hierbei sind deutsche Erzeugnisse auf dem polnischen Markte wieder mehr in den Vordergrund getreten. Bekanntlich ist ein Teil der polnischen Rüstungsindustrie zur Produktion von Fahrrädern übergegangen, wodurch der Wettbewerb auf dem polnischen Markte überaus scharfe Formen angenommen hat. Der einheimischen Privatindustrie ist in der Rüstungsindustrie, die über größere Kapitalien verfügt und ihre Betriebe fortlaufend modernisiert, ein sehr gefährlicher Konkurrent erwachsen, der den polnischen Markt weit günstiger und billiger beliefern kann. Die Erzeugnisse der Radomer Waffenfabrik, die unter der Bezeichnung „Lucznik“ in den Handel gebracht wurden, sind schon in größeren Mengen abgesetzt worden und erfreuen sich infolge ihrer stabilen Konstruktion der größten Beliebtheit.

Die Schreibmaschinenindustrie. Von einer polnischen Schreibmaschinenindustrie kann eigentlich keine Rede sein. Es sind aber einige Unternehmungen entstanden, die außer Papier- und Schreibutensilien auch Ersatzteile für Schreibmaschinen herstellen. Innerhalb dieser Industrie sind gegenwärtig Bestrebungen im Gange, die Produktion und den Absatz in allen Zweigen einheitlich zu organisieren. Durch einen Organisationsausschuß werden entsprechende Bestimmungen für eine einheitliche Preis- und Absatzpolitik im Groß- und Kleinhandel ausgearbeitet und sollen demnächst mit Geltung für ganz Polen eingeführt werden.

Rückgang der polnischen Eisenproduktion im Juni. Die polnische Eisenhüttenproduktion hat im Juni einen seit mehreren Jahren nicht verzeichneten Tielstand erreicht. An Roheisen wurden rund 36 000 to erzeugt (d. s. 10,2% weniger als im Mai), an Stahl 91 000 to (20,1% weniger), an Walzserzeugnissen 70 000 to (11,4% weniger als im Mai). Für das ganze erste Halbjahr des laufenden Jahres beträgt der Produktionsrückgang im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres bei Roheisen 23,6%, bei Stahl 18,7% und bei Walzstahlerzeugnissen 9,9%. Eine Besserung der Geschäftslage wird für die nächsten Monate im Zusammenhange mit den neuen russischen Bestellungen erhofft, die sich auf etwa 200 000 to Walzwaren mit dem Liefertermin im September 1931 belaufen.

Zunehmende Schrotteinfuhr über Gdingen. Im Juni d. Js. wurden rund 20 200 to Schrott über Gdingen eingeführt. Für den Juli wird mit der Einfuhr von ca. 25 000 to gerechnet. Die Verstärkung des Schrottimports über Gdingen ist insbesondere durch die Bemühungen der Firma „Atlantic“, Gdingen und Danzig, herbeigeführt worden.

Der Wirtschaftsausschuß des polnischen Ministerrats hat den Beschluß gefaßt, für den Gdinger Hafen 6 neue Kräne bei der Danziger Werft zu bestellen.

Verringerter Absatz von Superphosphat in Polen. In der diesjährigen Frühjahrssaison wurden von polnischen Fabriken rund 8 000 Waggons Superphosphatdüngemittel gegen 11 500 im Vorjahre im Inlande abgesetzt. Die Ausfuhr betrug etwa 2 000 Waggons und wurde in der Hauptsache von Rußland, zum Teil auch von baltischen Ländern aufgenommen. Die finanzielle Lage der Werke wird durch die Anhäufung größerer Lagerbestände erschwert.

Die erste Treuhandgesellschaft in Polen. In Warschau ist soeben unter der Firma „Powszechna Towarzystwo Po-wiernicze S.A.“ die erste Treuhandgesellschaft in Polen gegründet worden. Das in Form einer Aktiengesellschaft organisierte Unternehmen besitzt ein Grundkapital in Höhe von 250 000 Zl. Die Gesellschaft übernimmt die Verwaltung von Grundstücken, Testamentsvollstreckungen, Bücherrevisionen, das Inkasso und die Eintreibung von Forderungen,

Vertretungen bei Vergleichen usw. Als erste unter den in verschiedenen Teilen des Landes einzurichtenden Filialen soll in nächster Zeit eine Niederlassung der Gesellschaft in Gdingen gegründet werden.

Verlängerung der polnischen Getreideexportprämien. — Erhöhter Prämiensatz bei der Mehlausfuhr. Der Wirtschaftsausschuß des polnischen Ministerrats hat die Verlängerung der Getreideexportprämien bis zum 31. Oktober beschlossen, und zwar für Korn in unveränderter Höhe von 6 Zl. je Dztr., bei Roggen und Weizen bzw. 4 Zl. bei Gerste. Dagegen ist die Exportprämie bei der Mehlausfuhr, die bis jetzt 9 Zl. per Dztr. betrug, auf 12 Zl. erhöht worden.

Neue Grundsätze in der Standardisierung der polnischen Eierausfuhr. Die Verordnung über die Standardisierung der Ausfuhr von Hühnereiern aus Polen vom 13. November 1928 hat durch zwei im Dz. Ust. Nr. 44 veröffentlichte Verordnungen eine Reihe von Abänderungen erfahren. Nach den neuen Bestimmungen kann mit Wirkung ab 1. Juli d. Js. die Ausfuhr von Eiern zollfrei erfolgen, sofern sie gemäß den Vorschriften vor sich geht. Die bisherige Bestimmung besagte, daß die von registrierten Unternehmungen gemäß den Vorschriften vorgenommene Ausfuhr zollfrei ist.

Gewichtsvorschriften haben dahingehend eine Abänderung erfahren, daß bei der Sortierung von 1000 Stück Eiern im Gewichte von 45—48 kg durchschnittlich ein Gewicht von 46—47 kg gewahrt werden muß, bei Gewichtsangaben von 48 bis einschl. 51 kg ein solches von mindestens 49—50 kg, bei einer Angabe von 51 bis einschl. 54 mindestens ein Durchschnittsgewicht von 52—53 kg, bei einer Angabe von 54 bis einschl. 57 ein Mindestgewicht 55—56 kg und schließlich bei einer Angabe von 57 bis inkl. 62 kg ein Mindestgewicht von 58,5 bis 60,5 kg. Jede Sorte darf höchstens 12% Eier aufweisen, deren Gewicht nicht dem der gegebenen Sorte entspricht. Bisher war dieser Maximalsatz mit 3% bemessen. Auch die Vorschriften über die Anbringung von Zeichen und Stempeln auf den Kisten und auf den Eiern selbst haben eine Veränderung erfahren.

Zollstundungen bei der Wareneinfuhr über Gdingen sind nach einer soeben im Dz. Ust. Nr. 46 erschienenen Verordnung der zuständigen Minister mit Wirkung ab 27. Juni d. Js. an Produktionsunternehmungen, öffentliche Wohlfahrtsanstalten, Selbstverwaltungs-Institutionen, landwirtschaftliche Produzentenverbände, Lagerhäuser, Handelsfirmen sowie Industrieunternehmungen und Speditionen zugestanden worden, soweit diese ihre Zahlungsfähigkeit verbürgen und vor-schriftsmäßige Handelsbücher führen. Die Zollkredite werden auf alle Waren mit Ausnahme der im Anhang zur Minister-ratsverordnung vom 10. Februar 1928 bezeichneten gegen Sicherstellung von Staatspapieren, Bankgarantien und Hypo- theken gewährt. Die Zollstundung ist grundsätzlich auf 2 Monate befristet, kann aber bis zu 4 Monaten verlängert wer- den. Die gestundeten Beträge werden nach einem vom Fi- nanzminister festzulegenden Satz verzinst werden.

Die Verlängerung des deutsch-polnischen Verbandsta- rifs. Der deutsch-polnische Holztarifvertrag, der am 1. Juli d. Js. abließ, ist nach Mitteilungen der poln. Fachpresse mit seinen bisherigen Bestimmungen bis zum 1. August d. Js. verlängert worden. Zur Zeit werden zwischen der Reichs- bahndirektion Breslau und dem polnischen Verkehrsminister- ium Verhandlungen über die Neufassung des Tarifs geführt.

Das deutsch-polnische Roggenabkommen ist mit Gel- tung bis 1. August 1931 in der Weise neu geregelt worden, daß die Verkäufe bis zu einer bestimmten Höhe im Ver- hältnis von 50:50 auf Rechnung der deutschen und der polnischen Exporteure gehen. Ueberschüssige Mengen wer- den dagegen im Verhältnis von 70:30 verteilt (Deutsch- land 70, Polen 30). Die Bestimmungen sind im übrigen so gehalten, daß im Gesamtergebnis die frühere Quotenrelation von 60:40 im allgemeinen beibehalten wird. Etwa nicht aus- genutzte Quoten dürfen jeweils nur auf den folgenden Monat vorgetragen werden; nach Ablauf des zweiten Monats gelten diese als verfallen. Sitz der nunmehr um 2 polnische Mit- glieder verstärkten deutsch-polnischen Roggenkommission bleibt weiterhin Berlin und nicht, wie polnischerseits ge- wünscht wurde, Danzig. Die Kommissionsgebühren sind von RM 2,— auf RM 1,— je Tonne ermäßigt worden.

Exportausstellung in Gdingen 1931. Vom polnischen In- dustrie- und Handelsministerium wird für das nächste Jahr eine große Exportausstellung geplant, die in Gdingen veran- staltet werden soll.

Rußland.

Der Fehlbetrag der russischen Kohlenförderung im Juli.

Nach sowjetamtlichen Angaben stellte sich der Fehlbetrag der russischen Kohlenförderung in den ersten 20 Julitagen auf 612 107 to, wovon 594 702 to auf das Donezbecken entfallen. In der Berichtszeit hat mit Ausnahme des Moskauer Kohlenbeckens kein einziger russischer Kohlentrust den entsprechenden Voranschlag durchgeführt.

Neue Verschärfung der Kohlenkrise im Donezbecken.

Im Donezbecken ist eine neue erhebliche Verschärfung der Kohlenkrise zu verzeichnen. Der 11., 12. und 13. Juli haben eine neue Verlangsamung des Tempos der Kohlenförderung gebracht. Die Tagesförderung betrug statt der veranschlagten 108 584 to am 11. Juli 91 250 to, am 12. Juli 87 937 to und am 13. Juli sogar nur 83 563 to. Allein in diesen drei Tagen stellt sich der Fehlbetrag der Kohlenförderung auf 63 000 to. Wie die Sowjetpresse erklärt, „ist es schwer zu sagen, welcher von den einzelnen Kohlentrusts des Donezbeckens am schlechtesten arbeitet“.

