

OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

- Stettin, der Seehafen Berlins.
- Die Eröffnung des Schiffshebewerks Niederfinow von Regierungsbaurat Plarre.
- Der Rügendamm von Dr. Palme.
- Außenhandel tut not von Dr. Zadow.
- Außenhandel und Kulturpolitik von Dr. Paul.
- Nachrichten des Verbandes des Stettiner Einzelhandels.

Berlin

benußt für seine Güter
den größten deutschen

Der kürzeste Weg zur See

Ostseehafen

Stettin

Lagerhäuser, Hafenbahn, Hebezeuge, Kühlanlagen

Anschlußmöglichkeit nach allen

Häfen der Welt

Auskunft durch

Stettiner Hafengesellschaft

Stettin-Freibezirk.

Motoren- Reparaturen Schiffs-Reparaturen

durch

GEBR. KOLBE

Maschinenfabrik
Kesselschmiede

STETTIN

MARIENSTRASSE 1

FERNSPRECHER 30883



Rud. Christ. Gribel, Stettin

Regelmäßige
Frachtdampferlinien zwischen

Stettin—Danzig	alle 10 Tage
Stettin—Elbing	7 "
Stettin—Königsberg	3 "
Stettin—Memel	7 "
Stettin—Libau	14 "
Stettin—Riga	7 "
Stettin—Reval	7 "
Stettin—Wiborg—Kotka	7 "
Stettin—Helsingfors	7 "
Stettin—Abo	7 "
Stettin—Stockholm	7 "
Stettin—Norrköping	14 "
Stettin—Westschweden	7 "
Stettin—Westnorwegen	7 "
Stettin—Flensburg	10 "
Stettin—Kiel	7 "
Stettin—Hamburg	3 "
Stettin—Bremen	7 "
Stettin—London	14 "
Stettin—Rotterdam	7 "
Stettin—Antwerpen—Brüssel	7 "
Stettin—Rheinhäfen bis Köln	7 "
Stettin—Gent	14 "

Regelmäßige Passagierdampferlinien zwischen

- Stettin—Reval—Helsingfors
- Stettin—Reval—Wiborg
- Stettin—Wisby—Stockholm
- Stettin—Riga

Auskünfte in allen Fracht- u. Passageangelegenheiten durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

Gr. Lastadie 56 — Telefon Nr. 35531

Garantiemittel 1. 1. 1933:

RM. 36 600 000.—

Große Auslandsguthaben



Schadenzahlungen

1924—1932:

RM. 77 500 000.—

National-Versicherung Stettin

Ursprung 1845

Denkbar bester Versicherungsschutz

Feuer-Versicherung

Transport-Versicherung

Anfall-Versicherung

Haftpflicht-Versicherung

Kraftfahrzeug-Versicherung

Kombinierte Feuer- u. Einbruchdiebstahl-Haushalts-Versicherung

Lebensversicherung mit und ohne ärztliche Untersuchung

Besonders zeitgemäß: ABC-Versicherung über kleine Summen

Einbruchdiebstahl-Versicherung

Wasserleit.-Schäd.-Versicherung

Reisegepäck-Versicherung

Aufruhr-Versicherung

Bezirksdirektionen in den Großstädten — Agenturen an allen Plätzen Deutschlands
Leistungsfähige Vertreter noch an allen Orten gesucht.

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

Gegründet 1857

**Transportversicherungen
aller Art**

Fernsprecher: Nr. 27060

Drahtanschrift: Seeunion

Bankhaus Wm. SCHLUTOW

Gegründet 1832

STETTIN

Fernsprecher: Sammelnummer 25911

Zweigstelle: **Swinemünde**

Fernsprecher Nr. 2863 und 2864

**Ausführung sämtlicher bankmäßiger Geschäfte
Besondere Pflege des Inkasso- und Dokumentenverkehrs
Einrichtung von Sparkonten zu erhöhten Zinssätzen**

Wirtschaftszeitung für die Ostseeländer, das Stettiner Wirtschaftsgebiet und sein Hinterland

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN
Mitteilungen des Deutsch-Finländischen 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 verantwortlich für die Berichte über das Inland
Dr. E. Schoene, den Anzeigenteil W. Winkelmann, alle in Stettin. DA. II 2260.
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 Zusendungen übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Nr. 7 **Stettin, 1. April 1934** **14. Jahrg.**

Stettin, der Seehafen Berlins.

In dem nachstehenden von Regierungsbaur Plarre verfaßten Artikel über das Schiffshebewerk Niederfinow ist eine eingehende Würdigung des im Augenblick für Stettin wichtigsten Verkehrsbauwerks gegeben, das wesentlich dazu beitragen wird, Stettin noch mehr zum Seehafen Berlins zu machen, als es bisher dank seiner geringen kilometrischen Entfernung (Stettin—Berlin 135 Bahn- und 179 Flußkilometer, Hamburg—Berlin 280 Bahn- und 358 Flußkilometer) als Grundlage einer sowohl eisenbahntariflich als auch flußfrachtmäßig billigeren und, was heute nicht viel weniger ins Gewicht fällt, auch zeitlich kürzeren Transportweges schon ist, werden doch im Eisenbahngüterverkehr Stettin—Berlin sehr gute Zeiten herausgeholt. So steht ein Waggon, der bis 19 Uhr auf dem Stettiner Hauptgüterbahnhof aufgegeben wird, bereits am nächsten Morgen 6 oder 7 Uhr zur Verfügung des Empfängers in Berlin. Ebenso günstig liegen die Verhältnisse beim Transport von zur Ausfuhr über Stettin bestimmten Wagenladungen. Stückgüter, die bis 18 Uhr der Reichsbahn in Berlin, Stettiner Bahnhof, aufgeliefert werden, sind am nächsten Morgen bereits in Stettin in den Freibezirk umgestellt und können unter Umständen noch am gleichen Vormittag den Hafen seawärts verlassen (Laufzeit der Eisenbahnwagen Stettin—Berlin 4—5 Stunden, Hamburg—Berlin 8—10 Stunden; Autoeilspedition Stettin—Berlin von Haus zu Haus 5—6 Nachtstunden, Hamburg—Berlin von Haus zu Haus 10—11 Nachtstunden).

Das Schiffshebewerk Niederfinow wird neben einer Abkürzung der Fahrtdauer der Flußschiffe um Stunden vor allem eine weitere Sicherung der stetigen Benutzbarkeit des leistungsfähigen Großschiffahrtsweges Stettin—Berlin bedeuten, die heute durch die alte Schleusentreppe infolge ihrer mangelnden Leistungsfähigkeit und ihres schlechten Bauzustandes nicht mehr gewährleistet war. Es wird die Bildung eines sogenannten Schleusenranges verhindern, wie er sich erst vor einigen Wochen bei Wiederaufgang der Schiffahrt nach der Eisperiode in recht unliebsamer Weise bemerkbar machte. Da die praktische Leistungsfähigkeit des Schiffshebewerks unter Berücksichtigung der Verkehrsschwankungen, die eine volle Ausnutzung des Hubes in beiden Richtungen nicht immer gestatten und unter Einrechnung einer durchschnittlichen Winterliegezeit mit 10 Millionen Tragfähigkeitstonnen im Jahr nicht zu hoch veranschlagt ist, wird es voraussichtlich vorderhand jede erdenkliche Verkehrssteigerung aufnehmen können. Nach gründlicher Wiederinstandsetzung der alten Schleusentreppe wird dann stets eine Reserve- und Ergänzungsanlage zur Verfügung stehen, wenn deren Abmessungen auch für den erstrebten Verkehr des 1000 t-Schiffes nicht genügen.

Daß die rechtzeitige Fertigstellung des Schiffshebewerks von der Schiffahrt und der mit ihr in Verbindung stehen-

den und von ihr abhängigen Wirtschaft mit großer Freude und dem Gefühl der Erleichterung und Befriedigung begrüßt wird, beweist die große Zahl von Teilnehmern gerade aus den Berliner und Stettiner Verkehrskreisen an den Einweihungsfeierlichkeiten, die im Zusammenklang mit dem Beginn der zweiten Arbeitsschlacht ein machtvolles Bekenntnis des Lebens- und Aufbauwillens im deutschen Volke wurden. Aufgabe dieser Kreise wird es nun sein, für die ausreichende Inanspruchnahme des verbesserten Großschiffahrtsweges zu sorgen. Die bisherige Entwicklung berechtigt in dieser Beziehung zu den größten Erwartungen, wenn sie auch in ihrer aufsteigenden Richtung durch die Krise der letzten Jahre stark beeinträchtigt wurde.

Verkehr im Hohenzollernkanal in 1000 t

Jahr	1925	1928	1930	1931	1932	1933
Eingang	1457	2535	1951	1661	1693	

Jedenfalls wird der Verkehr des Jahres 1933, dessen endgültige Zahlen noch nicht feststehen, wieder die 2 Millionen-Grenze erheblich überschreiten. Das geht schon aus den Ergebnissen des Stettin-Berliner Flußschiffahrtverkehrs hervor.

Stettins Binnenschiffsverkehr mit den märkischen Wasserstraßen in 1000 t:

Jahr	Eingang	Ausgang	insgesamt
1920	214	135	350
1925	337	370	708
1928	388	1105	1494
1930	305	689	994
1931	212	448	661
1932	90	748	838
1933	338	1314	1652

Der Verkehr hat sich also von 1920 auf 1925 verdoppelt und auch von 1925 auf 1928 nochmals wieder um 100 Proz. zugenommen. Dann folgte bis 1931 das mit der Wirtschaftskrise zusammenhängende Absinken des Verkehrs. 1932 ist jedoch schon wieder eine bedeutende Erholung bemerkbar, die sich in erster Linie auf den Ausgang nach Berlin bezieht und 1933 sind schon wieder mehr als 1,6 Millionen t zwischen Berlin und seinem Seehafen Stettin auf dem Binnenwasserwege in beiden Richtungen befördert worden. Allerdings entfallen davon ca. 1 Million t auf Kohle und Koks im Ausgang nach Berlin, eine Menge, die dank der kaufmännischen Initiative der Stettiner Verkehrskreise in enger Zusammenarbeit mit dem Ruhrkohlsyndikat erreicht werden konnte. Ob dieser Stand durchzuhalten ist, muß

sehr zweifelhaft sein. Denn dem Wettbewerbshafen Hamburg ist es gelungen, von der Reichsbahn unter Billigung des Reichsverkehrsministers einen erheblich gesenkten Binnenumschlagstarif für Ruhrkohle zwecks Weiterverladung mit Flußfahrzeugen von Hamburg nach Berlin zu bekommen. Die Erfahrung, daß mühsam in Stettin aufgebaute Verkehre, wenn sie endlich zu florieren beginnen, durch die übermächtige Konkurrenz der Nordseehäfen untergraben werden, steht leider nicht vereinzelt da. Stettin wird und muß versuchen, diesen gegen seinen Massengutverkehr geführten Schlag zu parieren und es wird dabei durch das Schiffshebewerk Niederfinow infolge Beschleunigung der Transporte und den ebenfalls ermöglichten Uebergang zu größeren Transportgefäßen unterstützt werden. In Zukunft wird der Großschiffahrtsweg Stettin—Berlin mit Fahrzeugen bis zu 1000 t Ladefähigkeit jederzeit ohne Schwierigkeiten befahren werden können, während die größten Elbekähne z. B. im vorigen Jahre durchschnittlich nur mit höchstens 500 t schwammen und die Elbeschiffahrt bekanntlich sehr häufig durch Kleinwasser behindert wird. Die Beförderungsdauer zwischen Stettin—Berlin ist mit ca. 3—4 Tagen für Schleppzüge ohnehin bedeutend kürzer als zwischen Hamburg—Berlin, wo 5—6 Tage benötigt werden, weil die Entfernung größer ist, aber auch die Schleppzüge in der Regel infolge starker Strömung bergwärts nur mit geringer Stundengeschwindigkeit fahren können, während sie auf der fast stromlosen Westoder und dem ebenfalls strömungsfreien Hohenzollernkanal unbehindert sind. Noch wichtiger ist die kürzere Beförderungsdauer naturgemäß für den Eildampferverkehr. Von diesen Fahrzeugen wird die Strecke Stettin—Berlin in etwas mehr als 1 Tag zurückgelegt, während für die Strecke Hamburg—Berlin ca. 2 Tage benötigt werden. Da außerdem mit Rücksicht auf die beschleunigte Stückgutabfertigung täglich Eildampfer im Schnellverkehr in Stettin und Berlin expediert werden, kann sich der Seehafen Stettin auch an der Versorgung des ca. 5 Millionen Einwohner umfassenden Groß-Berliner Wirtschaftsbezirks insbesondere mit Kaufmannsgütern, Oelen, Fetten, Heringen, aber auch Eisen und Eisenwaren, Holz in allen Formen, Papier und Pappe usw., maßgeblich beteiligen. Der Berliner Versand erstreckt sich vor allem auf Erzeugnisse der elektrotechnischen und Maschinenindustrie, aber auch Getreide und Mehl, Futtermittel, Erden und Kiese nehmen einen großen Raum im Verkehr nach Stettin ein.

Rechnet man noch den Eisenbahnverkehr von Stettin und den pommerischen Häfen nach Berlin und der Mark den Flußschifftransporten zu mit etwa

740 000 t in 1930

640 000 t in 1931

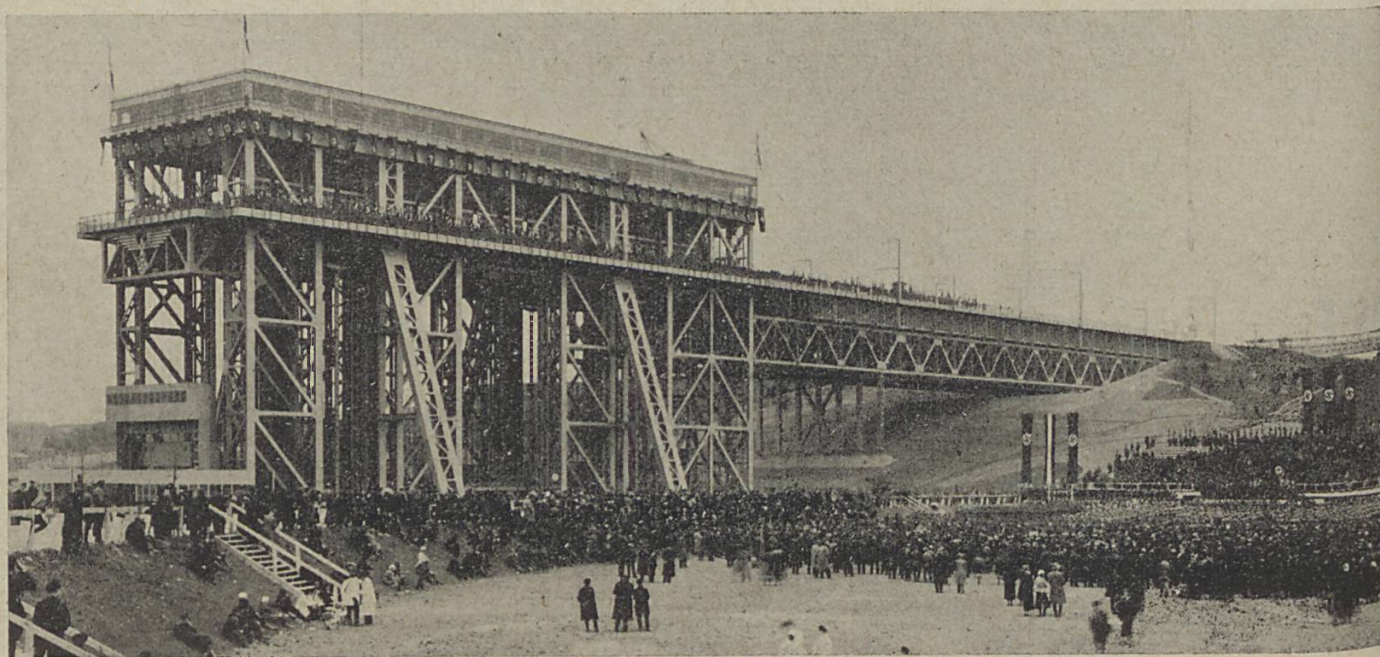
680 000 t in 1932,

so ergeben sich Ziffern, die nahe an 10 Proz. des Gesamtumschlages in Berlin heranreichen, zumal wenn die statistisch nicht erfaßten Lastkraftwagentransporte berücksichtigt werden.

Schiffs- und Bahnverkehr in beiden Richtungen bewältigten zwischen den Häfen Stettin, den kleineren pommerischen Häfen und Berlin mit der Mark im Jahre 1932 etwas mehr als 1,5 Millionen t, zwischen Hamburg, den benachbarten Elbehäfen bis Kuxhafen und Berlin mit der Mark etwas mehr als 1,8 Millionen t. Im Jahr 1933 hat sich das Verhältnis zweifellos zugunsten Stettins verschoben, wenn auch die Hamburger Ziffern sowie die Eisenbahnstatistik noch nicht greifbar sind, da schon allein auf dem Binnenwasserweg zwischen Stettin und der Mark 1,65 Millionen t Güter befördert wurden.

Diese Ergebnisse sind in Anbetracht der großen Vorzüge des Weges über Stettin keineswegs überraschend. Man hat vielmehr den Eindruck, als ob den beteiligten Verkehrskreisen die Vorteile der Verladung über Stettin noch nicht genügend bekannt sind, wie sie durch die vorbildlichen Massengutumschlagseinrichtungen in Stettin (Kohlenverladebrücken im Reiherwerderhafen, Getreideumschlag durch 6 schwimmende und die gleiche Anzahl landfester Getreideheber), aber auch in den mit allen neuzeitlichen Einrichtungen versehenen Stückgutschuppen (Kühl- und Heizanlagen für empfindliche Waren, gute und sehr umfangreiche Lageräume in- und außerhalb des Freibeirzirks, elektrische Wippkräne) geboten werden. Auf der anderen Seite ist auch Berlin als zweitgrößter Binnenhafen der Welt mit seinen zahlreichen Speichern und Lagerhäusern, Kränen, Verladebrücken und Getreidehebern in der Lage, einen weit größeren Verkehr zu bewältigen als bisher. Stettin hofft, daß die erstrebte Verkehrssteigerung, die mit der zunehmenden Konsolidierung der innerwirtschaftlichen deutschen Verhältnisse zu erwarten ist, in enger Zusammenarbeit mit Berlin in erster Linie zur Belebung beider Häfen beiträgt und wird seinerseits alles tun, um die Erreichung dieses Ziels zu erleichtern. Als nächste Etappe auf diesem Wege muß die Erbauung einer zweiten Schleuse in Lehnitz angesehen werden, damit nicht die Vorteile, die das Schiffshebewerk Niederfinow dem Binnenschiffsverkehr zwischen Stettin und Berlin bringt, durch Verzögerung der Schleusenabfertigung in Lehnitz wieder aufgehoben werden, eine Gefahr, die unter den heutigen Verhältnissen bei vergrößertem Verkehrsvolumen sofort akut ist.

Re.



Das Schiffshebewerk Niederfinow während der Eröffnungsfeier.

Die Eröffnung des Schiffshebewerks Niederfinow.

Von Regierungsbaurat Plarre, Eberswalde.

Am 21. März, am Tage, an dem der Führer das zweite Jahr der Arbeitsschlacht im neuen Reiche begann, wurde in Gegenwart des Ministerpräsidenten Hermann Göring, des Stellvertreters des Führers Rudolph Heß und vieler anderer Minister und hoher Persönlichkeiten sowie des Diplomatischen Korps durch den Reichsverkehrsminister Frhr. von Eltz-Rübenach das Schiffshebewerk Niederfinow feierlich eröffnet. Ueber die Feier selbst und über die Bauweise des „Meisterwerks deutscher Technik“ haben die Tageszeitungen schon ausführlich berichtet. Hier soll daher nur auf die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Bauwerks eingegangen werden.

Die erste Schifffahrtsverbindung zwischen Havel und Oder schufen bekanntlich die Kurfürsten Joachim-Friedrich und Georg-Wilhelm in den Jahren 1605 bis 1620. Der Kanal, wohl der erste Schleusenkanal in Deutschland überhaupt, benutzte das Tal der Finow, eines kleinen, an Eberswalde vorbeifließenden Nebenflüßchens der Oder und hatte nur wenige Schleusen, deren Abmessungen nicht mehr bekannt sind, denn der Kanal wurde schon bald nach seiner Fertigstellung im 30-jährigen Kriege zerstört und verfiel. Erst Friedrich der Große stellte bald nach seinem Regierungsantritt den Kanal, von dem man kaum noch einige hölzerne Schleusenböden zufällig wiederfand, wieder her, und zwar für Schiffe bis zu 225 Tonnen Tragfähigkeit, die sogenannten Finowkähne. In den späteren Jahrzehnten wurde dieser Kanal erheblich verbessert und erweitert, so daß er schließlich die 38 Meter Abstieg von seiner Scheitelhaltung zur Oderniederung mit 13 Schleusen überwand, die sämtlich als Doppelschleusen ausgebaut waren. So leistete der Kanal im Jahre 1911 24317 Fahrzeuge von zusammen 5349000 Tonnen Tragfähigkeit und 2678000 Tonnen Ladung.

Im Juni 1914 trat an die Stelle dieses Kanals, wenigstens für den Durchgangsverkehr, der Hohenzollernkanal, der die 36 Meter Gefälle von seiner Scheitelhaltung zur Oderniederung an einer einzigen Stelle bei Niederfinow überwindet, nachdem sich diese Scheitelhaltung von der Havel her 50 Kilometer lang auf gleicher Höhe gehalten hatte. Den Abstieg bei Niederfinow bewirkt die bekannte Schleusentreppe bei Niederfinow durch vier Sparschleusen von je 9 Meter Gefälle, wobei zwischen je zwei Schleusen eine 260 Meter lange Zwischenhaltung angeordnet wurde, damit sich die Schiffe auch schon innerhalb der Treppe begegnen können. Die Schleusentreppe wird in rd. zwei Stunden durchfahren. Vor allem bedeutet der Hohenzollernkanal aber dadurch eine erhebliche Verbesserung der Havel-Oder-Verbindung, daß sowohl die Schleusen wie auch der ganze Kanal für Schiffe bis zu 600 Tonnen Tragfähigkeit eingerichtet sind. Tatsächlich haben gelegentlich schon Schiffe bis zu 800 Tonnen Tragfähigkeit den Kanal und die Schleusen durchfahren.

Der kurz nach dem Kriege erschreckend gesunkene Verkehr zwischen Havel und Oder stieg zunächst bis 1928 in erfreulicher Weise wieder an und erreichte 12390 Fahrzeuge von zusammen 4225000 Tonnen Tragfähigkeit und 2340000 Tonnen Ladung. In den folgenden Jahren des Niedergangs flaute der Verkehr leider wieder ab, stieg jedoch im Jahre 1933 dank unseres Führers und seiner neuen Regierung wieder auf insgesamt 2370000 Ladungstonnen an. Die Schleusentreppe, deren Leistungsfähigkeit im voraus zu 2700000 Ladungstonnen berechnet worden war, stand dabei nahe an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und konnte den zeitweise sehr stoßhaft auftretenden Verkehr nicht immer ohne Verzögerung bewältigen.

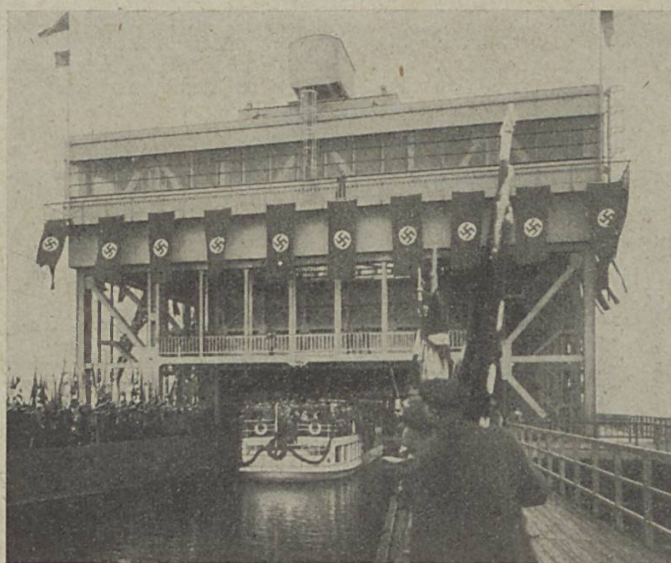
Für die Entwicklung des Verkehrs auf dem Hohenzollernkanal in den Jahren 1914 bis 1933 war besonders bedeutsam, daß sich entsprechend der größeren Leistungsfähigkeit des Kanals der Schiffspark wesentlich veränderte. Im Jahre 1930 — nachher hat die Entwicklung gestockt — verkehrten nur noch 41,5% Kähne von Finowmaß (40 Meter Länge, 4,6 Meter Breite), sie stellten nur 27,3% der Tragfähigkeit aller verkehrenden Fahrzeuge dar. Wichtig war dabei auch der Aufschwung des Eilgüterverkehrs auf der Wasserstraße, der zur Zeit schon mehr als 11% des gesamten Güterverkehrs leistet. Diese Umstände waren es besonders, die es verhüteten, daß der Bau des Schiffshebewerks Niederfinow weiter hinausgeschoben oder verzögert wurde, wie in den Jahren 1927 bis 1929 aus Mangel an Geldmitteln des Reichs mehrfach erwogen wurde. Dies hätte zu einer Kata-

strophe für die Berlin—Stettiner Schifffahrt werden können, falls die bekanntlich baufällige unterste der Niederfinower Schleusen, wie schon einmal im Jahre 1927 fünf Wochen lang, den Dienst versagt und eine vielleicht jahrelange Instandsetzung erfordert hätte, bevor das Hebewerk fertig war. Der inzwischen nur noch einschleusig benutzbare Finowkanal hätte natürlich nur den geringen Verkehr mit Finowkähnen übernehmen können, alles andere wäre der Schifffahrt verloren gegangen, und der blühende Eilgüterverkehr wäre auf Jahre hinaus vernichtet gewesen.

Die günstige Entwicklung des Verkehrs auf dem Hohenzollernkanal hatte die Preußische Regierung schon 1905 vorausgesehen, als sie im Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 einen zweiten Abstieg bei Niederfinow vorgesehen hatte, und nur der Krieg hatte die alsbaldige Errichtung dieses Abstiegs in Form des Schiffshebewerks verhindert. Umso rühriger hatte aber das Reich, als es 1921 die schiffbaren Wasserstraßen von den Ländern übernahm, die Frage aufgegriffen und verfolgt, zugleich mit dem Ziel, das Schiffshebewerk leistungsfähiger zu gestalten, als ursprünglich vorgesehen war. Die Reichswasserstraßenverwaltung legte nämlich ihren Plänen für das Schiffshebewerk nicht Kähne von 600 Tonnen Tragfähigkeit zugrunde, wie für die Schleusentreppe, sondern einen Trog von 85 Meter nutzbarer Länge, von 12 Meter lichter Breite und von 2,5 Meter Wassertiefe, so daß in ihm gleichzeitig vier Finowkähne oder mehrere Kähne von größerem Maß Platz finden, aber auch ein 1000-Tonnen-Schiff befördert werden kann, wenn sich vielleicht später einmal die Notwendigkeit ergeben sollte, den Hohenzollernkanal für Schiffe dieser Größe auszubauen.

Im Jahre 1926 wurde der Bau nach den Entwürfen, die die Reichswasserstraßenverwaltung aufgrund vieler Vorarbeiten und Versuche selbst aufgestellt hatte, in Angriff genommen und trotz der Geldschwierigkeiten des Reichs bis Ende 1933 durchgeführt.

Die Leistungsfähigkeit des Hebewerks kann wie folgt berechnet werden: Nach den langjährigen Aufzeichnungen am Hohenzollernkanal beträgt die mittlere Tragfähigkeit eines Schiffs 330 Tonnen, bei der Größe des Hebewerktrogs und nach den Verkehrserfahrungen werden im Mittel mindestens stets zwei Schiffe gleichzeitig im Troge sein. Eine Doppelfahrt (auf und ab) befördert also bei Kreuzungsbetrieb, d. h. wenn beide Male der Trog Schiffe aufnimmt, $2 \cdot 2 \cdot 330 = 1320$ Tonnen Schiffstragfähigkeit, bei Richtungsbetrieb (im Trog nur Schiffe in einer Richtung) entsprechend nur $2 \cdot 330 = 660$ Tonnen. Nach langjährigen Erfahrungen kann angenommen werden, daß 60% aller Doppelfahrten des Hebewerks im Kreuzungsbetrieb stattfinden können, und nur 40% aller Doppelfahrten im Richtungsbetrieb vor sich gehen müssen. Daraus ergibt sich, daß in einer täglichen Betriebs-



Das Festschiff fährt oben aus dem Hebewerk aus und setzt seine Fahrt über die Kanalbrücke fort.

zeit von 22 Stunden 22 Doppelfahrten im Kreuzungsbetrieb und 14 Doppelfahrten im Richtungsbetrieb stattfinden können, denn eine Fahrt der ersteren Art dauert im Hebewerk 40 Minuten, der letzteren Art 30 Minuten. Die Tagesleistung beträgt also im Mittel $22 \cdot 1320 + 14 \cdot 660 = 38280$ Tonnen, die Jahresleistung, wenn man nach Abzug von 60 Tagen Wintersperre und von 60 halben Feiertagen mit rd. 270 Betriebstagen rechnet, im Mittel $270 \cdot 38280 = 10335600$ oder rd. 10 Millionen Tragfähigkeitstonnen. Da am Hohenzollernkanal, wieder nach genauen Aufzeichnungen, im Mittel etwa die Hälfte des Schiffsraums ausgenutzt ist, entsprechen diesen Tragfähigkeitstonnen rd. 5 Millionen Ladungstonnen. Die Rechnung ist mit großer Vorsicht aufgestellt, denn es ist zweifellos, daß die Anzahl der Richtungsfahrten, was nicht berücksichtigt worden ist, stark abnehmen wird, wenn der Verkehr gegenüber dem jetzigen Zustand auf das Doppelte steigt. Das Hebewerk wird also bis auf weiteres allein ohne die Schleusentreppe den Verkehrsanforderungen gewachsen sein, so daß diese, wie bereits in diesen Tagen geschehen, zunächst stillgelegt werden wird.

Der Rügendamm.

Von Syndikus Dr. P a l m e, Stralsund.

Die Ueberwindung von Zeit und Raum durch die unerhörten, raschen Fortschritte von Technik und Wissenschaft verlangt die Anpassung veralteter oder überlebter Zustände an die Erfordernisse eines neuen Zeitalters. Die Umwälzungen, vor allem auf dem Gebiete des Verkehrs und des Nachrichtenwesens, können auch vor bewährten Einrichtungen, die sich im Laufe der Zeit als unzulänglich erweisen, nicht haltmachen. Daraus ergeben sich grundlegende Entschlüsse, die nicht nur für die Gegenwart, sondern auch für die fernere Zukunft ausschlaggebenden Einfluß auf die spätere Entwicklung besitzen. Hierher gehört das gewaltige, auf weite Sicht bestimmte Projekt des Rügendamms, das unter der nationalsozialistischen Regierung durch tatkräftige Unterstützung und Förderung zur Durchführung gelangt. Das Bauvorhaben ist in seiner überragenden Bedeutung zu Beginn der Arbeitsschlacht 1934 durch eine Ansprache des Gauleiters Karpenstein an der Arbeitsstätte selbst gefeiert und als größtes Arbeitsbeschaffungswerk der Provinz Pommern gewürdigt worden.

Die ersten Vorschläge auf Schaffung einer festen Verbindung zwischen der Insel Rügen und dem Festlande reichen bis zur Jahrhundertwende zurück. Der ständig wachsende Verkehr auf der Fähre Saßnitz-Trelleborg veranlaßte die Reichsbahnverwaltung, diesem Gedanken näherzutreten und es wurde der Bau einer Hochbrücke oder eines Tunnels erwogen. Kurz vor Kriegsbeginn nahmen die Pläne festere Gestalt an, kamen aber wegen Ausbruch des Weltkrieges nicht mehr zur Ausführung; erst im Jahre 1927 wurde die Frage wieder in den Kreis der Erörterungen gezogen. Die gegebenen Anregungen fielen auf fruchtbaren Boden, so daß eingehende Verhandlungen eingeleitet wurden. Es war notwendig, die verschiedensten Gesichtspunkte in wirtschaftlicher, verkehrspolitischer und technischer Beziehung zu prüfen und zu untersuchen, da das neue Werk möglichst wenig Störungen für die Schifffahrt, die Fischerei und den Handel hervorrufen, der Volksgesamtheit dienen und zweckentsprechend sein sollte. Die Entscheidung fiel zu Gunsten

Am Tage nach seiner Eröffnung, am 22. März, hat das Hebewerk schon alle Erwartungen erfüllt: In 20 Doppelfahrten wurde der ganze „Rang“, der sich am Eröffnungstage angesammelt hatte, in Gestalt von 82 Schiffen verschiedener Größe restlos bewältigt.

Das Schiffshebewerk Niederfinow wird also einen doppelten Zweck erfüllen: Es wird, gegebenenfalls zusammen mit der Schleusentreppe, die Sicherheit des Verkehrs auf dem Hohenzollernkanal gewährleisten. Es wird aber auch durch seine größere Leistungsfähigkeit gegenüber dem bisherigen Zustand eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrs ermöglichen, nicht nur indem es die bisherige Zeit zum Ueberwinden des Niederfinower Abstiegs von 2 Stunden auf 20 Minuten verkürzt, sondern auch, indem es längere Wartezeiten vor dem Abstieg, wie sie bisher zeitweise sich ergaben, für jetzt und die absehbare Zukunft ausschließt. Möge das Schiffshebewerk in dieser Weise zum Segen der deutschen Schifffahrt und des deutschen Handels wirken und so zu seinem Teil zum weiteren Aufschwung des Vaterlandes beitragen.

eines Damms aus, der von Klappbrücken und Durchlässen unterbrochen ist. Die Vorarbeiten waren als beendet anzusehen, sogar die Finanzierung schien durch eine größere Anleihe Schwedens gesichert, als im Juli 1931 die Bankenkrise hereinbrach und der Sturz Ivar Kreugers erfolgte. Dadurch wurde die finanzielle Grundlage erschüttert, und es ist erst das Verdienst der Regierung unter nationalsozialistischer Führung gewesen, die Schwierigkeiten zu beseitigen und die erforderlichen Mittel bereitzustellen. Seit Juli 1933 wird ununterbrochen an dem Rügendamm gearbeitet.

Der Damm führt zunächst vom Festlande über den Ziegelgraben nach dem Dänholm, schneidet ihn und erreicht die Insel Rügen etwa dort, wo schon jetzt der Bahnhof Altefähr liegt. Ueber den Ziegelgraben ist eine Brücke vorgesehen, die drei Durchlässe hat. Die beiden seitlichen erhalten eine Breite von je 50 m, der mittlere Durchlaß, der gleichzeitig als Klappbrücke ausgebaut wird, eine Spannweite von 25 m. Die Brücke im Bodden wird mit 10 Öffnungen von je 54 m Spannweite ausgestattet und dient hauptsächlich als Flutbrücke. Die lichte Durchfahrts Höhe beträgt 8 m bei Mittelwasser, so daß vor allem Rügens Kreideschiffahrt bei der Durchfahrt nicht gehindert wird. Der Hauptverkehr geht durch die Brücke im Ziegelgraben und wird durch den Stralsunder Hafen geleitet. Infolgedessen muß eine Verlegung der Fahrstraße, die bisher nördlich vom Dänholm entlangführte, stattfinden. Die erforderliche Tiefe wird durch Baggerungen hergestellt werden. Die Entfernung zwischen dem Festlande und der Insel Rügen beträgt 2,5 km. Die Dammschüttung wird danach fast 2 km betragen. Der Kronenbreite wird auf 13,5 m bemessen, von denen 5,50 m für den Bahnkörper und 8 m für die Fahrstraße vorgesehen sind. An der Sohle ist der Damm etwa 100 m breit.

Die Fährverbindung der Reichsbahn ist insbesondere während des Sommers bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen worden. Der wachsende Verkehr nach und von Skandinavien in Verbindung mit dem Rügenschon Reiseverkehr stellt die größten Anforderungen. In



Eingetragenes Warenzeichen.

Gebrüder Horst Stettin

Paradeplatz 18, 19, 20, 21, 22, 23
Gr. Wollweberstr. 19, 20, 21, 22

Modewaren und Ausstattungen

Fernsprecher: Sammel-Nummer 25511

Gerhardt & Schwarzlose

Reederei, Verfrachtungs- und Schleppgeschäft
An- und Verkauf von Schiffsgefäßen aller Art



Spezialität:

Massenladungen nach allen Plätzen der Elbe, Havel, Oder, Warthe, Netze und deren Nebenflüssen, sowie nach Pommerschen Haff- und Küstenplätzen. Kahn-
gestellung für Lagerung. Ausführung von Schlepparbeiten nach allen Stationen
der ostdeutschen Wasserstraßen, sowie Bugsierarbeiten etc. im Hafen.

Vermietung von Dampfern und Motorbooten für Vereinsfahrten und Schulausflüge

Massengutumschlag im Jahre 1933 ca. 900000 To.

Eigener Dampfer-u. Kahnpark, Bergungsdampfer, Eisbrecher, Personendampfer

Fernruf 31191 und 30707
Auch nach Büroschluß

Stettin, Bollwerk 37

Fernruf 31191 und 30707
Auch nach Büroschluß

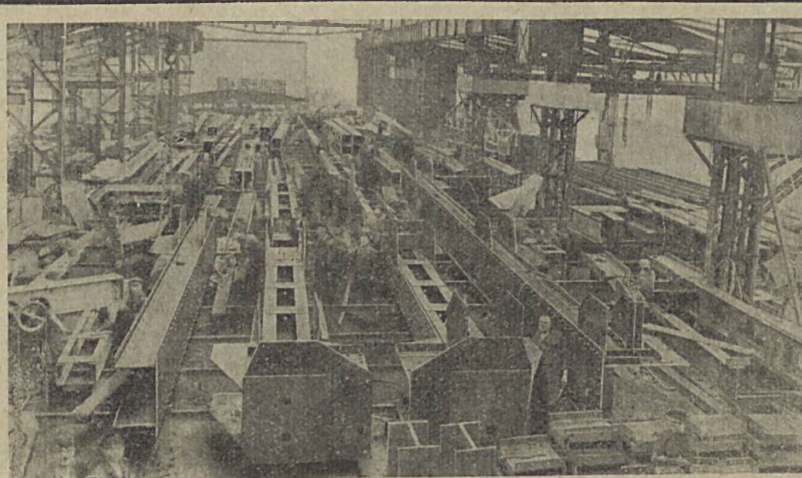
I. GOLLNOW & SOHN

STAHLBAU

FABRIKHALLEN
KRANBAHNEN
STAHLSCHELETTBAUTEN



FESTE BRÜCKEN
BEWEGL. BRÜCKEN



Konstruktionsteile für das Schiffshebewerk Niederfinow
auf der Werkszulage.

STETTIN

den Sommermonaten werden täglich 24 dem Personenverkehr dienende Züge übergesetzt, wobei zu berücksichtigen ist, daß der einzelne D-Zug meist 3 und auch 4 Trajektierungen erfordert. Für die Beförderung von Ufer zu Ufer benötigt man eine Zeitdauer von 37—45 Minuten. Dadurch entstehen erhebliche Verzögerungen und Hemmnisse, die nicht mehr zeitgemäß sind und einer Abstellung bedürfen. Der Güterverkehr ist ebenfalls sehr ausgedehnt und weist eine ständige Steigerung auf. Die Brücke wird eine wesentliche Zeitersparnis und bedeutende Verkehrserleichterung bringen. Außerdem ist die Unterhaltung der Fährschiffe und Fähranlagen außerordentlich kostspielig und beansprucht die Haltung eines größeren Personals, das beim Brückenbau zum Teil entbehrlich wird, aber anderweitige Verwendung finden kann.