Die **diesjährige Zuckerrübenanbaufläche** erreicht 1 114 000 ha gegenüber 620 000 ha im Jahre 1913. Der Bruttoertrag an Zuckerrüben wird auf 150 Mill. Ztr. veranschlagt, d. h. mehr als auf das Doppelte des Vorjahres.

Ungünstige Gestaltung der Naphthagerinnung in Bakugebiet. In den ersten 20 Julitagen stellte sich die Naphthagerinnung des Trusts „Asneft“ (Bakugebiet) auf 584 892 to, d. s. nur 93% des entsprechenden Voranschlages. Im wichtigsten Revier des Bakugebiets — Surachany — wurden in der Berichtszeit nur 73% des entsprechenden Voranschlages erreicht. Ein Umschwung zum Besseren wird nicht erwartet.

Die Naphthagerinnung im Grosny-Gebiet im Juni. Im Juni stellte sich die Naphthagerinnung des Trusts „Grosneft“ (Grosny-Gebiet) auf 529 000 to, d. s. nur 91% des Monatsvoranschlages. Noch ungünstiger war es um die Bohrarbeiten bestellt, die sehr stark hinter den Voranschlägen zurückblieben.

Kalifunde in Russisch-Mittelasien. In den Bezirken Kaschka-Darja und Surchan-Darja in Usbekistan (Russisch-Mittelasien) sind große Kalisalzvorkommen entdeckt worden. Der Kaligehalt soll bis zu 20% betragen. Von der Sowjetregierung sind Maßnahmen zum Ausbau der Schürfungsbearbeiten in diesen Bezirken angeordnet worden.

Neue Zweige der russischen Lebensmittelindustrie. Das Fünfjahresprogramm der russischen Lebensmittelindustrie ist vor kurzem einer Revision unterzogen worden. Der revidierte Plan sieht die Aufnahme zahlreicher neuer Produktionszweige vor, darunter die Herstellung von Maiszucker, Maggi, Obstteig, künstlichem Sago usw. Die Herstellung von Maiszucker soll vor allem im Nordkaukasus aufgenommen werden, zu welchem Zweck der Bau einer großen Fa-



Nordlandmützen
ges. geschl.

für Seereisen, für den Strandaufenthalt

5,00 6,00 7,50

Die Mitnahme jeder weiteren Kopfbedeckung erübrigt sich

Breite Straße 6
Ruf 26020

Leichte Herrenhüte / Leichte Mützen

brik geplant wird, deren Kosten auf 50 Mill. Rbl. veranschlagt werden. Diese Fabrik, die innerhalb von zwei Jahren gebaut werden soll, wird 400 000 to Mais jährlich verarbeiten. Gleichzeitig ist der Bau von entsprechenden Fabriken in der Ukraine und im Zentralen Schwarzerdegebiet vorgesehen. Insgesamt sind für grundlegende Erneuerungsarbeiten und Neubauten in der russischen Lebensmittelindustrie im Rahmen des Fünfjahresplanes 328 Mill. Rbl. vorgesehen.

Bau von Phosphoritfabriken in Zentralrußland. Im Zentralen Schwarzerdegebiet werden gegenwärtig mehrere Phosphoritfabriken gebaut. Die Jahreserzeugung der Fabriken beträgt 150—300 000 to. Gegenwärtig ist bereits die Dmirowski-Phosphoritfabrik in Betrieb, deren Jahreserzeugung 40 000 to beträgt. Im nächsten Jahr soll die Tschigrowski-Fabrik mit einer Jahreserzeugung von 150 000 to in Betrieb gesetzt werden. Ebenfalls im nächsten Jahr soll mit dem Bau von drei weiteren Phosphoritfabriken begonnen werden und zwar der Truchatschewski-Fabrik (Jahreserzeugung 300 000 to), der zweiten Tschigrowski-Fabrik (150 000 to) und der Bukrejewski-Fabrik (80 000 to). Sämtliche Fabriken befinden sich in der Nähe von Phosphoritvorkommen. Im kommenden Wirtschaftsjahr 1930/31 sind für den Bau von Phosphoritfabriken über 9 Mill. Rbl. bewilligt worden. Im Wirtschaftsjahr 1932/33 soll die Phosphoritmehlerzeugung im Zentralen Schwarzerdegebiet auf insgesamt 700 000 to gebracht werden.

In Homel (Weißrußland) soll demnächst mit dem Bau eines mechanisierten Flußhafens begonnen werden. Im Hafengebiet wird auch eine Großmühle und ein Elevator gebaut.

Finnland

Preißelbeeren (Kronsbeeren) - Ernte in Finnland 1930.

Die Witterungsverhältnisse während der Preißelbeerenblütezeit im Frühjahr waren in jeder Hinsicht gut. Der Fruchtansatz versprach eine gute Ernte. In der letzten Zeit ist aber das Auswachsen der Beeren durch die langanhaltende ungewöhnlich warme Witterung, besonders in den Nord-Oesterbottischen Gegenden, etwas beeinträchtigt worden. Dennoch sind die Ernteaussichten für Preißelbeeren als gut anzusprechen, in manchen Gegenden sogar als sehr gut. Die Beeren werden aber durchschnittlich kleiner ausfallen (wegen der geringen Niederschläge während der Wachzeit).

Die Ausfuhr von Preißelbeeren wies in den letzten sechs Jahren folgende Ziffern auf:

1924	6 168 177 kg
1925	6 588 403 „
1926	3 666 377 „
1927	5 569 874 „
1928	3 377 811 „
1929	4 719 966 „

Die Aussichten für die diesjährige Preißelbeerenausfuhr sind recht ungünstig. Fast 2 Millionen kg Preißelbeeren (Faßware) liegen noch unverkauft in ausländischen Häfen, der größte Teil dieses Quantums lagert in Stettin und Lübeck. Die unverkauften Restpartien verhindern eine gesunde Preisentwicklung und drücken auf den Markt. Die ausländischen Käufer scheinen besonders uninteressiert zu sein für die vorjährigen Restpartien. Deutschland und Frankreich, die

Hauptabnehmer für Preißelbeeren, hatten im letzten Jahre eine besonders gute Obst- und Weintraubenernte. Sie nahmen also nur kleine Preißelbeerpartien auf.

Auch in diesem Jahre wird die Obsternte in Deutschland und Frankreich anscheinend recht gut, so daß Preißelbeeren aus Finnland wohl nur in den ersten Augustwochen nachgefragt sein werden. Anfang August dürften die ersten Partien Früh-Kronsbeeren (ost-karälische Ware in Kisten) über Wiborg und Helsingfors zur Verschiffung gelangen. Die erste mittel- und westfinnische Ware folgt etwas später. Die finnischen Exporteure haben im vorigen Jahre außerordentlich hohe Verluste erlitten und werden in diesem Jahre sehr vorsichtig sein und keine allzugroßen Konsignationspartien nach dem Auslande legen. Gegen festen Kaufkontrakt ist fast noch nichts abgeschlossen.

Es läge im Interesse der finnischen Exporteure, wenn die Finnische Export-Vereinigung, Helsingfors, sich einmal gründlich mit der Regelung des Preißelbeerenhandels beschäftigen würde, denn unter den jetzigen Bedingungen scheint das Preißelbeerengeschäft eine reine Spekulation zu sein. Von deutscher Seite feste Abschlüsse zu tätigen ist fast unmöglich, so lange die finnischen Exporteure unbegrenzte Mengen Kisten- und Faßware nach deutschen Hafenplätzen in Konsignation legen. Die Marktpreise werden dadurch außerordentlich gedrückt. Vorjährige Faßware ist aus Konsignationspartien z. B. mit ca. Fmk. 1,50 per kg cif-Stettin oder Lübeck (teilweise sogar zu diesem Preise „ab Lager“)

angeboten. Dabei betragen die Selbstkosten fob-Helsingfors schon ca. Fmk. 3.— bis 4.— für die finnischen Exporteure.

Eine diesjährige Fehlernte wäre von finnischer Seite begrüßt worden, da dann eine bessere Möglichkeit vorhanden gewesen wäre, die vorjährigen Restpartien zu verkaufen. Die guten Aussichten für die Preiselbeerenernte sind also in diesem Falle ein Nachteil. Man hofft aber von finnischer Seite neue ausländische Märkte für den Preiselbeeren-Export erschließen zu können und dadurch einen gesunden Ausgleich zu schaffen.

Kurt D. Buck-Helsingfors.

Finlands Außenhandel im ersten Halbjahr 1930. — **Erhebliche Besserung der Handelsbilanz.** Die Einfuhr Finnlands stellte sich im ersten Halbjahr 1930 auf 2366,6 Mill. Fmk. gegenüber 3364,2 Mill. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres, die Ausfuhr auf 2318,3 Mill. gegenüber 2228,7 Mill. Der Einfuhrüberschuß betrug im ersten Halbjahr 1930 mithin nur 48,3 Mill. Fmk. gegenüber 1134,4 Mill. im Vorjahre. Die finnische Handelsbilanz hat also eine ganz bedeutende Besserung erfahren und im Zusammenhang damit macht sich in den Wirtschaftskreisen wiederum ein stärkerer Optimismus bemerkbar.

Im Juni betrug die finnische Einfuhr 453,4 Mill. Fmk. gegenüber 646,4 Mill. im entsprechenden Monat des Vorjahres, die Ausfuhr stellte sich auf 671,6 Mill. gegenüber 675,3 Mill. Auf die wichtigsten Warengruppen verteilte sich die Juniimport wie folgt: (in Mill. Fm.): Metalle — 59,9 (91,4); Kolonialwaren — 43,2 (68,8); Getreide — 48,3 (86,2); Maschinen — 36,3 (61,3); Oele — 47,3 (34,9); Verkehrsmittel — 24,8 (52,2); Chemikalien — 21,3 (23,1) usw. Von der Ausfuhr im Juni entfallen auf Holzwaren 446,5 Mill. (443,3), auf Papier und Papierzeugnisse 149,7 Mill. (154,8 Mill.) und auf Lebensmittel tierischen Ursprungs (hauptsächlich Butter) 44,8 Mill. (48,1 Mill.).

Zur Lage der Schifffahrt und Werftindustrie Finnlands. Im Zusammenhang mit dem Rückgang des finnischen Außenhandels im Jahre 1929 hat auch die finnische Schifffahrt im vorigen Jahre eine Minderung erfahren. Die in diesem Jahre eingelaufenen und angekommenen Schiffe umfaßten 10 302 von zusammen 6 687 000 Nettotonnen gegen 11 248 von insgesamt 6 875 000 Nettotonnen im Jahre zuvor. Im Verkehr mit Finnland steht nach wie vor an erster Stelle England mit 1 816 000 to. Dann folgt Deutschland mit 1 347 000 to, Holland mit 639 000 to und Schweden mit 527 000 to. Anschließend folgen Belgien, der Ver. Staaten, Frankreich, Dänemark, Estland, Danzig und Südafrika, alle mit über 100 000 to.

Die finnische Handelsflotte umfaßte 1929 insgesamt 4820 Schiffe von zusammen rund 500 000 Nettotonnen und zwar 152 833 to Dampfschiffe, 14 921 to Motorschiffe, 65 236 to Segler sowie 275 068 to Prahme.

Die Werften haben seit Anfang dieses Jahres weit mehr Reparaturarbeit gehabt als im vorigen Jahre, aber die eigentliche Neubautätigkeit war äußerst gering und beschränkte sich auf die Bestellungen der Kriegsflotte bei Crichton-Vulcan. Von den Anschaffungen für die Handelsflotte wäre zu erwähnen, daß Finska Angfartygs Aktiebolag drei in Dänemark bestellte Dampfer in den Verkehr gesetzt hat, während die Reederei G. Eriksson, die ihren Sitz auf

den Alandsinseln hat, ihre Stellung als die Besitzerin der größten Segelschiff-Flotte der Erde befestigen konnte. Schließlich wäre noch zu erwähnen, daß Finska Angfartygs Aktiebolag ihren Dampfer „Astraea“ verkaufte. Er soll nun als Mutterschiff eines finnischen Seefischereieskaders dienen — und man schließt hieraus, daß Finnland die Absicht habe, eine Tiefseefischerei zu eröffnen.

Zollwünsche der finnischen Industrie. Die Verbände der finnischen Metallindustrie, Schuhindustrie und Glasindustrie haben bei der Regierung Zollerhöhungen für Nägel, emailliertes Blech, Fenster- und Spiegelglas und gewöhnliche Schuhsorten beantragt. Die Verbände wollen Garantien gegen Preiserhöhungen geben, da es sich nach ihren Angaben um Schutz gegen Dumping handelt. Im Zusammenhang mit der Zunahme der protektionistischen Strömungen in Finnland werden im Herbst verschiedene weitere Zollerhöhungen erwartet.

Russische Bestellungen in Finnland. Von dem bedeutenden Auftrag, den die finnische Schiffswerft und mechanische Werkstatt Andree & Rosenqvist in Abo im Frühjahr von russischer Seite erhielt, ist ein Teil bereits zur Ausführung gelangt. Im ganzen sind bisher 56 Rohölmotoren an die Sowjethandelsvertretung in Helsingfors geliefert worden. Wie der Ost-Expreß erfährt, führte die Sowjethandelsvertretung mit der Firma gegenwärtig Verhandlungen wegen Vergebung weiterer bedeutender Bestellungen.

Neues finnisches Handelsadreßbuch. Zufolge „Börsen“ hat der finnische Verband für einheimische Arbeit ein Handelsadreßbuch für Finnland herausgegeben, welches reichliches Auskunftsmaterial über Handelsfirmen in den Städten, Dörfern und Landgemeinden Finnlands enthält. Der erste Abschnitt umfaßt etwa 5500 Firmen, nach den Namen der Städte alphabetisch geordnet und innerhalb jeder Stadt in 14 verschiedene Branchen aufgeteilt. Der zweite Abschnitt enthält dann 5000 weitere Firmen in Dörfern und Landgemeinden, während der dritte und letzte Abschnitt mit Auskünften über Banken, Versicherungsgesellschaften, Reedereifirmen und Spediteure dient. Das Adreßbuch ist in finnischer und schwedischer Sprache abgefaßt und vor jedem Abschnitt befindet sich ein alphabetisches Firmenverzeichnis. Das Werk ist durch das Exportbüro des Industrierates (Industriraadets Eksportbureau) zu ermäßigtem Preis zu beziehen.

Kursnotierungen der Finlands-Bank.

Finnländische Mark. Verkäufer.

	23. Juli	24. Juli	25. Juli	26. Juli
New-York	39,70	39,70	39,70	39,70
London	193,35	193,35	193,35	193,35
Stockholm	1068,75	1068,75	1068,75	1068,75
Berlin	949,50	949,50	949,25	949,25
Paris	156,40	156,40	156,40	156,40
Brüssel	556,00	556,00	556,00	556,00
Amsterdam	1599,25	1599,25	1599,25	1599,25
Basel	772,50	772,50	772,50	772,50
Oslo	1064,75	1064,75	1064,75	1064,75
Kopenhagen	1065,00	1065,00	1065,00	1065,00
Prag	118,00	118,00	118,00	118,00
Rom	208,50	208,50	208,50	208,50
Reval	1059,50	1059,50	1059,50	1059,50
Riga	767,00	767,00	767,00	767,00
Madrid	458,00	458,00	457,00	457,00
Warschan	446,—	446,—	446,—	446,—

Kurse.

Revaler Börsenkurse.

Estländische Kronen.

	Gemacht	24. Juli		25. Juli		26. Juli	
		Käufer	Verk.	Käufer	Verk.	Käufer	Verk.
Neuyork	—	3.7395	3.7495	3.74	3.75	3.7405	3.7505
London	—	18.20	18.25	18.20	18.25	18.20	18.25
Berlin	—	89.35	89.95	89.30	89.90	89.30	89.90
Helsingfors	—	9.42	9.41	9.41	9.46	9.41	9.46
Stockholm	—	100.69	101.20	100.60	101.20	100.60	101.20
Kopenhagen	—	100.25	100.85	100.25	100.85	100.25	100.85
Oslo	—	100.20	100.80	100.20	100.80	100.20	100.80
Paris	—	14.75	15,—	14.75	15,—	14.75	15,—
Amsterdam	—	150.50	151.30	150.45	151.25	150.50	151.30
Riga	—	72.20	72.70	72.20	72.70	72.20	72.70
Zürich	—	72.70	73.30	72.70	73.30	72.70	73.30
Brüssel	—	52.80	52.80	52.30	52.80	52.30	52.80
Mailand	—	19.60	20,—	19.60	20,—	19.60	20,—
Prag	—	11.10	11.30	11.10	11.30	11.10	11.30
Wien	—	52.75	53.35	52.75	53.35	52.75	53.35
Budapest	—	65.55	66.25	65.55	66.25	65.55	66.25
Warschau	—	41.80	46,—	41.80	43,—	41.80	43,—
Kowno	—	36.90	37.50	36.90	37.50	36.90	37.50
Moskau (Scheck)	—	192.50	194,—	192.50	194,—	192.50	194,—
Danzig	—	72.85	73.45	72.85	73.45	72.85	73.45

Rigaer Börsenkurse

Lettländische Lat. (Ls.)

	24. Juli		25. Juli		26. Juli	
	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.	Käuf.	Verk.
1 amerik. Dollar	5.174	5.184	5.174	5.184	5.174	5.184
1 Pfund Sterling	25.195	25.245	25.195	25.245	25.195	25.245
100 franz. Francs	20.83	20.48	20.33	20.48	20.83	20.48
100 belg. Belg.	72.20	72.75	72.20	72.75	72.25	72.80
100 schweizer Francs	100.40	101.15	100.40	101.15	100.40	101.15
100 italienische Lire	27.06	27.27	27.06	27.27	27.06	27.27
100 schwed. Kronen	139.05	139.75	139.05	139.75	139.05	139.75
100 norweg. Kronen	138.50	139.20	138.50	139.20	138.50	139.20
100 dänische Kronen	138.55	139.25	138.55	139.25	138.55	139.25
100 österr. Schilling	72.80	73.50	72.85	73.55	72.85	73.55
100 tschecho-slowac. Kr.	15.31	15.46	15.31	15.46	15.31	15.46
100 holländ. Gulden	208.10	209.15	208.10	209.15	208.10	209.15
100 deutsche Mark	123.45	124.10	123.40	124.05	123.40	124.05
100 finnland. Mark	12.96	13.08	12.96	13.08	12.96	13.08
100 estländ. Kronen	137.65	138.35	137.65	138.35	137.70	138.40
100 poln. Zloty	57.55	58.75	57.55	58.75	57.55	58.75
100 litauische Lits	51.40	52.10	51.40	52.10	51.40	52.10
1 SSS R-Tscherwenez	—	—	—	—	—	—

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Ausnahmetarif K 148. Im Gültigkeitsvermerk werden die Worte „längstens bis zum 4. August 1930“ geändert in „längstens bis zum 4. August 1931“.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen — deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). Mit Gültigkeit vom 17. Juli 1930 wurde aus dem Warenverzeichnis der Abteilung 4 des oben genannten Tarifs „Fisch- und Robbentran (mit Ausnahme von Medizinal-[Leber-]tran)“ gestrichen und eine neue Abteilung 25 für die gleichen Artikel mit Sonderfrachtsätzen eingerichtet. Der Frachtsatz beträgt für 100 kg von Stettin nach Oderberg Ort und Uebergang 2.92 Rm. in der 10 t- und Hauptklasse.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II b (Ausnahmetarife).

Im **Ausnahmetarif 2 n (Schamottebrocken)** erhielt der Gültigkeitsvermerk folgende Fassung: „Gültig vom 10. März 1930 an bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1930“ und in den Anwendungsbedingungen wurde der Geltungszeitraum in „bis längstens 31. Dezember 1930“ abgeändert.

Im Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung“ wurde mit Gültigkeit vom 14. Juli 1930 ein Sonderfrachtsatz von Berlin Moabit nach Stettin-Pommerensdorf nachgetragen. Der Frachtsatz beträgt 0.47 Rm. für 100 kg in der Hauptklasse.

Im **Ausnahmetarif 9 a (Wein)** wurde mit Gültigkeit vom 10. Juli 1930 im Abschnitt „Geltungsbereich“ bei den Bahnen, die dem Ausnahmetarif nicht beigetreten sind, gestrichen: Waldhof-Sandhofen.

Im **Ausnahmetarif 32 (Schafwolle)** wurde mit Gültigkeit vom 14. Juli 1930 „Schlüchtern“ als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen aufgenommen und mit Gültigkeit vom 17. September 1930 wird „Augsburg Hbf.“ als Empfangsbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 33 (Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren)** wurde mit Gültigkeit vom 17. Juli 1930 „Crimmitschau“ als Versandbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Die im „Ostsee-Handel“ Nr. 13 vom 1. Juni 1930 auf Seite 29 bekanntgegebene Streichung von „Arzberg (Ofr.)“ wurde aufgehoben.