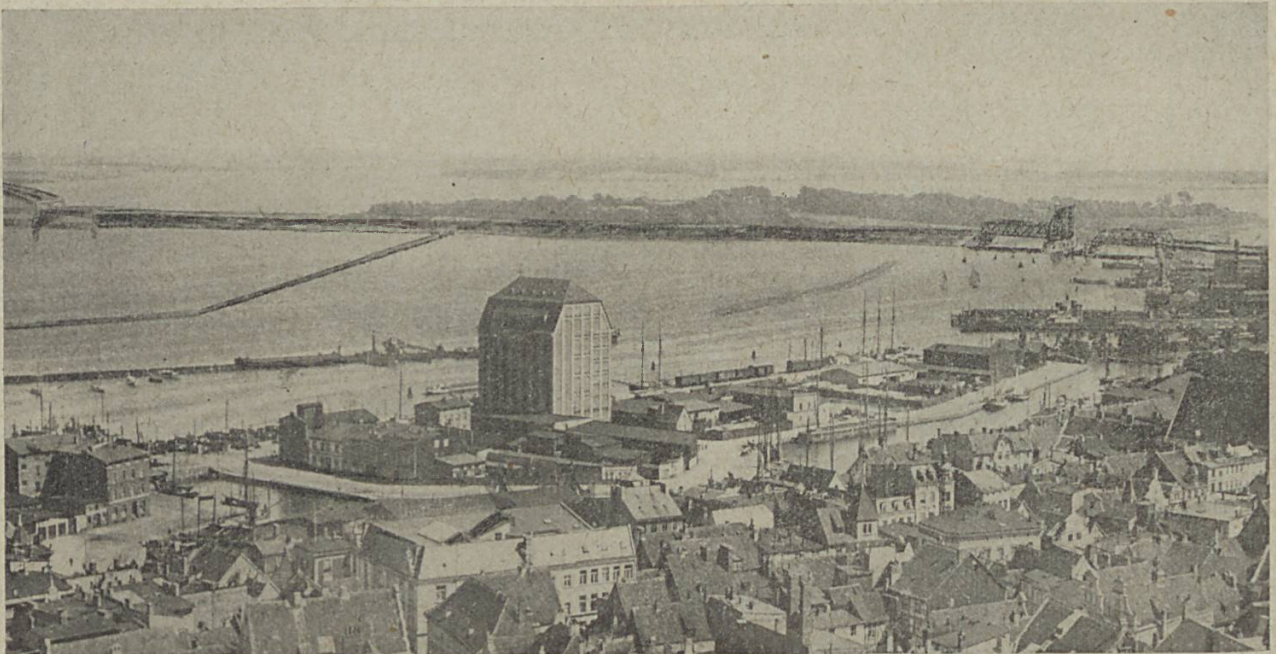
Durch den Rügendammbau wird die Insel Rügen mit dem Festlande enger verbunden und dem Verkehr mehr erschlossen als bisher. Die zwischen Stralsund und Altefähr verkehrende Fähre hat trotz vieler Verbesserungen den Anforderungen nicht zu genügen vermocht, da sie der schnellen Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens nicht folgen konnte. Eine Fähre ist stets nur als Nothelfer anzusehen und für einen gesteigerten Verkehr nicht verwendbar. Die Verbreitung und Benutzung des Automobils wird weitere Fortschritte machen, wie alle Anzeichen eindeutig erkennen lassen. Der Bau der Reichsautobahnen weist auf diese Tatsache ganz klar und einwandfrei hin und man kann sich ihr unter keinen Umständen verschließen. Es ist niemandem zuzumuten — ganz abgesehen von der Ueberfahrt selbst —, längere Zeit auf das Uebersetzen zu warten und die hohen Fährgelöhne zu bezahlen, wenn andere Gegenden leichter, bequemer und billiger zu erreichen sind. Dadurch muß Rügen vom Verkehrsstrom abgedrängt werden, wie die Erfahrungen schon in den letzten Jahren nach Fertigstellung der Usedomer Bäderbrücke und die Abwanderung nach mecklenburgischen Bädern gezeigt haben. Durch den Rügendammbau aber wird Rügen eine wirtschaftliche Kräftigung erfahren und dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht werden. Die landschaftlichen Schönheiten und Reize Rügens, von denen als bekanntestes Ziel die Kreidefelsen von Stubbenkammer zu nennen sind, lohnen den Besuch der Insel wahrlich. Auch die zahlreichen an der Küste gelegenen kleineren und größeren Badeorte sind schon immer wegen ihrer idyllischen und abwechslungsreichen Lage inmitten von See und Wald gern besucht worden. Der zu erwartende Aufschwung der Rügenbäder wird sich dem gesamten westpommerschen Gebiet mitteilen und sich einerseits in regeren geschäftlichen Beziehungen und andererseits in dem größeren Zustrom von Fremden, die auch in den alten, ehrwürdigen Städten verweilen werden, auswirken. An diesem Gewinn wird vornehmlich die Stadt Stralsund teilnehmen, die allein die Eingangspforte zur Insel Rügen von der Landseite her bilden wird. Die in Glewitz vorhandene Fähre wird ent-

weder ganz eingehen oder sich auf lokale Bedürfnisse beschränken, so daß der ehemals zwischen den beiden Fährn geteilte und in Zukunft anwachsende Verkehr über Stralsund geleitet wird. Es wird hier der alte Grundsatz wieder zur Geltung kommen: „Verkehr schafft Verkehr“. Es ist schon immer so gewesen, daß eine Stadt, die an einer großen Verkehrsader liegt, Nutzen daraus gezogen hat, im Gegensatz zu solchen Orten, die sich der Verkehrsentwicklung verschließen und sich von den großen Verkehrswegen abgesondert haben.

Während der Bauzeit des Damms, die für die Eisenbahnlinie bis zum 15. Mai 1936 und für den Straßenverkehr bis zum 1. Januar 1937 in Aussicht genommen ist, wird eine wirtschaftliche Belebung des engeren Bezirkes Platz greifen. Durch die allgemeine Krise in den vorwiegend landwirtschaftlichen Gebietsteilen sind leider vielfach Rückschläge zu verzeichnen. Darüber hinaus hat die Stadt Stralsund durch den Verlust von wichtigen Behörden schwere Einbuße erlitten und bedarf daher besonderer Berücksichtigung und Fürsorge. Arbeitslose Volksgenossen werden in erhöhter Zahl wieder Beschäftigung und Verdienst finden. Die für den Dammbau notwendigen Erdbewegungen gestatten in erheblichem Umfange die Verwendung menschlicher Arbeitskräfte. Infolgedessen eignet sich dieses Projekt in erster Linie für Arbeitsbeschaffungszwecke. Die Arbeiten auf dem Festlande und auf dem Dänholm sind bereits rüstig vorwärtsgeschritten und in einzelnen Teilabschnitten vollendet. Eine mittelbare Arbeitsbeschaffung liegt darin, daß westpommersche Firmen durch Erteilung von Aufträgen zu den Lieferungen herangezogen werden. Durch den Bau selbst werden etwa 600 bis 1000 Menschen für mehrere Jahre in Tätigkeit gebracht. Es handelt sich immerhin um 400 000 Tagewerke, die geleistet werden müssen. Darin sind nicht einbegriffen die Mehreinstellungen, die sich aus den Aufträgen ergeben. Aber auch andere Bezirke werden durch die Bauarbeiten befruchtet, hauptsächlich in Pommern selbst, da leistungsfähige pommersche Firmen selbstverständlich bei der Vergebung von Aufträgen berücksichtigt werden.

Die Kosten für das Unternehmen sind mit 25 Millionen Reichsmark veranschlagt, von denen 15 Millionen Reichsmark auf den Eisenbahnteil und 10 Millionen auf den Straßenteil entfallen.

Das im Entstehen begriffene Werk wird in den schweren Jahren des Aufstiegs wesentlich zur Milderung der Arbeitslosigkeit beitragen, jedoch gleichzeitig einen wichtigen wirtschaftlichen Zweck durch die Schaffung eines neuen besseren Verkehrsweges vom Festland zur Insel Rügen und nach Skandinavien unter Gewährleistung einer angemessenen Rentabilität erfüllen. Möge es der Insel Rügen und der Stadt Stralsund die gewünschten Erfolge bringen und sich zum Segen des Landes und seiner Bevölkerung auswirken. Der Rügendammbau wird ein Markstein in der Geschichte Westpommerns und wohl auch der gesamten Provinz Pommern sein.



Der Rügendammbau nach seiner Vollendung.

Ausfuhr tut not!

Von Professor Dr. Zadow, Berlin.

Die Lage des deutschen Außenhandels ergibt sich aus wenigen Zahlen. Die deutsche Ausfuhr sank von 13,483 Milliarden Mark im Jahre 1929 auf 4,203 Milliarden Mark im Jahre 1933. Die Einfuhr sank in demselben Zeitraum von 13,447 Milliarden Mark auf 4,871 Milliarden Mark.

In der Mitte des Konjunkturjahres 1929 war die deutsche Handelsbilanz aus dem Zustand der nahezu dauernden Einfuhrüberschüsse, die mit immer neuen Auslandsanleihen finanziert wurden, herausgewachsen. Zwar gab es noch vereinzelte Rückfälle in den Passivsaldo; aber seit dem Februar 1930, also mit dem endgültigen Versiegen des Dollarkstroms, war die deutsche Handelsbilanz ununterbrochen aktiv. Erst im Januar 1934 war, erstmalig wieder die Einfuhr größer als die Ausfuhr. Schon in den letzten 1½ Jahren verdankte Deutschland seine Ausfuhrüberschüsse in großem Maße der Tatsache, daß im Zuge der Weltkrise die Preise der Lebensmittel und Rohstoffe, die vom Auslande bezogen werden müssen, stärker und schneller gesunken sind, als die Durchschnittserlöse der Ausfuhr. Wenn jetzt die Gesundung des deutschen Binnenmarktes, namentlich der für die Arbeitsbeschaffung so wichtigen Veredelungsindustrien, die höheren Rohstoffbedarf mit sich bringt, so handelt es sich nur um eine unvermeidliche Begleiterscheinung einer an sich höchst erfreulichen Konjunkturbewegung. Im Verlauf der Krise war die Rohstoffeinfuhr um insgesamt 4 Milliarden Mark zurückgegangen, wovon die Hälfte auf den Preissturz, die andere Hälfte auf tatsächlichen Minderverbrauch entfällt. Jetzt trifft die Steigerung des deutschen Bedarfs mit einer zunächst nur geringfügigen Steigerung der internationalen Rohstoffpreise zusammen. Auch eine verbesserte Selbstversorgung mit gewissen landwirtschaftlich herstellbaren Rohstoffen (z. B. Flachs und Oelfrüchten), die von der Reichsregierung gefördert wird, kann den Einfuhrbedarf an Rohstoffen zwar vermindern, aber nicht beseitigen. Auf anderen Importgebieten ist schon viel eingespart worden. Die Fertigungsausfuhr ist gegenüber ihrem Höchststand auf den vierten Teil vermindert, die

Einfuhr an Nahrungsmitteln von 4,3 Milliarden Mark im Jahre 1927 auf 1,1 Milliarden Mark im Jahre 1933, wovon etwa die Hälfte auf Erzeugnisse entfällt, die in Deutschland nicht wachsen.

Der Gesamtumfang des deutschen Außenhandels im Jahre 1933 mit etwa 9 Milliarden Mark lag erheblich unter dem Niveau der Jahrhundertwende; damals belief er sich auf 11 Milliarden Mark und Deutschlands Anteil am Gesamtaußenhandel der Welt betrug 12 Proz. gegen jetzt etwa 9 Proz. Diese Entwicklung ist aber typisch für alle „alten“ Welthandelsvölker. So ergibt sich z. B. für England in diesem Zeitraum ein Rückgang von 20 auf 14 Proz., für Frankreich von 10 auf 8 Proz. Wenn auch die Entwicklung der deutschen Ausfuhr seit 1931 eindeutig abwärts gerichtet ist, so ist doch dieser Rückgang auf eine Sonderursache zurückzuführen, nämlich auf die Währungs-lage, die sich auch bei allen anderen am Goldstandard festhaltenden Ländern ungünstig auswirkte.

Der scharfe Rückgang des internationalen Fertigungsaustausches in den letzten Jahren ist nicht nur eine Folge der allgemeinen Bedarfschumpfung während der Krise, sondern zum größten Teil auch strukturell bedingt. Ueber der zunehmenden Ausgestaltung der binnenmarktorientierten Industrien haben die Bestrebungen der einzelnen Nationalwirtschaften, ihre Abhängigkeit vom Weltmarkt zu verringern und ihre Selbstversorgung zu steigern, zu einer wachsenden Abschließung der nationalen Märkte und zu einer weitgehenden Rückbildung der internationalen Arbeitsteilung geführt, von der ein Industrieland wie Deutschland besonders fühlbar betroffen wird.

Der Wiederaufbau des Außenhandels ist notwendig. Eine Nation, die sich vom Weltmarkt zurückzieht, zieht sich vor den Völkern dieser Erde zurück und verliert den sicheren Instinkt für weltpolitische Tendenzen und Entscheidungen. Nie wäre in England jene erfolgreiche Außenpolitik möglich gewesen ohne das kunstvoll weitverzweigte

Gustav Metzler

Befrachtung / Schiffsmakler / Bunkerung

STETTIN

Telegr.-Adr.: Metzler — Telefon: Sammelnummer 35571

Zweigniederlassung: **Swinemünde**

Telegr.-Adr.: Metzler Telefon: Nr. 2018

Agent für:

Det Forenede Dampskibs-Selskab in Kopenhagen

Finska Ångfartygs Aktiebolaget in Helsingfors

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ in Bremen

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg

Cunard-Linie, Hamburg

Svenska Östasiatiska Kompani, Gothenburg

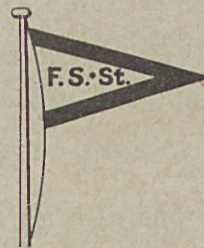
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen

Rederiaktiebolaget „Svenska Lloyd“, Gothenburg

Fracht- und Passagierverkehr

Freie Schleppvereinigung

Stettin e. V.



Uebernahme von Schleppzügen auf der
Oder, Märk. Wasserstraßen u. Haffplätzen
Bugsieren im Hafen

Geschäftsstelle: **Stettin**, Klosterstraße 4

Fernsprecher Nummer **33355**
Bankkonto: Dresdner Bank Stettin

Aufruf

zur Erfüllung der freiwilligen Arbeitsdienstpflicht des kaufmännischen, gewerblichen und industriellen Nachwuchses.

Die Ausbildung des Nachwuchses der produzierenden Berufsstände darf sich heute nicht mehr auf die fachwissenschaftliche und praktische Ausbildung im Betriebe beschränken. Über allem steht die politische Schulung und Heranbildung des jungen kaufmännischen Nachwuchses zu Bürgern und Volksgenossen des nationalsozialistischen dritten Reiches Adolf Hitlers. Dies Ziel kann nur dann erreicht werden, wenn dem jungen Handlungs-, Gewerbe-, Handwerks- und Industriegehilfen nach Beendigung der Lehrzeit während eines halben Jahres die Möglichkeit gegeben wird, praktisch die wahre Volksgemeinschaft des dritten Reiches durch Eintritt in den freiwilligen Arbeitsdienst kennen zu lernen. Es muß in Zukunft, wie beim akademischen Nachwuchs, die Erfüllung der freiwilligen Arbeitsdienstpflicht die Voraussetzung für die Tätigkeit als Gehilfe in kaufmännischen, gewerblichen und industriellen Betrieben bilden.

Die unterzeichneten Kammern richten daher zusammen mit der Deutschen Arbeitsfront an alle Inhaber und Leiter der kaufmännischen, handwerklichen und industriellen Betriebe ihres Bezirks die dringende Bitte, nach Beendigung der Lehrzeit die jungen Gehilfen zu verpflichten, mindestens ein halbes Jahr lang der freiwilligen Arbeitsdienstpflicht zu genügen und die restlose Erfüllung dieser Pflicht dadurch zu ermöglichen, daß den in den freiwilligen Arbeitsdienst Eintretenden der Platz im Betrieb bis zur Beendigung der Arbeitsdienstzeit offen gehalten wird.

Nach Beendigung der Dienstzeit wird der Arbeitspaß des freiwilligen Arbeitsdienstes ausgehändigt. Die Meldestellen des freiwilligen Arbeitsdienstes sind bis zum 1. April geöffnet. Wir fordern daher die Betriebsinhaber auf, ihre Gehilfen zur sofortigen Meldung zum Arbeitsdienst zu veranlassen.

Die Industrie- und Handelskammer Stettin.

Die Handwerkskammer Stettin.

Die Deutsche Arbeitsfront

Bezirksleitung Pommern.

System des englischen Außenhandels. Besonders ist aber der Außenhandel für Deutschland notwendig. Unsere durch eine agrarisch-industrielle Wirtschaftsstruktur bestimmte Bedarfsdeckung und Lebenshaltung braucht eine Erweiterung und Ergänzung durch ausländische Rohstoffe, Genußmittel, Halb- und Fertigfabrikate, also eine Ergänzung durch die besonderen in Deutschland nicht vorhandenen Leistungen der außerdeutschen Wirtschaften. Wir können den Bedarf unserer Bevölkerung und der Industrie an Eisenerzen nur zu 20 Proz., an Wolle zu etwa 8 Proz., an Oelen und Fetten zu etwa 50 Proz. decken. Auch Baumwolle und Kautschuk müssen ebenso vom Auslande bezogen werden wie Erdöle, Kupfer und die Genußmittel Kaffee, Tee, Kakao usw. Andererseits setzt die Sicherstellung der Einfuhr dieser Güter nach Deutschland eine Ausfuhr spezifisch deutscher Spitzenleistungen der Industrie voraus, die ihrerseits eine wertvolle Ergänzung und Bereicherung ausländischer Volkswirtschaften darstellen. Auch für die deutsche industrielle Inlandskonjunktur und für den Arbeitsmarkt ergeben sich die gleichen unmittelbaren Rückwirkungen wie für das Gebiet der Devisenbilanz und den von ihm abhängigen Fragen der Auslandsverschuldung.

Nach Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung ging bis Anfang 1933 die Zahl der in Deutschland unmittelbar für den Export arbeitenden Menschen auf 1 3/4 Millionen zurück, nachdem sie im Durchschnitt der Jahre 1928 bis 1930 noch 2,7 Millionen betragen hatte. Natürlich zieht ein solcher Rückgang auch entsprechende Folgewirkungen mit Bezug auf die Konsumkraft der Bevölkerung und die Beschäftigung der für den heimischen Verbrauch arbeitenden Wirtschaftszweige nach sich. Industrien, die auf Ausfuhr angewiesen sind, wie die Elektroindustrie, die optische Industrie, die Spielwaren- und Schmuckwarenindustrie, der Maschinenbau, die chemische Industrie und Teile der Textilindustrie könnten bei dem Wiederaufbau des Exports tausende von Arbeitern neu beschäftigen. Deutschland muß auch ausführen, um die Verbindlichkeiten gegenüber dem Auslande zu erfüllen. Allein die Zahlung der Zinsen und die unaufschiebbare Amortisation erfordert jährlich mindestens 1,2 Milliarden Mark. Internationale Schulden können nur mit Waren oder Leistungen bezahlt werden. Ein auf dieser Basis geführter Außenhandel ist also unter der Bedingung nützlich, daß durch den Austausch entweder die Bedarfsdeckung um wichtige Dinge bereichert oder die nationale Arbeitsleistung erleichtert wird.

In manchen Exportkreisen wird die Ansicht vertreten, daß der deutsche Export ohne eine Abwertung der Mark nicht aufrechterhalten werden könne. Der Reichsbankpräsident hat sich bereits mit diesen Forderungen auseinandergesetzt und die Gründe dargelegt, die eine Devaluation als durchaus zwecklos erscheinen lassen. Der deutsche Export beruht zu einem sehr großen Teil auf der Veredelung ausländischer Rohstoffe, die durch eine Abwertung der Mark verteuert würden. Die auf anderen Gründen beruhende Schrumpfung des gesamten Welthandels würde dadurch nicht behoben und auch der deutsche Anteil an diesem zusammengeschrumpften Welthandel nicht über das normale Maß gesteigert werden können; denn England und USA haben noch nicht endgültig stabilisiert und würden sofort mit weiterer Entwertung ihrer Valuten antworten. Nicht zu unterschätzen ist aber auch die außerordentliche Entlastung, welche die Entwertung der anderen Währungen gegenüber der Mark für die deutsche Auslandsverschuldung herbeigeführt hat; diese Entlastung würde mit einer Markentwertung hinfällig werden. Auch ohne Währungsentwertung kann Deutschland dem Valutadumping der anderen Länder begegnen, insbesondere durch das System der Spermark, Skrips und durch den Rückkauf deutscher Auslandsbonds. Durch die Neuregelung des Transfermoratoriums ergab sich die Möglichkeit, dem Auslande die Bedeutung und Berechtigung dieses zusätzlichen Exports begreiflich zu machen.

Auf Schlagworte wie „Autarkie oder Weltwirtschaft“ soll hier nicht eingegangen werden; denn es ist durchaus verfehlt, derartige Begriffe mit einem Entweder-Oder gegenüberzustellen. Nach nationalsozialistischen Grundsätzen darf der Außenhandel niemals Binnenwirtschaft und Selbstversorgung gefährden. Hierin findet der Grundsatz der Selbstversorgung seine tiefe und innere Berechtigung. Die Selbstversorgung aber bedarf der Ergänzung. Der Außenhandel bedeutet also nicht etwa einen weltwirtschaftlichen Fremdkörper in der deutschen Nationalwirtschaft, sondern ein wichtiges Organ dieser Nationalwirtschaft, das deutsche Lei-

stungen gegen ausländische tauscht, um dadurch die deutsche Bedarfsdeckung zu verbessern und so der Macht und Stärke der Gesamtnation zu dienen. Außenhandel ist nicht bloße Einfuhr oder bloße Ausfuhr, sondern Einfuhr und Ausfuhr, Tausch deutscher Waren gegen ausländische Waren und Leistungen.