Im **Ausnahmetarif 35 (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** werden in der Anwendungsbedingung 1, Ziffer 3

Firchau Grenze
Kreuz Grenze
Neu Bentschen Grenze
Schneidemühl Zollbf. Grenze
Ziegenhals Hbf.

und unter den Versandbahnhöfen unter I, 1—2
Firchau Grenze mit Frachtsatzzeiger 2,
Neu Bentschen Grenze mit Frachtsatzzeiger 2,
Schneidemühl Zollbf. Grenze mit Frachtsatzzeiger 2 und
Kreuz Grenze mit den zugeh. Sonderfrachtsätzen
mit Gültigkeit vom 10. September 1930 gestrichen.

U. a. wurden mit Gültigkeit vom 10. Juli 1930 unter den Versandbahnhöfen, für welche die Frachtsatzzeiger gelten,
Frankenberg (Sa.) mit Frachtsatzzeiger 2,
Jessen (Elster) mit Frachtsatzzeiger 2

und mit Gültigkeit vom 14. Juli 1930
Glatz* mit Frachtsatzzeiger 5,
Hennersdorf b. Görlitz** mit Frachtsatzzeiger 2,
Hermsdorf (Kynast)** mit Frachtsatzzeiger 2,
Hirschberg (Schles.) West** mit Frachtsatzzeiger 2,
Königszelt** mit Frachtsatzzeiger 2,
Neukirch (Katzbach)** mit Frachtsatzzeiger 2,
Zillertal-Erdmannsdorf** mit Frachtsatzzeiger 2,
nachgetragen.

Ferner wurden mit Gültigkeit vom 14. Juli 1930 unter den Sonderfrachtsätzen des Abschnittes 2 a

Hennersdorf b. Görlitz*
Hermsdorf (Kynast)*
Hirschberg (Schlesien) West*
Königszelt*
Neukirch (Katzbach)*
Zillertal-Erdmannsdorf*

als Versandbahnhöfe aufgenommen.

Im **Ausnahmetarif 35 a (Eisen, Stahl und Metallwaren usw.)** wurde u. a. mit Gültigkeit vom 10. Juli 1930 unter den Empfangsbahnhöfen in Ziffer 2 des Abschnittes „Geltungsbereich“ „Karf Grenze“ und mit Gültigkeit vom 10. September 1930 werden

Deutsch Briesen
Kujanerheide
Roslasin
Sonnenwalde (Kr. Bütow)

gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 39 (Stückgut usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 21. Juli 1930 im Abschnitt „Frachtberechnung“ unter „II Wagenladungen“ am Schlusse nachgetragen:

„Stellt sich der Frachtsatz der Nebenklasse A 5 teurer als der Frachtsatz für Frachtstückgutsendungen im frachtpflichtigen Gewicht von mehr als 1000 kg, so wird der letztere angewendet.“

Im **Ausnahmetarif 49 (Flachglas usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 10. Juli 1930 im Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung“ vor „C genannten Verkehrsverbindungen usw.“ folgender Absatz eingefügt:

„Zu A und B: Ergeben sich für die Nebenklassen der Abteilung II höhere Frachtsätze als für die Nebenklassen der Abteilung I, so sind die letzteren anzuwenden.“

Ferner wurden u. a. mit Gültigkeit vom 14. Juli 1930 unter den Versandbahnhöfen des Frachtsatzzeigers „Königszelt“ und unter den Sonderfrachtsätzen des Abschnittes C I „Offenburg“ als Versandbahnhof nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 52 (Papier, Pappe usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 10. Juli 1930 im Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung“ vor „C genannten Verkehrsverbindungen usw.“ folgender Absatz eingefügt:

„Zu A und B: Ergeben sich für die Nebenklassen der Abteilungen II—IV höhere Frachtsätze als für die Nebenklassen der Abteilungen I—III, so sind die billigeren der höheren Abteilung anzuwenden. Als höhere Abteilung ist die Abteilung mit höheren Hauptklassensätzen anzusehen.“

Ferner wurden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 (Druckfehler) für die unter C genannten Verkehrsverbindungen „Baden-Baden West“ und mit Gültigkeit vom 21. Juli 1930 für die unter B genannten Verkehrsverbindungen „Aachen West“ und „Ziegenrück“ unter den Sonderfrachtsätzen als Versandbahnhöfe nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 53 (Garne usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 21. Juli 1930 „Köln Bonntor“ als Versandbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen zu I nachgetragen.

U. a. wurde der Frachtsatz von Köln-Kalk Nord nach Stettin von 453 in 193 abgeändert (Druckfehler).

Im **Ausnahmetarif 58 (Reis)** wurde u. a. mit Gültigkeit vom 17. Juli 1930 unter den Sonderfrachtsätzen zu I „Müllfort“ als Empfangsbahnhof nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 61 (Porzellanwaren usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 10. Juli 1930 im Abschnitt „Geltungsbereich und Frachtberechnung“ vor „C genannten Verkehrsverbindungen usw.“ folgender Absatz eingefügt:

„Zu A und B: Ergeben sich für die Nebenklassen der Abteilung II höhere Frachtsätze als für die Nebenklassen der Abteilung I, so sind die letzteren anzuwenden.“

**üchtiges
kaufmännisches
PERSONAL**

vermittelt schnell und kostenfrei die

Kaufmännische Stellenvermittlung des D. H. V.

Stettin, Bollwerk 1 B, Fernruf 36685—86

Stralsund, Tribseerstr. 27, Fernruf 2116 — Stolp, Kl. Auckerstr. 26, Fernruf 472

Ferner wurde u. a. der Frachtsatz für Abteilung I Rehau/Stettin von 342 in 314 abgeändert (Druckfehler).

Im **Ausnahmetarif 119 (Zucker)** werden u. a. mit Gültigkeit vom 10. September 1930 unter den Grenzbahnhöfen und Grenzübergangsbahnhöfen unter A, b:

Beuthen (Oberschl.) Stadtwald,
Deutsch Briesen,
Katharein,
Kujanerheide,
Roslasin,
Sonnenwalde (Kr. Bütow)

und unter den Versandbahnhöfen unter C:
Roswadzeweiche

gestrichen.

Im **Ausnahmetarif 120 (Diammonphosphat usw.)** wurde die Gültigkeitsdauer des Tarifs längstens bis 15. Juli 1931 verlängert.

Der **Ausnahmetarif 124 (Steingußmasse)** wird mit Gültigkeit vom 10. September 1930 aufgehoben.

Im **Ausnahmetarif 126 (Waren aus Hanf usw.)** wurde mit Gültigkeit vom 14. Juli 1930 „Mühlhausen (Thür.)“ als Versandbahnhof unter den Sonderfrachtsätzen nachgetragen.

Der **Ausnahmetarif 181 (Rohkupfer)** wurde mit Gültigkeit vom 15. Juli 1930 neu herausgegeben.

Im **Ausnahmetarif 186 (Mörtelmischungen)** wurde mit Gültigkeit vom 21. Juli 1930 „Hähnichen“ unter den Versandbahnhöfen nachgetragen.

Im **Ausnahmetarif 188 (Bestimmte Artikel bei Einfuhr)** wurden u. a. mit Gültigkeit vom 17. Juli 1930

Burscheid,
Hilgen,
Tschechnitz,
Waldenburg (Schles.) unt. Bf.,

unter den Sonderfrachtsätzen als Empfangsbahnhöfe aufgenommen.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II Heft 4 (Eil- und Frachtstückguttarif). Mit Gültigkeit vom 1. August 1930 tritt an Stelle des jetzigen Tarifs ein neuer Tarif in Kraft.

c) Ausländische Tarife.

Polnische Staatsbahnen. Zum Sachverzeichnis für die polnischen Gütertarife ist Nachtrag III erschienen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1930 trat ein neuer Lokalgütertarif, Teil II, nebst Anhang in Kraft.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Außenhandel.

Verzeichnis der bei der Industrie- und Handelskammer
eingegangenen wirtschaftlichen Auslandsberichte.

Land	Tgb.	Datum	Inhalt
Vereinigte Staaten	7646.	Berlin, 4. 7. 30.	Russische Kaufverhandlungen für kubanischen Rohzucker.
„	8102.	Berlin, 12. 7. 30.	Auswirkungen der Zepelinflüge auf die Förderung des deutschen Exports.
Venezuela	7653.	Berlin, 5. 7. 30.	Tilgung der Auslandsschulden.
Columbien	7855.	Berlin, 11. 7. 30.	Gefahr des Uebergangs der Reiseinfuhr nach Columbien aus deutschen in holländischen Händen.
Bolivien	7867.	Berlin, 10. 7. 30.	Die wirtschaftliche Lage.
Brit. Indien	7654.	Berlin, 4. 7. 30.	Boykottierung englischer Fabrikate.
„	7890.	Berlin, 11. 7. 30.	Die indische Bewegung.
Türkei	7632.	Berlin, 3. 7. 30.	Ankauf von landwirtschaftlichen Geräten durch die türkische Regierung.
Japan	8012.	Berlin, 14. 7. 30.	Industrielle Anlagen in Fushun.
Estland	4854.	Berlin, 9. 7. 30.	Estländisch-englische Schifffahrtlinie.
Italien	4734.	Berlin, 7. 7. 30.	Internationale Kongresse in Belgien.
„	7930.	Berlin, 5. 7. 30.	Herausgabe des Werkes: L' Industrie Italiana.
„	7895.	Berlin, 25. 6. 30.	Regulierung des Detailhandels.
Schweiz	7547.	Berlin, 7. 7. 30.	Zunahme von Verstößen Deutscher gegen die Fremdenpolizeivorschriften.
„	7980.	Berlin, 11. 7. 30.	Automobilstatistik.
Frankreich	7050.	Berlin, 8. 8. 30.	Stand der Saaten an der franz. Kanalküste.
Belgien	8132.	Berlin, 14. 7. 30.	Rückgang des belgischen Absatzes im Kongogebiet.
Rumänien	8125.	Berlin, 14. 7. 30.	Errichtung einer Waren- und Effektenbörse in Temesvar.
„	7802.	Berlin, 14. 7. 30.	Wirtschaftsbeziehungen zwischen Rumänien und den Ver. Staaten.
Norwegen	7945.	Berlin, 3. 7. 30.	Die Fischerei vom 22. bis 28. 6. 30.
Tschechoslowakei	7882.	Berlin, 11. 7. 30.	Tschechoslowakisch-französisches Autozollabkommen.

„	7814.	Berlin, 11. 7. 30.	Absatzmöglichkeiten für Feuerlöschgeräte und Hilfsmittel des Feuerlöschwesens.
Polen	7917.	Berlin, 11. 7. 30.	Der spanisch-polnische Handelsvertrag.
Ungarn	7818.	Berlin, 9. 7. 30.	Die wirtschaftliche Lage.
„	7826.	Berlin, 9. 7. 30.	Vorschrift der Verwendung ausschließlich ungarischen Werkzeugstahl bei öffentlichen Betrieben.

Die Berichte können von Interessenten von der Außenhandelsstelle für Brandenburg und Pommern, Berlin C 2, Klosterstr. 41, bezogen werden.

Post, Telegraphic.

Das Postreisescheckheft. Das Hauptpostamt Stettin macht uns erneut auf die Neueinrichtung der Postreisescheckhefte aufmerksam. Das Postreisescheckheft der Deutschen Reichspost ist an die Stelle des Postkreditbriefs getreten und stellt die neuzeitlichste Form der Geldversorgung auf Reisen dar. Postreisescheckhefte werden von den Postscheckämtern ausgegeben

- gegen behördlichen Lichtbildausweis auf alle durch 25 teilbaren Reichsmarkbeträge bis 2500.— RM.,
- gegen Unterschriftsausweis durch eigenhändige Unterschrift auf einem dem Reisescheckheft beiliegenden Unterschriftsblatt ebenfalls auf alle durch 25 teilbaren Reichsmarkbeträge bis 1000.— RM.

Jedes Scheckheft enthält 10 Postreiseschecke. Der Mindestbetrag einer Abhebung beträgt 25.— RM., der Höchstbetrag ist unbeschränkt. Die Gültigkeitsdauer beträgt 3 Monate vom Tage der Ausstellung an.

Die Vorteile des Postreiseschecks bestehen in seiner Einfachheit, Bequemlichkeit, Billigkeit und Sicherheit. — Bestellungen nimmt jede Postanstalt entgegen. Man hat sein Reisegeld nur mit Zahlkarte bei der nächsten Postanstalt an das Postscheckamt einzuzahlen. Als Empfänger der Zahlkarte gibt man die Person, für die das Reisescheckheft ausgestellt werden soll, genau nach Name, Wohnort und Wohnung an. An die Stelle der Kontonummer ist der Vermerk „Reisescheck“ zu setzen. Wer selbst ein Postscheckkonto besitzt, verwendet statt der Zahlkarte eine Ueberweisung und sendet sie an sein Postscheckamt. Nach Eingang oder Ueberweisung des Betrags eröffnet das Postscheckamt ein Reisescheckkonto und übersendet ein Reisescheckheft.

Bei jeder Postanstalt, auch der kleinsten auf dem Lande, kann Bargeld abgehoben werden, und zwar jederzeit während der Schalterdienststunden, auch an Sonn- und Festtagen. Außer der Einheitsgebühr von 1 RM. entstehen keinerlei weitere Kosten. Alle Leistungen der Post, also auch die Auszahlungen, sind dadurch abgegolten. Gegen Abhebung von Scheckbeträgen durch Unbe-

rechtigte hat die Post weitgehende Sicherheitsmaßnahmen getroffen, so muß die Unterschrift auf den einzelnen Schecks stets in Gegenwart des Schalterbeamten abgegeben werden; ferner kann man sich selbst sichern, wenn man den Lichtbildausweis oder das Unterschriftsblatt getrennt vom Postscheckheft aufbewahrt.

Berichtigung zum Paketpostbuch. Vom 1. August an wird das Höchstgewicht für Postpakete nach Spanien, nach den Balearen, den Kanarischen Inseln, den spanischen Niederlassungen in Nordafrika (Ceuta und Melilla) und den spanischen Kolonien im Busen von Guinea von 5 auf 10 kg erhöht.

Uebersicht der Postpaketverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern (Monat August 1930).

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Tage
1	2	3	4	5	6	7	8
Finland	Stettin	2.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	Helsingfors	44St.	
		2.8.18 ⁰⁰	Brandbg.	1	Wiborg 2 1/2	-3Tg.	
		5.8.18 ⁰⁰	Wartbg.	1	Kotka 2 1/2	-3Tg.	
		6.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	Helsingfors	46St.	
		7.8.16 ⁰⁰	Ruth	2*)	Abo	54St.	
		9.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	Helsingfors	44St.	
		9.8.16 ⁰⁰	Henny	2*)	Kotkau.Wib.	60St.	
		9.8.18 ⁰⁰	Straßbg.	1	Wiborg 2 1/2	-3Tg.	
		12.8.18 ⁰⁰	Brandbg.	1	Kotka 2 1/2	-3Tg.	
		13.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	Helsingfors	46St.	
		14.8.18 ⁰⁰	Hellmuth	2*)	Abo	54St.	
		16.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	Helsingfors	44St.	
		16.8.18 ⁰⁰	Wartbg.	1	Wiborg 2 1/2	-3Tg.	
		19.8.18 ⁰⁰	Straßbg.	1	Kotka 2 1/2	-3Tg.	
		20.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	Helsingfors	46St.	
		21.8.16 ⁰⁰	Greif	2*)	Abo	54St.	
		23.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	Helsingfors	44St.	
		23.8.18 ⁰⁰	Brandbg.	1	Wiborg 2 1/2	-3Tg.	
		23.8.16 ⁰⁰	Viadra	2*)	Kotkau.Wib.	60St.	
		26.8.16 ⁰⁰	Wartbg.	1	Kotka 2 1/2	-3Tg.	
27.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	Helsingfors	46St.			
28.8.16 ⁰⁰	Ruth	2*)	Abo	54St.			
30.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	Helsingfors	44St.			
30.8.18 ⁰⁰	Straßbg.	1	Wiborg 2 1/2	-3Tg.			
Lettland	" "	1.8.15 ¹⁵	Ostsee	2	Riga	40St.	
		2.8.15 ¹⁵	Nordland	2	" "	" "	
		8.8.15 ¹⁵	Ostsee	2	" "	" "	
		9.8.15 ¹⁵	Regina	2	" "	" "	
		15.8.15 ¹⁵	Ostsee	2	" "	" "	
		16.8.15 ¹⁵	Nordland	2	" "	" "	
		22.8.15 ¹⁵	Ostsee	2	" "	" "	
		23.8.15 ¹⁵	Regina	2	" "	" "	
		29.8.15 ¹⁵	Ostsee	2	" "	" "	
		30.8.15 ¹⁵	Nordland	2	" "	" "	
Estland	" "	2.8.16 ⁰⁰	Rügen	2	Reval	42St.	
		2.8.18 ⁰⁰	Brandbg.	1	" "	2 Tg.	
		5.8.18 ⁰⁰	Wartburg	1	" "	2 Tg.	
		6.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	" "	42St.	
		9.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	" "	42St.	
		9.8.18 ⁰⁰	Straßburg	1	" "	2 Tg.	
		12.8.18 ⁰⁰	Brandbg.	1	" "	2 Tg.	
		13.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	" "	42St.	
		16.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	" "	42St.	
		16.8.18 ⁰⁰	Wartburg	1	" "	2 Tg.	
		19.8.18 ⁰⁰	Straßburg	1	" "	2 Tg.	
		20.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	" "	42St.	
		23.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	" "	42St.	
		23.8.18 ⁰⁰	Brandbg.	1	" "	2 Tg.	
		26.8.18 ⁰⁰	Wartburg	1	" "	2 Tg.	
27.8.16 ⁰⁰	Ariadne	3	" "	42St.			
30.8.16 ⁰⁰	Rügen	2*)	" "	42St.			
30.8.18 ⁰⁰	Straßburg	1	" "	2 Tg.			

*) Änderungen bleiben vorbehalten.
 1) Eigentümer Schiffsges. Stettiner Dampfer-Comp., Stettin.
 2) Eigentümer Schiffsges. Rud. Christ. Gribel, Stettin.
 3) Eigentümer Finnische Dampfsch.-Ges. in Helsingfors.

Kreditschutz.

Eingestellte Vergleichsverfahren.

Rittergutspächter Ulrich Kolbe, Ostklüne b. Usedom (3. 7. 1930).

Eröffnete Konkursverfahren.

Firma u. Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung:	Vertrauensperson:
Kaufmann Emil Nofs, Inh. d. Fa. Th. Heyn Nachf., Kolonialwarengroßhandlung	Stettin, Rosengarten 68-69	5. 6. 30	Bücherrevisor Kurt Jonas, Stettin, Frauenstr. 50
Kaufmann Adolf Altman	Stettin, Augustastr. 12	4. 7. 30	Bücherrevisor Kurt Jonas, Stettin, Frauenstr. 50
Kaufmann Richard Schultz	Stettin, Augustastr. 50	10. 7. 30	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin, Kantstr. 7
Kaufmann Otto Tuchtenhagen, Inh. d. Fa. „Erstes Münchener Loden-zpezialgeschäft Otto Tuchtenhagen“	Stettin, Linsingenstr. 63	14. 7. 30	Diplomkaufmann H. Hodemacher, Stettin, Gabelsbergerstraße 20
Kaufmann Johannes Kühl	Gollnow, Baustr. 36	17. 7. 30	Kaufmann Harder, Gollnow, Barnimstr.

Innere Angelegenheiten.

Verleihung von Ehrenurkunden. Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind für langjährige und treue Dienste an folgende Herren Ehrenurkunden verliehen worden:
 1. Karl Frank (25 Jahre bei der Anklamer landw. Ein- und Verkaufs-Verein, e. G. m. b. H., Anklam);
 2. Franz Lichtnow (25 Jahre bei der Firma J. Gollnow & Sohn, Stettin).

Verschiedenes.

Der Kammer ging die Mitteilung zu, daß dem Mexikanischen Konsul in Berlin, Alfonso Guerra, namens des Reichs das Exequatur erteilt worden ist.

Es wurde ferner mitgeteilt, daß Herr Robert Newbegin zum Vizekonsul bei dem Generalkonsulat der Vereinigten Staaten von Amerika in Berlin ernannt worden ist.

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

Buchbesprechungen.