Wiederholt haben der Führer und die Reichsregierung betont, daß dem im Jahre 1933 eingeleiteten Neuaufbau der deutschen Binnenwirtschaft der Wiederaufbau des deutschen Außenhandels folgen sollte. Auf der Tagung der Ostasiatischen Gesellschaft in Hamburg behandelte der Reichswirtschaftsminister die dringlichsten Probleme der deutschen Wirtschaft, wobei er programmatische Erklärungen über die neue Initiative des Reichs abgab und ausführte: „Wenn sich die Reichsregierung die Aufgabe gestellt hat, die deutsche Nationalwirtschaft zu stärken, so dient sie damit auch der Entwicklung des Ueberseehandels, ja des gesamten Exportgeschäfts. Ist das Erzeuger- und Mutterland in sich gesund und stark, dann wird es auch seinem Handel die nötige Stärke und in weit besserem Maße als sonst Erfolg geben können. Wir müssen alles daran setzen, daß unser Export wieder belebt wird.“

Auch in anderen Ländern wird mehr und mehr erkannt, daß eine Gesundung und Erstarbung des Welthandels nur durch die Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse in jedem einzelnen Lande zu erreichen ist. Erst dann wird auf der Grundlage gestärkter Nationalwirtschaften ein gesunder Warenaustausch von Land zu Land gepflegt werden können. Wenn auch die Selbständigkeitsbestrebungen zunächst zu einer Schrumpfung des Welthandels führen, so werden doch nach einem gewissen Zeitraum die Welthandelsumsätze wieder ansteigen; denn infolge des Ausbaues und der natürlichen Fundierung der nationalen Wirtschaften werden alle Länder reicher und können auch untereinander wieder mehr kaufen. Es werden andere Waren umgesetzt werden. An die Stelle von Eisenbahnmaterialeisen werden z. B. Autos treten, an die Stelle von Textilien Radioapparate und andere neue Erzeugnisse der Industrie, an die Stelle von Lebensmitteln Luxusgüter usw.

Die Richtung der handelspolitischen Entwicklung in der ganzen Welt weist auf die Großraumwirtschaft hin. Als Endergebnis dieser Entwicklung werden sich vermutlich in einem, zwei oder mehreren Jahrzehnten große Wirtschaftsräume zusammengeschlossen haben, die sich gegenseitig Meistbegünstigungen gewähren, wobei die einzelnen Nationalwirtschaften innerhalb ihrer Grenzen in Vorzugszöllen zueinander stehen werden.

Seitdem die Forderung nach Schaffung eines mittlereuropäischen Wirtschaftsraums zum ersten Mal erhoben wurde, sind Jahre vergangen, und die Welt hat inzwischen ihr Gesicht verändert. England stabilisierte durch die Verträge von Ottawa sein Wirtschaftsimperium und hat auch durch Abmachungen mit dem nordischen Staaten seinem Handel neue Wege erschlossen. Rußland bildet einen großen in sich geschlossenen Wirtschaftsraum, der Deutschland mehr und mehr abzusperren droht. Im Fernen Osten sichert sich Japan einen einflußreichen Markt in der Mandschurei, der als Rohstoffquelle wie als Absatzgebiet gleichbedeutend ist. Auch Frankreich mit seinem riesigen Kolonialreich bildet eine starke Wirtschaftseinheit, während Italien seine wirtschaftlichen Beziehungen zu seinen Besitzungen in Nordafrika und auch zur Donau hin entwickelt. Die Kontinente Amerikas schließen sich ebenfalls wirtschaftlich enger zusammen.

Deutschlands große Aufgabe ist es jetzt, die kontinental-europäische Großraumwirtschaft zu organisieren, den Warenaustausch zunächst in Kontinentaleuropa durch Deutschlands geographische Lage als Mittler auszuweiten, den Leistungsaustausch zu fördern und so mitzuarbeiten an dem Aufbau einer neuen Weltwirtschaft, deren Außenhandel größer und gesicherter sein wird, als derjenige der Weltwirtschaft von gestern. Heute suchen die Rohstoffländer dringend Absatzgebiete. Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt daher bei den Rohstoffe verbrauchenden Ländern, von denen Deutschland in Europa das größte ist. Hier berührt sich die neue Entwicklung in Deutschland mit der veränderten wirtschaftlichen Bedeutung der Welt. Je stärker im Zuge der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik der deutsche Binnenmarkt sich entwickelt, desto aufnahmefähiger wird Deutschland für überseeische Rohstoffe und desto stärker seine Verhandlungsstellung auf dem Gebiete des Außenhandels.

Außenhandel und Kulturpolitik.

Von Prof. Dr. D. h. c. Johannes Paul Direktor des Schwedischen Institutes der Univ. Greifswald.

Die letzten Wirtschaftsnachrichten aus Schweden klingen ziemlich optimistisch. Die Industrie, besonders die Eisenverarbeitende, hat gut verkauft und kann neue Arbeiter einstellen. Der Güterverkehr der schwedischen Staatsbahnen steigt und hat jetzt zum ersten Male die entsprechenden Monatsziffern des Jahres 1929 übertroffen. Der Bauarbeiterstreik, der seit vielen Monaten eine ganze Reihe von Industrien schwer in Mitleidenschaft gezogen hat, ist nach langwierigen Verhandlungen beigelegt, wenn schon die Stockholmer Maurer Miene machen, daß Kriegsbeil gleich wieder auszugraben. Die vier Großbanken, Svenska Handelsbanken, Stockholms Enskildabank, Göteborgs Banken und Stockholms Kreditaktiebolaget haben teils die gleiche, teils höhere Dividenden ausschütten können. Die führenden Aktienwerte zeigen Neigung zu steigen und auch die schwedische Krone hat ihren Stand etwas verbessern können. Aus- und Einfuhrhandel sind gestiegen, jedoch der Ausfuhrhandel bedeutend mehr als die Einfuhr. Da die Ausfuhr im Januar von 67,54 Mill. Kronen im Vorjahre auf 89,37 Mill. Kr. in diesem Jahre stieg, die Einfuhr von 80,69 auf 98,18 Mill. Kr., beträgt der Einfuhrüberschuß nur noch 8,8 Mill. Kr.

An dieser größeren Lebhaftigkeit des schwedischen Außenhandels ist der deutsch-schwedische Handelsverkehr kaum mitbeteiligt. Daß die schwedischen Marxisten im Herbst des vergangenen Jahres einen Boykott gegen deutsche Waren einzuleiten versuchten, ist dabei von geringerer Bedeutung gewesen, als die sich dauernd vergrößernde Valutaspanne. Alle Versuche, sie zu überbrücken, haben höchstens zu Teilerfolgen geführt.

Im folgenden sei auf ein Gebiet hingewiesen, das zahlenmäßig im deutsch-schwedischen Handelsaustausch vielleicht keine so große Rolle spielt, dem aber kulturpolitisch eine umso größere Bedeutung zukommt: Das deutsche Buch. Es ist eine Folge jahrhundertalter, durch die Konfessionsgemeinschaft verstärkter Kulturverbundenheit, daß Deutsch unter den Fremdsprachen in Schweden weitaus an erster Stelle steht. Jeder gebildete Schwede beherrscht es und infolgedessen hat das deutsche Buch immer eine ganz besondere Rolle gespielt.

Jetzt droht sich das zu ändern. Aus den Auslagen der Buchhandlungen sind die deutschen Bücher bis auf einige unentbehrliche Fachwissenschaftliche oder ganz besonders sensationelle Werke verschwunden. Mag in Einzelfällen Abneigung gegen die jüngste politische Entwicklung in Deutschland mitsprechen, ausschlaggebend ist die Preisbildung. Es ist leider nichts Außergewöhnliches, daß Seminare, ja selbst große öffentliche Büchereien, deutsche Lieferungs- und Serienwerke abbestellen, weil sie sie nicht mehr bezahlen können. Das deutsche Buch ist an sich ziemlich teuer. Da in Schweden keine eigentliche Inflation

herrscht, die Krone vielmehr innerhalb des Landes ihre volle Kaufkraft bewahrt hat mit anderen Worten, da die Gehälter nicht gestiegen sind, ist der schwedische Professor einfach nicht in der Lage, für einen schwachen Band, der bei uns etwa 10 Rm. kostet, 16 bis 18 Kronen auszugeben. Da kauft er lieber, — und das ist das Bedenkliche bei der Sache, — englische oder französische Werke.

Von seiten Englands und Frankreichs werden krampfhaft Versuche gemacht, die augenblickliche deutsche Schwäche auszunutzen. Die Franzosen gehen dabei verhältnismäßig plump vor. Sie schicken den Büchereien und auch Einzelpersonen unaufgefordert bisweilen ganze Bücherkisten als Geschenk, laden zu Gratisstudienfahrten nach Frankreich ein u. a. m. Der Schwede merkt wohl die Absicht, läßt es sich aber ganz gern gefallen.

Zielbewußter arbeiten die Engländer. Sie suchen die Stellung des wissenschaftlichen deutschen Buches in Schweden für die Dauer zu erschüttern, indem sie gleich gute Erzeugnisse, aber natürlich zu bedeutend billigeren Preisen anbieten. Es entstehen in England jetzt unter Mitarbeit erster Gelehrter für die verschiedenen Wissenschaftszweige große Kompendien, die die bisher üblichen deutschen Handbücher verdrängen sollen. Aehnlich wird auf dem Gebiete des Zeitschriftenwesens und der Bibliographien gearbeitet.

Wenn man dazu bedenkt, daß der deutsche Unterricht an den Schulen jetzt zugunsten des englischen und französischen vermindert wird, daß infolge der Valutaschwierigkeiten der bisher sehr lebhafteste Reiseverkehr nach Deutschland nachgelassen hat und statt dessen das für den Schweden so viel billigere Westeuropa bevorzugt wird, wenn man sieht, wie die Engländer auch schwedische Sportbegeisterung und die Amerikaschweden in ihre Rechnung einzustellen wissen, so wird man nicht leugnen können, daß hier Gefahr im Verzuge ist. Man wende nicht ein, daß es sich bei alledem nur um Ziffern handelt, die in der Außenhandelsbilanz wenig ins Gewicht fallen. Wer so urteilt, beweist seine Kurzsichtigkeit. Es ist für uns von ungeheurer Wichtigkeit, ob der junge Schwede seine Ausbildung deutschen Lehrbüchern verdankt oder anderen, was er in seiner Freizeit für Lesestoff wählt und wo er seine Ferien verbringt. Durch all das knüpfen sich eine Unzahl feiner Fäden, was sich dann, — das hier Gesagte gilt natürlich nicht nur für Schweden, sondern ebenso für alle anderen Länder, — auf den verschiedensten Gebieten auswirkt, nicht zuletzt auch auf handelspolitischem. Wir haben bisher für Kulturpolitik meist nur wenig Verständnis gezeigt. England und Frankreich wissen es schon lange daß man dabei Politik auf weite Sicht treiben muß und daß verhältnismäßig geringe Summen erstaunliche Wirkungen erzielen können.

Stettin-Berlin täglich / Berlin-Stettin täglich

Lastauto-Eiltransporte
nach und von allen Plätzen

Fernsprecher: 331 41 u. 331 42
Nachruf 331 41
Tel.-Adr.: „Bremaka“-Stettin

Auto-Fern-Spedition — Güter-Expresß-Verkehr

Karl Brejemann · Stettin

Sammel-Verkehre
nach Dresden, Leipzig, Chemnitz, Magdeburg, Braunschweig Hannover etc.

Wirtschaftliche Nachrichten

Schweden.

Schifffahrt. Die Auslandschifffahrt in den 3 Haupthäfen Schwedens zeigte im Jahre 1933 folgende Zahlen:

	Dampfer- u. Motorfahrzeuge				Segelfahrzeuge, Prähme u. Böte				Zusammen	
	beladen		unbeladen		beladen		unbeladen		Anzahl	Nrgt.
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Stockholm	2 022	2 224 500	92	261 741	443	37 477	26	2 853	2 583	2 526 571
Göteborg	2 509	2 784 309	327	665 593	1 061	50 277	183	12 098	4 080	3 512 277
Malmö	4 982	3 075 138	124	53 513	639	46 955	684	30 541	6 429	3 206 147

Eingang

	Dampfer- u. Motorfahrzeuge				Segelfahrzeuge, Prähme u. Böte				Zusammen	
	beladen		unbeladen		beladen		unbeladen		Anzahl	Nrgt.
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Stockholm	1 500	1 175 736	665	1 319 571	156	12 032	295	27 564	2 616	2 534 903
Göteborg	2 020	2 306 070	971	1 343 104	684	35 408	470	19 614	4 145	3 704 196
Malmö	4 574	2 575 515	575	647 200	898	45 518	321	28 488	6 368	3 296 721

Ausgang

Schwedische Stützung des Schiffsverkehrs mit Riga. Wie aus Stockholm gemeldet wird, hat die schwedische Handelskammer beschlossen, der Reederei „Svea“ eine Beihilfe von 900 schw. Kr. für jede Fahrt von Stockholm nach Riga und zurück zu bewilligen.

Außenhandel. Die Ausfuhr Schwedens belief sich im Februar 1934 auf 66,4 Mill. Kr. gegen 59,3 Mill. Kr. im gleichen Monat vorigen Jahres, die Einfuhr auf 90,1 Mill. Kr. gegen 75,5 Mill. Kr., so daß sich gegenüber dem Februar vorigen Jahres ein von 16,2 Mill. Kr. auf 23,7 Mill. Kronen erhöhter Einfuhrüberschuß ergibt. Die Steigerung der Einfuhr entfällt in der Hauptsache auf Fleisch, Salzheringe, frische Aepfel und Birnen, Kaffee, Weizen, Hafer, Kleie, Sojabohnen, Tabak, Oelkuchen, Zement, Steinkohle, Benzin, Wolle, Baumwolle, Roheisen und Automobile. Die Steigerung der schwedischen Ausfuhr erstreckt sich wiederum auf die ausgesprochenen Exporterzeugnisse, wie Papiermasse, Papier, Holz, darunter besonders Grubenholz, Roheisen, Kugellager, elektrische Maschinen, während sich z. B. für Eier ein sehr starker Rückgang ergibt.

Deutsche Verträge nicht stempelpflichtig. Verträge zwischen deutschen Firmen und schwedischen Vertretern sind formlos und nicht stempelpflichtig.

Norwegen.

Außenhandel. Die Einfuhr im Februar d. J. betrug 51,6 Mill. Kr. gegen 50 Mill. Kr. im Februar 1933, die Ausfuhr 47,2 gegen 51 Mill. Kr. i. V.

Auf der Ausfuhrseite ergibt sich für die Vergleichsmonate bei Fetten und Oelen ein Rückgang um 4 Mill. Kr., d. h. von 6,5 auf 2,3 Mill. Kr., bei Hering und Fischen ein solcher von 7,8 auf 6,4 Mill. Kr. Hingegen ist die Kunstdüngerexport von 4,2 auf 5,9 Mill. Kr. gestiegen. Auf der Einfuhrseite zeigen Schiffe eine Zunahme von 161 000 Kr. auf 2,4 Mill. Kr.

Für Januar und Februar d. J. ergibt sich ein Einfuhrüberschuß von 17,3 Mill. Kr. gegen 1 Mill. Kr. in der entsprechenden Zeit des Vorjahres.

Ständiger Rückgang der Salzheringsausfuhr. Während in früheren Jahren, insbesondere im Weltkriege, die norwegische Salzheringsausfuhr sich auf große Mengen erstreckte und guten Verdienst abwarf, ist diese Ausfuhr in den Nachkriegsjahren immer mehr zurückgegangen. Teilweise wird dies auf eine veränderte Geschmacksrichtung der Verbraucher zurückgeführt, teils auf eine Verdrängung durch zunehmenden Absatz von frischen Fischen, Räucherwaren und Fischkonserven. Hinzu kommen Zoll- und Einfuhrbeschränkungen, die in verschiedenen Ländern den Absatz norwegischer Salzheringe erschweren. Auch die allgemeine Wirtschaftslage dürfte in einer Reihe von Ländern zu einer Schwächung der Kaufkraft und damit zu einer Verminderung der norwegischen Salzheringseinfuhr geführt haben. Schließlich spielen auch zeitweilig ungünstige Fangergebnisse bei Fettheringen eine Rolle.

In den letzten 4 Jahren stellte sich die norwegische Ausfuhr von Salzhering (Winterhering, Fetthering und Islandhering) mengenmäßig wie folgt:

1930	110 725 t
1931	77 980 t
1932	69 021 t
1933	59 748 t

Nach Abnehmerländern geordnet, betrug die norwegische Salzheringsausfuhr:

	1930	1931	1932	1933
	t	t	t	t
Sowjet-Rußland	68 725	36 043	38 604	16 642
Schweden	16 836	18 421	13 746	16 869
Deutschland	11 600	11 946	7 829	9 769
Polen und Danzig	1 484	1 859	1 536	4 207
Frankreich	3 114	2 901	1 953	5 110
Niederlande	1 826	1 616	1 645	2 098
Dänemark	2 129	1 585	1 237	1 053

Den empfindlichsten Rückgang zeigt demnach die Salzheringsausfuhr nach Sowjet-Rußland. Der deutsche Salzheringszoll führte 1932 zu einem Rückgang, während 1933 wiederum eine geringe Zunahme eintrat.

Zur Hebung des Absatzes sind in letzter Zeit verschiedentlich Versuche mit der Herstellung von Matjeshering gemacht worden, ohne daß sich jedoch bisher ein abschließendes Urteil über das Ergebnis dieser Versuche gewinnen läßt. Es wird zum Teil auch von dem Vorhandensein von Kühlanlagen abhängig sein, inwieweit auf diesem Gebiete weitergearbeitet werden kann.

Ankauf der schwedischen Kohlenfelder auf Spitzbergen. Nachdem der Antrag wegen Verkaufs der schwedischen Kohlenfelder auf Spitzbergen an Norwegen in beiden Kammern des schwedischen Reichstags angenommen wurde, erklärte der technische Leiter der Norske Spitsbergen Kull Kompani gegenüber der norwegischen Presse, daß mit einer Inbetriebnahme der Gruben in der nächsten Zeit kaum zu rechnen sei. Die Vorbereitungsarbeiten würden vor-

aussichtlich 1 bis 2 Jahre in Anspruch nehmen. Insbesondere fehle es noch fast ganz an den erforderlichen Maschinen und Einrichtungen.

Dänemark.

Das deutsch-dänische Abkommen in Kraft. Zwischen dem Deutschen Reich und dem Königreich Dänemark ist am 1. März 1934 in Kopenhagen ein Abkommen über den gegenseitigen Warenverkehr abgeschlossen worden (vergl. „O.-H.“ Nr. 6). Das Reichsgesetzblatt bringt auf Grund des Gesetzes über die vorläufige Anwendung zweiseitiger Wirtschaftsabkommen mit ausländischen Staaten vom 4. April 1933 eine Verordnung, wonach das Abkommen mit Wirkung vom 16. März 1934 ab vorläufig angewendet wird.

Industrie-Gründung zur Verarbeitung des einheimischen Eierüberschusses. Es haben sich eine Reihe von Eierausfuhrfirmen zusammengeschlossen mit dem Zweck, eine Fabrik zu errichten, welche die Herstellung und Aufarbeitung getrockneter und gesalzener Eier beabsichtigt. Dänemark hat bisher seinen in diesen Produkten verhältnismäßig großen Bedarf durch Einfuhr aus China gedeckt. Mit Rücksicht auf die wachsenden Schwierigkeiten der dänischen Eierausfuhr ist durch diese Industrie-Gründung beabsichtigt, nicht nur größeren Absatz für die einheimische Eierzeugung zu suchen, sondern darüber hinaus naturgemäß auch die bisherige Einfuhr überflüssig zu machen. Die getrockneten und gesalzene Eierzeugnisse sollen in der Hauptsache in der Schokoladen- und Bäckereindustrie Verwendung finden.

Außerordentlich starker Rückgang der Schweinebestände. Nach der letzten Zählung per 1. März dieses Jahres betrug die Gesamtzahl der Schweine in Dänemark zu diesem Zeitpunkt 3 184 000 Stück gegen 3 474 000 Stück per 16. Januar dieses Jahres und 3 724 000 Stück per 15. Dezember vorigen Jahres. Der Hauptteil des sehr starken Rückganges entfällt auf die Gruppe schlachtreifer Tiere. Die Zahl der Schweine von zwischen 35 bis 60 kg verringerte sich von 892 000 Stück auf 817 000 Stück und 743 000 Stück, die der Fettschweine über 60 kg von 740 000 Stück auf 669 000 Stück und 649 000 Stück. Bemerkenswert ist weiter, daß die Anzahl trächtiger Muttertiere bereits wieder im Steigen begriffen ist. Von sachverständiger Seite wird zu der Verringerung der Bestände bemerkt, daß diese trotz allem noch immer zu groß seien, und daß der laufende Bedarf ausreichend befriedigt werden kann. Die wöchentlichen Schlachtungs-ziffern belaufen sich für die Ausfuhr nach England zur Zeit auf rd. 73 000 Stück, während für den Inlandsmarkt rd. 16 000 bis 17 000 Stück benötigt werden, bei denen es sich zur Hälfte um Schweine unter 50 kg handelt.

In diesem Zusammenhange mag erwähnt werden, daß gegenwärtig zur Ausfuhr in gefrorenem Zustande nach den UdSSR etwa 9000 Stück bereit sind, von denen bereits 2000 Stück für die Ausfuhr fertiggemacht sind.

Internationale Luftschutz-Ausstellung Kopenhagen. Wie aus Kopenhagen gemeldet wird, ist der Plan der Internationalen Luftschutz-Ausstellung, die ursprünglich vom 24. November bis 3. Dezember v. J. stattfinden sollte und dann auf die Zeit vom 2. bis 11. Februar d. J. verlegt wurde, endgültig fallen gelassen worden.