Einfuhrbestimmungen für Schlachtvieh, Fleisch, tierische Fette. Der Fachausschuß für Fleischversorgung E. V., Berlin W. 35, Potsdamer Privatstr. 121 E, hat einen Neudruck der Zusammenstellung der gegenwärtig geltenden zollgesetzlichen und veterinärpolizeilichen Einfuhrbestimmungen für Schlachtvieh, Fleisch und tierische Fette herausgegeben, der die neuesten gesetzlichen Änderungen dieses Gebiets berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen des Gesetzes über Zolländerungen vom 16. April 1930. Das Werk kann von Interessenten auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

Entscheidungssammlung „Handwerk und Nichthandwerk“. Die Industrie- und Handelskammer München hat dieser Tage als Ergänzung der 1925 erschienenen Entscheidungssammlung „Handwerk und Nichthandwerk — 100 Entscheidungen deutscher Verwaltungsbehörden über den Betriebscharakter gewerblicher Unternehmungen“ — eine neue weit umfangreichere Sammlung neuester Entscheidungen aus fast allen in Betracht kommenden Gewerbebezügen herausgegeben. Die Sammlung bringt eine Auslese aus dem überaus zahlreichen und sich immer wieder erneuenden Material, das der Industrie- und Handelskammer München auf zweimalige Umfrage von den deutschen Industrie- und Handelskammern zugegangen ist. Sie verfolgt den Zweck, durch Veröffentlichung und branchenweise Zusammenstellung der Entscheidungen die Uebersicht über die deutsche Entscheidungspraxis und damit auch die Entscheidungsverfahren selbst so-

wie die gutachtliche Stellungnahme zu erleichtern, und an Hand der Entscheidungen die für jeden Gewerbe- und Industriezweig in Frage kommenden Kriterien herauszustellen. Die Entscheidungen sind, soweit es notwendig erschien, mit kurzen teils kritischen, teils hervorhebenden Anmerkungen versehen.

Der Preis des von der Industrie- und Handelskammer München zu beziehenden Werkes ist — ohne Rücksicht auf die höheren Selbstkosten — auf RM. 18.— für das Stück festgesetzt und ermäßigt sich bei Bezug von mindestens fünf Stück auf RM. 15.—.

„Begleitpapiere für Auslandssendungen.“ Die Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf hat ein Merkblatt über „Begleitpapiere für Auslandssendungen“ herausgegeben. Es ist die 10. Auflage des bereits bekannten, sehr brauchbaren Merkblattes, die das Material nach dem Stande vom 1. Juli 1930 darstellt. Das Heft enthält in übersichtlicher Anordnung nach den einzelnen Ländern genaue Angaben darüber, welche Papiere bei Sendungen nach den einzelnen Ländern erforderlich sind bzw. welche Angaben die Ursprungszeugnisse, Rechnungen, Frachtbriefe, Konnossemente enthalten müssen. Auch über die Notwendigkeit statistischer Anmeldescheine gibt das Werk Aufschluß sowie über besondere Markierungsvorschriften etc. Das Heft kann von der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf zum Preise von RM. 0,40 einschließlich Porto bezogen werden. Es braucht nicht hinzugefügt zu werden, daß der Inhalt des Werkes für den Kaufmann von außerordentlicher Wichtigkeit ist, so daß man die Anschaffung durchaus empfehlen kann. Ein Exemplar dieses Merkblattes liegt auf dem Büro der Industrie- und Handelskammer zur Einsichtnahme aus.

Messen und Ausstellungen.

Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen auf der Leipziger Herbstmesse. Nach einer Bekanntmachung des Reichsministers der Justiz vom 30. Juni d. J. tritt der durch das Gesetz vom 18. März 1904 vorgesehene Schutz von Erfindungen, Mustern und Warenzeichen für die Leipziger Herbstmesse 1930 ein, und zwar für die vom 31. August bis 5. September stattfindende Mustermesse, Technische Messe und Baummesse sowie für die vom 31. August bis 3. September stattfindende Textilmesse und die vom 31. August bis 4. September stattfindende Sportartikelmesse.

Neue Satzungen des Leipziger Meßamts. Das Sächsische Wirtschaftsministerium hat eine neue Fassung der Satzungen des Leipziger Meßamts genehmigt. In Verbindung damit ist der bisherige Vorstand des Meßamts in ein Direktorium umgewandelt worden. Zum Vorsitzenden des Direktoriums ist Dr. Raimund Köhler, zu Mitgliedern des Direktoriums sind Direktor Konsul Dr. Brauer und Direktor Paul Voß vom Verwaltungsrat des Leipziger Meßamts ernannt worden.

Deutsche Bauausstellung Berlin 1931. Für die Deutsche Bauausstellung Berlin 1931, die in der Zeit vom 9. Mai bis 9. August 1931 stattfinden wird, liegt uns das Programm sowie ein Abdruck der Bedingungen für die Teilnahme an der Ausstellung vor und kann von Interessenten auf dem Büro der Kammer eingesehen werden.

Angebote und Nachfragen.

- 4704 Amsterdam sucht tüchtige Agenten für den Verkauf von Rohkaffee.
 4709 Porto (Spanien) sucht Vertreter für den Verkauf von Wein.
 4837 Molfetta (Italien) wünscht Geschäftsverbindung mit Vertretern für den Verkauf von süßen und bitteren Mandeln sowie mit Kolonialwarengroßhandlungen.
 4872 Kobe (Japan). Auskunfts- und Vermittlungsbüro von Geschäftsverbindungen bietet seine Dienste an.
 4876 Sialkot City (Indien) sucht Vertreter für erstklassige Sportwaren.
 4894 Krakow (Polen) sucht Geschäftsverbindung mit Abnehmern von Rapsöl aus Polen.
 637 Jungenthal b. Kirchen (Rhld.). Lokomotivfabrik sucht für die Provinz Pommern einen Vertreter.
 5066 Zeulenroda (Thür.) sucht Vertreter für Gummi-, Wirk- und Strumpfwaren.
 5229 Remscheid sucht einen Vertreter für Zahnstangen- und Gewinde.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Börse 2 Trp., für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktätlich in der Zeit von 8—13 und 15—18 Uhr (außer Sonnabends nachmittags) zu erfahren (ohne Gewähr für die Bonität der einzelnen Firmen).

Steuerkalender für den Monat August 1930.

Von Rechtsanwalt Dr. Delbrück, Stettin.

5. August:

Abführung der im Monat Juli einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit diese Abführung nicht schon bis zum 20. Juli erfolgen mußte, gleichzeitig Abgabe einer Erklärung über den Gesamtbetrag der im Monat Juli einbehaltenen Beträge.

15. August:

1. Zahlung des 1. Teilbetrages der Aufbringungsumlage 1930.
2. Zahlung eines Vierteljahresbetrages der Reichsvermögenssteuer. Diese Zahlung fällt für diejenigen Steuerpflichtigen weg, deren Vermögen hauptsächlich aus land- oder forstwirtschaftlichem Vermögen besteht.
3. Zahlung eines Vierteljahresbetrages auf die Gewerbeertragssteuer, soweit nicht abweichende Zahlungstermine bestehen. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. August fällig.

4. Zahlung eines Vierteljahresbetrages auf die Gewerbesteuer, soweit eine solche Steuer erhoben wird. Für Stettin kommt die Steuer nicht in Betracht.
5. Zahlung der Lohnsummensteuer für den Monat Juli 1930, soweit nicht Sonder Vorschriften bestehen. In Stettin ist diese Zahlung erst am 20. August fällig.
6. Zahlung der Grundvermögenssteuer für sämtliche Grundstücke. Die Zahlung gilt bei land- oder forstwirtschaftlichen Grundstücken für das laufende Kalendervierteljahr, bei den übrigen Grundstücken für den Monat August 1930.
7. Zahlung der Hauszinssteuer für den Monat August 1930.

20. August:

1. Zahlung der Gewerbeertragssteuer und der Lohnsummensteuer in Stettin.
2. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. August einbehaltenen Lohnabzugsbeträge, soweit sie für den ganzen Betrieb 200 RM. übersteigen.



Meerstadt ist Stralsund, vom Meere erzeugt, dem Meere ähnlich, auf das Meer ist sie bezogen, in ihrer Erscheinung und in ihrer Geschichte.

Ricarda Huch (Im alten Reich).

Stralsund im Nordhafen.

Reisebasis und Reiseziel an der Ostsee!

Von Dipl.-Volkswirt W. Meyer, Stralsund.

Für eine Reisebasis an der Ostsee bringe ich meine besonderen Wünsche mit. Ich will Ostseeindrücke, Land, Leute, Städte, Bäder und Ostseesonne sehen. Ich will sehen, wie Ostseewind Wolken landeinwärts jagt über weite Ackerflächen Pommerns, um die uralten Türme seiner Backsteinkirchen, hin über tiefe Tore und Mauern seiner Städte. Und die Enge und die Weite, alles will ich sehen. — Ich kann die Ostsee nicht befahren wochenlang, um ihre Weite zu spüren. Trotzdem, ich will sie aber empfinden. Ich will ein wenig spüren von dem internationalen Hin und Her, das täglich über sie hin ein Netz spannt, geladen mit dem Strom stärkster wirtschaftlicher und kultureller Beziehungen der Menschen verschiedener Länder zueinander.

Dieses Erleben in bequemer Reichweite zu bieten ist die Verpflichtung einer brauchbaren Reisebasis an der Ostsee. Stralsund sucht dieser Verpflichtung nachzukommen. Ich glaube auch mit Erfolg. — Warum eine trockene Aufzählung der täglichen direkten Eisenbahnverbindungen von West-, Mittel- und Süddeutschland nach Stralsund, der Festlandsstation alles schwedisch-deutschen Eisenbahn-, Personen- und Güterverkehrs?! Verlangen Sie nicht ein Verzeichnis der Ostseeinseln und -Bäder, die Sie bequem von Stralsund aus erreichen. Deutschlands schönste Insel Rügen liegt Stralsund vor der Tür, das wissen Sie doch. Hiddensee, das köstliche Inselerlebnis, ist nicht weit und zu den dänischen Inseln Mön und Bornholm kommen Sie auch in kurzer Zeit. — Sind Sie ein Vielgeplagter mit der Uhr in der Hand, bringt die Lufthansa Sie von Stralsund an die Hauptlinien des internationalen Luftverkehrs. Sie dürfen in Stralsund sogar abends um 12 Uhr auf den Einfall kommen, einer Freundin in Stockholm einen Morgengruß neben die Kaffeetasse zu legen. Das Nachtluftpostflugzeug ab Stralsund bringt im Anschluß an Hamburger und Berliner D-Züge in 4 Stunden Ihren Brief nach Schwedens Hauptstadt. — Sind Sie Automobilist, läuft für Sie ein wichtiges Straßennetz in Stralsund zusammen. Der größte Automobilfährbetrieb Festland-Rügen geht von Stralsund aus. Schwedische Wagen, welche die Reichsbahnfähren von Trälleborg nach Saßnitz brachten, benutzen ihn und befinden sich dann zum ersten Male auf deutschem Festland, in Stralsund. Das Wort, das Stralsund und Rügen mitsprechen bei dem Bau der zukünftigen Autostraße München—Berlin—Ostsee hat deshalb mehr als lokalen Resonanzboden und ist seiner Beachtung gewiß.