Der Kopenhagener Hafen 1934. Von der „Scandinavian Shipping Gazette“ ist im Auftrage der Hafenbehörde eine Ausarbeitung über den Kopenhagener Hafen in englischer Sprache („Port of Copenhagen 1934“) herausgegeben worden. Die Schrift enthält neben allgemeinen Angaben über die Hafenverhältnisse Zusammenstellungen über den Schiffsverkehr sowie auch Hafengebühren usw.

Lettland.

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 7,0 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 4,4 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 2,6 Mill.

Schifffahrt. Im Jahre 1933 zeigte der seewärtige Schiffsverkehr in den 3 Haupthäfen Lettlands folgendes Bild:

	Eingang		Ausgang	
	Anzahl	Nrgt.	Anzahl	Nrgt.
Riga	1656	915 573	1665	932 076
Libau	467	251 281	460	258 267
Windau	480	243 949	483	244 478

Der Schiffsverkehr ist im Jahre 1933 in allen 3 Häfen lebhafter als im Jahre 1932 gewesen. In Libau und Windau ist außer der Anzahl der Schiffe auch die Gesamttonnenzahl gestiegen, während in Riga bei steigender Tonnage die Schiffszahl etwas zurückgegangen ist.

Schifffahrt kann teilweise über ihre Devisen frei verfügen. Devisenausschuß und Finanzministerium haben 1933 versuchs- und ausnahmsweise einigen Reedern das Recht eingeräumt, über einen Teil der erzielten Devisen frei zu verfügen. Die bisherigen Erfahrungen befriedigen aber die Stellen nicht. Abgesehen von Revisionen in den vorliegenden Einzelfällen wird auch eine Umarbeitung der Devisenbestimmungen, namentlich soweit sie für die ausländische Lohnschifffahrt in Frage kommen, ins Auge gefaßt.

Geringe Eisschwierigkeiten im Rigaer Meerbusen. Entgegen anderslautenden ausländischen Pressemeldungen ist festzustellen, daß der lettländische Hochseebrecher Mitte März in den Hafen Riga zurückgekehrt ist, nachdem die Eisverhältnisse zwischen Riga und dem kurischen Nordkap Domesnäs sich soweit gebessert haben, daß die Dampfer den Rigaaschen Meerbusen wieder ohne Geleitz durchqueren können.

Instruktion zur lettländischen Devisenverordnung. Die Instruktion zur lettländischen Devisenverordnung wird nunmehr erlassen werden. Bei der Ausarbeitung der Instruktion hat das Finanzministerium die im Rat der Bank von Lettland vorgenommenen Abänderungen und Ergänzungen berücksichtigt. Die Instruktion regelt insbesondere die Ablieferungspflicht von Exportdevisen, die Behandlung von Valuta-Ausgaben im Transithandel und die Konten der Ausländer bei den lettländischen Banken. Die Instruktion bringt keine gesetzliche Aenderung in der Frage der Devisenbewirtschaftung, von der in der letzten Zeit viel geredet wurde. Sie dient vielmehr nur dem Zweck, die Devisenverordnung der Praxis tragbar zu machen.

Der lettländisch-litauische Verkehrsstreit. Der lettländisch-litauische Verkehrsstreit wegen der durch Litauen erfolgten Sperrung des lettländischen Transitverkehrs Riga—Libau über litauisches Gebiet (über Mosheiki) hat noch keine befriedigende Lösung gefunden. Vielmehr haben die Vertreter der lettländischen Eisenbahn, die nach Mosheiki gefahren waren, um eine Regelung für eine Uebergangszeit zu erzielen, nichts erreichen können. Daher ist seit dem 11. 3. der direkte Eisenbahnverkehr zwischen Riga und Libau über Litauen unterbrochen. In der lettländischen Presse wird die Handlungsweise Litauens scharf angegriffen. Man spricht in der lettländischen Presse von der Schaffung eines litauischen Korridors für Lettland. Nach Lage der Dinge sei es noch ein großes Glück für Lettland, daß es in der vor einigen Jahren neu erbauten Bahn nach Libau über Mitau und Frauenburg eine direkte Bahnverbindung mit seiner zweitgrößten Hafenstadt Libau besitze.

Baldiger Wiederbeginn der Vertragsverhandlungen mit Großbritannien. Wie aus London gemeldet wird, hat der dortige lettländische Gesandte die Aufforderung erhalten, die auf den Abschluß eines neuen Handelsvertrages hinzielenden Verhandlungen möglichst noch vor Ostern wieder aufzunehmen. Dazu bietet sich gerade jetzt günstige Gelegenheit, nachdem die Erörterungen mit Litauen und Estland kürzlich unterbrochen seien, während Anfang April Verhandlungen mit Polen bevorstehen.

Zuckerbedarf. Zur Deckung des diesjährigen Zuckerbedarfs werden voraussichtlich bis zu 15 000 to Zucker aus dem Auslande eingeführt werden müssen. Dagegen hofft das Finanzministerium im nächsten Jahr 300 000 to Zuckerrüben von den Landwirten zu erhalten, was eine Zuckermenge von ca. 45 000 to ergeben würde. In diesem Falle würde der Gesamtbedarf Lettlands gedeckt werden und die Einfuhr von Zucker sich erübrigen.

Schwedenkredit auch für Lettland? Anlässlich des letzten Besuchs des lettländischen Außenministers in Stockholm sollen die Verhandlungen über einen schwedischen Kredit für Lettland nach dem Muster der Schwedenaktion für das Rußlandgeschäft eingeleitet worden sein. Der schwedische Reichstag hatte im vorigen Jahr 75 Mill. Kr. für Exportkredite bewilligt. Von diesem Betrage sind infolge der relativ sehr strengen Kreditbedingungen bisher nur 5 Mill. Kr. verwendet worden. Vom Restbetrage in Höhe von 70 Mill. Kr. sollen Lettland nunmehr rund 30 Mill. Kr. in Form einer Anleihe gewährt werden. Lettland soll für diese 30 Mill. Kr. zusätzliche Bestellungen in Schweden vergeben.

Estland.

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 3,0 Mill. Kronen, die Ausfuhr 3,2 Mill. Kronen, mithin der Einfuhrüberschuß 0,2 Mill.

Schifffahrt. Im Februar d. J. zeigte der Schiffsverkehr im Hafen Reval im seewärtigen Verkehr fol-

gende Zahlen: Eingang 37 Schiffe mit 27 068 Nrgt. (Febr. 1933: 30 533 Nrgt.), Ausgang 38 Schiffe mit 26 976 Nrgt. (Febr. 1933: 30 575 Nrgt.).

Verhandlungen über Butterausfuhr. Von deutscher Seite ist jetzt die Mitteilung erfolgt, daß die Besprechungen über die Regelung des Absatzes estländischer Butter in Deutschland nunmehr aufgenommen werden können. Die estländische Delegation hat sich nach Berlin begeben.

Zollfreie Einfuhr von Verpackungsmitteln. Die Verordnung des Wirtschaftsministers vom 13. 9. 29 über die zollfreie Einfuhr von Verpackungsmitteln ist durch eine Verordnung des Wirtschaftsministers abgeändert worden, wobei der § 1 folgende Fassung erhalten hat:

§ 1. Säcke, Kisten, Fässer und andere im Handel gebräuchliche Verpackungsmittel in fertiger Form, welche leer oder mit ausländischen Waren gefüllt mit dem Zwecke der Wiederausfuhr eingeführt werden, unterliegen nicht dem Einfuhrzoll, unter der Bedingung jedoch, daß der Zollbetrag für dieselben im Depot des Zollamts eingezahlt wird oder daß dem Zollamt eine entsprechende Bankgarantie vorgestellt wird. Eine weitere Bedingung besteht darin, daß diese Verpackungsmittel entweder gefüllt oder leer (in letzterem Falle ohne in Estland gebraucht zu sein) im Laufe von sechs Monaten ins Ausland zurückgesandt werden. Die sechsmonatliche Frist kann vom Wirtschaftsminister in Sonderfällen verlängert werden.

Diese Verfügung ist am 8. 3. 34 in Kraft getreten.

Lebhafte Nachfrage nach künstlichen Düngestoffen. Die Einkaufssaison für künstliche Düngestoffe hat in diesem Jahre bedeutend früher als gewöhnlich begonnen. Erklärt wird diese Erscheinung durch die Verbesserung der Kaufkraft der Landwirte und durch den verhältnismäßig niedrigen Preisstand für künstliche Düngestoffe. Es ist auch zu merken, daß die landwirtschaftlichen Meliorationsarbeiten in diesem Jahre in größerem Umfange ausgeführt werden. Die Großhandelspreise für die gebräuchlichsten künstlichen Düngemittel waren Anfang März folgende: Superphosphat 4,95 Kr. pro Sack; Kalisalz 10 Kr., Chilesalpeter 14 Kr., Kalkstickstoff 13,50 Kr., schwefelsaurer Ammoniak 14 Kr., Nitrofoska 27,50 Kr. pro Sack.

Litauen

und autonomes Memelgebiet.

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 8,8 Mill. Lit, der Wert der Ausfuhr 13,4 Mill. Lit, mithin der Ausfuhrüberschuß 4,6 Mill.

Ausgeführt wurden: Pferde für 635 000 Lit, Vieh für 124 000 Lit, Schweine für 881 000 Lit und Rauffleisch für 4396,6 tausend Lit. An eingeführten Waren stehen an erster Stelle Eisenwaren für 213 000 Lit, Mineralöle für 327 000 Lit, Steinkohle für 581 000 Lit und Manufakturwaren für 845 000 Lit.

Außenhandel 1933. Die Ausfuhr Litauens betrug, wie bereits berichtet, im verflossenen Jahr 160,3 Mill. Lit gegen 189,1 Mill. Lit 1932. Die Einfuhr erreichte 1933 142,2 Mill. Lit gegen 166,9 Mill. Lit. Somit war die litauische Außenhandelsbilanz mit etwa 18 Mill. Lit aktiv gegenüber einer Aktivität von 22,2 Mill. Lit 1932.

Auf die wichtigsten Staaten verteilt sich die litauische Aus- und Einfuhr 1933 wie folgt (in Mill. Lit):

	1933		1932	
	Ausfuhr %	Einfuhr %	Ausfuhr %	Einfuhr %
England	71,5	44,6	24,3	17,6
Deutschland	52,5	32,8	51,3	36,0
Lettland	5,3	3,3	5,6	4,0
U. S. A.	5,2	3,2	4,3	3,0
			1,0	0,5
			6,3	3,8

Belgien	4,4	2,8	7,5	5,3	3,4	1,8	7,6	4,5
Holland	3,8	2,4	4,7	3,8	3,9	2,0	4,4	2,6
Frankreich	3,1	1,9	4,4	3,1	3,0	1,5	5,6	3,4
Rußland	2,6	1,6	7,8	5,5	6,6	3,5	10,2	6,1
Dänemark	2,4	1,5	2,0	1,4	1,0	0,5	2,0	1,2
Tschechoslowakei	1,3	0,8	8,6	6,0	0,2	0,2	12,6	7,5

Wie man sieht, ist der Anteil Deutschlands an der litauischen Ausfuhr im Vergleich zu 1932 von 39,1% auf 32,9% gesunken und an der litauischen Einfuhr von 40,3% auf 36%. Indessen steht Deutschland im litauischen Import nach wie vor an erster und im litauischen Export an zweiter Stelle. Englands Anteil ist sowohl am litauischen Export als auch am Import gestiegen besonders am letzteren. (Mem. D.)

Verhandlungen über litauische Kunstdüngerkäufe im Auslande. Die litauische Großgenossenschaft „Lietukis“ verhandelt mit einigen ausländischen Firmen über den Ankauf von über 4000 to Kunstdünger. — Zwecks Herabsetzung der Kunstdüngerpreise in Litauen wird in litauischen Wirtschaftskreisen die Errichtung einer Stickstoffdüngerefabrik geplant. Die jetzigen Preise für Kunstdünger in Litauen sind für die Kleinbauern nicht erschwinglich. Besonders in diesem Frühjahr ist die Frage der Preisermäßigung für Düngemittel sehr akut geworden. Die litauische Presse tritt ohne Ausnahme für eine Kreditgewährung an die Landwirte zur Anschaffung von Kunstdünger ein.

Konkurse. Insgesamt sind im Jahre 1933 45 Firmen in Konkurs geraten. Die Gesamtsumme beläuft sich auf 4,5 Millionen Lit, wovon etwa 2 Millionen Lit auf ausländische Kreditoren entfallen.

Wie 1932 so auch 1933 ist das Ausland an den in Konkurs geratenen Firmen mit fast 40—50 Prozent der Gesamtschuldsumme in Mitleidenschaft gezogen worden.

Freie Stadt Danzig.

dp. Der seewärtige Warenverkehr im Februar. Das starke Emporschnellen des Warenverkehrs im Danziger Hafen, das für den Monat Januar 1934 festgestellt werden konnte, ist nur eine vorübergehende Erscheinung gewesen. Im Februar d. J. ist die Verkehrsbewegung auf das alte Niveau zurückgefallen, so daß die Zahlen für die seewärtige Einfuhr und Ausfuhr zusammengenommen nur um etwa 10 v. H. über denen des Februars 1933 liegen. Die Einfuhr betrug 32 007 to (gegen 27 502 im Monat Februar 1933), die Ausfuhr 373 285 to (gegen 339 566 im Februar 1933). Für die wichtigsten Waren stellten sich die Zahlen wie folgt (wobei die Vergleichszahlen für Februar 1933 in Klammern dazugefügt sind):

In der Einfuhr ist eine Zunahme festzustellen bei Erzen — außer Schwefelkies — 4 674 to (1), Schwefelkies 3 074 to (2 867), Roheisen 888 to (397), Eisen und Stahl 3 798 to (559) und Wollgarnen 89 to (51). Eine Abnahme der Einfuhr war zu verzeichnen bei Sämereien 602 to (762), rohem Kaffee 222 to (333), Kakao 113 to (157), Rohwolle 57 to (119), Baumwollgarn 600 to (858) und Schrott 202 to (363). Die Einfuhr von Salzhering zeigte mit 2 546 to (2 552) fast genau die gleiche Zahl wie im Vorjahre.

Die seewärtigen Ausfuhrzahlen stellten sich höher insbesondere für Roggen 25 481 to (6 919), Mehl 8 585 to (634), Oelkuchen 1920 to (558) und Schnittholz 45 261 to (27 604). Der Kohlenumschlag erreichte fast die gleiche Höhe wie im vorigen Jahre mit 245 941 to (254 718), der Umschlag an Gerste war gleichfalls unverändert mit 13 150 to (13 143).

Dagegen schrumpften u. a. die Ausfuhrzahlen zusammen von: Weizen 860 to (4 100), Bacons 109 to (151), Zink 259 to (766), sowie Zucker, dessen Export über Danzig völlig aufgehört hat.

Infolge der Zusammenlegung der beiden Industrie- und Handelskammern zu Stettin und Stralsund zu der Industrie- und Handelskammer zu Stettin fällt künftig das amtliche Mitteilungsblatt der Industrie- und Handelskammer zu Stralsund fort. An seine Stelle tritt der „Ostsee-Handel“, der den eingetragenen Firmen des gesamten Kammerbezirks, einschließlich Schuldnerverzeichnis, gegen eine Abonnementsgebühr von R.M. 2,50 vierteljährlich geliefert wird. Eine Gratisbelieferung ist nach den Richtlinien der Reichsstände und des deutschen Industrie- und Handelstages nicht mehr zulässig.

Jahresabschluß der Bank von Danzig. In der Aufsichtsratsitzung der Bank von Danzig am 23. 3. 34 wurde die Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung für das abgelaufene Geschäftsjahr 1933 vorgelegt und genehmigt. Der Geschäftsgewinn beläuft sich auf D.G. 290 818. Der Gewinnvortrag aus 1932 wird für diese Abschreibungen teilweise mit herangezogen. Für das neue Jahr verbleibt ein Gewinnvortrag in Höhe von G. 109 916. Die Generalversammlung wird auf den 7. April einberufen.

Polen.

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 56,0 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 68,9 Mill. Zloty, mithin der Ausfuhrüberschuß 12,9 Mill. Zloty gegen 15 Mill. im Januar d. J.

Inkrafttreten des deutsch-polnischen Wirtschaftsprotokolls. Das deutsch-polnische handelspolitische Provisorium, das seit dem 11. 10. 33 die deutsch-polnischen Handelsbeziehungen regelt, ist mit dem 14. 3. 34 abgelaufen. An seine Stelle trat mit dem 15. 3. 34 das deutsch-polnische Wirtschaftsprotokoll vom 7. 3. 34, mit dessen Inkrafttreten der Zoll- und Handelskrieg zwischen beiden Ländern beendet ist. Durch eine im Staatsgesetzblatt „Dziennik Ustaw“ Nr. 21 vom 14. 3. 34 erschienene Verordnung sind die seit 25/26 in Kraft befindlichen antideutschen Einfuhrverbote Polens mit Wirkung vom 15. 3. 34 aufgehoben worden.

Ferner sind im Monitor Polski Nr. 60 vom 14. 3. zwei Verordnungen erschienen, durch welche mit Wirkung vom 15. 3. die Anwendung der Maximalzölle auf zur Einfuhr nach Polen zugelassene deutsche Waren und der Diskriminierungs-Bestimmungen gegen die deutsche Schifffahrt und den deutschen Zwischenhandel nach Polen unterbunden sind.

Starker Rückgang der Kohlenförderung im Februar. Die Kohlenförderung Polens ist im Februar gegenüber dem Vormonat Januar, obwohl die Zahl der Arbeitstage nur um 2 zurückging, von 2,7 auf 2,2 Mill. to gesunken; die arbeits-tägliche Förderung verminderte sich von 108 000 auf 97 000 to. Dieser Förderungsrückgang entsprach durchaus dem ihm zu-grundeliegenden Rückgang des Kohlenabsatzes auf 2 Mill. to, und zwar verminderten sich der Inlandsabsatz von 1,4 auf 1,2 Mill. to und die Kohlenausfuhr von 939 000 auf 732 000 to. Die Vorräte der Gruben blieben mit 1,7 Mill. to unverändert.

Von der Zyrardow-Manufaktur A.G. Eine am 20. 3. 34 in Warschau veranstaltete G.-V. der Aktionäre der Zyrardower Manufakturen A.-G., auf der der Streit der französischen Mehrheits- mit den polnischen Minderheitsaktionären wieder in voller Schärfe zum Ausbruch kam, ist angesichts des zwischen beiden Aktionärgruppen schwebenden Prozeßverfahrens aufgehoben worden, ohne irgend welche Beschlüsse gefaßt zu haben. Indessen kamen bei dieser Gelegenheit neue dunkle Machenschaften der französischen Aktionärgruppe zutage. Die „Manufactures de Senones“ S.A., deren Besitz von 35 000 Aktien auf der letzten G.-V. als unmittelbar interessiert nicht zur Abstimmung über das Miß-trauensvotum gegen die Verwaltung von Zyrardow zugelassen wurde, tritt nicht länger als Aktionärin von Zyrardow auf, und ihre 35 000 Zyrardow-Aktien befinden sich jetzt vorgeblich im Besitz zweier französischer Textilindustrieller, die

äußerlich in der ganzen Streitsache neutral sind. Ferner hat sich herausgestellt, daß es zwei Mehrheitspakete von Zyrardow-Aktien mit denselben Aktiennummern gibt, und zwar eins mit kleineren Stücken, das durch den gerichtlichen Sequester in Zyrardow beschlagnahmt wurde, und ein anderes mit größeren Stücken, das bei der Bank von Frankreich deponiert ist. Diese Angelegenheit hat noch keine Aufklärung erfahren.

Ostoberschlesien—Gdingen-Bahn — Liquidation bevorstehend? In der ausländischen Presse erschienene Meldungen über die angeblich bevorstehende Liquidierung der französisch-polnischen Konzessionsgesellschaft für Bau und Betrieb der Ostoberschlesien—Gdingen-Eisenbahn eilen den Tatsachen weit voraus. Die polnische Regierung hat zwar während der Haushaltsaussprache im Parlament keinen Zweifel daran gelassen, daß sie zu „geeigneter Zeit“ Zwangsmaßnahmen gegen die Gesellschaft zu ergreifen gedenkt, wenn dieselbe dauernd ihren Verpflichtungen nicht nachkommen sollte. Wie hier verlautet, sollen sich jedoch zur Zeit die Banque des Pays du Nord in Paris und die Firma Schneider-Creuzot um die Bildung eines Konsortiums bemühen, das den zweiten Abschnitt der Obligationenanleihe der Gesellschaft en bloc übernehmen würde. Ueber das Ergebnis dieser Bemühungen soll einer G.-V. der Gesellschaft berichtet werden, die für den 2. 5. 34 nach Paris einberufen worden ist und über alles weitere beschließen soll.

Schiffsverkehr Danzig—Gdingen—London. Die Polnisch-Britische Schifffahrts A.G. hat den soeben von der Werft Swan, Hunter & Wigham Richardson in New Castal gelieferten 2000 to-Frachtdampfer „Lech“ für die Linie Danzig—Gdingen—London in Dienst gestellt.

Der Bau eines Getreideelevators in Gdingen. Mit dem Bau des neuen Getreideelevators in Gdingen, der 20 000 bis 25 000 to fassen soll, wird in den nächsten Tagen begonnen werden. Der Elevator wird am Rotterdamer Kai in der Nähe der Kühlanlagen errichtet. Die Baukosten werden mehr als 4 Mill. Zl. betragen.

Dehmlow & Möllhusen Nflg.

Stralsund, Fernruf 2216

Ausführung von

Bauarbeiten aller Art

Lieferung sämtl. Baustoffe



**Benzin
MotorÖel**



Verwenden Sie neuzeitliches Gasgerät!

1 Tischherd für nur 50 Pfg. je Monat, ein Junkers Quell fix und fertig angeschlossen für nur RM 2,- je Monat, Eigentums-erwerb nach 3 Jahren; 1 Gasherd mit Back- und Bratofen für nur 1,75 RM je Monat, 1 Gas-Brat- und Backofen für nur 70 Pfg. je Monat, 1 Gasbadeofen für nur RM 2,45 je Monat, Eigentums-erwerb nach 5 Jahren.

Gaspreis für die Warmwasserversorgung im Haushalt nur 10 Pfg je cbm ♦ Gasgerät erfordert keine neuen Töpfe, Gasgerät ist betriebssicher. ♦ Vorführung auch in der Wohnung, kostenlos.

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

Kleine Domstraße 20, Tel. 319 09; Jasenitzer Str. 3, Tel. 207 97; **Aldamm**, Gollnower Str. 195, Tel. Aldamm 657; **Greifenhagen**, Fischerstraße 33, Tel. Greifenhagen 416.

Finland

Beendigung des deutsch-finländischen Handelskonflikts.

Die in Berlin in den letzten Wochen über die Regelung der deutsch-finländischen Handelsbeziehungen auf deutscher Seite unter Vorsitz von Botschaftsrat Dr. Hommen, auf finn- und schwedischer Seite unter Vorsitz von Dr. Pitkäniemi geführten Verhandlungen haben mit Unterzeichnung eines Handelsvertrages zu einem Ergebnis geführt.

Der Vertrag, der auf beiden Seiten noch der Ratifizierung bedarf, wird mit einigen Ausnahmen schon vom 1. 4. 34 ab vorläufig angewendet werden. Gleichzeitig fallen die von beiden Seiten während des vertragslosen Zustandes, die von Beginn dieses Jahres, im beiderseitigen Warenverkehr getroffenen besonderen Beschränkungen fort. Ferner ist die Kündigung des Uebereinkommens vom 21. 4. 22, das hauptsächlich auf die Schifffahrt bezügliche Bestimmungen enthält, rückgängig gemacht worden.

Der neue Handelsvertrag regelt ebenso wie der am 31. 12. 33 außer Kraft getretene Vertrag vom Jahr 1926 die beiderseitigen Handelsbeziehungen auf der Grundlage der Meistbegünstigung. Er stellt im wesentlichen eine Erneuerung des alten Handelsvertrages und seiner späteren Änderungen unter weitergehender Beibehaltung des bisherigen Vertragstextes dar und enthält ebenso wie dieser Vereinbarungen über Tarifsätze auf beiden Seiten. Die Liste dieser Tarifsätze weist entsprechend den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen zum Teil Veränderungen gegenüber der früheren Liste auf. Die vorstehend erwähnten Ausnahmen von der vorläufigen Inkraftsetzung beziehen sich auf einige Positionen dieser Tarifanlagen. Da die Regierung Finnlands im allgemeinen zur Vornahme von Zolländerungen der Zustimmung des Parlaments bedarf, ist sie lediglich in der Lage, diejenigen Zollsätze zugunsten der deutschen Ausfuhr herabzusetzen, zu deren Änderungen sie bereits ermächtigt ist. Die in den deutsch-finländischen Zolltarifvereinbarungen vorgesehenen Zollherabsetzungen können daher zunächst nur bei diesen Positionen, den sogenannten Sternpositionen, vorgenommen werden. Darüber hinaus besteht im Rahmen der finnländischen Zollgesetzgebung insofern eine weitere Beschränkung für die sofortige Durchführung der Deutschland gemachten Zollzugeständnisse, als auch bei diesen Sternpositionen die Senkung von der Regierung zunächst nur bis zur Höhe der Grundzölle vorgenommen werden kann. Dieselbe Beschränkung besteht zunächst auch für die Anwendung von anderen Staaten zugestandenen Vertragszöllen auf deutsche Waren auf Grund der Meistbegünstigung, sofern die Zollsätze unter die Höhe der Grundzölle gesenkt sind.

Bei dieser Sachlage hat die Deutsche Regierung auch ihrerseits einige Tarifzugeständnisse von der vorläufigen Inkraftsetzung am 1. 4. 34 ausnehmen müssen, um auf diese Weise einen Ausgleich für die Hinausschiebung des Inkrafttretens der auf parlamentarischem Wege zu schaffenden finnländischen Tarifvergünstigungen für deutsche Waren herzustellen.

Durch den neuen Handelsvertrag werden die im Verlaufe des Handelskonflikts von beiden Seiten getroffenen Kampfmaßnahmen mit Wirkung vom 1. 4. 34 aufgehoben. Dabei sind für die deutsche Ausfuhr insbesondere die Aufhebung der von Finnland erlassenen Einfuhrverbote für deutsche Waren und die Zurücknahme der Kündigung des einige Sonderfragen, wie die Schifffahrt, den Gewerbebetrieb und die Behandlung der Handlungsreisenden regelnden Abkommens vom 21. 4. 22, von Interesse.

Indem wir den Abschluß der keineswegs leichten Verhandlungen mit Genugtuung begrüßen, hoffen wir, daß durch baldige Ratifikation des Vertrages auch der letzte Rest der leider zwischen den beiden befreundeten Völkern eingetretenen Spannung beseitigt werden wird*).

Außenhandel. Im Februar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 271,7 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 282,1 Mill. Fmk., mithin der Ausfuhrüberschuß 10,4 Mill. Fmk. Im Februar 1933 lauteten die entsprechenden Zahlen: Einfuhr 191,4, Ausfuhr 232,5, Ausfuhrüberschuß 41,1 Mill. Fmk.

In den beiden ersten Monaten d. J. ist im Vergleich zu der gleichen Zeitspanne 1933 die Einfuhr folgender Waren gestiegen: Getreide (von 28,0 auf 55,1 Mill.

Fmk.), Viehfutter einschl. Heu (von 23,4 auf 29,8 Mill. Fmk.), Kolonialwaren (von 58,4 auf 66,6 Mill. Fmk.), Spinnstoffe (von 31,8 auf 49,5 Mill. Fmk.), Gewebe (von 16,7 auf 29,6 Mill. Fmk.), Metalle (von 41,5 auf 57,6 Mill. Fmk.), Maschinen (von 40,8 auf 43,3 Mill. Fmk.), Transportmittel (von 5,7 auf 14,6 Mill. Fmk.), Steinkohlen und Koks (von 22,7 auf 24,2 Mill. Fmk.), Oele (von 21,0 auf 27,2 Mill. Fmk.). —

In der Ausfuhr der ersten zwei Monate d. J. verglichen mit den ersten 2 Monaten 1933 seien folgende Zahlen vermerkt: Holzwaren stiegen von 95,3 auf 111,1 Mill. Fmk., Waren der Papierindustrie stiegen von 298,9 auf 328,6 Mill. Fmk. Der Ausfuhrwert für Butter, Käse und Eier aber ging von 79,5 auf 59,5 Mill. Fmk. zurück. —

Absatzschwierigkeiten für finnische Eier in England.

Die Forderung der englischen Landwirtschaft, die Einfuhr von Auslandeier zu begrenzen, hat in den letzten Wochen an Schärfe zugenommen. Der Grund hierzu liegt in der Ueberschwemmung des englischen Marktes. Die einheimische englische Produktion ist wesentlich gestiegen und die Einfuhr zeigte eine große Steigerung. In den meist gefragten Sorten in England sind die Preise katastrophal gefallen. Unter dem Vorsitz des englischen Landwirtschaftsministers Elliot ist ein Vorschlag ausgearbeitet worden, der eine starke Bescheidung der Einfuhren vorsieht. Eine Kontingentierung steht anscheinend in allernächster Zeit bevor. Da Finnland im vergangenen Jahre hauptsächlich seine Exporteier nach Deutschland gesandt hat, rechnet man in den Kreisen der finnländischen Eierexporteure nur mit kleinen Kontingenten von England. Wie „Hufvudstadsbladet“ meldet, hoffen die finnländischen Exporteure, daß man diesem Umstande auch bei den Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland Rechnung getragen hat.

Lizenzen für die Einfuhr deutscher Waren. Gemäß einer Verordnung des finnländischen Finanzministeriums sind Anträge auf Gewährung von Lizenzen für den Import verbotener deutscher Waren dem Ministerium vor Bestellung dieser Waren einzureichen.

Zuversichtliche Stimmung am Holzmarkt. Nach Angaben der Finnischen Sägewerksbesitzervereinigung ist die Lage auf dem Holzmarkt jetzt bedeutend besser. Bis Ende Februar d. J. sind 530 000 stds. finnische Holzwaren ins Ausland verkauft und man kann die bisher verkaufte Gesamtholzmenge auf 5560 000 stds. schätzen. Der Verkauf war lebhaft und nur Spanien, Belgien und Frankreich waren vorsichtiger in den Abschlüssen. Wie der Verkauf des ganzen Jahres sich gestalten wird, hängt zum großen Teil noch vom Herbstmarkt ab. Trotz der Konkurrenz, die Finnland vom polnischen, kanadischen, schwedischen und evtl. auch anderen zentraleuropäischen Holzmärkten droht, kann man sagen, daß die Lage jetzt zuversichtlicher ist, da auch die Preise in diesem Jahre besser sind als im vorigen Jahr.

Preisstabilisierung für Landwirtschaftsprodukte. Der Staatsrat hat kürzlich einen Ausschuß beauftragt, Vorschläge für die Stabilisierung von den Preisen für Landwirtschaftserzeugnisse, besonders für die Milchwirtschaft auszuarbeiten. Das Komitee hat den Vorschlag nunmehr eingereicht. Es fordert, daß der Preis für Butter auf etwa 25 Fmk. per 1 kg festgesetzt wird, so daß die Bauern 22—23 Fmk. per 1 kg bekommen können. Um dieses Preisniveau zu garantieren, wird die Beibehaltung der Butterexportprämie gefordert und eine besondere Besteuerung von Margarine und Kunstsahe vorgeschlagen. Die Absicht mit der Besteuerung dieser Waren sei, die Fabrikanten zu einer Produktionsverminderung zu zwingen. Außerdem will man vermeiden, daß die Margarinefabrikanten durch die Steigerung des Butterpreises einen unverdienten Verdienst bekommen. Auch die Preise für Käse und Schweinefleisch sollen erhöht werden. Um die Eierpreise zu stabilisieren, müsse die Eierexportprämie beibehalten werden, gleichzeitig jedoch eine Produktionsverminderung durchgeführt werden, da die Eierproduktion lediglich durch die Exportprämie so hochgetrieben worden ist. Falls eine freiwillige Produktionsverminderung für Eier nicht durchgeführt werden kann, wird vorgeschlagen, die Exportprämien zu senken. Die Margarineakzise wird auf 8 Fmk. per 1 kg und die Kunstsaheakzise mit 4 Fmk. per 1 kg in dem Vorschlag angesetzt. — Die Komiteemitglieder Harvala und Lindgren haben gegen diesen Vorschlag ge-

*) Auskunft über die Tarifabreden erteilt der Deutsch-Finländische Verein zu Stettin.



E. SIGMUND 54

Stoeber Vorntrieb
2,5 Ltr. Typ »Greif«

ein hervorragendes Erzeugnis, entstanden auf Grund jahrelanger Erfahrungen auf dem Gebiet des Vorderradantriebes, stellt sich als neueste Schöpfung der Stoeber-Werke würdig an die Seite des tausendfach bewährten, weiter verbesserten

Vorntrieb - Stoeber
1,5 Ltr. Typ R 140

STOEBER-WERKE-AKTIENGESELLSCHAFT-VORMALS GEBRÜDER STOEBER-STEITIN---INTERNATL. AUTOMOBIL-U. MOTORRAD-AUSSTELLUNG-BERLIN 1934-HALLE 1-STAND 31

stimmt und wünschen Stabilisierungsmaßnahmen in milderer Form.

Kraftfutterpreissteigerung durch Zölle. Der Verwaltungsausschuß des Schwedischen Landwirtschaftsproduzentenverbandes in Finnland hat folgenden Beschluß gefaßt: „Im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen, die Preise für Haustierprodukte zu stabilisieren, sind auch Kraftfutterzölle oder Akzisen auf den Verkauf eingeführten Kraftfutters erwähnt worden. Wir möchten doch darauf aufmerksam machen, daß ein allgemeiner Futtermangel auf Grund der letzten schlechten Heu- und Strohernte zu befürchten ist, was man jedoch mit Sicherheit erst im April-Mai feststellen kann. Wenn also auch die Landwirte einsehen, daß eine Begrenzung im Kraftfutterimport berechtigt

ist, so wäre es doch angebracht, die Kraftfutterrestriktionen bis zum Ausgang der diesjährigen Winterfütterungsperiode aufzuschieben, d. h. bis Ende Mai.“

Finnlands Industrieverband protestiert gegen japanisches Dumping. Da das Dumping mit japanischen Waren in Finnland sich zu einer Gefahr für den einheimischen Markt auszuwirken scheint, hat der „Finnlands Industrieverband“ sich mit einem Schreiben an den Staatsrat gewandt, in dem die unmittelbare Kündigung des Handelsvertrages mit Japan von finnischer Seite vorgeschlagen wird und gleichzeitig gebeten wird, Maßnahmen für ein neues Zolltarifabkommen zu ergreifen, in dem Japan nur für solche Ausfuhrartikel Vorteile eingeräumt werden sollen, die nicht mit der finnländischen Produktion konkurrieren.

Eisenbahn-Güterverkehrs-Nachrichten.

Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

a) Deutsche Tarife.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt). U. a. wurde mit Gültigkeit vom 15. März 1934 folgende neue Abteilung aufgenommen:

Abteilung 99. Naphtalin, roh, auch abgepreßt oder geschleudert.

Im Verkehr zwischen polnisch-oberschlesischen Grenzen und den Seehäfen wurden für diese Abteilung Sonderfrachtsätze eingeführt.

Reichsbahn-Gütertarif, Ausnahmetarife 6 B 12, 6 B 13 und 6 B 14 für Steinkohlen bzw. Braunkohlen usw. nach dem Küstengebiet. Mit Gültigkeit vom 16. März 1934 wurden in vorgenannten Kohlenausnahmetarifen verschiedene Aenderungen durchgeführt. U. a. gelten die für Ausfuhrkohlen angegebenen Frachtsätze auch für Sendungen zur Weiterverfrachtung auf dem Seewege nach ostpreußischen Seehäfen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II b (Ausnahmetarife).

Im **Ausnahmetarif 2 B 44 (Schiefertone, geröstet)** wurde die Gültigkeitsdauer wie folgt geändert: „Gültig vom 1. April 1933 an bis zu jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1935“.

Im **Ausnahmetarif 12 A 5 (Bittersalz zur Ausfuhr)** wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 31. März 1935 verlängert.

Im **Ausnahmetarif 14 G 1 (Fette und Oele zur Ausfuhr)** wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 31. März 1935 verlängert.

Der **Ausnahmetarif 18 S 1 (Bier)** wurde mit Gültigkeit vom 15. März 1934 unter Einarbeitung der bereits veröffentlichten Ergänzungen und unter Erweiterung des Geltungsbereichs neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 21 S 1 (Baumwolle usw.)** wurde unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe mit Gültigkeit vom 25. März 1934 neu herausgegeben.

Im **Ausnahmetarif 21 S 5 (Baumwollabfälle und Linters)** wurde die Gültigkeitsdauer bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. März 1935 verlängert.

Im **Ausnahmetarif 23 B 9 (Ruß)** wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 31. März 1935 verlängert.

Der **Ausnahmetarif 24 S 1 (Stückgut)** wurde mit Gültigkeit vom 15. März 1934 unter Einarbeitung der bereits veröffentlichten Ergänzungen neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 24 S 2 (Güter in Behältern)** wurde mit Gültigkeit vom 15. März 1934 unter Einarbeitung der bereits veröffentlichten Ergänzungen neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 24 S 6 (Bestimmte Artikel zur Ausfuhr)** wurde unter Einarbeitung der bereits veröffentlichten Ergänzungen zum 15. März 1934 neu herausgegeben.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. April 1934 treten zum Teil I Abt. B der Nachtrag 1, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Gütereinteilung enthält, und zum Teil II Heft 1a der Nachtrag 2, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält, in Kraft.

c) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Mit Gültigkeit vom 22. März 1934 wurden nachstehende Bahnhofsnamen wie folgt geändert:

von:	auf:
Herxheim b. Landau	Herxheim (b. Landau)
Heuchelheim b. Frankenthal	Heuchelheim (b. Frankenthal).

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

Aufruf der Industrie- und Handelskammer zum Beginn der neuen Arbeitsschlacht.

Schon einmal, im Sommer 1933, hat die Industrie- und Handelskammer zu Stettin die Unternehmer ihres Bezirks aufgerufen, nach Kräften an der restlosen Beseitigung der Arbeitslosigkeit mitzuhelfen. Inzwischen ist die Wiedereingliederung von fast 3 Millionen Erwerbsloser in den Arbeitsprozeß gelungen; damit ist ein bedeutender Schritt zur Erreichung des uns vom Führer gesteckten Zieles, das gesamte deutsche Volk wieder in Lohn und Brot zu bringen, getan worden. Solange aber noch immer über 3 Millionen Volksgenossen arbeitslos sind, darf es kein Ausruhen geben. Zu Beginn der neuen Arbeitsschlacht weist daher die Industrie- und Handelskammer mit ernstem Nachdruck erneut darauf hin, daß die von der Reichsregierung eingeleiteten Maßnahmen nur dann vollen Erfolg haben können, wenn sich auch die Initiative der privaten Wirtschaft auf dem Gebiet der Arbeitsbeschaffung, auf dem sie schon Anerkanntes geleistet hat, in verstärktem Maße geltend macht. Die Industrie- und Handelskammer erwartet daher von allen Unternehmern ihres Bezirks, daß jeder nach seinen Kräften alles tut, um die Beschäftigungsmöglichkeiten im Kammerbezirk zu vermehren und damit dazu beizutragen, daß Pommern bald völlig frei von Arbeitslosen ist. Wer Arbeit beschafft, beweist dadurch, daß er den wahren Geist der Volksgemeinschaft in die Tat umzusetzen bereit ist. Es gilt den Beweis zu erbringen, daß Pommern auch diesmal in der Arbeitsschlacht in vorderster Linie steht!

Großhandel.

Begriffsbestimmungen für den Handel mit Schmalz. Der Reichsverband Deutscher Schmalzsieder e. V., Stettin, teilt mit, daß die Industrie- und Handelskammer zu Berlin bekanntgegeben hat, daß die von ihr im Jahre 1930 aufgestellten Begriffsbestimmungen für den Handel mit Schmalz sich im Verkehr der Handelskreise des Berliner Handelskammerbezirks durchgesetzt haben. Ihr materieller Inhalt hat deshalb die Bedeutung von Handelsgebräuchen erlangt. Die Begriffsbestimmungen haben folgenden Wortlaut:

1. Steamlard ist vorwiegend in Amerika aus Schweinefett durch Ausschmelzen mittels Dampfes gewonnenes Rohschmalz.
 2. Purelard ist aus Rohschmalz durch Raffinieren und Bleichen hergestelltes Schmalz.
 3. Bratenschmalz ist Schmalz aus Steamlard oder Rohschmalz allein oder aus Steamlard mit Rohschmalz gemischt in Verbindung mit anderem Schweinefett inländischer oder ausländischer Herkunft mit oder ohne Gewürzzusatz.
 4. Griebenschmalz ist Schweineschmalz mit Zusatz von Grieben aus frischem Rückenspeck oder Flomen mit oder ohne Gewürz.
 5. Schweineschmalz mit Griebengeschmack ist Griebenschmalz, aus welchem die Grieben entfernt sind.
 6. Flomensschmalz, auch Liesenschmalz genannt, ist ein aus Flomen hergestelltes Schmalz.
 7. Wurstfett ist beim Wurstkochen gewonnenes Fett, es enthält auch andere Fette als Schweineschmalz, wie Rinder- und Hammelfett, sowie Wasser. Es darf nur unter der Deklaration „Wurstfett“ verkauft werden. Ein Zusatz von Wurstfett zu den unter 1—6 genannten Schmalzsorten ist unzulässig.
- Diese Begriffsbestimmungen sind auch für den Stettiner Kammerbezirk als handelsüblich anzusehen.

Einzelhandel.

Mehr Rücksicht im Einkauf von Margarine! Die billige Konsum-Margarine ist für die minderbemittelte Bevölkerung bestimmt.