Sie haben kein Auto? Und deshalb kein Interesse daran? Sagen Sie das nicht, verehrter Eisenbahnfahrgast. Sie werden demnächst ja mitsamt ihrem ganzen Eisenbahnzug zusammen mit sämtlichen Rügen- und Schweden-Autofahrern auf einen festen Damm genommen. Die Ausführung dieses Dammprojektes Stralsund-Rügen bringt eine Entwicklung zu einem gewissen Abschluß, die mit dem Bau der Eisenbahn bis Stralsund und vom gegenüberliegenden Ufer Rügens bis Saßnitz in den 90er Jahren begann.

Wenn wir schon im vorigen Jahrhundert sind, gestatten Sie gleich den heute nicht überflüssigen Hinweis, daß es sich bei Stralsund und dem aktuellen Verkehrsproblem in seiner nächsten Umgebung nicht um die Produkte findiger Verkehrsschnüffler handelt. Es ist eine historische Rolle, die Stralsund als Pfeiler der großen Verkehrsbrücke nach Rügen—Skandinavien spielt. Bestand doch bis 1896 die deutsch-schwedische Postdampferverbindung zwischen Stralsund und Malmö, welche durch die beiden Postdampfer Sten Sture und Oskar täglich in 7 Stunden offizieller Postzeit besorgt wurde.

Genügen Ihnen diese in dem engen Rahmen eines kleinen Aufsatzes natürlich nur kurzen Hinweise auf die Voraussetzungen, welche Stralsund für eine Reisebasis an der Ostsee mitbringt? Ich hoffe. Außerdem noch die besonderen Eigenschaften eines Reisezieles zu verlangen, ist anspruchsvoll. Es kann aber auch damit gedient werden. — Die Versicherung einer 700-jährigen Vergangenheit genügt uns heute nicht. Dazu gibt es zu viele Jahrhundertfeiern. Sie genügt uns auch deshalb nicht, weil uns das noch so kultivierte Museumsdasein eines alten Stadtbildes heute allein nicht mehr behagt. Es ist befriedigend für uns, diese ganze Fülle mittelalterlicher Romantik unmittelbar am Ufer eines sehr lebhaften Entwicklungsstromes oder gar direkt in ihn hinein gerissen zu sehen.

So sind denn auch die Sehenswürdigkeiten dieser 700-jährigen Hansastadt nichts Totes. Dieses der interessantesten eines der deutschen Städtebilder ist mit seiner ganzen Struktur mittelalterlichen Städtebaues in die Gegenwart hineingewachsen. Mauern und Meer haben die Gotik beschützt, die hier in graurotem Backstein aus dem Geist und aus der Erde wuchs, haben jüngeren Baustilen Schutz gewährt, haben aus Feuersbrünsten heraus die innen und außen gewaltigen

gotischen Kirchenbauten mit Barockhauben wieder erstehen sehen. — Mauern und Meer haben bei allem Reichtum der mittelalterlichen Bauherrn die Bürgerhäuser eng zusammengedrängt um Rathaus und Kirchen, steingewordener Ausdruck vergangenen Wollens und Könnens. Bleibendes Bild der engen Verbundenheit von wirtschaftlicher, geistiger und politischer Existenz mittelalterlichen Stadtbürgertums.

Haben Sie einmal vor diesen Werken, unter diesen Toren und Mauern, in diesen weiten Klosterhallen und stimmungsvollen Klosterhöfen die Gemeinsamkeit Stralsunds mit den gewaltigen Bürgerburgen Süddeutschlands empfunden, dann wissen Sie, daß Sie in Stralsund nicht nur eine Reisebasis, sondern auch ein Reiseziel gefunden haben, das mit gleicher Liebe zu studieren wert ist wie etwa Nürnberg.

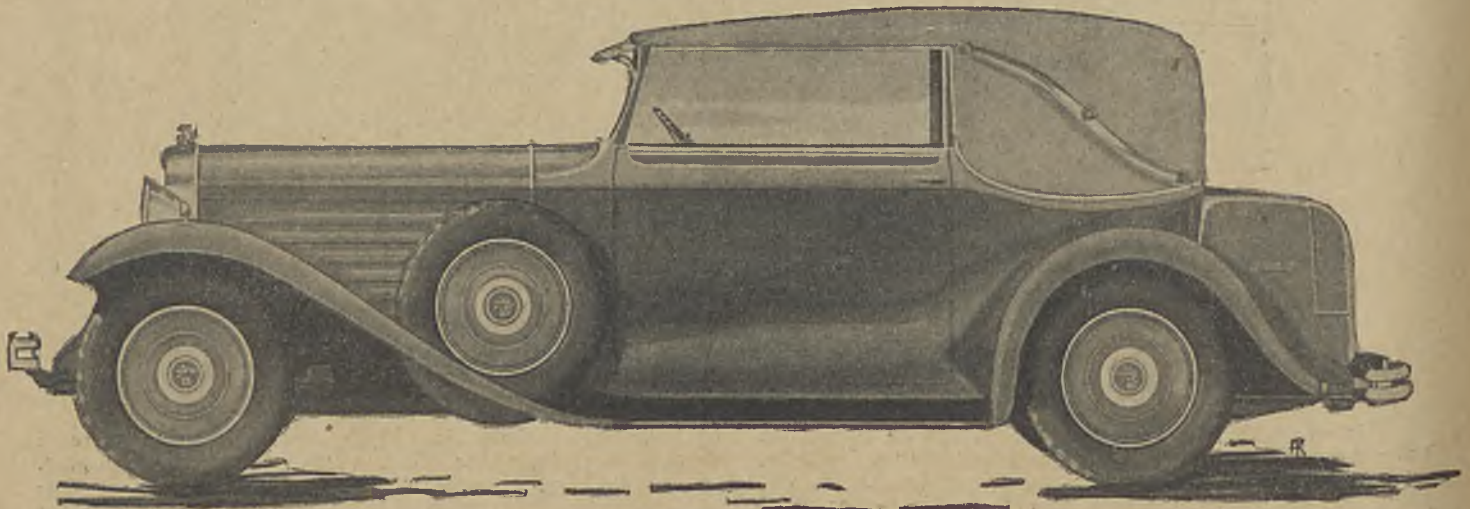
Der neue 3 Liter 60 PS Stoewer 8, Typ „Marshall“.

Höchster Ausdruck vollendeter Kultur im Automobilbau.

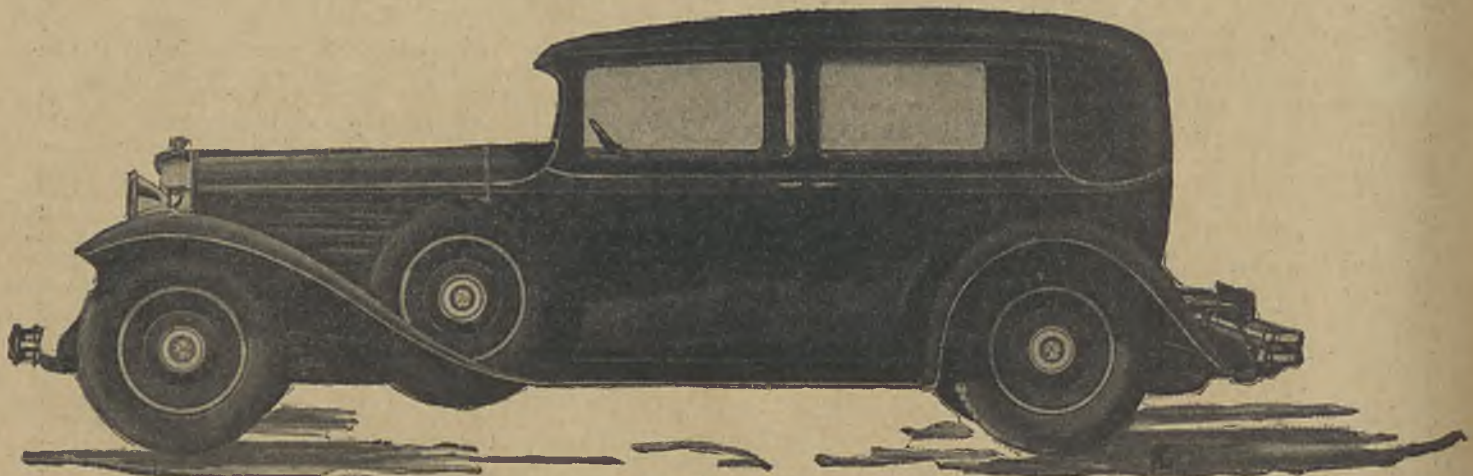
Die Stoewer-Werke haben neben ihren altbewährten Modellen nach zahllosen Versuchen und strengen Prüfungen einen bis ins letzte Detail durchgebildeten neuen mittelstarken Achtzylinder herausgebracht, der nicht nur die heutigen Erwartungen und Ansprüche erreicht, sondern darüber hinaus den unverkennbaren Bedürfnissen kommender Zeiten entspricht. Seine Leistungen und robuste Dauerhaftigkeit als Folge ganz

die Ausgeglichenheit sämtlicher Teile und die gummigelagerte Aufhängung des Motors neben der ganz besonders gestalteten Ausbildung des Chassis.

Eine Verbesserung von weitgehender Bedeutung ist ferner der neue Oelkühler, der die Oeltemperatur um ca. 20 bis 30° heruntersetzt. Daß hierdurch die Lebensdauer des Motors um zehntausende Fahrkilometer verlängert wird, haben



3 Liter 8-Zylinder Stoewer-Cabriolet, 4-5 sitzig, 2 türig, Typ „Marshall“



3 Liter 60 PS 8-Zylinder Stoewer-Innensteuer-Limousine, 4-5 sitzig, Typ „Marshall“.

neuer Herstellungs- und Prüfungsmethoden stempeln ihn von vornherein zum Eroberer der Straße und der Gunst anspruchsvoller Kunden.

Die überragende Zugkraft und Geschmeidigkeit der Maschine ist durch den neuen 3-Liter-Achtzylinder-Motor gewährleistet. Hinzu kommt eine seit über Jahresfrist erprobte Neuerung des Einlaufens mit neuartigen Kühlanlagen, wodurch die Lebensdauer der gleitenden Teile, insbesondere der Zylinderlaufbahnen und Kolben um ca. 50% erhöht wird.

Hierzu verhelfen neben den Bohnalite-Kolben auch die ganz erstklassig ausgebildeten 4 Einzelguß-Kolbenringe, sowie

ausgedehnte Dauerversuche klar erwiesen. Diese Wirkung ist nicht allein auf den Oelkühler zurückzuführen, sondern wird zum Teil durch eine neue doppelt wirkende Oelpumpe erreicht. Für die bequemere und gründlichere Reinigung der Oelmulde ist eine besonders groß ausgebildete Oelablaßrichtung vorgesehen, wobei gleichzeitig das Oelsieb gereinigt werden kann.