Bedauerlicherweise hat die Industrie- und Handelskammer immer wieder festgestellt, daß Kreise, die es nicht nötig haben, auch die Konsum-Margarine zum Preise von 66 Pfg. kaufen und sogar vielfach beim Kaufmann den Kauf anderer Waren ausdrücklich von der Bedingung abhängig machen, daß der Kaufmann ihnen Konsum-Margarine liefert. Ein derartiges Verhalten ist unsozial und mit den Erfordernissen der heutigen Zeit nicht in Einklang zu bringen. Die Konsum-Margarine muß der minderbemittelten Bevölkerung unter allen Umständen vorbehalten bleiben. Die Industrie- und Handelskammer richtet daher an die Hausfrauen der bessergestellten Kreise der Bevölkerung die dringende Bitte, gute Butter zu verbrauchen oder die im Preise höherliegenden Margarinearten zu kaufen und den Kaufleuten gar nicht erst die Abgabe der verbilligten Margarine nahezu legen.

Einigungsamt für Wettbewerbsstreitigkeiten bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin. Für das Einigungsamt für Wettbewerbsstreitigkeiten bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin ist gemäß § 3 Abs. 3 der Verordnung über Einigungsämter für Wettbewerbsstreitigkeiten die Liste der Beisitzer für das laufende Kalenderjahr von der Industrie- und Handelskammer neu festgestellt worden. In die Liste sind dieselben Herren wie im Vorjahre, soweit sie nicht inzwischen schon ausgeschieden sind, aufgenommen worden.

Liegt in der Verteilung von Kalendern und ähnlichen Werbemitteln eine unerlaubte Zugabe? Aufgetauchte Zweifel geben dem Werberat der deutschen Wirtschaft Veranlassung, auf folgendes hinzuweisen:

Eine Zugabe liegt, wie schon im Worte zum Ausdruck kommt, nur dann vor, wenn zu einer Ware oder Leistung etwas zugegeben wird. Keine Zugabe ist es daher, wenn ein Gegenstand, ohne daß ein Vertragsabschluß den unmittelbaren Anlaß bietet, verschenkt wird. Daher sind die üblichen Geschenke, die man einem Kunden zu Weihnachten oder zum neuen Jahr macht, z. B. Buch- oder Abreißkalender, keine Zugabe.

Wird die Ware dagegen als unmittelbare Folge eines Vertragsabschlusses zugegeben, so sind die Bestimmungen der Zugabeverordnung zu beachten. Danach ist eine Zugabe nur dann erlaubt, wenn Reklamegegenstände von geringem Werte, die als solche durch eine dauerhafte und deutlich sicht-

Zur Reise an die Ostsee benutzt von
Berlin aus die Sonntagsfahrkarten

bare Bezeichnung der reklametreibenden Firma gekennzeichnet sind, oder lediglich geringwertige Kleinigkeiten gewährt werden. Bei der Feststellung der Geringwertigkeit ist ein objektiver Maßstab anzulegen; das Verhältnis der Zugabe zum Werte der Ware bleibt somit außer Betracht. Als geringwertige Kleinigkeiten sind insbesondere solche Zugaben anzusehen, die keinen Verkaufswert besitzen, z. B. Bilder oder kleine Stickereien in Zigarettenpackungen. Kalender, die durch den auf ihnen befindlichen Reklameaufdruck als Verkaufsgut entwertet werden, sind in der Regel als Reklamegegenstände geringen Wertes anzusehen. Als Reklamegegenstände geringen Wertes kommen ferner Notizbücher, Luftballons, Fähnchen, Buchzündhölzer und einfache Kunden-Zeitschriften in Betracht, sofern sie Reklameaufschrift tragen.

Die Verteilung derartiger Werbemittel hat sich in der vergangenen Zeit im allgemeinen im Rahmen dieser Bestimmung gehalten. Es besteht daher grundsätzlich keine Veranlassung, daß Werbungtreibende sich bei der Verteilung derartiger Reklamegegenstände in Zukunft besondere Beschränkung auferlegen. Beschlüsse von Vereinen und Verbänden, daß von derartigen Werbemitteln kein Gebrauch mehr gemacht werden dürfe, sind aus arbeitsmarktpolitischen Gründen als unerwünscht anzusehen. Indem die Reichsregierung mit dem Gesetz über das Zugabewesen vom 12. Mai 1833 sich darauf beschränkt hat, die sogenannte „Wertreklame“ zu verbieten, hat sie gleichzeitig zu erkennen gegeben, daß sie weitergehende Maßnahmen nicht für notwendig und auch nicht für zweckmäßig hält. Es wird daher erwartet, daß derartige Beschlüsse unterbleiben und die Entscheidung über die Verwendung der gesetzlich ausdrücklich erlaubten Werbemittel der Entscheidung des einzelnen Geschäftsmannes überlassen bleibt.

Verkehrswesen.

Ausnahmetarif 15 G 1 für Seefische und 24 G 1 für Stückgut zur Ausfuhr über die trockene Grenze. In dieser Angelegenheit richtete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Altona, an die Industrie- und Handelskammer folgendes Schreiben:

„Der Ausnahmetarif 15 G 1 für Seefische, frische, gefrorene, geräucherte und marinierte in Wagenladungen und der Ausnahmetarif 24 G 1 für Stückgut zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern sind an die Erfüllung der Kontrollvorschriften für Ausfuhr Güter im Abschnitt B IV des Reichsbahn-Gütertarifs Heft A gebunden. Der Begriff „Ausfuhr Güter“ in diesen Kontrollvorschriften (Ziffer A 1) enthielt bisher keine Bestimmung über die Herkunft der Ausfuhr Güter. Infolgedessen konnten sowohl die von der deutschen Seefischerei als auch die von der ausländischen Fischwirtschaft in deutschen Seehäfen angebrachten Seefische nach dem AT 15 G 1 bzw. 24 G 1 abgefertigt werden. Diese Regelung entsprach den Bestimmungen des deutsch-schwedischen Handelsvertrages (Artikel 15), die wegen der Meistbegünstigungsklausel der Handelsverträge auch im Verkehr mit England, Norwegen und Dänemark Gültigkeit hatten.

Folgende Gründe haben die Deutsche Reichsbahn veranlaßt, die Anwendung des AT 15 G 1 und des AT 24 G 1 neu zu regeln. Im Jahre 1933 ist der deutsch-schwedische Handelsvertrag außer Kraft getreten. Dadurch ist die handelsvertragliche Bindung der Seefischtarifpolitik fortgefallen. Ferner hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft angeordnet, daß die zur Förderung der Ausfuhr vorgesehenen Frachtvergünstigungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs grundsätzlich nur noch für die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse gewährt werden sollen. Aus diesem Anlaß ist der Begriff „Ausfuhr Güter“ in den Kontrollvorschriften des Heftes A ab 1. März 1934 wie folgt neu gefaßt:

„Die für die Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern vorgesehenen Frachtermäßigungen gelten nur für Güter, die im Deutschen Reich gewonnen, hergestellt oder bearbeitet (veredelt) wurden und aus dem Deutschen Reich nach außerdeutschen Ländern ausgeführt und nicht nach dem Deutschen Reich zurückbefördert werden (Ausfuhr Güter).“

Infolgedessen gelten die Ausfuhrtarife des DEGT ab 1. März 1934 nicht mehr für Güter, die vom Auslande zunächst nach deutschen Seehäfen oder Grenzbahnhöfen befördert und mit der Bahn durch Deutschland nach ausländischen Bahnhöfen verfrachtet werden. Da die AT 15 G 1 und 24 G 1 die Aufgabe haben, die deutsche Ausfuhr zu fördern, haben wir die neue Fassung des Begriffs „Ausfuhr Güter“ auch für diese beiden Ausnahmetarife gültig erklärt.

Hierbei sehen wir die von Fahrzeugen der deutschen Fischerei in deutschen Küstenplätzen angebrachten frischen Seefische als im Deutschen Reich gewonnen an. Gleichzeitig ist die Ausfuhrklausel des AT 15 G 1 in Anpassung an den neuen Ausfuhrbegriff neu gefaßt worden. Dieser Ausnahmetarif gilt hiernach ab 1. 3. 34 auch nicht mehr für Seefischsendungen, die mit den Ostseefähren in Saßnitz Hafen oder in Warnemünde angebracht werden und dort zwecks Weiterbeförderung nach außerdeutschen Ländern umbehandelt werden. Der Ausnahmetarif 15 G 1 ist aus diesem Anlaß zum 1. 3. 34 neu herausgegeben. Wir haben weiter veranlaßt, daß die in den Kontrollvorschriften und in der Ausfuhrklausel vorgesehene Neuregelung auch in den Seefischtarifen der internationalen Verbandstarife, z. B. im AT 20 des deutsch-tschechoslowakischen Verkehrs sowie im deutsch-italienischen Verbandstarif durchgeführt wird. Wir hoffen, der deutschen Seefischwirtschaft durch diese Neuregelung gedient zu haben.

Die Anwendung der Ausfuhrtarife 15 G 2 für frische Heringe und 15 G 3 für gesalzene Heringe wird durch diese Neuregelung nicht berührt, weil diese beiden Ausnahmetarife — abweichend von dem AT 15 G 1 — Wettbewerbsstarife gegen ausländische Wege darstellen und daher sowohl auf deutsche Erzeugnisse als auch auf die Durchfuhr ausländischer Heringe durch Deutschland anzuwenden sind.“

Post, Telegraphic.

Übersicht

der Postpaketverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern.

(Monat April 1934)

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffs-gesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland		Stettin	3. 4. 15 ¹⁵	Henny	Rud. Christ.	Riga	48
			10. „ 15 ¹⁵	„	Gribel	„	48
			17. „ 15 ¹⁵	Brandenb.	Stettin	„	40
			24. „ 15 ¹⁵	„	„	„	40
Estland		„	7. „ 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Reval	40
			13. „ 16 ⁰⁰	Heidelbg.	1)	„	50
			14. „ 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	„	42
			21. „ 16 ⁰⁰	Nordland	1)	„	40
			27. „ 16 ⁰⁰	Heidelbg.	1)	„	50
			28. „ 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	„	42
Finnland		„	7. „ 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Helsingfors	44
			7. „ 16 ⁰⁰	Viktoria	1)	Abo	48
			13. „ 16 ⁰⁰	Heidelbg.	1)	Abo	48
			13. „ 16 ⁰⁰	Heidelbg.	1)	Kotka	48
			14. „ 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Helsingfors	46
			20. „ 16 ⁰⁰	Kolberg	1)	Kotka	48
			21. „ 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Helsingfors	44
			21. „ 16 ⁰⁰	Viktoria	1)	Abo	48
			27. „ 16 ⁰⁰	Heidelbg.	1)	Abo	48
			27. „ 16 ⁰⁰	Heidelbg.	1)	Kotka	48
28. „ 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Helsingfors	46			

1) Eigentümer Rud. Christ. Gribel, Stettin. Aenderungen vorbehalten.

2) Eigentümer Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors, Vertreter Gustav Metzler, Stettin.

Außenhandel.

Inkassodienst der Außenhandelsstellen. Um den am Außenhandel beteiligten Firmen eine möglichst sorgfältige und zuverlässige Bearbeitung ihrer Anträge auf außergerichtliche Beitreibung zweifelhafter Forderungen im Auslande zu gewährleisten, haben die Außenhandelsstellen nach sorgfältiger Auswahl in einer Reihe von Ländern eigene Vertrauensleute bestellt, die den Inkassodienst zu mäßigen Ge-

bühren besorgen. Die Inanspruchnahme dieses Dienstes hat für die Firmen des Kammerbezirks durch die zuständige Außenhandelsstelle in Berlin C. 2, Klosterstr. 41, zu erfolgen. Zurzeit besteht dieser Dienst nach folgenden Ländern: Belgien, Bulgarien, Estland, Finnland, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Lettland, Litauen, Memelgebiet, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei und Ungarn. Für die übrigen Länder vermittelt die Außenhandelsstelle Anschriften zuverlässiger Anwälte, Inkassobüros und dergleichen.

Brasilianisches Generalkonsulat, Berlin. Das Brasilianische Generalkonsulat zu Berlin teilt mit, daß es mit dem 15. März seine Tätigkeit eingestellt hat. Die Wahrnehmung der Konsulatsgeschäfte erfolgt von diesem Tage ab durch die Brasilianische Gesandtschaft, Berlin W. 35, Tiergartenstraße 25.

Rechtsfragen u. gerichtliche Entscheidungen.

Untreue von Vorstandsmitgliedern durch übermäßig hohen Gehaltsbezug. Vom Reichsgericht ist in einer kürzlich veröffentlichten Entscheidung der bemerkenswerte Grundsatz ausgesprochen worden, daß sich Vorstandsmitglieder von Aktiengesellschaften und eingetragenen Genossenschaften der handelsrechtlichen Untreue i. S. des § 312 HGB. bzw. der Genossenschaftsuntreue i. S. des § 146 Genossenschaftsges. schuldig machen können, wenn sie übermäßig hohe Gehälter beziehen, selbst wenn diese vom Aufsichtsrat bewilligt sein sollten. Untreue liegt schon dann vor, wenn das Vorstandsmitglied, obwohl es genau weiß, daß nach Art des Unternehmens oder der allgemeinen Wirtschaftslage ein so hoher Betrag gar nicht herausgewirtschaftet werden kann, einen schwachen und ihm ergebenden Aufsichtsrat für die Bewilligung unangemessen hoher Bezüge zu gewinnen versteht.

Strich unter das Konkursvorrecht. Für eine Konkursforderung, die bereits zur Tabelle festgestellt ist, kann nachträglich nicht das Vorrecht des § 61 Ziff. 1—5 KO. geltend gemacht werden. An diesem Rechtsgrundsatz, der sich auf zwei Entscheidungen aus den Jahren 1888 und 1896 stützt, hält das Reichsgericht nach wiederholter Prüfung der dagegen erhobenen Bedenken fest. In den Entscheidungsgründen dieser neuen grundsätzlichen Entscheidung wird u. a. folgendes ausgeführt:

Nach dem klaren Wortlaut des in Betracht kommenden § 142 KO. kann von der Anmeldung eines Vorrechts nach Beendigung des Prüfungstermins keine Rede sein. Bei einem sorgfältig gearbeiteten Gesetz, wie es die Konkursordnung ist, kann es kein reiner Zufall sein, daß Abs. 1 des § 142 KO. Bestimmungen für die Versäumung der Anmeldefrist enthält und Abs. 2 diese Bestimmungen auch auf nachträglich beanspruchte Vorrechte für anwendbar erklärt, in Abs. 3 aber, der von der Anmeldung nach dem Prüfungstermin handelt, lediglich von Forderungen, nicht aber von Vorrechten die Rede ist. Wollte man annehmen, daß der Gesetzgeber auch die Geltendmachung von Vorrechten noch nach dem Prüfungstermin hätte zulassen wollen, dann wäre es unverständlich, daß in Abs. 3 nicht neben den Forderungen auch die Vorrechte erwähnt sind. Für den Ausschluß der Anmeldung eines Vorrechts nach Beendigung des Prüfungstermins sprechen aber auch der Sinn und Zweck des Gesetzes, das einer geordneten, raschen und sicheren Durchführung des Verfahrens dienen soll. Der Konkursverwalter soll in der Lage sein, sich auf Grund der Feststellungen zur Tabelle ein Bild über den Stand des Konkurses und der Masse zu machen und seine Maßnahmen danach einzurichten. Eine nachträgliche Anmeldung von Vorrechten bei bereits festgestellten Forderungen würde dieses Bild völlig verändern. Dasselbe gilt auch für die übrigen nicht säumigen Konkursgläubiger, die an Hand der Konkurstabelle nach Ablauf des Prüfungstermins wenigstens einen ungefähren Ueberblick über ihre Aussichten auf teilweise Befriedigung gewinnen sollen. („Reichsgerichtsbriefe.“)

Rechtskräftige Verurteilung eines Heilmittelschwindlers. Schutz des Fachhandels und der gutgläubigen Bevölkerungskreise.

Mit Hilfe eines Vertreterstabes hatte der Kaufmann Friedrich Stange in Hanau und Umgebung im größten Stille einen Vertrieb von Heilmitteln, Kräutern, Säften und Tees aufgezogen. Die meist den ärmeren Bevölkerungskreisen angehörenden Kunden wurden von den Vertretern zunächst durch Lichtbildervorträge über alle möglichen Arten von Krankheiten und



Inh. Hutmachermeister
Breite Straße 6

Aufbesserungen getragener Hüte erstklassig und schnell

Herrenhüte

Mützen

Schülermützen

Krawatten

Gamaschen

Leiden bearbeitet. Zum Verkauf gelangten biochemische Präparate, die Stange en gros bezog und nur gebrauchsfertig umpackte. Für die Tees usw. wurden unglaubliche Phantasiepreise gefordert. Artikel, die beispielsweise in Apotheken und Drogerien 1.— RM. bis höchstens 1.50 RM. kosteten, wurden für 5.— RM. verkauft. Das größte Geschäft machte jedoch der die Unwissenheit der armen Bevölkerung skrupellos ausnützende Heilmittelvertriebsinhaber mit dem Verkauf sog. Kurpackungen, die außer aus Malzextrakt in wechselnder Zusammensetzung aus Pepsin-, Wermut- und Baldrianwein bestanden. Im Fachgeschäft kosteten diese „Kuren“ etwa 6.— bis 6.50 RM., Stange ließ sie durch seine Vertreter für 25.— bis 28.— RM. vertreiben. Erfreulicherweise griff die Staatsanwaltschaft alsbald im Interesse der ausgebeuteten Bevölkerung und des schutzwürdigen Fachhandels ein und strengte gegen Stange ein Strafverfahren wegen Betruges an, in dessen Verlauf er vom Landgericht Hanau am 24. November 1933 zu zwei Monaten Gefängnis verurteilt wurde. Die hiergegen vom Angeklagten beim Reichsgericht eingelegte Revision blieb ohne Erfolg, sie wurde jetzt vom 3. Strafsenat höchster Instanz als völlig unbegründet verworfen. In beiden Instanzen kam zum Ausdruck, daß der Angeklagte viele kleine Leute in unglaublicher Weise übervorteilt habe. Der einfache Mann sei nur allzuleicht geneigt, aus einem hohen Preis auf eine entsprechend gute Qualität angepriesener Waren zu schließen. Diese Ahnungslosigkeit und Unerfahrenheit habe sich der Angeklagte zum Zwecke der gewissenlosen Ausbeutung gerade der ärmeren Bevölkerung zu nutze gemacht. Die einfachen Leute hätten sich durch eine großzügige Propaganda blenden lassen, die letzten Endes auf ihre Kosten betrieben worden sei. („Reichsgerichtsbriefe.“)

Prüfungswesen.

Freiwillige Handlungsgehilfenprüfungen der Industrie- und Handelskammer. Die Industrie- und Handelskammer veranstaltete am 23. und 24. März die ersten diesjährigen freiwilligen Handlungsgehilfenprüfungen, zu denen sich diesmal erfreulicherweise die stattliche Anzahl von 62 Prüflingen gemeldet hatte. Bestanden wurde die Prüfung von 56 Prüflingen, während 6 Prüflinge zurückgestellt werden mußten. Im allgemeinen boten die Prüfungen diesmal ein recht erfreuliches Bild; die Leistungen waren durchschnittlich besser als bei den vorhergehenden Prüfungen. Einer ganzen Reihe von Prüflingen konnte das Prädikat „gut“, verschiedenen sogar das Prädikat „sehr gut“ zuerzueilt werden. Soweit sich Mängel herausstellten, beruhten diese teilweise auch auf einer unzureichenden Sicherheit in der Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift. Diejenigen Lehrlinge, die sich nach Beendigung ihrer Lehre zu den künftigen Prüfungen zu melden beabsichtigen, müssen schon jetzt darauf achten, daß sie etwa noch vorhandene Mängel in der Beherrschung der deutschen Sprache so schnell und so gründlich wie möglich beseitigen, damit hierdurch nicht das Prüfungsergebnis beeinträchtigt wird.

Das Prüfungsergebnis bedeutet nicht nur ein Urteil über den Lehrling oder Handlungsgehilfen, der sich zur Prüfung stellt, sondern auch über die Art der Ausbildung, die der betreffende Prüfling genossen hat. In einer Reihe von Fällen hat bedauerlicherweise festgestellt werden müssen, daß die Prüflinge in ihrer Lehrzeit eine zu einseitige Aus-

bildung erfahren haben. Die Industrie- und Handelskammer erwartet von den ihr angeschlossenen Firmen, die Lehrlinge beschäftigen, daß durchweg die Lehrlingsausbildung mit größter Sorgfalt und größtem Verantwortungsgefühl betrieben wird, schon unter dem Gesichtspunkt, daß vielleicht bald an die Stelle der bisherigen freiwilligen Prüfungen obligatorische Prüfungen für alle kaufmännischen Lehrlinge treten werden.

Im einzelnen haben folgende Prüflinge die Prüfung in den verschiedenen Gruppen bestanden:

Papierwareneinzelhandel (Verkäufer): Hans-Karl Backhaus, Traude Lemki, Stettin, beide mit „gut“;

Versicherung: Elli Kumm, Stettin;

Lack- und Farbengroßhandel: Günter Weigel, Stettin, ferner mit „gut“ Carl Haug, Stettin;

Wein- und Likörgroßhandel: mit „gut“ Heinz Beigel, Heinz Ermes, Stettin; mit „sehr gut“ Gerhard Schwenn, Stettin;

Spedition und Binnenschiffahrt: Gerhard Arndt, Stettin; Heinz Block, Stargard; ferner mit „gut“ Walter Schulz, Stettin;

Webstoffeinzelnhandel (Verkäufer): Erwin Dorrong, Pasewalk; Elsbeth Trittin, Stettin; ferner mit „gut“ Elfriede Garrandt, Günter Steffen, Stettin; Gerhard Urban, Labes; Margarete Woitge, Stettin;

Schuhwareneinzelnhandel (Verkäufer): Gertrud Ehmke, Stettin, mit „gut“;

Lebensmitteleinzelhandel: Erwin Dahse, Alfred Kohfeldt, Ferdinandshof; Gerhard Lenz, Pasewalk; Martin Lenz, Bruno Lüllfitz, Cammin; Herbert Marth, Stettin; Johannes Schlieter, Stargard; Edmund Völkner, Werner Wiszkow, Stettin; ferner mit „gut“ Kurt Braasch, Stettin; Arthur Gerth, Gr. Christinenberg; Georg Horn, Werner Marx, Stargard;

Eisenwarengroßhandel: mit „gut“ Karl Behm, Stargard; Fritz Stein, Stettin; mit „sehr gut“ Willibald-Felix Bott, Stettin;

Eisenwareneinzelhandel: mit „gut“ Bruno Dahlum, Stettin; Hans Heinemann, Sydowsaue; Bruno Werner, Stettin; mit „sehr gut“ Heinz Hess, Erich Wodke, Stettin;

Kontor: Christel Schnäpel, Stettin; ferner mit „gut“ Marie Assmann, Anneliese Berz, Dorothea Köppschall, Elisabeth Reddel, Stettin; Hans Rettig, Stargard; Walter Tieck, Stettin;

Getreidehandel: Rudolf Maasch, Löcknitz;

Industrie: mit „gut“ Ernst Juretzki, Altdamm; mit „sehr gut“ Götz Wichmann, Stettin;

Warengroßhandel: Hans August, Erich Blietschau, Heinz-Joachim Schumann, Stettin; mit „gut“ Udo Blauth, Stettin; Heinz Sommerfeld, Stargard; Johannes Winkelmann, Stettin; mit „sehr gut“ Werner Marckhoff, Stettin.

Innere Angelegenheiten.

Verleihung von Ehrenurkunden. Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin sind für langjährige und treue Dienste Ehrenurkunden verliehen worden an:

1. Herrn Max Horn (25 Jahre bei der Stettiner Brauerei-Aktien-Gesellschaft „Elysium“, Stettin);
2. Fräulein Sophie von Hohenhau (30 Jahre bei der Firma Otto Lindner, Stettin);
3. Herrn August Schultz (37 Jahre bei der Firma C. Koehn, Stettin);
4. Herrn Juri Taar (38 Jahre bei der Bohrisch Brauerei Aktiengesellschaft, Stettin);
5. Herrn Otto Bretzmann (25 Jahre bei der Zucker-Vertriebsgesellschaft der Baltischen Rübenzuckerfabriken G. m. b. H. zu Berlin, Zweigniederlassung Stettin).

Herabsetzung der Gebühren für die Bücherrevisorenprüfungen. Bekanntlich veranstaltet die Industrie- und Handelskammer regelmäßig Prüfungen für Personen, die sich bei ihr um Beerdigung und öffentliche Anstellung als Bücherrevisor beworben haben. Die Kammer hat beschlossen, die Prüfungsgebühren, die bisher 300.— RM. betragen haben, für die Zukunft auf den Betrag von

160.— RM.

herabzusetzen.

Kreditschutz.

Eröffnete Konkurse.

Firma und Geschäftszweig:	Sitz:	Tag der Anordnung	Konkursverwalter:
Kaufmann Otto Wendorff, alleiniger Inhaber der Firma	Greifenberg i. Pom.	13. 3. 34	Steuerberater Bruno Hamm, Greifenberg i. Pom.
Zigarrenhändler Wolff Bilski	Stettin, Elisabethstr. 6, jetzt Greifenstr. 4	10. 3. 34	Kaufmann Richard Maletzky, Stettin, Gr. Oderstr. 5

Beendete Konkurse.

Baumaterialien- und Brennstoff-Handelsgesellschaft Gaecks u. Gohrbandt, Stettin, Langbrückstr. 4

(15. 3. 1934)

Verschiedenes.

Mutter und Kind. Von der N.S. Volkswohlfahrt, Ortsgruppe Stettin-Altstadt, ging der Kammer ein Rundschreiben, betreffend das Hilfswerk „Mutter und Kind“, zu. Die N.S. Volkswohlfahrt weist darauf hin, daß das Winterhilfswerk nunmehr beendet ist und daß jetzt eine neue Aktion ihren Anfang nimmt, an der sich möglichst alle Volksgenossen durch ihre Mitarbeit beteiligen müssen, indem sie dafür Sorge tragen, daß recht viele Pflegestellen zur Verfügung gestellt werden, um erholungsbedürftigen Kindern wieder neue Kraft zu geben. Die Kammer würde es außerordentlich begrüßen, wenn sich auch die Kaufleute ihres Bezirks nach Kräften an dem Gelingen der beabsichtigten Kindererholungspflege beteiligen würden, damit jeder an seinem Teil mithilft an der wichtigen bevölkerungspolitischen Aufgabe der Gesunderhaltung des deutschen Volkes sowie an der wichtigen national-politischen Aufgabe, deutsche Kinder mit anderen Teilen ihres Vaterlandes vertraut zu machen und somit in ihnen die Liebe zum Vaterlande zu wecken und zu fördern.



Ein Vertreter in Hemdsärmeln?

Der Kundenbesuche „In aller Gemütlichkeit“ macht, wird nicht gerade höfliche Aufnahme finden.

Die Briefe, die Sie täglich herausschicken, sind Vertreter, die durch tadellose Aufmachung Ihrer Gedanken wohlwollenden Empfang sichern wollen.

Kleiden Sie darum Ihre Briefe in Feldmühle Special-Bank-Post, das repräsentative, zweckmäßige und dabei preiswerte Geschäftspapier. Schützen Sie sich vor minderwertigen Nachahmungen durch Beachtung des Wasserzeichens



Feldmühle,

Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft, Stettin

Steuertermin- und Wirtschaftskalender für den Monat April 1934.

5. April:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im März 1934 einbehaltene Lohnabzug einschl. Ehestandshilfe ist an das zuständige Finanzamt abzuführen unter gleichzeitiger Einreichung der Lohnsteueranmeldung.
2. Arbeitslosenhilfe. Die im März 1934 einbehaltene Arbeitslosenhilfe ist an das zuständige Finanzamt abzuführen, soweit sie nicht mit den Sozialbeiträgen zu entrichten ist.
3. Bürgersteuer. Die im März 1934 einbehaltene Bürgersteuer von Lohnsteuerpflichtigen ist an den Magistrat abzuführen.

6. April:

Einreichung der Aufstellung über die im März 1934 getätigten Devisengeschäfte für Betriebe, die allgemein die Erlaubnis zum Devisenerwerb haben.

10. April:

1. Umsatzsteuer. Entrichtung der Vorauszahlung und Einreichung der Voranmeldung für den Monat März 1934 (Zahlungsfrist bis 17. 4. 1934).
2. Bürgersteuer. Fälligkeit der Bürgersteuer für Lohnsteuerpflichtige lt. Steuerkarte 1934 (bei der nächsten Lohn- oder Gehaltszahlung einzubehalten und am 5. Mai 1934 abzuführen).
3. Kirchensteuervorauszahlung April/Juni 1934 lt. Kirchensteuerbescheid der ev. Kirchengemeinden.

15. April:

1. Grundvermögen- und Hauszinssteuer. Entrichtung beider Steuern für den Monat April 1934.

2. Lohnsummensteuer für den Monat März 1934 (in Stettin am 20. 4. 1934 fällig).

17. April:

Letzter Tag für die zinsfreie Entrichtung der am 10. d. Mts. fällig gewordenen Umsatzsteuer.

20. April:

1. Lohnsummensteuer f. Stettin.
2. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der in der Zeit vom 1. bis 15. April 1934 einbehaltene Lohnabzug nebst Ehestandshilfe ist, falls er mehr als RM. 200.— beträgt, abzuführen.
3. Arbeitslosenhilfe. Entrichtung der in der Zeit vom 1. bis 15. April 1934 einbehaltenen Arbeitslosenhilfe, soweit sie an die Finanzkasse abzuführen ist, falls gleichzeitig Lohnsteuer zur Ueberweisung gelangt.
4. Bürgersteuer. Abführung der in der Zeit vom 1. bis 15. April 1934 einbehaltenen Bürgersteuer von Lohnsteuerpflichtigen, falls sie mehr als RM. 200.— beträgt.
5. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

24. April:

Fälligkeit der Bürgersteuer von Wochenlohnempfängern lt. Steuerkarte 1934 (abzuführen am 5. Mai 1934).

30. April:

Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

C. Koehn, Stettin

Bollwerk 10 (Baumhof)

Fernruf 30291 und 30292

Tel.-Adr.: Schleppkoehn

Gegr. 1873

See- und Hafenschlepper
Eisbrech- u. Bergungsdampfer

Staatslotterie

Ziehung: 20. und 21. April

$\frac{1}{8}$ $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{1}$ Originallose

3,— 6,— 12,— 24,— RM.
empfiehlt und versendet

LOTTERIE-
GESCHFT
Geist

Staatl. Lotterie-Einnehmer, Stettin

Grüne Schanze 14 / Postscheck-Konto Stettin 11000

Lesf den

Ostsee-Handel

Einzelhandel.

Nachrichten des Verbandes des Steffiner Einzelhandels e. V.

Steuergutscheine für Steuerzahlungen.

Die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels gibt hierzu folgendes bekannt:

„Nach § 6 Abs. 1 Satz 2 der Steuergutscheinverordnung vom 4. 9. 32 in Verbindung mit dem § 9 Abs. 1 Satz 2 der Durchführungsbestimmungen zur Steuergutscheinverordnung vom 26. 9. 32 werden Steuergutscheine nur auf Antrag des Steuerpflichtigen ausgegeben. Dieser Antrag muß bis zum 31. März 1934 gestellt sein. Zuständig zur Ausgabe ist nach § 8 der Durchführungsbestimmungen zur Steuergutscheinverordnung das Finanzamt, das für die Besteuerung des Gutscheinberechtigten nach dem Umsatzsteuergesetz zuständig ist. Ist der Gutscheinberechtigte nicht umsatzsteuerpflichtig, so kommt das für seine Besteuerung nach dem Einkommen zuständige Finanzamt in Frage.“

Wir bitten unsere Mitgliedsverbände, die ihnen angeschlossenen Einzelhändler auf die Frist des 31. März 1934 nochmals recht nachdrücklich aufmerksam zu machen. Nach einem uns bekannt gewordenen Schreiben des Herrn Präsidenten des Landesfinanzamtes Brandenburg an den Landesverband des Brandenburgischen Einzelhandels steht von etwa 25—50% aller Steuergutscheinberechtigten der erforderliche Antrag im Bezirk dieses Landesfinanzamtes noch aus. Wir befürchten, daß in den Bezirken anderer Verbände die Verhältnisse ähnlich liegen. Darum ist ein erneuter Hinweis auf die Möglichkeiten der Steuergutscheinverordnung unbedingt erforderlich.

Nach den Bestimmungen der Steuergutscheinverordnung muß jeder Einzelhändler, auch der kleinste, einen Anspruch auf die Ausstellung von Steuergutscheinen haben. Der kleinste Steuergutschein lautet auf RM. 10.—. Da auf Grundsteuer, Gewerbesteuer und Umsatzsteuerzahlungen Steuergutscheine in Höhe von 40% der gezahlten Steuersumme gewährt werden, ist also eine Steuerzahlung von nur RM. 25.— in den drei erwähnten Steuern zusammengekommen erforderlich, um einen Anspruch auf die Erteilung eines Steuergutscheins zu erhalten. Die Steuergutscheine werden jedoch nur auf Antrag ausgehändigt. Darum muß jeder Einzelhändler veranlaßt werden, noch rechtzeitig einen entsprechenden Antrag an das für ihn zuständige Finanzamt zu stellen. Bezüglich der Einzelheiten über die Ausgabe von Steuergutscheinen verweisen wir auf unser ausführliches Rundschreiben Nr. 279 vom 1. 10. 32.

Wer bis zum 31. März 1934 keinen Antrag an das zuständige Finanzamt auf die Gewährung von Steuergutscheinen stellt, geht damit endgültig der mit den Steuergutscheinen für ihn verbundenen 40%igen Steuer senkung auf dem Gebiet der Grundsteuer, Gewerbesteuer und Umsatzsteuer verlustig.

Steuergutscheine werden gemäß § 2 der Steuergutscheinverordnung vom 4. 9. 32 in Höhe von 40 v. H. der Umsatz-, Gewerbe- und Grundsteuer ausgegeben, die in der Zeit vom 1. Oktober 1932 bis 30. September 1933 kraft Gesetzes fällig geworden und entrichtet ist. Bei der Ausstellung von Steuergutscheinen sind des öfteren Zweifel bezüglich der Fälligkeit besonders der Gewerbesteuer aufgetaucht. Es handelt sich dabei um Fälle, in denen die Zustellung des Steuerbescheides vor dem 1. Oktober 1933 erfolgte, das Ende der Frist für die Zahlung jedoch in der Zeit nach dem 30. 9. 1933 lag. Beispiel: Der Gewerbesteueranlagungsbescheid wird in einer preußischen Gemeinde am 5. 9. 33 zugestellt. Die Abschlußzahlung, die sich auf Grund des Veranlagungsbescheides ergibt, ist innerhalb eines Monats nach Zustellung, d. h. bis zum 5. 10. 33 zu entrichten. Diese Bestimmung bedeutet, daß die Gewerbesteuer nach Ablauf dieser Frist, d. h. erst am 5. 10. 33 fällig wird. Die Abschlußzahlung ist vor dem 1. 10. 33 geleistet worden.

Zur Vermeidung von Härten hat der Reichsminister der Finanzen angeordnet, daß in den Fällen der vorstehenden Art auf Antrag die bis zum 30. 9. 33 erfolgte Zahlung einer bereits fällig gewordenen Zahlung gleichgestellt wird. Die Gleichstellung gilt nur für das Verfahren bei der Ausgabe von Steuergutscheinen. Wir fügen in der Anlage den Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 13. 2. 34 — S. 1971 — 260 III — bei, der diese Regelung enthält. Wir verweisen besonders auf die am Schlusse dieses Erlasses aufgeführten Beispiele.

Da bereits abgeschlossene Fälle erst dann nachzuprüfen sind, wenn der Steuerpflichtige einen Antrag gestellt hat, bitten wir unsere Mitgliedsverbände, die ihnen angeschlossenen Einzelhändler auf die Möglichkeiten dieses Erlasses besonders aufmerksam zu machen.“

Sonder-Rabatte für Weiterverarbeiter.

Im Stettiner Textil-Einzelhandel ist durch die örtliche Fachorganisation, der Ortsgruppe Stettin des Reichsbundes des Textil-Einzelhandels e. V., eine Vereinbarung geschlossen worden, welche die beteiligten Textil-Einzelhandelsfirmen verpflichtet, an Weiterverarbeiter keinen höheren Sonder-Rabatt als 10% zu gewähren.

Der von den beteiligten Firmen unterzeichnete Verpflichtungsschein lautet:

„Ich verpflichte mich, an Schneider, Schneiderinnen, Tapezierer, Kürschner, Architekten, Innendekorateure und ähnliche berufsmäßige Weiterverarbeiter für alle Waren, die für eine Weiterverarbeitung in Frage kommen, keinen höheren Rabatt als 10% zu gewähren.“

Diesen Rabattsatz erhalten die oben erwähnten Weiterverarbeiter nur, wenn sie

1. kleinere Mengen Ware zur Weiterverarbeitung in ihrem Betriebe kaufen,
2. sich persönlich um den Kauf einer Ware für eine dritte Person bemühen, d. h. bei dem Kauf im Geschäft selbst zugegen sind, oder sich durch einen Angestellten vertreten lassen,
3. durch vorherige mündliche oder schriftliche Anmeldung dem Geschäft anzeigen, daß durch einen Dritten der Kauf einer Ware zur Weiterverarbeitung in ihrem Betriebe getätigt werden soll,
4. durch einen Dritten eine schriftliche Anzeige überbringen lassen, aus der hervorgeht, daß der Kauf einer Ware zur Weiterverarbeitung in ihrem Betriebe getätigt werden soll.

Wird von einem Weiterverarbeiter ein Kassenzettel oder sonstiger Ausweis über den durch einen Dritten getätigten Kauf einer Ware zur Weiterverarbeitung zur Rabattgewährung vorgelegt, so soll der Rabatt nur gewährt werden, wenn diese Vorlegung am gleichen Tage geschieht.

Engrospreise (Nettopreise) können berechnet werden, wenn eine Ware in einer größeren Menge (1/2 Stück, ca. 20 m, Originalstück, Originalpackung, Dutzend, Gross gekauft wird.

Markenartikel mit festgesetzten Verkaufspreisen und Ware mit sogenannten Netto-Verkaufspreisen (Restpreis, Ausverkaufspreis) sind von einem Rabatt ausgeschlossen.

Ein Anspruch auf Gewährung dieses Rabattsatzes kann nur von denjenigen Weiterverarbeitern erhoben werden, welche Mitglieder einer Innung sind, wobei die Vorlegung der letzten Jahresquittung als Ausweis gelten soll. Bei Weiterverarbeitern, für welche eine Innung nicht besteht, gilt der Gewerbeschein als Ausweis.

Die Ortsgruppe Stettin des Reichsbundes des Textil-Einzelhandels ahndet Verstöße gegen diese Bestimmungen. Sie wird einen Verstoß gegen diese Bestimmungen als unlauteren Wettbewerb betrachten und ihn gegebenenfalls dem Einigungsamt für Wettbewerbsstreitigkeiten bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin zur Entscheidung vorlegen.

Diese Bestimmungen gelten für den Bezirk der Stadt Stettin. Sie treten mit dem 15. März 1934 in Kraft und haben vorläufig bis zum 31. Dezember 1934 Geltung.“

**Werbung
schafft
Arbeit!**

Lederwerk Sedina GmbH

STETTIN, Fernspr. 31598 — Drahtanschrift: Lederwerk



Sportartikelfabrik
RZM Zulassung Nr. 562

Geländesportartikel

Tornister, Brotbeutel, Leib- u. Schulterriemen
nach Vorschrift der RZM

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche und Keller / Delikatessen der Saison
Kleine und große Bedeck

Stettin, Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Hagen & Co.

Gegr. 1853
Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf
Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

Gustav Schulz

Stettin, Neue Königstraße 4
Fernsprecher Nr. 36302 und 36322

Reederei und Verfrachtungs - Geschäft
Regelmässige Dampfschiffsverbindung
Stettin—Bergland—Lübzin

Gestellung von
Bugsier- und Bergungsdampfern, sowie Vermietung von
Personendampfern für Vereinsfahrten und Schulausflüge

NORD-OSTSEE

SCHIFFAHT- und TRANSPORT-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

STETTIN / AM KÖNIGSTOR 6

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

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

Carl Emil Herrmann Nachf.

Inhaber Ernst Rahmlow

Tauwerkfabrik und Hanfspinnerei

Fernspr. 32721 Stettin, Bollwerk 35 Gegründ. 1734

Drahtseile, Hanfseile aller Art
für Schiffahrt, Fischerei und Industrie

Spedition, Lagerung, Transportübernahmen

Wieler & Co.

Stettin

Fernspr. 23344—45

Hamburg

Fernspr. 32 20 91

Telegr.-Adr.: Transwieler

Versicherungen / Commissionen

Hermann Riedel

STETTIN

Spedition und Lagerung

von

Getreide und Futtermitteln

Fernsprecher: Sammelnummer 35071
Telegr.-Anschrlft: Speriedel.

Umschlag

Sauger und Elevatoren. Tagesleistung bis 5000 t

Kräne bis 50 t Tragfähigkeit

Tagesleistung bis 15000 t

Lagerung

Fassungsvermögen:

Getreidespeicher 60000 t — Lagerhallen 200000 t

Selbständige Zollämter mit Zollniederlagen

Bearbeitung

Entstaubungs- und Lüftungsanlagen

Misch- und Sortierungseinrichtungen

28 Transportbänder 1600 m Länge

in

BERLIN



BH LA

Berliner Hafen- u. Lagerhaus- A. G.

Berlin-Plötzensee, Westhafen-Verwaltungsgebäude