Man hat das Gefühl, daß hier ein deutscher Gebrauchswagen zum normalen Preis entstanden ist mit den Vorzügen aller Luxuswagen der Welt.

Luffverkehr mit Wasserflugzeugen in Pommern.

Pommern hat die größte Längenausdehnung aller preussischen Provinzen und deutschen Länder einschl. Bayerns. In etwa 400 km Luftlinie breitet es sich längs der Ostsee aus und bestätigt damit die Richtigkeit seines altslawischen Namens als das „am Meer gelegene“ Land. Dazu umfaßt es zahlreiche große Binnenseen und das Mündungsgebiet des Oderstromes, so daß Schifffahrt und die ihr verwandten Gewerbe seinen Bewohnern seit je her notwendige und natürliche Berufe sind.

Als daher vor 5 Jahren auch in Pommern das Flugzeug begann, sich als Wirtschaftsfaktor zu betätigen, mußte es sich den Bedingungen des Landes anpassen und neben den Landverbindungen auch den Weg über das Wasser suchen. Die technischen Vorbedingungen waren geschaffen, denn schon seit Beginn der Fliegerei hat man sich mit dem Bau von Wasserflugzeugen befaßt und bereits 1910 brachten die Franzosen ein brauchbares Schwimmerflugzeug heraus. Die erste Kanalüberquerung, gleichzeitig der erste Flug über eine größere Wasserfläche, wurde von Blériot allerdings auf einem Landflugzeug ausgeführt, ebenso wie die ersten Transozeanflüge auf Landflugzeugen erfolgten (Lindbergh, Köhl). Heute verwendet man zum Luftverkehr über See Wasserflugzeuge, die entweder als Flugboote konstruiert oder anstatt der Räder mit Schwimmern versehen sind. Beide Bauarten haben ihre technischen Vor- und Nachteile, wenn es auch festzustehen scheint, daß derzeit zur Beförderung schwerster Lasten über weiteste Seestrecken das Flugboot am geeignetsten ist. Das größte Flugboot der Welt Do X wird dies wohl bald unter Beweis stellen.

Der pommersche Luftverkehr mußte also einmal mit der ausgedehnten Küste und dann mit dem offenen Meer rechnen, um die skandinavischen und baltischen Länder am jenseitigen Ufer zu erreichen. Der Küstenverkehr wäre verhältnismäßig einfach und fast ohne alle Kosten für Bodenorganisation einzurichten, wenn man auf der See niedergehen, an bestimmter Stelle zum Strand rollen und Gäste und Fracht austauschen könnte. Wegen der Brandung läßt sich das aber nur bei ruhiger See ausführen, ein planmäßiger

Verkehr kann sich also nicht darauf einstellen. Als Verkehrslandeplätze müssen daher geschützte Buchten oder Seen ausgesucht werden und Orte ohne diese natürlichen Vorbedingungen sind trotz ihrer Küstenlage vom Luftverkehr über Wasser ausgeschlossen. Dies war bei der Einrichtung der pommerschen Bäderlinie mitbestimmend, die von der Luftverkehr Pommern G. m. b. H. in Betriebsgemeinschaft mit der Deutschen Luft-Hansa A.-G. befliegen wird und Stettin, dessen Wasserflughafen am Dammschen See für die kleinsten und größten Flugzeugtypen gleich gut geeignet ist, mit Swinemünde — Ostswine — Sellin — Selliner See — Stralsund — Hindenburgufer — und Hiddensee — Bucht von Kloster — verbindet. Als Flugzeugtyp wird die auf Schwimmern gesetzte Junkers F 13 mit 4 bis 5 Gastsitzen verwendet.

An Ueberseelinien hat Pommern die Schwedenlinie Stettin — Kalmar — Stockholm, auf der Dornier-Wale oder auch Junkers G 24, jede mit 8—10 Gastsitzen, 2 bis 3 Motoren und FT-Gerät ausgerüstet, fliegen. Der Betrieb ist ebenfalls in den Händen der Deutschen Luft-Hansa A.-G. Die Kosten trägt das Reich, während an der Bäderlinie der Staat, die Provinz und die angefliegenen Städte und Bäder sowie der Kreis Rügen beteiligt sind. Es liegt auf der Hand, daß sowohl der Küstenverkehr wie der Ueberseeverkehr dem Umfang nach keineswegs den gerechtfertigten Ansprüchen genügen. Der Bedarf, noch andere Küstenplätze, besonders aber andere Ostseestaaten (Dänemark, Finnland) anzufliiegen, ist vorhanden oder wird sich einstellen, denn sowohl die Bäderlinie wie die Schwedenlinie haben eine durchaus befriedigende, zum Teil recht gute Frequenz. Das größte Hemmnis sind die noch immer recht hohen Betriebskosten, die durch entsprechende Beförderungstarife nicht einfach gedeckt werden können. Die durch Zuschüsse ermöglichten jetztgültigen Tarife sind relativ billig, wenn es sich nämlich um schnellste Beförderung hochwertiger Ware, Post oder um Erledigung dringender Geschäftsreisen handelt. Dem Erholungsuchenden wird gerade ein Flug über Wasser ein einzigartiges Erlebnis vermitteln. Wenn man aber in der Benutzung des Flugzeugs entgegen

Sommer-Ausverkauf

Unser
Erweiterungsbau
wird im Spätherbst
eröffnet.

Um für die Eröffnung möglichst nur neue Waren zu haben, benutzen wir den diesjährigen Sommer-Ausverkauf zur gründlichen Reinigung der Läger. Wir haben besonders scharfe Aussortierungen vorgenommen und große Preisermäßigungen eintreten lassen. Ferner viele Gelegenheitskäufe zu außergewöhnlich billigen Preisen

Gebrüder Horst

Modewaren und Ausstattungen

Stettin Paradeplatz Nr. 19, 20, 21, 22, 23
Gr. Wollweberstr. Nr. 19, 20, 21, 22

der Statistik noch immer ein besonderes Gefahrenmoment erblicken sollte, so hat ja das Wasserflugzeug im Gegensatz zum Landflugzeug überall und immer Notlandmöglichkeiten, so daß Unfälle noch unwahrscheinlicher sind als über Land.

Auch die Reichspostlinie Stralsund — Stockholm wird von der Deutschen Luft Hansa A.-G. mit Wasserflugzeugen betrieben (Typ Junkers W 33 auf Schwimmern), und zwar als Nachtstrecke. Die Flugzeuge starten kurz nach Mitternacht und treffen in Stockholm bezw. Stralsund am frühen Morgen ein, so daß Briefe und Pakete schon im Laufe des Vormittags den Empfängern zugestellt werden können. Stralsund ist von der Reichspost als Ausgangspunkt gewählt worden, weil hier die günstigsten Eisenbahnanschlüsse von und nach Berlin und Hamburg vorliegen.

Reisebüro der Steffiner Dampfer-Compagnie A.-G.

Eine Erleichterung für das reisende Publikum ist dadurch eingetreten, daß das **Reisebüro der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G.** am Paradeplatz, in verkehrsreichster Gegend, einen bequem zu erreichenden Laden eröffnet hat, der sich lebhaften Zuspruches erfreut. Durch den dieser Ausgabe beiliegenden Werbezettel will das Reisebüro erneut auf diese Einrichtung hinweisen und besonders auf seine Bereitwilligkeit, Reisevorschläge kostenlos auszuarbeiten.

Aus der vielseitigen Tätigkeit nur einiges:

Bett- und Platzkarten,
Hotelgutscheine,
Gepäck- und Autobesorgung,
Besichtigungsfahrten,
Reisekreditbriefe,
Gepäckversicherung,

und vieles andere mehr.

Ein besonderer Zweig ist die Vermittlung von Reisen über See, wobei auf die Benutzung der schnellfahrenden Fracht- und Passagierdampfer der Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G. hingewiesen sei. Siehe Inserat!



Hugo Stinnes

G. m. b. H.

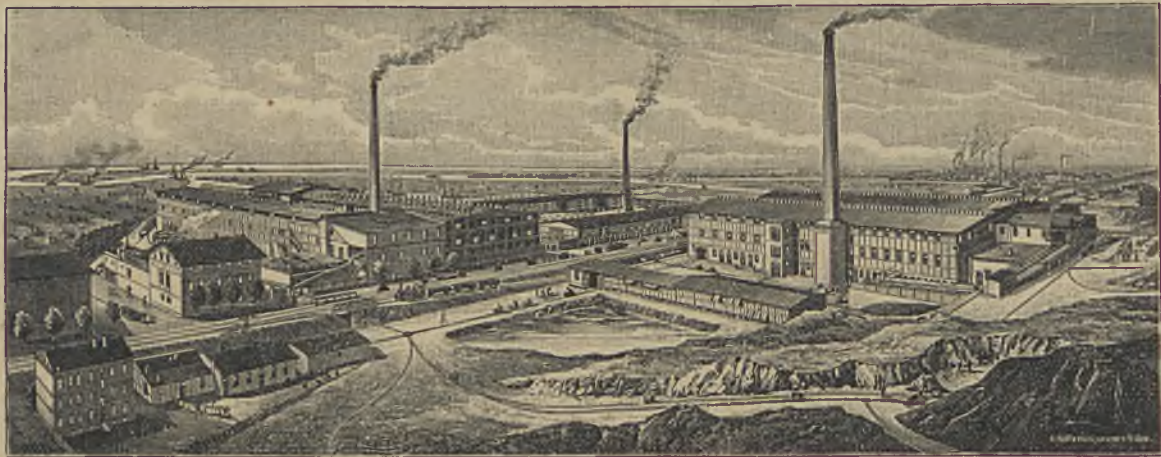
STETTIN

**Auto-Benzin, B. V. Benzol
B. V. Aral und B. V. Öle
Gargoyle- und Vedol-Öle**

an unseren zahlreichen Zapfstellen in Mecklenburg, Pommern, Grenz- und Uckermark.

**Gasöle und Traktorenöle
Cylinder- u. Schmieröle sowie Fette**

Gustav Lindke & Co., Dampfziegelwerke, Stolzenhagen-Kraitzwick



Mauersteine, Dachziegel, Hohlpannen, Fliesen, Falzsteine, Lochsteine, Radialsteine sowie Formsteine aller Art, Deckensteine, Drainrohre. Spezialität: Verblendziegel. Jahresproduktion: ca. 10 Millionen Ziegel

**Bürokarten, Landkarten
Markierungskarten, Globen**

Reiche Auswahl in unsrer
Lehrmittelausstellung

Leon Sauniers Buchhandlung, Stettin.